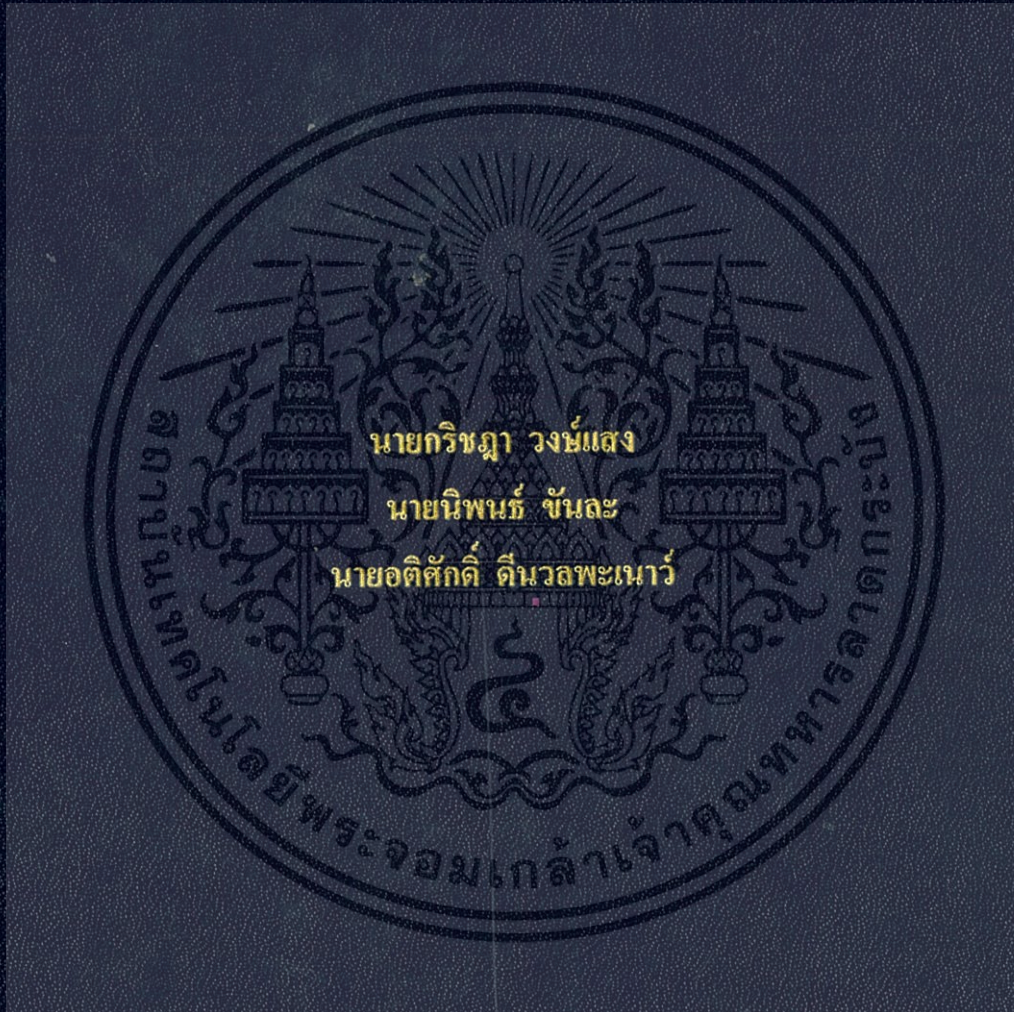


การศึกษาปัจจัยช่วยการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมือง
ในประเทศไทย

A STUDY OF DECISION-FACTORS OF INTERCITY
TRANSPORTATION IN THAILAND



ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ปีการศึกษา 2557

การศึกษาปัจจัยช่วยการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมือง
ในประเทศไทย

A STUDY OF DECISION-FACTORS OF INTERCITY
TRANSPORTATION IN THAILAND



ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2557

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**A STUDY OF DECISION-FACTORS OF INTERCITY
TRANSPORTATION IN THAILAND**



**A SPECIAL PROJECT SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE
BACHELOR OF CIVIL ENGINEERING
DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING, FACULTY OF ENGINEERING
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2014

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองโครงการพิเศษ

หัวข้อ โครงการพิเศษ การศึกษาปัจจัยช่วยการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมือง
ในประเทศไทย

นักศึกษา นายกริชฎา วงษ์แสง รหัสประจำตัว 54010035
นายนิพนธ์ ชันละ รหัสประจำตัว 54010715
นายอดิศักดิ์ ดীনวลพะเนา รหัสประจำตัว 54011464

หลักสูตร วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา
อาจารย์ที่ปรึกษา ดร.ชติดา อุ้ตะเถา

คณะกรรมการสอบโครงการพิเศษ	ลายมือชื่อ
ดร. ชติดา อุ้ตะเถา	
รศ.ดร. เอกชัย สุมาลี	
รศ. อำนวย พานิชกุลพงษ์	
ผศ. นัฐพร นวกิจรังสรรค์	
ดร. จำรัส พิทักษ์ศฤงคาร	

ภาควิชาวิศวกรรมโยธารับรองแล้ว



(ผศ.ดร.นันทวัฒน์ จรัสโรจน์ธนเดช)

หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา

วันที่ 25 เดือน มค, พ.ศ. 2558

พ.ศ. 2558

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การศึกษาปัจจัยช่วยการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่าง เมืองในประเทศไทย

นายกริชฎา วงษ์แสง 54010035
นายนิพนธ์ ชันละ 54010715
นายอดิศักดิ์ ดินวลพะเนาวิ 54011464
ดร.ชลิตา อุตะเกา อาจารย์ที่ปรึกษา
ปีการศึกษา 2557

บทคัดย่อ

โครงการพิเศษนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้โดยสารที่เลือกใช้รูปแบบการเดินทางแต่ละรูปแบบทั้งระบบขนส่งมวลชนสาธารณะและรถส่วนตัวซึ่งประกอบด้วยรถไฟ รถทัวร์ เครื่องบิน และรถยนต์ส่วนตัว เพื่อเดินทางไปและกลับจากกรุงเทพมหานครและจังหวัดหลักของภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดสงขลา เพื่อสร้างแบบจำลองรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองของประเทศไทย (TMM) โดยสำรวจและเก็บข้อมูลจาก 3 รูปแบบ ประกอบด้วย ก) สืบค้นข้อมูลจากแหล่งเว็บไซต์ของหน่วยงานที่ให้บริการด้านการขนส่ง ทั้งทางบกทางราง และทางทางอากาศ ข) สสำรวจปริมาณผู้ใช้และความคิดเห็นที่ใช้บริการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ในการเดินทางไปยังจังหวัด จากแบบสอบถามจำนวนรวม 5,001 ตัวอย่าง ซึ่งแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 2 ประเภท ประกอบด้วย 1) แบบสอบถามออนไลน์ จำนวน 2,801 ตัวอย่าง และ 2) แบบสอบถามผู้เดินทางโดยตรง จำนวน 2,200 ตัวอย่าง

ผลการศึกษาโดยแบบสอบถามทั้งสองประเภทพบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่โดยรวมนิยมเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือรถทัวร์ปรับอากาศ รถไฟ และเครื่องบิน ตามลำดับ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางโดยรวมไม่ได้สัมพันธ์กับลำดับในการเลือกรูปแบบการเดินทางข้างต้น กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างนั้นคำนึงถึงความปลอดภัยในระดับมากที่สุด ส่วนปัจจัยอื่นๆ ซึ่งได้แก่ความตรงต่อเวลา ความสะดวกในการซื้อและจองตั๋ว ความสบาย ความสะอาดและความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างคำนึงถึงในระดับที่รองลงมา

A Study of Decision-Factors of Intercity Transportation in Thailand

Mr. Kritchada	Wongsang	54010035
Mr. Nipon	Khanla	54010715
Mr. Atisak	Denuanpanao	54011464
Dr. Chalida	U-Tapao	Advisor

Academic Year 2014

ABSTRACT

This paper studies passengers' behavior of public and private transportation. The public transportation considers the behaviors of rail, bus and air plane passengers and the private transportation considers the behaviors of car drivers and passengers. The intercity transportation routes, which cover three important cities at the different parts of Thailand such as Chiang Mai (Northern part), Khon Kean (Northeastern part) and Song Kla (Southern part), are focused. Specific information by passengers and drivers are collected by three different methods including 1) searching data from the related websites, 2) surveying online about 2,801 samples and 3) surveying face-by-face about 2,200 samples at the particular public transportation services areas (Hua Lamphong railway station, Mor Chit bus station, Don Muang and Suvarnabhumi airport).

The results show the private cars are the first transportation-choice, and the travels by bus, rail and air plan are the next choices, respectively. Moreover, many factors affect the final decision like safety, traveling time, comfortableness, and privacy. The results (without the relationship with the range of the transportation choices) also indicate safety is the priority factor and punctuality, booking system, comfortableness, hygiene and privacy are considered as follow.

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ทางคณะผู้จัดทำได้กระทำอย่างมุ่งมั่น ตั้งใจอย่างสูง และสำเร็จ โดยสมบูรณ์ได้ด้วยความรู้และความกรุณาและอนุเคราะห์ช่วยเหลือเป็นอย่างดีจากหลายฝ่ายซึ่งมีอาจจะนำมากล่าว ได้ทั้งหมด ซึ่งผู้มีพระคุณท่านแรกที่คณะผู้จัดทำใคร่ขอกราบพระคุณคือ ดร.ชลิตา อุตะภา อาจารย์ที่ ปรีกษาโครงการพิเศษ ที่ได้มอบทั้งความรู้ ให้คำปรึกษา คำแนะนำ และข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ อย่างมาก ตลอดจนสละเวลาอันมีค่าเพื่อตรวจทาน ติดตามความก้าวหน้า รวมทั้งแนะแนวทางการแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้โดยเสมอ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดีที่สุด เพื่อให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ที่สุด คณะผู้จัดทำขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณผู้ว่าการ การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มอบความอนุเคราะห์ อนุญาตให้คณะผู้จัดทำได้เข้าไปทำแบบสอบถามภายในสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ขอขอบคุณ นายสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ที่ช่วยอำนวยความสะดวกระหว่างทำแบบสอบถาม และ พี่ต๋อง ฝ่าย ประชาสัมพันธ์ เป็นอย่างสูง ที่ช่วยประสานงานให้การดำเนินงานให้รวดเร็วและราบรื่น

ขอกราบขอบพระคุณผู้อำนวยการกองกิจการสถานีขนส่งกรุงเทพ (หมอชิต) นายคุณทล ฉายศิริ และผู้ช่วยประสานงานทุกท่านที่มอบความอนุเคราะห์และอนุญาตให้คณะผู้จัดทำได้ เข้าไปทำแบบสอบถามภายในอาคารผู้โดยสารขาออก

ขอกราบขอบพระคุณผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง ปฏิบัติงานแทนผู้อำนวยการ ใหญ่ นาวาอากาศโท ทรงศักดิ์ ทองแท่ง และผู้ช่วยประสานงานทุกท่านที่มอบความอนุเคราะห์และ อนุญาตให้คณะผู้จัดทำได้เข้าไปทำแบบสอบถามภายในอาคารผู้โดยสารขาออกของท่าอากาศยาน

ขอกราบขอบพระคุณ บิดามารดา ที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจตลอดจนขอขอบคุณ เพื่อนๆ ทุกคนที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ และเป็นกำลังใจเสมอมา จนปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ เสร็จจูล่วงไปด้วยดี

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์และบุคลากรภาควิชาวิศวกรรมโยธา อาจารย์ ผู้สอนทุกรายวิชาตลอดการเรียน ณ คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบังทุกท่าน ที่มอบทั้งวิชาการและประสบการณ์แก่คณะผู้จัดทำตลอดมา และผู้โดยสารทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

กริษฐา วงษ์แสง

นิพนธ์ ชันละ

อดิศักดิ์ ดีนวลพะเนา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

บทที่	เรื่อง	หน้า
	ปกใน (ภาษาไทย)	I
	ปกใน (ภาษาอังกฤษ)	II
	หน้าอวมุติ	III
	บทคัดย่อภาษาไทย	IV
	บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	V
	กิตติกรรมประกาศ	VI
	สารบัญ	VII
	สารบัญตาราง	XII
	สารบัญภาพ	XVI
	คำอธิบายสัญลักษณ์/คำย่อ/คำนิยามศัพท์	XVII
1	บทนำ	
	1.1. กล่าวนำ	1
	1.2. ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
	1.3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
	1.4. ขอบเขตและข้อจำกัดของการศึกษา	2
	1.5. ขั้นตอนการศึกษา	3
	1.6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
2	วรรณกรรมปริทัศน์	
	2.1. กล่าวนำ	5
	2.2. ความหมายของการขนส่งมวลชน	5
	2.3. รูปแบบการขนส่งมวลชนในประเทศไทย	6
	2.3.1. การขนส่งมวลชนทางบก	7
	2.3.1.1. การขนส่งมวลชนทางถนน	7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

บทที่	เรื่อง	หน้า
	2.3.1.2. การขนส่งมวลชนทางราง	12
	2.3.2. การขนส่งมวลชนทางน้ำ	15
	2.3.3. การขนส่งมวลชนทางอากาศ	15
	2.3.3.1. ผู้ประกอบการ	15
	2.3.3.2. ยานพาหนะ	16
	2.3.3.3. เส้นทาง	16
	2.3.3.4. สนามบิน	16
2.4.	โครงสร้างทางภูมิศาสตร์	18
	2.4.1. ภาคเหนือ	19
	2.4.1.1. จังหวัดสำคัญในภาคเหนือ – เชียงใหม่	22
	2.4.2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	23
	2.4.2.1. จังหวัดสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ – ขอนแก่น	25
	2.4.3. ภาคใต้	27
	2.4.3.1. จังหวัดสำคัญในภาคใต้ – สงขลา	30
2.5.	สถานีขนส่งหลักในกรุงเทพมหานคร	33
	2.5.1. สถานีขนมวลชนส่งทางบก	33
	2.5.1.2. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ – จตุจักร	33
	2.5.1.2. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ-ถนนบรมราชชนนี	34
	2.5.1.3. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ-เอกมัย	35
	2.5.2. สถานีขนมวลชนส่งราง	35
	2.5.2.1. สถานีรถไฟกรุงเทพ	35
	2.5.3. สถานีขนมวลชนส่งทางอากาศ	36
	2.5.3.1. ท่าอากาศยานดอนเมือง	36
	2.5.3.2. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	37
2.6.	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	39
2.7.	ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	43
	2.7.1. ทฤษฎีทางสถิติที่เกี่ยวข้อง	43

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

บทที่	เรื่อง	หน้า
	2.7.1.1. การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	43
	2.7.1.2. การคิคนำหนักคะแนนและความถี่	44
	2.7.2. แบบสอบถาม	45
	2.7.2.1. แบบฟอร์มของแบบสอบถาม	45
	2.7.2.2. ข้อดีและข้อเสียของการทำแบบสอบถาม	46
	2.7.2.3. ประเภทของคำถาม	47
	2.7.3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทาง	51
	2.7.3.1. ปัจจัยด้านบริการขนส่ง	51
	2.7.3.2. ปัจจัยจากทางสังคมและเศรษฐกิจ	52
	2.7.3.3. ทักษะคิดและการรับรู้สัมผัสของผู้เดินทาง	53
	2.7.3.4. ปัจจัยอื่นๆ	54
3	วิธีการดำเนินการศึกษา	
	3.1. กล่าวนำ	55
	3.2. วิธีการดำเนินการศึกษา	55
	3.2.1. การค้นคว้าและรวบรวมข้อมูล	55
	3.2.2. เจริงสำรวจ	55
	3.2.3. การเก็บรวบรวมข้อมูล	56
	3.3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	57
	3.3.1. ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปด้านประชากร สังคมและเศรษฐกิจ	57
	3.3.2. ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการเดินทาง	58
	3.3.3. ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจ เลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย	58
	3.3.4. ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะ	58
	3.4. การวิเคราะห์ข้อมูล	58

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

บทที่	เรื่อง	หน้า
4	ผลการศึกษา	
4.1.	กล่าวนำ	60
4.2.	ผลจากการศึกษาโดยวิธีรวบรวมข้อมูล	60
4.2.1.	รูปแบบการเดินทางจังหวัดเชียงใหม่	60
4.2.1.1.	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	60
4.2.1.2.	รถทัวร์ปรับอากาศ	62
4.2.1.3.	รถไฟ	66
4.2.1.4.	เครื่องบิน	65
4.2.2.	รูปแบบการเดินทางจังหวัดขอนแก่น	69
4.2.2.1.	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	69
4.2.2.2.	รถทัวร์ปรับอากาศ	70
4.2.2.3.	รถไฟ	73
4.2.2.4.	เครื่องบิน	75
4.2.3.	รูปแบบการเดินทางจังหวัดสงขลา	76
4.2.3.1.	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	76
4.2.3.2.	รถทัวร์ปรับอากาศ	76
4.2.3.3.	รถไฟ	78
4.2.3.4.	เครื่องบิน	80
4.3.	ผลจากการศึกษาโดยวิธีแบบสอบถาม	82
4.3.1.	จากแบบสอบถามออนไลน์	82
4.3.1.1.	ข้อมูลจากแบบทดสอบความสมบูรณ์ของแบบ สอบถามออนไลน์	82
4.3.1.2.	ข้อมูลจากแบบสอบถามออนไลน์	90
4.3.2.	แบบสอบถามโดยตรง	100
4.3.2.1.	แบบสอบถามโดยตรงเกี่ยวกับ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

บทที่	เรื่อง	หน้า
	4.3.2.2. แบบสอบถามโดยตรงเกี่ยวกับ การเดินทางโดยรถทัวร์ปรับอากาศ	105
	4.3.2.3. แบบสอบถามโดยตรงเกี่ยวกับ การเดินทางโดยรถไฟ	111
	4.3.2.4. แบบสอบถามโดยตรงเกี่ยวกับ การเดินทางโดยเครื่องบิน	116
	4.4. การวิเคราะห์ผลข้อมูล	122
5	สรุปผลการศึกษา	
	5.1. กล่าวนำ	129
	5.2. สรุป	129
	5.3. ข้อเสนอแนะ	133
	5.4. แนวทางต่อยอดการศึกษา	133
	รายการอ้างอิง	134
	บรรณานุกรม	136
	ภาคผนวก	ผก1
	ตัวอย่างแบบสอบถาม	ผก2

สารบัญตาราง

ตารางที่	ชื่อตาราง	หน้า
2.1.	จำนวนผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนภายในประเทศ	6
2.2.	สรุปรายละเอียดลักษณะผิวทางระหว่างปีงบประมาณ 2544-2554	11
2.3.	สถิติจำนวนประชากรของจังหวัดในภาคเหนือ	20
2.4.	สถิติจำนวนประชากรของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	24
2.5.	สถิติจำนวนประชากรของจังหวัดในภาคใต้	28
2.6.	คะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	44
2.7.	เกณฑ์การให้คะแนน	45
3.1.	แสดงรายละเอียดจำนวนแบบสอบถามแยกตามพื้นที่ต่าง ๆ	57
4.1.	ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป - กลับ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่	62
4.2.	ตารางเดินรถไฟไปกลับ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่	64
4.3.	ตารางเที่ยวบินไป - กลับ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่	65
4.4.	ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป - กลับ ขอนแก่น	70
4.5.	ตารางเดินรถไฟไป - กลับ ขอนแก่น	74
4.6.	ตารางเที่ยวบินไป - กลับ กรุงเทพฯ - ขอนแก่น	75
4.7.	ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป - กลับ สงขลา (หาดใหญ่)	77
4.8.	ตารางเดินรถไฟไป - กลับ หาดใหญ่ สงขลา	79
4.9.	ตารางเที่ยวบินไป - กลับ กรุงเทพฯ - หาดใหญ่	81
4.10.	ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามออนไลน์รุ่นทดสอบ	86
4.11.	ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามออนไลน์รุ่นทดสอบ	89
4.12.	ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากการแบบสอบถามออนไลน์	93
4.13.	ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามออนไลน์	96
4.14.	ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง: รอยนต์ส่วนบุคคล	103

สารบัญตาราง

ตารางที่	ชื่อตาราง	หน้า
4.15.	ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง: รถยนต์	104
4.16.	ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง: รถทัวร์ปรับอากาศ	108
4.17.	ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถทัวร์ปรับอากาศ	109
4.18.	ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง: รถไฟ	114
4.19.	ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถไฟ	115
4.20.	ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง: เครื่องบิน	119
4.21.	ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : เครื่องบิน	120
4.22.	ผลระดับความพึงพอใจต่อแต่ละปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	123
4.23.	จำนวนคนที่ตอบแบบสอบถามแยกตามแต่ละปัจจัย	125

สารบัญรูปภาพ

ภาพที่	ชื่อภาพ	หน้า
2.1.	แผนภูมิจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนภายในประเทศ	6
2.2.	แผนที่โครงข่ายทางหลวง	9
2.3.	แผนที่โครงข่ายทางรถไฟ	14
2.4.	ผู้ให้บริการสายการบินภายในประเทศ	15
2.5.	เครื่องบินที่ให้บริการของสายการบินภายในประเทศ	16
2.6.	ภาพถ่ายทางอากาศท่าอากาศยานดอนเมือง ที่ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ	17
2.7.	การแบ่งเขตโครงสร้างและภูมิภาคของประเทศไทย	19
2.8.	ขนาดเศรษฐกิจของภาคเหนือ ปี 2555	21
2.9.	ตำแหน่งของจังหวัดเชียงใหม่	23
2.10.	ตำแหน่งของจังหวัดขอนแก่น	26
2.11.	ขนาดเศรษฐกิจของภาคใต้ ปี 2555	29
2.12.	ตำแหน่งของจังหวัดสงขลา	31
2.13.	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ จตุจักร	33
2.14.	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ถนนบรมราชชนนี	34
2.15.	สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ – เอกมัย	35
2.16.	สถานีรถไฟกรุงเทพ หรือ สถานีรถไฟหัวลำโพง	36
2.17.	ท่าอากาศยานดอนเมือง	37
2.18.	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	38
4.1.	รูปแบบเส้นทางการเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่	61
4.2.	รูปแบบเส้นทางการเดินทางไปยังจังหวัดขอนแก่น	69
4.3.	รูปแบบเส้นทางการเดินทางไปยังจังหวัดสงขลา – หาดใหญ่	76
4.4.	แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ	83
4.5.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ	84
4.6.	แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ	84

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูปภาพ

ภาพที่	ชื่อภาพ	หน้า
4.7.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ	85
4.8.	แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ	85
4.9.	แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์	91
4.10.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์	91
4.11.	แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์	92
4.12.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์	92
4.13.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์	93
4.14.	แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามรถยนต์ส่วนบุคคล	100
4.15.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามรถยนต์ส่วนบุคคล	101
4.16.	แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามรถยนต์ส่วนบุคคล	101
4.17.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามรถยนต์ส่วนบุคคล	102
4.18.	แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามรถยนต์ส่วนบุคคล	102
4.19.	แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ	105
4.20.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ	106
4.21.	แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ	106
4.22.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ	107
4.23.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ	107
4.24.	แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ	111
4.25.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ	112
4.26.	แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ	112
4.27.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ	113
4.28.	แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ	113
4.29.	แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามเครื่องบิน	106
4.30.	แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามเครื่องบิน	117
4.31.	แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามเครื่องบิน	117

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูปภาพ

ภาพที่	ชื่อภาพ	หน้า
4.32.	แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามเครื่องบิน	118
4.33.	แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามเครื่องบิน	118
4.34.	แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความตรงเวลาของรถ 125 ตามตารางเวลา	
4.35.	แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความรู้สึกปลอดภัย ในระหว่างการเดินทาง	126
4.36.	แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความสะดวก ในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว	126
4.37.	แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความสบาย จากการใช้บริการโดยสารยานพาหนะ	127
4.38.	แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความพอใจ กับความสะดวกสบายของยานพาหนะ	127
4.39.	แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความรู้สึกว่ามีความ เป็นส่วนตัวในการเดินทาง	128
5.1.	แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมือง ในประเทศไทย (TMM.)	132

คำอธิบายสัญลักษณ์

สัญลักษณ์

ความหมาย

ρ	ประสิทธิภาพในการพยากรณ์
α	ระดับนัยสำคัญ
N_i	จำนวนแบบสอบถาม
N	จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ตัวอย่าง
e	ค่าเปอร์เซ็นต์ความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มตัวอย่าง
Σ	ผลรวม
W	น้ำหนักความสำคัญ
C	คะแนนที่ได้จากการเทียบกับร้อยละ
i	ลำดับที่ของบริการ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำอธิบายคำย่อ

คำย่อ	ชื่อเต็ม
TTM.	แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย (Thailand Transportation Model: TTM.)
ขสมก.	ขนส่งมวลชนกรุงเทพ
บขส.	บริษัท ขนส่ง จำกัด
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ททท.	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
GRP	Gross Regional Product, ผลิตภัณฑ์ภูมิภาค
GDP	Gross Domestic Product, ผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ
GPP	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด
ทอท.	ท่าอากาศยานไทย

บทที่ 1

บทนำ

1.1. กล่าวนำ

ปัจจุบันการขนส่งมีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของประชาชนในทุกพื้นที่ ช่วยให้เกิดการพัฒนาบ้านเมืองเป็นอย่างมาก การกระจายตัวของระบบขนส่งอย่างทั่วถึงและหลากหลายจะช่วยให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด ทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย ซึ่งระบบขนส่งถือว่ามีผลสำคัญต่อประชาชนในทุกชนชั้น การขนส่งในประเทศไทยนั้นมีหลากหลายรูปแบบด้วยกัน ทั้งการขนส่งทางบก ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถทัวร์ปรับอากาศ รถตู้โดยสาร รวมถึงการขนส่งทางรางอย่างรถไฟ และการขนส่งทางอากาศ การเลือกรูปแบบในการเดินทางนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหรือองค์ประกอบในการตัดสินใจหลายด้าน ทั้งทางสภาพเศรษฐกิจและสังคม คุณลักษณะของรูปแบบการเดินทางรวมถึงทัศนคติและค่านิยมของผู้เดินทางอีกด้วย

1.2. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากในปัจจุบัน รูปแบบการเดินทางขนส่งในประเทศไทยนั้นมีความหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางราง รวมถึงทางอากาศ และจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมีผู้คนแต่ละประเภทที่มีจำนวนมาก ซึ่งจากสถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด ทั่วประเทศกว่า 52,128,594 คน ในระยะเวลา 5 ปี นับจากปี พ.ศ. 2552 – 2556 (บริษัท ขนส่ง จำกัด, บขส.) และสถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินภายในประเทศตลอดปี พ.ศ. 2556 กว่า 33,063,538 คน (ท่าอากาศยานไทย, ทอท.) รวมถึง สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟตามโครงการรถไฟฟรีเพื่อประชาชนตลอดปีงบประมาณ 2556 กว่า 23,782,563 คน (การรถไฟแห่งประเทศไทย, รฟท.) กอปรกับในสถานะสังคมปัจจุบัน ประเทศไทยได้เข้าสู่ยุคสารสนเทศอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารได้เข้ามามีบทบาทต่อประชาชนในการใช้เป็นเครื่องมือในการเข้าถึงข้อมูลติดต่อสื่อสารได้อย่างทั่วถึงสะดวกรวดเร็วและหลายช่องทาง จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเทคโนโลยีและส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้และทักษะการใช้เทคโนโลยีซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศให้ก้าวไปข้างหน้าอย่างรวดเร็วในสังคมโลกาภิวัตน์ ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า แนวโน้มการใช้คอมพิวเตอร์ อินเทอร์เน็ต และ โทรศัพท์มือถือ ของประชากรอายุ 6 ปีขึ้นไปในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี 2552-2556 พบว่าผู้ใช้คอมพิวเตอร์มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 29.3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จำนวน 17.9 ล้านคน) เป็นร้อยละ 35.0 (จำนวน 22.2 ล้านคน) ผู้ใช้อินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 20.1 (จำนวน 12.3 ล้านคน) เป็นร้อยละ 28.9 (จำนวน 18.3 ล้านคน) ผู้ใช้โทรศัพท์มือถือเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 56.8 (จำนวน 34.8 ล้านคน) เป็นร้อยละ 73.3 (จำนวน 46.4 ล้านคน) ส่งผลให้ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงข้อมูลการเดินทางไปยังที่ต่างๆ ได้ง่ายขึ้นกว่าในอดีตมาก แต่ข้อมูลที่ได้กลับมีจำนวนมากจนไม่สามารถแยกแยะได้ ทำให้เกิดปัญหาในการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการเดินทางว่ารูปแบบใดที่มีประสิทธิภาพที่สุด

โครงการพิเศษนี้จึงมุ่งที่จะช่วยจัดปัญหาที่เกิดขึ้น โดยจำเป็นต้องมีการรวบรวมข้อมูลเหล่านี้มาทำการวิเคราะห์ผลและหาข้อสรุปเพื่อหารูปแบบที่ดีที่สุด นำไปสู่การเผยแพร่สู่ประชาชนทั่วไปได้ใช้ประโยชน์จากโครงการพิเศษนี้

1.3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อสร้างต้นแบบในการรวบรวมข้อมูลระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางระหว่างเมืองสำคัญในประเทศไทย (Thailand Transportation Model: TTM)

1.4. ขอบเขตของการศึกษา

- ศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองสำคัญในประเทศไทย โดยใช้การเดินทางระหว่างกรุงเทพไปจังหวัดตัวแทนของแต่ละภาคที่มีรูปแบบการเดินทางเหมือนกัน ซึ่งได้แก่
 - ภาคเหนือ คือ จังหวัดเชียงใหม่
 - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดขอนแก่น
 - ภาคใต้ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)
- กำหนดรูปแบบการขนส่งมวลชนที่เลือกศึกษาเช่นกำหนดให้ทำการศึกษารูปแบบการขนส่งใน 3 รูปแบบ ซึ่งได้แก่
 - การขนส่งมวลชนทางบก ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถทัวร์ปรับอากาศ
 - การขนส่งมวลชนทางราง ได้แก่ รถไฟ
 - การขนส่งมวลชนทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน
- กำหนดปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทางเช่น
 - ปัจจัยด้านบริการขนส่ง เช่น เวลา ความสะดวกสบาย ค่าใช้จ่าย
 - ปัจจัยจากทางสังคมและเศรษฐกิจ เช่น อายุ เพศ อาชีพ การศึกษา สถานะทางสังคม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ค. ทักษะและการรับรู้สัมผัสของผู้เดินทาง เช่น มาตรฐานของพาหนะที่ให้บริการ ความเชื่อมั่นของผู้เดินทางต่อผู้ให้บริการ
4. ออกแบบแบบสอบถาม และกำหนดจำนวนตัวอย่างที่จะทำการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 5,000 ตัวอย่าง
 5. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาด้วยวิธีการสืบค้นและ/หรือการตอบแบบสอบถาม

1.5. วิธีการศึกษา

1. ศึกษารายละเอียดของระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ในการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังแต่ละจังหวัดสำคัญ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งมวลชนทางบก ทางราง และทางอากาศ
2. การสำรวจข้อมูลและการเก็บข้อมูล
 - ก. สืบค้นข้อมูลจากแหล่งเว็บไซต์ของหน่วยงานที่ให้บริการด้านการขนส่ง ทั้งทางบกทางราง และทางอากาศ
 - ข. สำรวจปริมาณผู้ใช้บริการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ในการเดินทางไปยังจังหวัดสำคัญเป้าหมาย
 - ค. สำรวจความคิดเห็นจากประชาชนทั่วไปที่ใช้บริการขนส่งรูปแบบต่างๆ จากแบบสอบถาม
3. การวิเคราะห์ข้อมูล
จากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาและสำรวจ นำมาวิเคราะห์หาปัจจัยร่วมด้านการบริการ ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจรวมถึงทัศนคติของผู้เดินทาง เพื่อสร้างต้นแบบในการรวบรวมข้อมูลระบบขนส่งมวลชนในการเดินทาง
4. สรุปผลและเสนอแนะ

1.6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ประชาชนทั่วไปสามารถใช้ต้นแบบที่ได้จากวิเคราะห์มาช่วยประกอบในการตัดสินใจเพื่อเลือกรูปแบบการเดินทางที่ดีที่สุดไปยังจังหวัดที่ได้ศึกษาที่ถือว่าเป็นจังหวัดสำคัญในแต่ละภาคของประเทศไทยช่วยให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด ทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายในการวางแผนการเดินทางได้
2. เพื่อให้ผู้ให้บริการขนส่งในรูปแบบต่างๆ สามารถนำเอาผลการศึกษา และการเปรียบเทียบความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ไปปรับปรุงและพัฒนาการบริการของตนเอง และเพิ่มการแข่งขันด้านคุณภาพการบริการของผู้ให้บริการ

3. เกิดการเปรียบเทียบและแข่งขัน (ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การควบคุมราคา) ด้านราคาสินค้าและบริการ ทำให้เกิดผลดีต่อผู้บริโภค
4. ผลการศึกษาสามารถนำไปกระตุ้นเตือนให้ภาครัฐ หรือ ผู้ที่มีบทบาทในการพัฒนาประเทศ องค์กรส่วนท้องถิ่น พัฒนาและเพิ่มศักยภาพด้านการขนส่ง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

วรรณกรรมปริทัศน์

2.1. กล่าวนำ

การขนส่งมวลชน มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศอย่างยิ่งทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะการลดค่าครองชีพของประชาชน นอกจากนี้การมีระบบขนส่งมวลชนที่ดีมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย สะดวก และมีราคาที่เหมาะสม ยังมีส่วนช่วยในการตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวยังประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติอีกด้วย ซึ่งก็จะส่งผลให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยเติบโตมากขึ้น โดยการขนส่งมวลชนของประเทศไทยนั้นมีหลากหลายรูปแบบทั้งทางบกทางน้ำ และทางอากาศ ในปัจจุบันการขนส่งมวลชนทางบกนับเป็นรูปแบบการขนส่งมวลชนที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐก็ได้พยายามพัฒนาระบบขนส่งมวลชนโดยนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการบริหารระบบขนส่งมวลชนทางบกดังเช่นประเทศสิงคโปร์ที่นับเป็นประเทศต้นแบบ

ในภูมิภาคเอเชีย มีการบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ประเทศที่มีศักยภาพหรือความได้เปรียบในการแข่งขันส่วนหนึ่งนั้น เป็นผลมาจากการที่มีโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งที่ดีทำให้สามารถเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ และแรงงานที่มีคุณภาพได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนของประเทศไทย นับว่ามีความสำคัญกับระบบเศรษฐกิจของประเทศอย่างยิ่ง เนื่องจากในปัจจุบันการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้กระจายไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ซึ่งการตั้งโรงงานยังภูมิภาคต่างๆ จะก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานและเกิดการจ้างงาน ทำให้ประชาชนมีรายได้และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า การขนส่งมวลชนมีผลต่ออัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงอัตราการจ้างงาน การลดค่าครองชีพ และระดับการศึกษาของประชาชนที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ เวลาที่ใช้ในการเดินทางในปัจจุบันได้ลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากระบบการขนส่งที่มีการพัฒนาขึ้นนั่นเอง (สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร, 2554)

2.2. ความหมายของการขนส่งมวลชน

การขนส่งมวลชน (Mass Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้าย ขนถ่ายบุคคล จากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยใช้ยานพาหนะในการเคลื่อนย้ายหรือขนถ่าย (ประชด ไกรเนตร, 2541)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

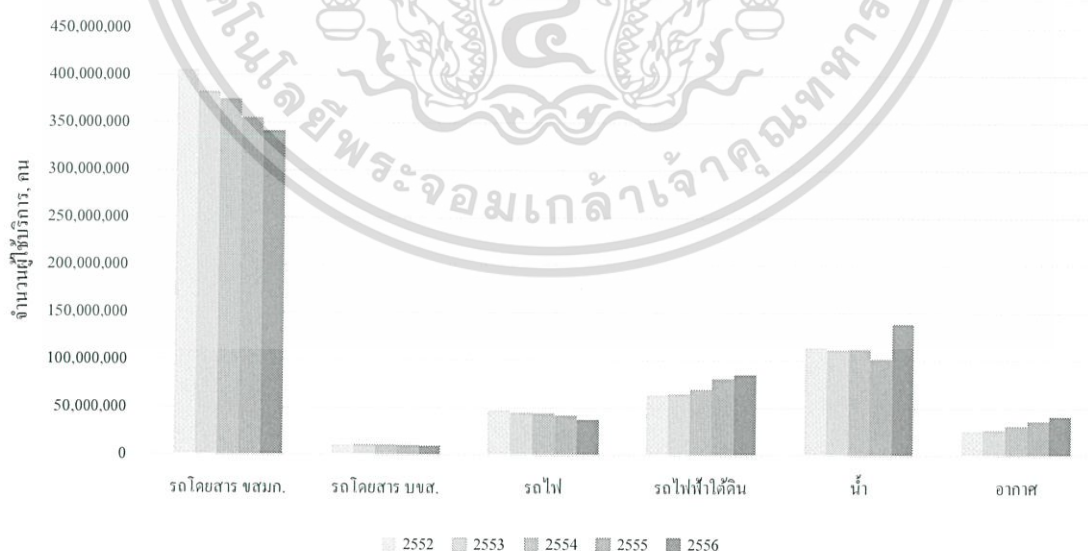
2.3. รูปแบบการขนส่งมวลชนในประเทศไทย

รูปแบบการขนส่งมวลชน (Mass Transportation Mode) มีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งการพิจารณาเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชน อาจพิจารณาจากเส้นทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การขนส่งมวลชนในประเทศไทยนั้น มีหลากหลายรูปแบบมากขึ้นแต่จำนวนผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนภายในประเทศ (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2553) ดังรายละเอียดในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1. จำนวนผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนภายในประเทศ

หน่วย : พันคน

จำนวนผู้โดยสาร	2552	2553	2554	2555	2556*
รถโดยสาร ขสมก.	406,375	382,682	374,906	355,134	341,540
รถโดยสาร บขส.	11,038	10,834	10,545	10,112	9,599
รถไฟฟ้า	47,939	44,535	44,054	41,761	37,343
รถไฟฟ้าใต้ดิน*	63,419	64,553	69,502	80,602	84,680
ทางน้ำ**	114,322	110,943	112,115	101,568	138,354
ทางอากาศ	26,420	26,935	31,184	36,325	41,199
รวม	669,513	640,480	642,305	625,502	652,715



รูปที่ 2.1. แผนภูมิจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนภายในประเทศ

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม รวบรวมโดย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่ขึ้นด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งมวลชนภายในประเทศพบว่า จำนวนผู้เดินทางโดยรถโดยสาร ขสมก. และรถไฟ รวมไปถึงรถโดยสาร บขส. มีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอัตราการลดลงของจำนวนผู้เดินทางโดยรถโดยสาร ขสมก. ที่ลดลงอย่างมาก สะท้อนให้เห็นพฤติกรรมการเดินทางของคนเมืองที่อาจเกิดจากผู้ให้หันไปซื้อรถส่วนตัวเป็นของตนเองมากขึ้นตามนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ต่างจากสถิติผู้ใช้บริการรถไฟและเครื่องบินที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี แสดงให้เห็นถึงความต้องการความสะดวกสบาย ความรวดเร็วในการเดินทางในสภาพการณ์ปัจจุบัน โดยรูปแบบการขนส่งมวลชนในประเทศไทยในปัจจุบัน มีรายละเอียด ดังนี้

2.3.1. การขนส่งมวลชนทางบก

การขนส่งมวลชนทางบก เป็นรูปแบบการขนส่งมวลชนที่สามารถแบ่งย่อยออกเป็นการขนส่งมวลชนทางถนนและการขนส่งมวลชนทางราง

2.3.1.1. การขนส่งมวลชนทางถนน

การขนส่งมวลชนรูปแบบนี้เป็นที่นิยมใช้กันมากที่สุดในประเทศไทย ทั้งนี้ก็เพราะเหตุผลเรื่องของความรวดเร็ว และคุ้มค้ำกับค่าใช้จ่าย รวมถึงการมีเส้นทางในการเดินทางที่ครอบคลุมและหลากหลาย สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้เป็นอย่างดี เป็นการขนส่งที่ผู้ครอบครองยานพาหนะเป็นผู้ใช้พาหนะนั้นในการเดินทางด้วยตัวเอง มักใช้ในการเดินทางบนเส้นทางสาธารณะและถนนที่จัดไว้ให้สำหรับการสัญจร รูปแบบยานพาหนะที่จัดอยู่ในการขนส่งประเภทนี้ได้แก่รถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากนี้ยังรวมไปถึงรถจักรยานยนต์ รถจักรยาน และการเดินทางด้วยการเดิน

ก. ประเภททางหลวง

กรมทางหลวงได้จำแนกทางหลวงในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 6 ประเภท ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้แก่

1. **ทางหลวงพิเศษ** คือ ทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษ และกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. **ทางหลวงแผ่นดิน** คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็น ทางหลวงแผ่นดิน
3. **ทางหลวงชนบท** คือ ทางหลวงนอกเขตเทศบาล และเขตสุขาภิบาล ที่องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานอื่น ๆ เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท
4. **ทางหลวงเทศบาล** คือ ทางหลวงในเขตเทศบาล ที่เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงเทศบาล
5. **ทางหลวงสุขาภิบาล** คือ ทางหลวงในเขตสุขาภิบาลที่สุขาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสุขาภิบาล
6. **ทางหลวงสัมปทาน** คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

ข. ระบบหมายเลขทางหลวง

ในยุคสมัยเริ่มต้นของการก่อสร้างทางหลวง กรมทางหลวงนิยมใช้ชื่อ หรือบุคคลที่มีความสำคัญในสายทางนั้นมาตั้งชื่อถนนหรือสะพาน เช่น ถนนวิภาวดีรังสิต สะพานสารสิน เป็นต้น ต่อมาได้มีการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศเป็นจำนวนมาก การใช้ชื่ออาจจะก่อให้เกิดการสับสน และไม่สามารถทราบว่ายางสายนั้นอยู่ในภาคใด ดังนั้น จึงได้มีการนำระบบหมายเลขทางหลวงมาใช้กำกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ที่อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง โดยหมายเลขกำกับ มีความหมาย ดังนี้.

1. แสดงที่ตั้งของทางหลวง

- 1.1) ทางหลวงสายที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 1 แสดงว่าทางสายนั้นอยู่ในภาคเหนือ
- 1.2) ทางหลวงสายที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 2 แสดงว่าทางสายนั้นอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 1.3) ทางหลวงสายที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 3 แสดงว่าทางสายนั้นอยู่ในภาคกลาง ตะวันออก และภาคใต้ตอนบน
- 1.4) ทางหลวงสายที่ขึ้นต้นด้วยหมายเลข 4 แสดงว่าทางสายนั้นอยู่ในภาคใต้

บางกรณีอาจจะมีการคาบเกี่ยวกันระหว่างภาคบ้าง เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีการแบ่งจังหวัดในแต่ละภาคต่างกันบ้างเล็กน้อย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) จากสระบุรี-หนองคาย

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) จากกรุงเทพฯ-ตราด

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) จากกรุงเทพฯ-อ.สะเดา จ.สงขลา

2.2) ทางหลวงที่มีหมายเลขสองตัว หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินสายประธานตามภาคต่าง ๆ เช่น ทางหลวงแผ่นดินสายประธานหมายเลข 22 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สายอุดรธานี-นครพนม เป็นต้น

2.3) ทางหลวงที่มีหมายเลขสามตัว หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินสายรอง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรอง ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สายชัยภูมิ-เขมราฐ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองในภาคกลาง สายบางปะกง- ฉะเชิงเทรา เป็นต้น

2.4) ทางหลวงที่มีหมายเลขสี่ตัว หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างจังหวัด กับอำเภอ หรือสถานที่สำคัญของจังหวัดนั้น เช่น ทางหลวงหมายเลข 1001 เป็นทางหลวงในภาคเหนือ สายแยกทางหลวงหมายเลข 11- อ.พร้าว ทางหลวงหมายเลข 4006 เป็นทางหลวงในภาคใต้ สายแยกทางหลวงหมายเลข 4 (ราชครูค)-หลังสวน เป็นต้น

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวงได้พิจารณากำหนดระบบหมายเลขทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ให้เป็นระบบหมายเลขทางหลวงใหม่ โดยมีหลักเกณฑ์ในการจัดทำระบบหมายเลขทางหลวงเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหลัก

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหลักเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานคร ไปยังแต่ละภาคของประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 5 สายทาง มีหลักเกณฑ์การจัดเข้าไว้ในระบบหมายเลขทางหลวง ดังนี้

1.1) จากกรุงเทพมหานคร ไปยังภาคเหนือ เป็นชื่อ "ทางหลวงหมายเลข 5"

1.2) จากกรุงเทพมหานคร ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นชื่อ "ทางหลวงหมายเลข 6"

1.3) จากกรุงเทพมหานคร ไปยังภาคตะวันออก เป็นชื่อ "ทางหลวงหมายเลข 7"

1.4) จากกรุงเทพมหานคร ไปยังภาคใต้ เป็นชื่อ "ทางหลวงหมายเลข 8"

1.5) ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นชื่อ "ทางหลวงหมายเลข 9"

2. ทางเชื่อมโยงจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหลัก

ทางเชื่อมโยงจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหลักไปสู่เส้นทางที่มีการจราจรสูง และเส้นทางที่เข้าพื้นที่สำคัญในภาคนั้น ๆ มีหลักเกณฑ์การจัดเข้าไว้ในระบบหมายเลขทางหลวง เป็นตัวเลขจำนวน 2 หลัก โดยมีหลักเกณฑ์ในการกำหนด คือ ตัวเลขหลักแรก เป็นหมายเลขของสายทางหลักนั้น ๆ และตัวเลขหลักที่สอง เป็นลำดับหมายเลขสายทางที่แยกจาก ทางสายหลักดังกล่าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับทางหลวงสัมปทานเป็นทางหลวงที่รัฐให้สัมปทานกับเอกชนเข้าดำเนินการ จะมีระบบหมายเลขทางหลวงเหมือนกับทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอย่างใดอย่างหนึ่ง ตามลักษณะของทางหลวงสัมปทานนั้นว่ามีลักษณะเป็นทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ตารางที่ 2.2. สรุปรายละเอียดลักษณะผิวทางระหว่างปีงบประมาณ 2544-2554

ปี	รวม		รวมทางบำรุง (กม.)					รักษาสภาพ (กม.)		ทางก่อสร้าง (กม.)	
			ระยะทางจริง	ผิวทางบำรุงต่อ 2 ช่องจราจร				ระยะทางจริง	ต่อ 2 ช่องจราจร	ระยะทางจริง	ต่อ 2 ช่องจราจร
	ระยะทางจริง	รวม		คอนกรีต	ลูกรัง	รวมลาดยาง					
2544	53,436	62,573	50,992	59,751	6,029	785	52,938	553	554	1,891	2,268
2545	53,761	64,095	51,671	61,608	6,156	483	54,970	591	598	1,500	1,890
2546	53,176	63,983	51,360	61,913	6,108	355	55,451	577	594	1,238	1,475
2547	51,777	63,287	50,321	61,586	5,760	348	55,478	473	487	984	1,215
2548	51,466	63,329	50,151	61,747	5,625	279	55,843	366	380	949	1,201
2549	51,320	63,854	49,912	62,042	5,635	273	56,134	325	339	1,082	1,473
2550	51,537	64,744	50,298	63,206	5,660	218	57,328	278	292	961	1,247
2551	51,634	66,266	50,753	65,207	5,731	231	59,246	311	325	569	733
2552	51,626	66,495	50,906	65,630	5,735	264	59,631	210	210	510	655
2553	51,893	67,315	51,087	66,318	5,734	273	60,312	187	202	618	795
2554	51,618	67,536	50,713	66,341	5,526	237	60,579	118	118	787	1,077

ที่มา: กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2554

รวบรวมโดย: สำนักสถิติพยากรณ์ สำนักงานสถิติแห่งชาติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.1.2. การขนส่งมวลชนทางราง

การขนส่งมวลชนทางราง นิยมใช้การขนส่งรูปแบบนี้ในการเดินทางระหว่างจังหวัด และเป็นที่ยอมรับสำหรับผู้มีรายได้น้อย เนื่องจากมีให้เลือกหลายระดับราคา แต่จะมีข้อจำกัดเรื่องเวลาที่มักล่าช้า

ก. เส้นทางเดินรถ

เส้นทางของการขนส่งเดินรถไฟฟ้าจะมุ่งเน้นไปที่การขนส่งเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดต่างๆ ทั่วภูมิภาคของประเทศไทย โดยมีจุดศูนย์กลางอยู่ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยเป็นทางคู่ช่วง กรุงเทพ - รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วงรังสิต -ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทาง ดังนี้.

ทางสายเหนือ ถึง จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร

ทางสายใต้ ถึง จังหวัดนครราชสีมา (สุโขทัย-ลพบุรี) ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานีป่าดงเบขาร์ ระยะทาง 974 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออก ถึง จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ) ระยะทาง 255 กิโลเมตร และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะทาง 200 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย ระยะทาง 624 กิโลเมตร

ทางสายตะวันตก ถึง สถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร

ทางสายแม่กลองช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

นอกจากนี้ยังมีการสร้างทางอีกหลายเส้นทาง อาทิ คลองสิบเก้า - บ้านภาชี - แก่งคอย - ศรีราชา - แหลมฉบัง - เขาชิงจรชัย - มาบตาพุด เพื่อให้บริการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกอีกด้วย

ข. ประเภทขบวนรถไฟโดยสาร

รถด่วนพิเศษ ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น

รถด่วน ขบวนรถด่วน (Express) เป็นขบวนรถที่จัดเดินทางระยะไกล หยุดสถานีที่สำคัญๆ เท่านั้น แต่มีการให้บริการของชนิดรถพ่วงมากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถเร็ว ขบวนรถเร็ว (Rapid) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกลหยุดมากกว่ารถด่วนพิเศษและรถด่วน รถฟ่วงส่วนใหญ่จะเป็นรถนั่งชั้น 3 คิดค่าธรรมเนียมขบวนรถตามระยะทาง

รถธรรมดา ขบวนรถชานเมือง (Bangkok Commute) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รัศมีไม่เกิน 160 กิโลเมตร เพื่อใช้ในการเดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน และติดต่อค้าขาย หยุดทุก ๆ สถานีป้ายหยุดรถและที่หยุดรถ

รถท้องถิ่น ขบวนรถท้องถิ่น (Rural Commuter) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัด หยุดทุกสถานีและหยุดรถฟ่วงจะเป็นรถโดยสารนั่งชั้น 3 ตลอดทั้งขบวน

รถร่วม ขบวนรถร่วม เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการกับผู้โดยสารระหว่างจังหวัด หยุดทุกสถานีกลับไปหยุดรถ และมีสินค้าฟ่วงในขบวนด้วย เพื่อรับและส่งสินค้า ปัจจุบันมีการเดินรถในเส้นทางสายได้จำนวน 2 ขบวน

รถนำเที่ยว ขบวนรถนำเที่ยว (Excursion) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ จะหยุดรับส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟทางเดี่ยว, ทางคู่, ทางสามทาง, ทางแยกสายมาชชี, แห่งล่องปี 2552



รูปที่ 2.3. แผนที่โครงข่ายทางรถไฟ (รฟท.)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.2 การขนส่งมวลชนทางน้ำ

การขนส่งมวลชนทางน้ำภายในประเทศมักจะมีระยะทางสั้นๆ เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องความลึกของแม่น้ำ ดังนั้นพาหนะที่ใช้ได้จึงเป็นเรือขนาดเล็กลงส่งได้คราวละไม่มาก และระยะทางสั้นๆ เท่านั้น แต่หากเป็นการขนส่งมวลชนระหว่างประเทศมักจะเป็นการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่

2.3.3. การขนส่งมวลชนทางอากาศ

การขนส่งมวลชนทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้รับความนิยมอย่างมาก เพราะรวดเร็วและปลอดภัยกว่าการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น มีการพัฒนาและเติบโตอย่างรวดเร็ว นับตั้งแต่เริ่มมีการนำเครื่องบินมาใช้ในเชิงพาณิชย์ การขนส่งทางอากาศมีทั้งบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การเดินทางด้วยบริการขนส่งทางอากาศมีทั้งการเดินทางแบบจ้าง (For-hire) และการเดินทางส่วนบุคคล (Private) การให้บริการแบบจ้าง (สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2551) ซึ่งองค์ประกอบของการขนส่งทางอากาศประกอบด้วย

2.3.3.1. ผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการ (Operators) คือ ผู้ให้บริการสายการบิน ซึ่งอาจดำเนินการโดยรัฐหรือเอกชนก็ได้ สำหรับประเทศไทยได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ ที่ให้บริการขนส่งทางอากาศหลักของประเทศ นอกจากนี้ยังมีบริษัทเอกชนอื่นๆ อาทิ สายการบินนกแอร์ (บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ (บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด) เป็นต้น



รูปที่ 2.4. ผู้ให้บริการสายการบินภายในประเทศ (Life101 Wisdom Hub)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3.3.2. ยานพาหนะ

ยานพาหนะ (Airplane) ได้แก่ อากาศยานรูปแบบต่างๆ ได้แก่ เครื่องบิน และ เฮลิคอปเตอร์ สำหรับเฮลิคอปเตอร์นั้น เหมาะสำหรับการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศที่มีระยะทางไม่ไกลมากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่มีพื้นที่จำกัด เช่น บนคาบฟ้าของอาคารสูง แทนจุดเจาะน้ำมัน เป็นต้น เนื่องจากเฮลิคอปเตอร์นั้นสามารถขึ้นลงในแนวดิ่งจึงใช้พื้นที่ในการขึ้นบินและลงจอดน้อยกว่าเครื่องบินมาก



รูปที่ 2.5. เครื่องบินที่ให้บริการของสายการบินภายในประเทศ

2.3.3.3. เส้นทาง

เส้นทาง (Airway) ได้แก่ น่านฟ้าที่เครื่องบินเดินทางผ่าน สำหรับการขนส่งด้วยเครื่องบินนี้ เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งถือได้ว่าเป็นเส้นทางที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ เส้นทางบินอาจแบ่งออกตามขอบเขตพื้นที่ให้บริการออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ เส้นทางบินภายในประเทศ (Domestic) และ เส้นทางบินระหว่างประเทศ (international)

2.3.3.4. สนามบิน

สนามบิน (Airport) ถือได้ว่าเป็น สถานที่สำหรับการขนส่งทางอากาศนั่นเอง สนามบินเป็นจุดที่ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการมาพบกัน ด้วยเหตุนี้การจัดการให้บริการจึงต้องคำนึงถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทั้ง 2 กลุ่มนี้ด้วย สำหรับประเทศไทย หน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารและดำเนินการภายในสนามบิน ได้แก่ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ภายในสนามบินยังมีอุปกรณ์ต่างๆ ที่เป็นเครื่องช่วยสำหรับการขนส่งทางอากาศ อาทิ วิทยุสื่อสาร ระบบนำร่องสำหรับการร่อนลงจอด การควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air traffic control) เป็นต้น สนามบินมีองค์ประกอบหลักหลายส่วน ไม่ว่าจะเป็นทางขับ (Taxiways) ทางวิ่ง (Runways) โรงเก็บเครื่องบิน ฯลฯ แต่องค์ประกอบสำคัญซึ่งเป็นบริเวณที่เกิดกิจกรรมหลักภายในสนามบิน ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร (Terminal)



รูปที่ 2.6. ภาพถ่ายทางอากาศทำอากาศยานดอนเมือง
(Andra Wadman, Airliners.net)

นอกจากนี้ ประเภทของการเดินทางยังอาจจำแนกออกตามตำแหน่งที่ตั้งเมื่อเทียบกับพื้นที่ศึกษา (จุดต้นทางและจุดปลายทาง ตั้งอยู่ภายในหรือภายนอกพื้นที่ศึกษา) ได้ดังนี้

1. การเดินทางผ่านพื้นที่ (External-external trips or through trips) คือ การเดินทางที่ทั้งจุดต้นทางและจุดปลายทางไม่ได้ตั้งอยู่ภายในพื้นที่ศึกษาเลย
2. การเดินทางระหว่างพื้นที่ (External trips) อาจจำแนกย่อยได้เป็น การเดินทางภายในสู่ภายนอก (Internal-external trips) หรือการเดินทางภายนอกสู่ภายใน (External-internal trips) คือการเดินทางที่มีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอย่างใดอย่างหนึ่ง ตั้งอยู่ภายนอกพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

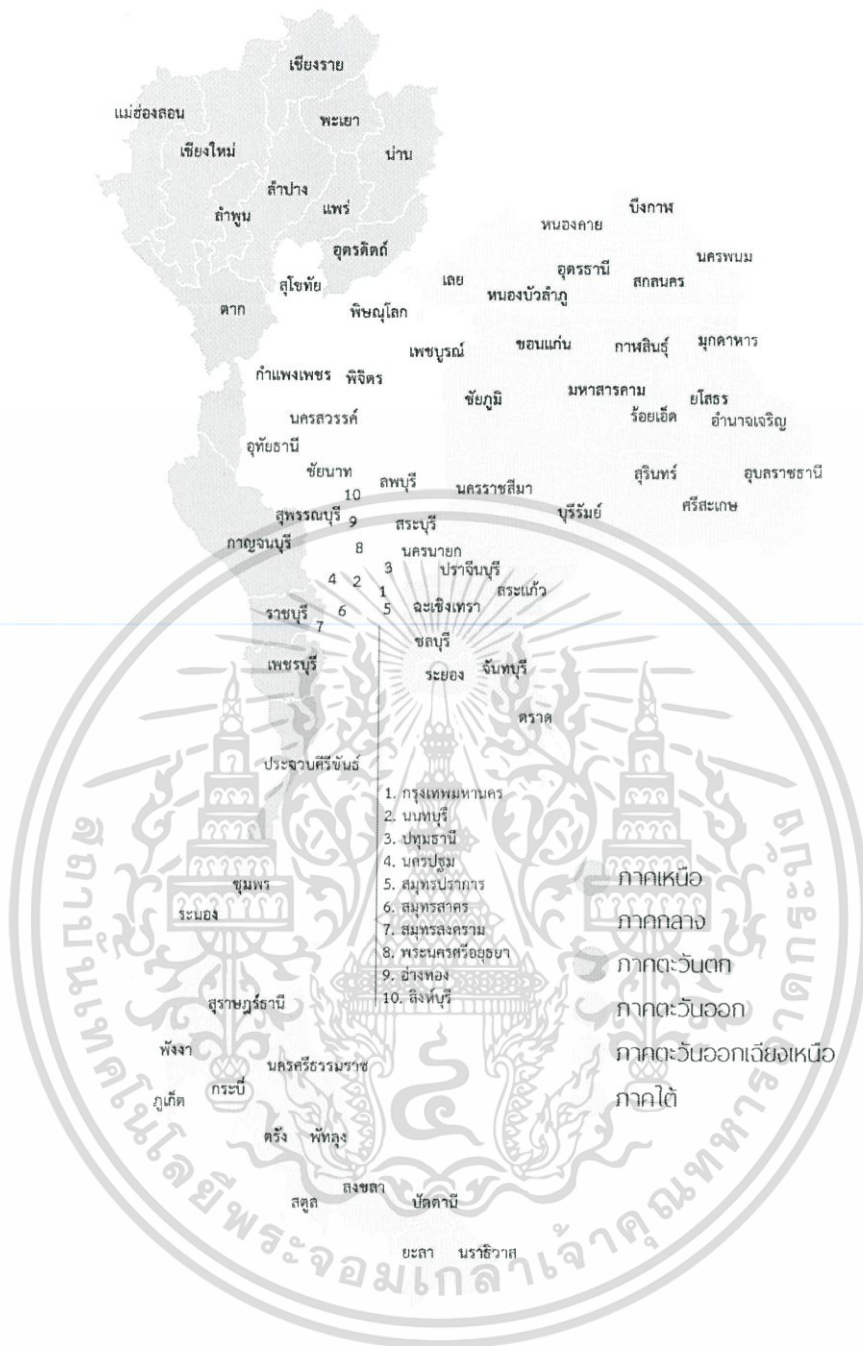
3. ศึกษาการเดินทางภายในพื้นที่ (Internal-internal trips) คือการเดินทางที่มีทั้งจุดต้นทางและจุดปลายทางตั้งอยู่ภายในพื้นที่ศึกษา

2.4. โครงสร้างทางภูมิศาสตร์

ประเทศไทยแบ่งเขตโครงสร้างของภูมิภาคออกเป็น 6 เขต โดยอาศัยความคล้ายคลึงทางลักษณะภูมิประเทศเป็นเกณฑ์ นอกจากนั้นก็อาศัยด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี ภาษาพูดและเขตการปกครอง ประกอบด้วย ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ (สุภาพ บุญไชย, 2548)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.7 การแบ่งเขต โครงสร้างและภูมิภาคของประเทศไทย (<http://www.busedunit.com>)

2.4.1. ภาคเหนือ

ภาคเหนือเป็นภูมิภาคที่อยู่ด้านบนสุดของไทย มีเขตแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคอื่น ๆ ทั้งสาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่าและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ภาคเหนือเป็นดินแดนที่ร่ำรวยด้วยภูมิประเทศงดงาม รายล้อมด้วยขุนเขาสลับซับซ้อนอันอุดมไปด้วยผืนป่า งดงามด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประเพณีวัฒนธรรม และอบอุ่นด้วยวิถีชีวิตเรียบง่ายเปี่ยมน้ำใจสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางไปท่องเที่ยว
ในภาคเหนือ ความสวยงามทั้งทางธรรมชาติและสังคมทำให้มีแหล่งท่องเที่ยวสวยงามมากมาย (การท่องเที่ยว
แห่งประเทศไทย, ททท.)

ตารางที่ 2.3. สถิติจำนวนประชากรของจังหวัดในภาคเหนือ

อันดับ	จังหวัด	จำนวน (คน)			
		31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	31 ธันวาคม 2553
1	เชียงใหม่	1,666,888	1,655,642	1,646,144	1,640,479
2	เชียงราย	1,204,660	1,200,423	1,198,656	1,198,218
3	ลำปาง	754,862	756,811	757,534	761,949
4	พะเยา	486,744	488,120	486,472	486,304
5	น่าน	477,912	477,673	476,612	476,363
6	อุตรดิตถ์	460,995	461,294	461,040	462,618
7	แพร่	456,074	457,607	458,750	460,756
8	ลำพูน	405,268	404,673	403,952	404,560
9	แม่ฮ่องสอน	246,549	244,356	244,048	242,742
	รวม	6,159,952	6,146,599	6,133,208	6,133,989

ที่มา : กรมการปกครอง, กระทรวงมหาดไทย.

ลักษณะทั่วไป

ภาคเหนือประกอบด้วย 17 จังหวัด มีพื้นที่ 106 ล้านไร่ (169,600 ตร.กม.) หรือประมาณ
1 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งประเทศ ภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นป่าเขา มีพื้นที่ทำการเกษตรประมาณ 29.2 ล้านไร่
หรือ 1 ใน 5 ของพื้นที่ทำการเกษตรทั้งประเทศ ณ สิ้นปี 2552 ภาคเหนือมีประชากรจำนวน 11.7 ล้านคน
หรือร้อยละ 18.5 ของประชากรทั้งประเทศ เป็นภาคเดียวของประเทศซึ่งมีประชากรลดลงในระยะ 9 ปีที่
ผ่านมา (เทียบกับปี 2543 จำนวน 12.1 ล้านคน) รายได้เฉลี่ยต่อหัวปี 2552 จำนวน 71,105 บาท ต่ำกว่า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประเทศซึ่งมีรายได้ 135,281 บาท เกือบเท่าตัวและต่ำกว่าทุกภาคยกเว้นภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ธนาคารแห่งประเทศไทย)

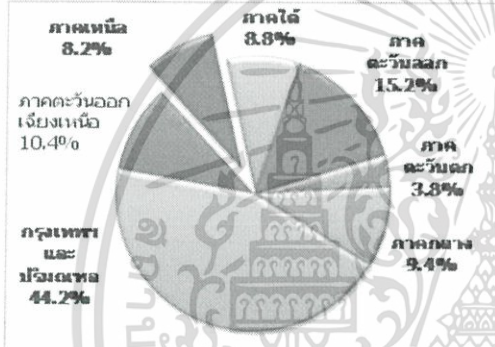
ขนาดเศรษฐกิจภาคเหนือมีสัดส่วนร้อยละ 8.2 ของประเทศ โดยมีโครงสร้างการผลิตค่อนข้างกระจายตัว

ขนาดและโครงสร้าง

สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเหนือและประเทศ
ปี 2552p ณ ราคาคงที่

GRP ภาคเหนือ ปี 2552P
ณ ราคาตลาด = 850,530 ล้านบาท
ณ ราคาคงที่ = 350,630 ล้านบาท

สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ จำแนกตามภาค ปี 2552p (ณ ราคาคงที่)



GDP ทั้งประเทศ ปี 2552P
ณ ราคาตลาด = 9,041,551 ล้านบาท
ณ ราคาคงที่ = 4,263,139 ล้านบาท

สาขาการผลิต	ภาคเหนือ	ประเทศ
อุตสาหกรรม	19.6%	38.6%
เกษตรกรรม	19.3%	9.2%
การค้าส่งค้าปลีก	16.3%	14.0%
ขนส่งและสื่อสาร	7.0%	9.7%
อสังหาริมทรัพย์	6.5%	4.0%
การศึกษา	6.0%	2.7%
การบริหารราชการ	4.3%	2.9%
เมืองและที่อยู่อาศัย	4.6%	2.3%
ตัวกลางทางการเงิน	3.9%	3.9%
ก่อสร้าง	3.4%	2.2%
อื่นๆ	8.9%	10.6%
รวม	100.0%	100.0%

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.8. ขนาดเศรษฐกิจของภาคเหนือ ปี 2555 (ธนาคารแห่งประเทศไทย)

โครงสร้างเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจภาคเหนือระหว่างปี 2545-2552 ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 2.7 ต่ำกว่าของประเทศ ซึ่งขยายตัวร้อยละ 3.5 โครงสร้างการผลิตภาคเหนืออยู่ในภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการค้าส่งค้าปลีก สัดส่วน ร้อยละ 19.6, 19.3 และ 16.3 ของผลิตภัณฑ์ภาคเหนือ ตามลำดับ การกระจายตัวดีกว่าของประเทศที่กระจุกตัวอยู่ในภาคอุตสาหกรรมถึงร้อยละ 38.6 (ธนาคารแห่งประเทศไทย)

ความสำคัญของภาคเหนือต่อเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลิตภัณฑ์ภาคเหนือ (Gross Regional Product : GRP) ตามราคาตลาดปี 2549 มีมูลค่า 686,218 ล้านบาทหรือร้อยละ 8.8 ของผลิตภัณฑ์ในประเทศ (GDP) การผลิตบางสาขามีความสำคัญต่อประเทศ เช่น เกษตรกรรมและสาขาเหมืองแร่ ผลผลิตทั้งสองสาขา คิดเป็นร้อยละ 20.2 และร้อยละ 11.4 ของผลผลิตสาขาเกษตรกรรมและสาขาเหมืองแร่ของประเทศ ตามลำดับ (ธนาคารแห่งประเทศไทย)

2.4.1.1. จังหวัดสำคัญในภาคเหนือ – เชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่ นับเป็นศูนย์กลางของจังหวัดในภาคเหนือ โดยเฉพาะเรื่องการท่องเที่ยว ที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักและได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ เนื่องจากความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยว ทั้งทางด้านธรรมชาติอันงดงาม ด้านศิลปวัฒนธรรม และประเพณีของชาวเชียงใหม่ที่เป็นเอกลักษณ์น่าประทับใจ และความพร้อมในเรื่องสถานที่พักและบริการด้านการท่องเที่ยวต่างๆ ที่หลากหลาย เป็นที่ดึงดูดคนมาท่องเที่ยวนับล้านคนในแต่ละปี (ททท.)

ลักษณะและโครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่

เนื่องจากพื้นที่ของภาคเหนือกว่าครึ่งเป็นป่าเขา มีพื้นที่ราบเหมาะกับการเพาะปลูกไม่ถึงร้อยละ 15 แต่มีทรัพยากรธรรมชาติลักษณะภูมิประเทศและอากาศเหมาะแก่การท่องเที่ยวสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาพักผ่อนและพำนักอาศัยเป็นครั้งคราวและถาวร ทำให้ธุรกิจบริการ เช่น ธุรกิจโรงแรม รีสอร์ท และของที่ระลึก เป็นสาขาเศรษฐกิจสำคัญของภาคเหนือ นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าสำคัญทั้งจากพลังน้ำจากเขื่อนภูมิพล จังหวัดตาก และถ่านหินลิกไนต์ที่โรงไฟฟ้าแม่เมาะ จังหวัดลำปาง ตลอดจนเป็นแหล่งแร่ธาตุสำคัญหลายชนิด เช่น ถ่านหินลิกไนต์ หินปูน และดินขาวที่จังหวัดลำปาง และแร่สังกะสีที่จังหวัดตาก ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมเซรามิก ปูนซีเมนต์ และโรงงานถลุงแร่สังกะสี เป็นต้น นอกจากนี้ จังหวัดตากยังเป็นประตูการค้าชายแดนกับประเทศพม่าและจังหวัดเชียงรายมีการค้าเชื่อมโยงกับพม่า ลาว และจีน (ตอนใต้) ธนาคารแห่งประเทศไทย ได้นิยามด้านความสำคัญทางเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่ไว้ว่า

“จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจทุกด้านของภาคเหนือ มีสัดส่วนการผลิตประมาณร้อยละ 14.8 ของผลิตภัณฑ์ภาค มีจำนวนสาขาธนาคารพาณิชย์ 201 สาขา สูงสุดเป็นอันดับสี่ของประเทศ และมีสัดส่วนเงินฝากและสินเชื่อประมาณ 1 ใน 3 ของเงินฝากและสินเชื่อทั้งภาคเหนือ”

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.9. ตำแหน่งของจังหวัดเชียงใหม่ (วิกิพีเดีย)

2.4.2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือ ภาคอีสาน เป็นเขตหรือภาคหนึ่งทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ภาคอีสานยังมีเนื้อที่มากที่สุดของประเทศไทย ประมาณ 168,854 ตารางกิโลเมตร หรือมีเนื้อที่ร้อยละ 33.17 เทียบได้กับหนึ่งในสามของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศไทยได้จัดว่าเป็นพื้นที่ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นดินแดนที่ราบสูงซึ่งร่ำรวยด้วยโบราณสถานที่ยังคงบอกเรื่องราวทางประวัติศาสตร์มากมายด้วยวัฒนธรรมน่าสนใจ นอกจากนี้ยังมีแหล่งธรรมชาติอันงดงามด้วยรูปลักษณะเฉพาะตัวไม่ว่าใครไปเยือนแล้วเป็นต้องประทับใจ (ททท.)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.4. สถิติจำนวนประชากรของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

อันดับ	จังหวัด	จำนวน (คน)			
		31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	31 ธันวาคม 2553
1	นครราชสีมา	2,610,164	2,605,014	2,585,325	2,582,089
2	อุบลราชธานี	1,836,523	1,826,920	1,816,057	1,813,088
3	ขอนแก่น	1,781,655	1,774,816	1,766,066	1,767,601
4	บุรีรัมย์	1,573,438	1,566,740	1,559,085	1,553,765
5	อุดรธานี	1,563,964	1,557,298	1,548,107	1,544,786
6	ศรีสะเกษ	1,462,028	1,458,370	1,452,203	1,452,471
7	สุรินทร์	1,388,194	1,386,277	1,380,399	1,381,761
8	ร้อยเอ็ด	1,308,958	1,308,570	1,305,058	1,309,708
9	ชัยภูมิ	1,135,723	1,133,034	1,127,423	1,127,423
10	สกลนคร	1,134,322	1,129,174	1,123,351	1,122,905
11	กาฬสินธุ์	984,030	985,084	981,655	982,578
12	มหาสารคาม	955,644	945,149	939,736	940,911
13	นครพนม	710,860	708,350	704,768	703,392
14	เลย	632,205	629,787	624,920	624,066
15	ยโสธร	540,383	540,267	538,853	539,257
16	หนองคาย	514,943	512,439	509,870	509,395
17	หนองบัวลำภู	507,137	505,071	502,551	502,868
18	บึงกาฬ	416,236	412,613	407,634	403,542
19	อำนาจเจริญ	374,698	373,494	372,241	372,137
20	มุกดาหาร	344,302	342,868	340,581	339,575
	รวม	21,775,407	21,701,335	21,585,883	21,573,318

ที่มา : กรมการปกครอง, กระทรวงมหาดไทย.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะและโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องทางการเกษตร เช่น โรงสีข้าว โรงงานน้ำตาล โรงงานแป้งมัน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่สำคัญได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องคั้ม อุตสาหกรรมผลิตเยื่อกระดาษ อุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้า อุตสาหกรรมผลิตรองเท้า อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ และอุตสาหกรรมแหวน พืชเศรษฐกิจที่สำคัญได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และยางพารา จากรายงานสัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ (GDP) ปี 2552 จำแนกตามภาคโดยธนาคารแห่งประเทศไทย GDP ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือคิดเป็นร้อยละ 10.4 ของทั้งประเทศ

2.4.2.1. จังหวัดสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ – ขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นอีกจังหวัดหนึ่งของภูมิภาค นอกจากนี้ยังมีท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ในบริเวณศูนย์กลางของภาคอีสานแล้ว ยังเป็นจังหวัดศูนย์กลางทางการศึกษาและเทคโนโลยีของภูมิภาค เนื่องจากเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยขอนแก่น และมีระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในอำเภอเมืองครบครัน ทั้งที่พักหลายระดับและบริการต่างๆ จำนวนมาก มีทรัพยากรทั้งทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และด้านอื่นๆ หลากหลายรูปแบบ และที่สำคัญคือเป็นที่ตั้งของสนามบินทั้งหมดนั้นล้วนเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมศักยภาพทางการท่องเที่ยวของจังหวัดได้เป็นอย่างดี จึงทำให้ขอนแก่นในปัจจุบันเป็นเมืองที่มีความสำคัญในฐานะเมืองท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทย (ททท.)

ลักษณะทั่วไป

จังหวัดขอนแก่นมีเนื้อที่ประมาณ 10,885 ตารางกิโลเมตร หรือ 6,803,125 ไร่ เป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 15 ของประเทศ มีพื้นที่อยู่ในเขตของกลุ่มน้ำหลัก 2 กลุ่มน้ำ คือ กลุ่มน้ำมูลและกลุ่มน้ำชี ลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ภูเขาสูงทางทิศตะวันตก ในเขตของเขาค้อกระดึงและเทือกเขาเพชรบูรณ์ ส่วนทางทิศตะวันออกและทิศตะวันออกเฉียงใต้มีลักษณะสูงต่ำสลับกันเป็นลูกคลื่นลาดเทไปทางทิศตะวันออกและทิศใต้ของจังหวัด พื้นที่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลาง 100-200 เมตร มีแม่น้ำสายสำคัญ คือ แม่น้ำชีและแม่น้ำพอง



รูปที่ 2.10. ตำแหน่งของจังหวัดขอนแก่น (วิกิพีเดีย)

ความสำคัญของจังหวัดขอนแก่นต่อเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศ

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์ภาค (Gross Regional Product: GRP) ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ข้อมูลล่าสุด ปี 2555 ณ ราคาประจำปี มีมูลค่า 1,281,302 ล้านบาท หรือมีส่วนต่อส่วนประมาณร้อยละ 10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) สาขาเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ สาขาเกษตรกรรม สัดส่วนร้อยละ 23.3 สาขาอุตสาหกรรม สัดส่วนร้อยละ 20.4 สาขาการศึกษา สัดส่วนร้อยละ 14.2 สาขาค้าส่งและค้าปลีก สัดส่วนร้อยละ 10.5 ซึ่งจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์จังหวัดสูงเป็นอันดับสอง รองจากจังหวัดนครราชสีมา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงสร้างเศรษฐกิจ

ในด้านโครงสร้างทางเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่นนั้น นายกำธร ถาวรสถิตย์ ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น กล่าวว่า

ภาพรวมทางเศรษฐกิจของจังหวัดยังคงขยายตัวและดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และการค้าการลงทุน ที่ยังคงได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั้งในระดับพื้นที่และต่างชาติอย่างต่อเนื่อง จนทำให้มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด หรือ GPP อยู่ที่ 145,272 ล้านบาท เป็นลำดับที่ 16 ของประเทศ และเป็นอันดับที่ 2 ของภาคอีสาน โดยภาคธุรกิจอุตสาหกรรม มีมูลค่าการลงทุนมากถึง 137,599 ล้านบาท ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรต่อปี จะอยู่ที่ 81,884 บาท มากที่สุดในภาคอีสาน เช่นกัน

ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น กล่าวต่ออีกว่า

การจัดทำผังเมืองรวมเพื่อเป็นการกำหนดทิศทางในการพัฒนาจังหวัดให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และอยู่ร่วมกันระหว่างชุมชนอุตสาหกรรมและภาคการเกษตร ที่ผสมผสานเพื่อยกระดับให้จังหวัดเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน ในระดับภูมิภาคที่สมบูรณ์แบบที่สุด (สำนักข่าว ไอเอ็นเอ็น.. 5 สิงหาคม 2557)

2.4.3. ภาคใต้

ภาคใต้ เป็นภูมิภาคหนึ่งของไทย ตั้งอยู่บนคาบสมุทรมาลายู ขนาบด้วยอ่าวไทยทางฝั่งตะวันออก และทะเลอันดามันทางฝั่งตะวันตก ทุกจังหวัดของภาคมีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล ยกเว้นจังหวัดยะลาและจังหวัดพัทลุง ภาคใต้เป็นดินแดนแห่งหมู่เกาะและท้องทะเลงาม อีกทั้งยังอุดมสมบูรณ์ด้วยผืนป่าดิบซึ่งเป็นถิ่นอาศัยของสรรพชีวิตน่าสนใจ ไม่เพียงเท่านั้น ศิลปวัฒนธรรมของชาวใต้ยังโดดเด่นมีเอกลักษณ์ ส่วนวิถีชีวิตนั้นก็เปี่ยมเสน่ห์ชวนให้เข้าไปสัมผัสและเรียนรู้อย่างใกล้ชิด (วิกิพีเดีย)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

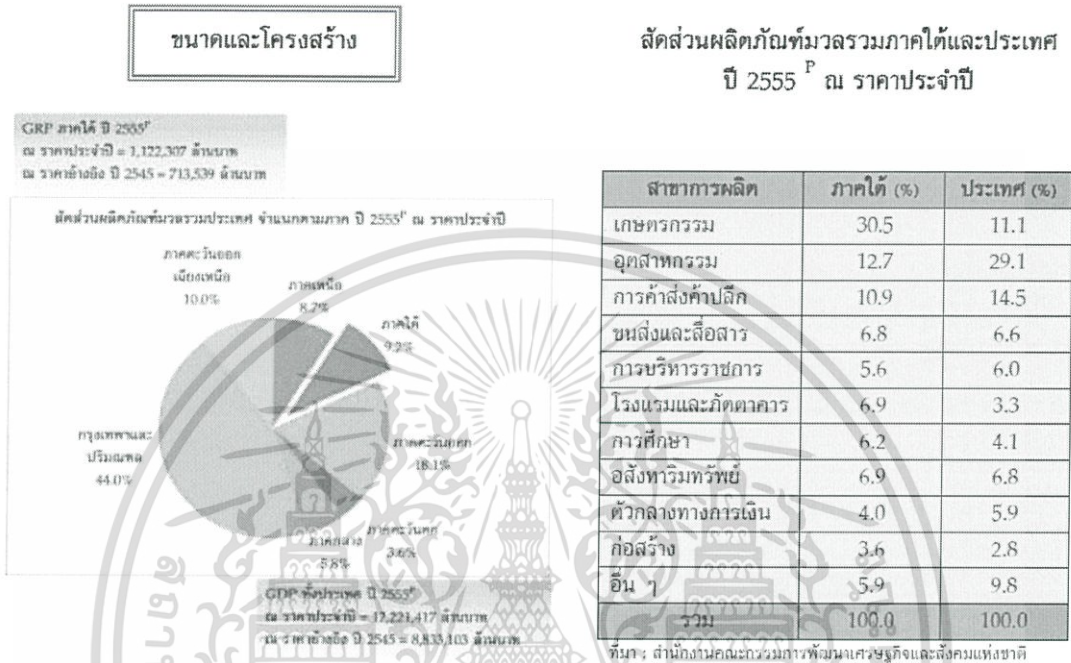
ตารางที่ 2.5. สถิติจำนวนประชากรของจังหวัดในภาคใต้

อันดับ	จังหวัด	จำนวน (คน)			
		31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	31 ธันวาคม 2553
1	นครศรีธรรมราช	1,541,843	1,534,887	1,526,071	1,522,561
2	สงขลา	1,389,890	1,378,574	1,367,010	1,357,023
3	สุราษฎร์ธานี	1,031,812	1,023,288	1,015,072	1,000,383
4	นราธิวาส	766,145	757,397	747,372	737,162
5	ปัตตานี	678,838	671,615	663,485	655,259
6	ตรัง	636,043	631,920	626,708	622,659
7	พัทลุง	518,021	514,492	511,063	509,534
8	ยะลา	506,138	500,814	493,767	487,380
9	ชุมพร	498,294	495,310	492,182	489,964
10	กระบี่	450,890	444,967	438,039	432,704
11	ภูเก็ต	369,522	360,905	353,847	345,067
12	สตูล	309,793	305,879	301,467	297,163
13	พังงา	259,420	257,493	254,931	253,112
14	ระนอง	174,776	182,648	183,849	183,079
	รวม	9,131,425	9,060,189	8,974,855	8,893,050

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ลักษณะและโครงสร้างเศรษฐกิจของภาคใต้

ข้อมูล GDP ปี 2555 ภาคใต้มีขนาดเศรษฐกิจภาคใต้มีสัดส่วนร้อยละ 9.2 ของประเทศ



รูปที่ 2.11. ขนาดเศรษฐกิจของภาคใต้ ปี 2555 (ธนาคารแห่งประเทศไทย)

ลักษณะทั่วไป

ภาคใต้ประกอบด้วย 14 จังหวัด มีพื้นที่ 44.2 ล้านไร่ โดยประมาณ คิดเป็นร้อยละ 13.3 ของพื้นที่ทั้งประเทศลักษณะพื้นที่ยาวและแคบ ทอดยาวจากเหนือ-ใต้ คิดเป็นระยะทางประมาณ 750 กิโลเมตร และมีความกว้างสูงสุดประมาณ 220 กิโลเมตร โดยส่วนที่แคบที่สุดคือ “คอคอดกระ” ในจังหวัดระนอง มีความกว้างประมาณ 50 กิโลเมตร ทั้งนี้ ภาคใต้มีชายฝั่งทะเลรวมประมาณ 1,643 กิโลเมตร

ณ สิ้นปี 2555 ประชากรมีจำนวน 8.98 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ของประเทศ เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 0.7 ส่วนรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี 124,912 บาท ลดลงจากจำนวน 131,113 บาท ในปี 2554 และต่ำกว่ารายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีของประเทศซึ่งมีรายได้ 183,803 บาท จังหวัดภูเก็ตมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวสูงสุด 224,383 บาท ส่วนจังหวัดพัทลุงมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวต่ำสุด 70,760 บาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงสร้างเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจของภาคใต้คิดเป็นร้อยละ 9.2 ของประเทศ โดยปี 2555 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของภาคใต้ ณ ราคาประจำปี มีมูลค่า 1,122,307 ล้านบาท สาขาการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการค้าส่งค้าปลีก มีสัดส่วนร้อยละ 30.5, 12.7 และ 10.9 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคใต้ ตามลำดับ สินค้าเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมันและกุ้งเพาะเลี้ยง ส่งผลให้อุตสาหกรรมสำคัญส่วนใหญ่มาจากการแปรรูปสินค้าเกษตร ทั้งนี้ เศรษฐกิจภาคใต้ระหว่างปี 2539 - 2555 ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 2.7 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศซึ่งขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 3.4

2.4.3.1. จังหวัดสำคัญในภาคใต้ – สงขลา

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทย เป็นเมืองท่าและเมืองชายทะเลที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาคมาตั้งแต่สมัยโบราณ และเป็นเมืองที่มีอารยธรรมเจริญรุ่งเรืองมาเป็นเวลานานหลายศตวรรษ จึงมีแหล่งโบราณสถานและ โบราณวัตถุมากมาย อีกทั้งยังมีมรดกทางวัฒนธรรมที่สืบทอดกันมารุ่นสู่รุ่นจากบรรพบุรุษดั้งเดิม ทั้งขนบธรรมเนียม ประเพณี ภาษา และการละเล่นพื้นเมืองต่างๆ ที่น่าสนใจและน่าศึกษามากมาย



รูปที่ 2.12. ตำแหน่งของจังหวัดสงขลา (วิกิพีเดีย)

นอกจากนี้สงขลายังมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายทะเล ทะเลสาบ ป่าไม้ น้ำตก และมีทรัพยากรธรรมชาติอันอุดมสมบูรณ์ทั้งบนบกและในน้ำ มีอำเภอขนาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการค้าและการคมนาคม เป็นที่ตั้งของสนามบินนานาชาติแห่งสำคัญของภูมิภาคและของประเทศ จึงทำให้มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยเฉพาะชาวมาเลเซีย มาเยี่ยมเยือนและท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากในแต่ละปีจังหวัดสงขลามีเนื้อที่ประมาณ 7,393 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,620,625 ไร่ เป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 26 ของประเทศ ลักษณะพื้นที่ทางทิศเหนือของจังหวัดส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม ทางทิศตะวันออกเป็นที่ราบริมทะเล ปัจจุบันจังหวัดสงขลาแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 16 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสงขลา อำเภอระโนด อำเภอกระแสดินธุ์ อำเภอสทิงพระ อำเภอสิงหนคร อำเภอกวนเนียง อำเภอรัตภูมิ อำเภอบางกล่ำ อำเภอหาดใหญ่ อำเภอนาหม่อม อำเภอจะนะ อำเภอเทพา อำเภอนาทวี อำเภอสะบ้าย้อย อำเภอสะเดา และอำเภอคลองหอยโข่ง (ททท.)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถิติการท่องเที่ยวในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยระบุว่า หาดใหญ่ จัดเป็นศูนย์กลางแหล่งบันเทิงและแหล่งช้อปปิ้งของภาคใต้ และการติดต่อธุรกิจข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย ทำให้มีผู้เยี่ยมชมเยือนเดินทางเข้ามาหาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ซึ่งในปี 2547 กระจายการท่องเที่ยวหาดใหญ่มีอัตราการขยายตัวของผู้เยี่ยมชมเยือนเพียงเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 0.93 โดยผู้เยี่ยมชมคนไทยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 16.56 ในขณะที่ชาวต่างประเทศลดลงอย่างรวดเร็ว คิดเป็นร้อยละ 18.44 ส่วนใหญ่เป็นชาวมาเลเซียและสิงคโปร์ที่เดินทางเข้ามาทางด่านสะเดาและปาดังเบซาร์ ทั้งนี้เป็นเพราะเหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ที่เกิดขึ้นเป็นระยะๆ ซึ่งบางครั้งลุกลามและเกิดกระแสข่าวลือเกี่ยวกับการก่อความไม่สงบและการลอบวางระเบิดในอำเภอหาดใหญ่ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวไม่มั่นใจในความปลอดภัย และมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้ระยะเวลาพัก ค้างแรมสั้นลงและเดินทางแบบเข้าไปเยือนกลับมากขึ้น อย่างไรก็ตามหน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้พยายามสร้างกระแสและจัดกิจกรรมเพื่อสร้างสีสันในพื้นที่อย่างต่อเนื่องไม่ว่าจะเป็น เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลลากพระตักบาตรเทโว งานมหกรรมลดราคาสินค้า เทศกาลท่องเที่ยวแหลมทอง ทำให้บรรยากาศการท่องเที่ยวหาดใหญ่กระเตื้องขึ้นมาเล็กน้อย

ทางด้านพาหนะในการเดินทาง พบว่า ผู้เยี่ยมชมส่วนใหญ่นิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ รถโดยสารประจำทาง รถไฟ และเครื่องบินตามลำดับ (ททท.)

ในการเดินทางท่องเที่ยวแต่ละครั้งนักท่องเที่ยวมีระยะเวลาพำนักเฉลี่ย 2.14 วัน และจากจำนวนนักท่องเที่ยว คิณพัก ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่อคนต่อวัน 2,999.96 บาท และมีรายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวประมาณ 13,142.67 ล้านบาท สำหรับนักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน 2,725.44 บาท และมีรายได้หมุนเวียนในแหล่งท่องเที่ยวประมาณ 891.30 ล้านบาท เมื่อรวมรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการท่องเที่ยวภายในหาดใหญ่เป็นจำนวนทั้งสิ้น 14,033.97 ล้านบาท โดยผู้เยี่ยมชมมีค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันประมาณ 2,725.44 บาท

ส่วนสถานการณ์ด้านการพักแรม จากจำนวนห้องพักที่เพิ่มขึ้นเป็น 9,322 ห้องนั้น ทำให้อัตราการเข้าพักเฉลี่ยทั้งปีลดลงอยู่ที่ร้อยละ 48.66 โดยนักท่องเที่ยวมีระยะเวลาพำนักเฉลี่ยอยู่ในสถานพักแรม 1.96 วัน ลดลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา

2.5. สถานีขนส่งหลักในกรุงเทพมหานคร

สถานีขนส่งผู้โดยสารหลักในกรุงเทพมหานครที่ให้บริการผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังต่างจังหวัดนั้น สามารถแบ่งตามรูปแบบการขนส่งมวลชน ได้แก่ การขนส่งมวลชนทางบกซึ่งมีสถานีขนส่งรถทัวร์อยู่ 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) และสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี) ส่วนทางรางหรือรถไฟ มีสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และทางอากาศ คือ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยสถานีขนส่งผู้โดยสารแต่ละแห่ง มีรายละเอียดดังนี้

2.5.1. สถานีขนมวลขนส่งทางบก

การขนส่งมวลชนทางบกซึ่งมีสถานีขนส่งอยู่ 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) และสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี)

2.5.1.2. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ – จตุจักร

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) หรือเรียกว่า หมอชิตใหม่ หรือ หมอชิต 2 ตั้งอยู่บนถนนกำแพงเพชร 2 เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีบริการรถโดยสารปรับอากาศสำหรับเดินทางไป ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้บางเส้นทาง (วิกิพีเดีย)



รูปที่ 2.13. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ จตุจักร (www.rottourthai.com)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปตีพิมพ์หรือเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.5.1.2. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ – ถนนบรมราชชนนี

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี) หรือ สายใต้ใหม่ (ฉิมพลี) เป็นสถานีขนส่งสำหรับรถโดยสารทางไกล สายใต้ และสายตะวันตกบางส่วน เป็นสถานีขนส่งเอกชน สร้างและบริหารโดย บริษัท สิริโปรเจกต์ คอนสตรัคชั่น จำกัด โดยได้รับสัมปทานจาก บริษัท ขนส่ง จำกัด กระทรวงคมนาคม เป็นระยะเวลา 20 ปี ปัจจุบันก่อสร้างเรียบร้อยแล้วและเปิดให้บริการเดินรถสายใต้ทั้งหมด ตั้งแต่จังหวัดชุมพรลงไปเปิดเดินรถในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2550 และมีกำหนดเริ่มการเดินรถสายตะวันตกในวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ส่วนพิธีเปิดอย่างเป็นทางการ จะดำเนินการในภายหลัง เนื่องจากขั้นต้นยังเป็นการเดินรถทดลองระบบ นอกจากนี้สถานีขนส่งแห่งนี้ ยังเป็นสถานีขนส่งที่มีมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสูง มีระบบการจัดการคล้ายท่าอากาศยาน กล่าวคือ ผู้ที่ไม่มีตั๋วโดยสาร จะไม่สามารถเข้าสู่เขตชานชาลาได้ (วิกิพีเดีย)

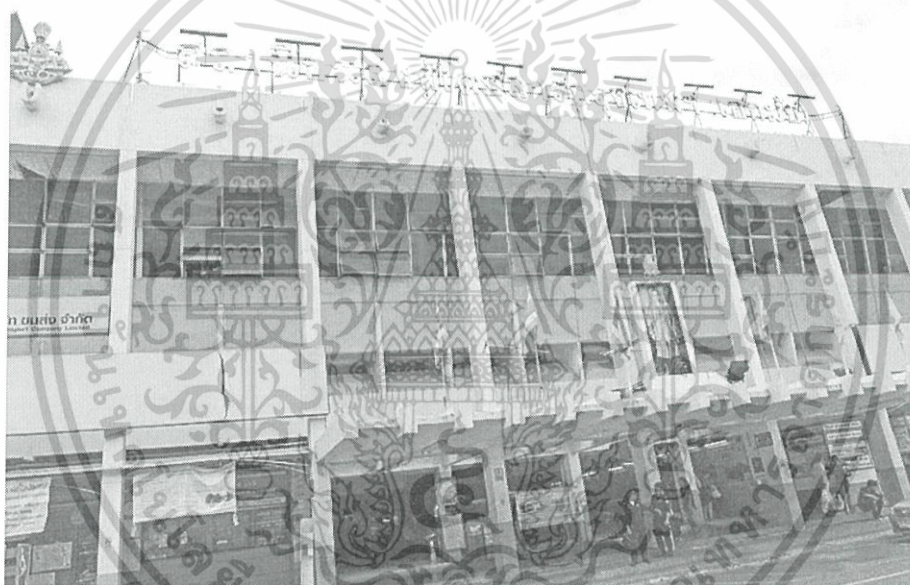


รูปที่ 2.14. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ถนนบรมราชชนนี (Google streetview)

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถนนบรมราชชนนี) ตั้งอยู่ที่หัวมุมถนนบรมราชชนนี ตัดกับ ถนนพุทธมณฑลสาย 1 แขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน ห่างจากสถานีเดิมไปทางตะวันตก (ออกเมือง) บนฝั่งซ้ายของถนนบรมราชชนนี เช่นเดียวกัน ประมาณ 5 กิโลเมตร (วิกิพีเดีย)

2.5.1.3. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ – เอกมัย

สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (เอกมัย) เป็นสถานีขนส่งที่ใช้รับส่งผู้โดยสารจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากรุงเทพฯ เปิดทำการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2503 บนที่ดินของ บขส.จำนวน 7 ไร่ 3 งาน 5 ตารางวา โดยสถานีขนส่งเอกมัยแห่งนี้ ตั้งอยู่บน ถนนสุขุมวิท แยกเอกมัย (ปากซอยสุขุมวิท 63) ซึ่งเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารเพียงแห่งเดียวที่ไม่มีการย้ายสถานีขนส่ง และตั้งอยู่ในเมือง ลักษณะอาคารสถานีขนส่งเป็นอาคารเดี่ยว ช่องจำหน่ายตั๋วโดยสารจะอยู่ด้านหน้าของสถานีขนส่ง มีทางเดินไปชานชาลาด้านหลัง โดยชานชาลาแบ่งออกเป็นสองส่วน ด้านหนึ่งเป็นชานชาลาารถปรับอากาศชั้น 1 และอีกด้านหนึ่งเป็นชานชาลาารถปรับอากาศชั้น 2



รูปที่ 2.15. สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ - เอกมัย (www.pattayapreview.com)

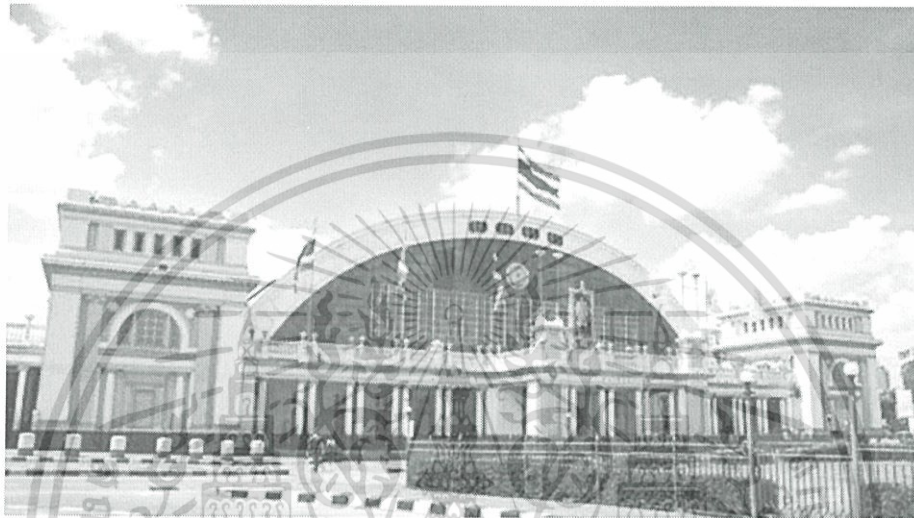
2.5.2. สถานีขนส่งมวลชนสร้าง

2.5.2.1. สถานีรถไฟกรุงเทพ

สถานีรถไฟกรุงเทพ หรือที่นิยมเรียกกันว่า สถานีรถไฟหัวลำโพง เป็นสถานีรถไฟหลักของประเทศไทย และเป็นสถานีที่เก่าแก่ที่สุด สร้างในสมัย รัชกาลที่ 5 ในปี พ.ศ. 2453 สร้างเสร็จและเริ่มใช้งาน วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 ในปัจจุบันสถานีรถไฟหัวลำโพง มีทางเชื่อมต่อที่มีรูปแบบทางเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถาปัตยกรรมที่ดูกลมกลืนกับรถไฟฟ้าฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้าใต้ดินบริเวณถนนพระรามที่ 4 สถานีรถไฟหัวลำโพงตั้งอยู่ที่ถนนหลวง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน

สถานีกรุงเทพ มีรถไฟประมาณ 200 ขบวนต่อวัน โดยมีผู้โดยสารหลายหมื่นคน (ข้อมูลปี พ.ศ. 2544) โดยเฉพาะช่วงวันสำคัญ เช่น วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ จะมีผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก (วิกิพีเดีย)



รูปที่ 2.16. สถานีรถไฟกรุงเทพ หรือ สถานีรถไฟหัวลำโพง (www.mcot.net)

2.5.3. สถานีขนมวดยานส่งทางอากาศ

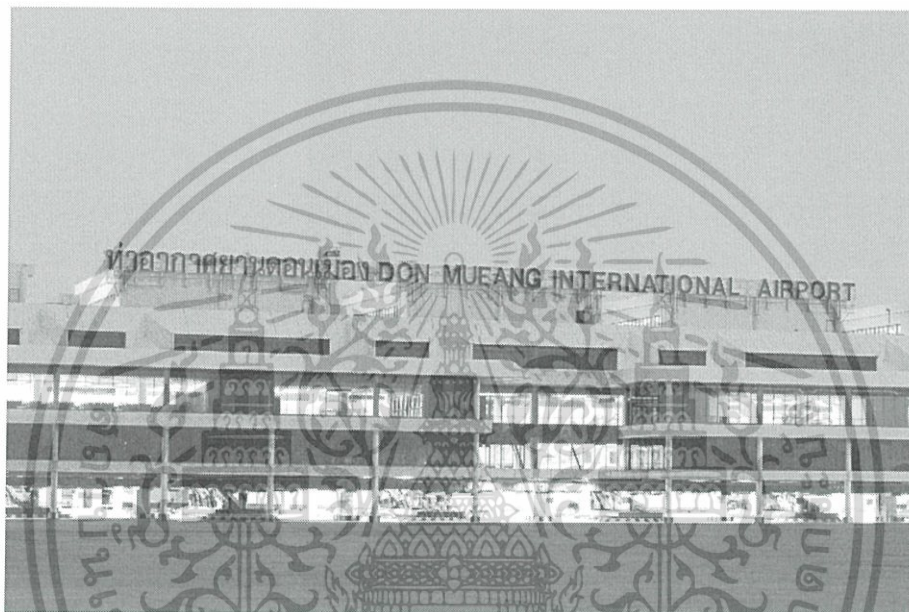
สถานีขนส่งผู้โดยสารทางอากาศหลักหรือท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครที่ให้บริการผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังต่างจังหวัดนั้น

2.5.3.1. ท่าอากาศยานดอนเมือง

ท่าอากาศยานดอนเมือง (DMK) ชื่อเดิมคือ ท่าอากาศยานกรุงเทพ หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า สนามบินดอนเมือง ตั้งอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง ทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่จำนวน 3,881 ไร่ เปิดดำเนินการครั้งแรกเมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2457 โดยปิดตัวลงวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 วันเดียวกับที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดใช้งาน โดยสนามบินดอนเมืองถูกเปลี่ยนเป็นสถานที่ซ่อมเครื่องบิน ฝึกบิน และสำหรับจอดเครื่องบินส่วนตัวของบุคคลสำคัญ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา ท่าอากาศยานดอนเมืองได้กลับมาให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ (scheduled flight) เที่ยวบินในประเทศอีกครั้ง โดยมี สายการบินไทย นกแอร์ วันทูโก และพีบีแอร์มาเปิดให้บริการในลำดับแรก หลังจากพบปัญหาหลายอย่างที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (kapok.com) และในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ท่าอากาศยานดอนเมืองได้กลับมาเปิดให้บริการในฐานะสนามบินนานาชาติแห่งที่สองอีกครั้ง เนื่องด้วยนโยบายรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ต้องการลดความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิลง (วิกิพีเดีย)



รูปที่ 2.17. ท่าอากาศยานดอนเมือง (วิกิพีเดีย)

2.5.3.2. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (BKK) เป็นสนามบินตั้งอยู่ที่ถนนบางนา-บางปะกง ในเขต ตำบลหนองปรือและตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครประมาณ 25 กิโลเมตร เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 (ทอท.)

รัฐบาลได้กำหนดให้ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยแทนท่าอากาศยานดอนเมือง และตั้งเป้าให้เป็นศูนย์กลางการบินในทวีปเอเชีย อีกทั้งการเน้นพัฒนาคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานให้ได้รับการจัดอันดับ 1 ใน 10 ท่าอากาศยานที่มีคุณภาพการบริการดีที่สุดในโลกในปี พ.ศ. 2553 (ทอท.)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.18. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (www.bflight.net)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิออกแบบโดยเฮลมุต ยาห์น มีหอควบคุมที่สูงเป็นอันดับสองของโลก (132.2 ม.) และอาคารผู้โดยสารเดี่ยวที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสามของโลก (563,000 ม.²) ปัจจุบันเป็นหนึ่งในท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารมากที่สุดในโลก (สามารถรองรับเที่ยวบิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี (ทอท., อ้างถึงใน วิกีพีเดีย)) และศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (สามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี (ทอท., อ้างถึงใน วิกีพีเดีย)) นอกจากนี้ ยังมีทางหลวงพิเศษที่ทันสมัย ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยาน กรุงเทพมหานคร และนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์น ซีบอร์ดสายการบินหลายแห่ง ได้แก่ การบินไทย การบินไทยสมายล์และบางกอกแอร์เวย์ ได้เลือกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบิน (วิกิพีเดีย)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการเปลี่ยนแปลงตารางบินในฤดูกาลเปลี่ยนแปลงตารางบินทุก 6 เดือน ช่วงปลายเดือนตุลาคม และปลายเดือนมีนาคมซึ่งจะเป็นการเปลี่ยนแปลงใหญ่อาจมีการเปลี่ยนแปลงเวลาขึ้นลงของแต่ละสายการบินทั้งนี้เป็นไปตามข้อกำหนดของ IATA อย่างไรก็ตามท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเป้าหมายของสายการบินต่าง ๆ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 มีสายการบินจำนวน 107 สายการบินให้บริการท่าอากาศยานแห่งนี้ แบ่งเป็นสายการบินขนส่งสินค้า 12 สายการบิน และสายการบินขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าจำนวน 95 สายการบิน โดยในปีพ.ศ. 2556 จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2555 เนื่องจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย มีนโยบายลดค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อจูงใจให้สายการบินต้นทุนต่ำดำเนินกิจการที่สนามบินดอนเมืองแทนตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2555 (วิกิพีเดีย)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สถิติปี พ.ศ. 2554 เป็นปีแรกที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผู้โดยสารเกิน 45 ล้านคน ซึ่งถือว่าเลยขีดจำกัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรุงเทพมหานคร) นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2555 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อันดับที่ 14 ประเภทจำนวนผู้โดยสารสูงสุดของโลก (Airports Council International, ACI) นับเป็นปีแรกที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารภายใน 15 อันดับท่าอากาศยานหนาแน่นที่สุดของโลก ดังนั้น ในปีงบประมาณพ.ศ. 2556 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการลดลงเป็นปีแรกในรอบ 4 ปี ลดลง 12.07% เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 (วิทยุการบินแห่งประเทศไทย, 2555 อ้างถึงใน วิทิพีเดีย) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้ยื่นแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟสสองขึ้น โดยจะก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่สอง และอาคารผู้โดยสารหลังที่สองทางทิศใต้ขึ้น โดยใช้สถาปัตยกรรมภายนอกแบบเดียวกันกับอาคารหลังที่หนึ่ง แต่ตกแต่งภายในใหม่ทั้งหมด แต่เนื่องจากการก่อสร้างท่าอากาศยานต้องใช้เวลาอย่างต่ำถึง 5 ปี จึงทำให้แผนการรื้อฟื้นท่าอากาศยานดอนเมืองจึงถูกนำมาใช้ชั่วคราว จนกว่าการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแบบเต็มเฟสจะเสร็จสิ้น

2.6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กิตติชัย ธนทรัพย์สิน และ สุรพันธ์ ไชยชนะ (2550) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินไทย โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบ ความพึงพอใจด้านต่างๆ ของผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) และสายการบินไทย (THAI Airways) โดยทำการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารชาวไทยที่เคยใช้บริการสายการบินทั้งสองรูปแบบ ผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ผู้โดยสารมีความพึงพอใจมากที่สุดและน้อยที่สุดต่อสายการบินต้นทุนต่ำได้แก่ ราคาค่าโดยสาร และการบริการอาหารและเครื่องดื่ม ตามลำดับ ส่วนสายการบินไทย ผู้โดยสารมีความพึงพอใจในด้านของความปลอดภัย และราคาค่าโดยสาร มากที่สุดและน้อยที่สุด ตามลำดับ จากแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Binomial Logit Model) ที่พัฒนา ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้สายการบินไทยหรือสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่ จำนวนผู้ร่วมเดินทาง ส่วนต่างของราคาค่าโดยสารต่อเที่ยว ต่อรายได้ส่วนต่างของเวลารอคอยขึ้นเครื่องดูนรายได้ ทักษณคดีด้านการตรงต่อเวลา และด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ยังได้ศึกษาผลต่อจำนวนผู้โดยสารเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของแต่ละปัจจัยด้วย แบบจำลองที่ได้สามารถทำนายการเลือกรูปแบบการเดินทางของข้อมูลชุดทดสอบได้ถูกต้องร้อยละ 76.70

ชลิตา ผดุงมิตร (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานคร – เชียงใหม่ การวิจัยนี้ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของ 3 รูปแบบ ได้แก่ รถทัวร์, รถไฟ, สายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินปกติ โดยพิจารณาเส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วยกลุ่มผู้โดยสารชาวไทยที่เคยเดินทางทั้ง 3 รูปแบบการเดินทางจำนวนทั้งสิ้น 321 คน เป็นกลุ่มตัวอย่าง ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามถึงข้อมูลทั่วไป ข้อมูลคุณลักษณะการเดินทางและข้อมูลด้านทัศนคติความพึงพอใจ จากนั้นทำการพัฒนาและทดสอบแบบจำลองการเลือกใช้บริการที่อยู่ในรูปของแบบจำลองโลจิตแบบหลายทางเลือก (Multinomial Logit Model) ทั้งนี้จากการพัฒนาแบบจำลอง พบว่า เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทาง โดยรวมถึงปัจจัยทางด้านราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมีผลกระทบต่อค่าตัว โดยสารและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่าผู้โดยสารที่เดินทางในแต่ละรูปแบบการเดินทางใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ, รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ, สายการบินปกติภายในประเทศ และรถไฟ โดยคิดเป็นอัตราส่วนเท่ากับ 50:32:11:7 ตามลำดับ แบบจำลองการเดินทางที่ได้มีความถูกต้องของการพยากรณ์ร้อยละ 69.87 นอกจากนี้คณะวิจัยยังศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมทางเลือกใช้บริการขนส่งทางอากาศหลังจากเกิดเหตุการณ์การปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามของผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินปกติเป็นประจำ จำนวน 146 คน เป็นกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นทำการพัฒนาและทดสอบแบบจำลองการตัดสินใจการใช้ท่าอากาศยานที่อยู่ในรูปของแบบจำลองโลจิตแบบหลายทางเลือก (Multinomial Logit Model) ทั้งนี้จากการพัฒนาแบบจำลอง พบว่า ร้อยละ 97 ของผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศจะยังคงใช้บริการต่อเนื่องจากมีความจำเป็นที่จะต้องใช้บริการท่าอากาศยานเป็นเหตุผลหลัก รองลงมาคือ ความประหยัดเวลาในการเดินทาง ความสะดวกสบายในการเดินทางไปยังสนามบิน และความมั่นใจในความปลอดภัยของท่าอากาศยานตามลำดับ ทั้งนี้ร้อยละ 3 ของกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวตัดสินใจที่จะไม่ใช้บริการท่าอากาศยานต่อ เนื่องจากสาเหตุเพียงประการเดียวคือ ไม่มั่นใจในความปลอดภัยผลลัพธ์ของแบบจำลองที่ได้มีความถูกต้องของการพยากรณ์ร้อยละ 72.5

ยุทธกิจ ครุฑาโรจน์ (2553) ศึกษาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเชียงใหม่และกรุงเทพฯ โดยรวมตัวแปรแฝง งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาแบบจำลองโลจิตแบบหลายทางเลือก (Multinomial Logit) ศึกษาพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (เครื่องบิน รถโดยสาร และรถไฟ) ระหว่างเมืองเชียงใหม่ กับกรุงเทพมหานครที่รวมตัวแปรแฝงทางจิตวิทยา คือ ความสะดวกและ ความสบายเข้าไว้ในแบบจำลอง เพื่อนำไปใช้ในการพยากรณ์พฤติกรรมทางเลือก วิเคราะห์ปัจจัยที่มี อิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง และประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบายปรับปรุงการดำเนินงานแต่ละระบบขนส่งให้สามารถบริการได้ดียิ่งขึ้น ตามความต้องการของผู้โดยสาร ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร (ไม่รวมชาวต่างประเทศ) ที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจากเชียงใหม่ไปยังกรุงเทพมหานคร เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หลักการเก็บตัวอย่าง แบบแบ่งประชากรออกตามทางเลือก (Choice-Based Sampling) ทำการสุ่มสัมภาษณ์ผู้โดยสารที่แต่ละสถานีขนส่ง (Terminal) ตามรูปแบบการเดินทางด้วยแบบสอบถามแบบ Revealed Preference ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์ สามารถนำมาใช้พัฒนาและตรวจสอบความถูกต้องของแบบจำลองจำนวน 1,288 ชุดข้อมูลที่สอบถามประกอบด้วย (1) ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้เดินทาง (2) ลักษณะการเดินทางและการเลือกรูปแบบการเดินทาง และ (3) ข้อมูลแสดงทัศนคติความคิดเห็นทั่วไป ของผู้เดินทางในด้านความสะดวกและความสบาย (ประเมินระดับการรับรู้หรือความพอใจที่ได้ จากรูปแบบการเดินทางเป็นสเกล โดย 1 = น้อยที่สุด จนถึง 5 = มากที่สุด) จากผลการวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis – Data Reduction) พบว่า คำนี้นี้วัดที่มีความสัมพันธ์ กับปัจจัยความสะดวกได้แก่ ความง่ายในการหา/ต่อรถเข้าบ้านเมื่อถึงปลายทาง การตรงเวลาของรถตามตารางเวลา ความสามารถในการเลือกเวลาเดินทาง ความสะดวกในการเดินทางกับสัมภาระหรือเด็กเล็ก และความสะดวกในการซื้อตั๋ว/จองตั๋ว สำหรับค่านี้นี้วัดที่อธิบายปัจจัยความสบายได้แก่ ความพอใจจากการปรับอากาศบนยานพาหนะ การมีที่นอน/ได้นอนบนยานพาหนะ ยานพาหนะมีที่นั่งกว้างพอสำหรับการโดยสาร ความสะอาดของยานพาหนะ และความรู้สึกเป็นส่วนตัวในการเดินทาง มีวัตถุประสงค์เพื่อประมาณค่าคะแนนปัจจัย (Factor Score) แล้วนำไปเป็นตัวแปรในการพัฒนาแบบจำลองแฝง การพัฒนาแบบจำลองแฝงจากตัวแปรที่วัดค่าได้ โครงสร้างเป็นแบบพหุคูณเชิงเส้นอย่างง่าย โดยค่าปัจจัยแฝง (ความสะดวกและความสบาย) เป็นตัวแปรตาม แล้วทำการพัฒนาแบบจำลองด้วย วิธีการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรแฝงความสะดวก คือ จำนวน ผู้โดยสารที่เดินทางไปด้วยกัน การซื้อตั๋วได้นอกจากที่สถานีบริการ การไม่ตรงเวลาของรถไฟ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรแฝงความสบาย คือ อายุของผู้เดินทาง เวลาในการเดินทาง จำนวนครั้งในการต่อ/เปลี่ยนรถ และชั้นโดยสารที่เดินทาง แบบจำลองนี้มีวัตถุประสงค์ใช้หาค่าความสะดวกและความสบาย ที่ได้จากตัวแปรที่วัดค่าได้เพื่อการพยากรณ์ในอนาคต การพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง กำหนดโครงสร้างเป็นแบบจำลองโลจิสต์หลายทางเลือก ผลการพัฒนาแบบจำลองโลจิสต์ตามวิธีปกติที่ไม่รวมตัวแปรแฝง พบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางมีดังนี้ (1) อายุ ผู้ที่มีอายุมากขึ้นมีความต้องการเดินทางกับรูปแบบการเดินทางที่มีความสะดวก และความสบายมากขึ้น (2) รายได้ของผู้เดินทาง ผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยสูงมีศักยภาพในการเลือกรูปแบบการเดินทางที่ดีกว่า สูงกว่าผู้มีรายได้เฉลี่ยต่ำ (3) ค่าโดยสารการเดินทาง ในการเดินทางระยะทางที่เท่ากันผู้เดินทาง จะเลือกรูปแบบการเดินทางที่มีค่าโดยสารที่ถูกกว่า และ (4) ความสัมพันธ์ของค่าใช้จ่ายในการเดินทางกับระดับรายได้ของผู้เดินทาง (อิทธิพลของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จะลดลงหากผู้เดินทางมีรายได้เพิ่มขึ้น) เป็นความสามารถในการจ่ายค่าโดยสารในการเดินทาง ผู้ที่มีกำลังซื้อน้อยกว่าก็จะมีศักยภาพ ในการจ่ายค่าโดยสารที่จำกัด และจะเลือกยานพาหนะที่ดีที่สุดในการเดินทาง ที่ยังสามารถจ่ายเงินได้ โดยมีค่า Likelihood ratio index (ρ^2) เท่ากับ 0.552 ให้เปอร์เซ็นต์ความถูกต้องร้อยละ 64.2 สำหรับการวิเคราะห์เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบจำลองโดยรวมตัวแปรแฝง พบว่า แบบจำลองที่รวมตัวแปรแฝง สามารถอธิบายพฤติกรรมทางเลือก รูปแบบการเดินทาง และการพยากรณ์ได้ดีกว่าแบบจำลองทั่วไป และมีประสิทธิภาพในการพยากรณ์ของแบบโลจิส ให้ผลที่ดีขึ้นมีค่าของ p^2 เท่ากับ 0.642 ให้เปอร์เซ็นต์ความถูกต้องร้อยละ 80.1 แบบจำลองที่พัฒนาขึ้น ได้มีการนำเสนอตัวอย่าง แนวทางการประยุกต์ใช้ เพื่อแสดงให้เห็นถึงประโยชน์และขอบเขต การนำแบบจำลองไปใช้ในงานจริง โดยพิจารณาแบ่งออกเป็น 4 กรณีศึกษา คือ (1) การเปลี่ยนแปลงรายได้ของผู้เดินทาง พบว่า การเพิ่มขึ้นของรายได้ทุกๆ ร้อยละ 5 ทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.36 จากสัดส่วนเดิม และการลดลงของรายได้ทุกๆ ร้อยละ 5 จะทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการรถโดยสารประจำทาง และรถไฟเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 1.50 จากสัดส่วนเดิม (2) การเปลี่ยนแปลงของราคาค่าโดยสารของเครื่องบิน พบว่า เมื่อระดับราคาค่าโดยสารของเครื่องบินมากกว่า 2,800 บาท สัดส่วนผู้โดยสารจะลดน้อยลงมากกว่าร้อยละ 4.26 จากสัดส่วนเดิม ผู้เดินทางจะหันไปใช้บริการของรถโดยสารประจำทางและรถไฟ ในทางกลับกันถ้าค่าโดยสารเครื่องบิน สายการบินต่างๆ กำหนดราคาที่ 1,200 บาท สามารถดึงดูดผู้มาใช้บริการจากรถโดยสารประจำทาง และรถไฟได้เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.52 จากสัดส่วนเดิม (3) การเพิ่มความสะดวกในการซื้อตั๋วรถโดยสารประจำทางและรถไฟ เมื่อการรถไฟฯ เพิ่มความสะดวกในการซื้อตั๋วรถไฟ สามารถดึงดูดผู้โดยสารให้หันมาใช้บริการได้เพิ่มมากขึ้นร้อยละ 4.57 จากสัดส่วนเดิม และถ้าผู้ประกอบการรถโดยสารเพิ่มความสะดวก ในการซื้อตั๋วรถโดยสาร จะทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 7.37 จากสัดส่วนเดิม แต่ถ้าทั้งสองรูปแบบการเดินทางมีนโยบายนี้พร้อมกัน จะสามารถเพิ่มสัดส่วนการเดินทาง ทำให้สัดส่วนผู้โดยสารจากเครื่องบินลดลงถึงร้อยละ 8.83 จากสัดส่วนเดิม และ (4) ถ้าการรถไฟฯ สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางของผู้โดยสารให้เหลือเพียง 9 ชั่วโมง เท่ากับการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางแล้ว จะสามารถเพิ่มปริมาณผู้โดยสารได้มากถึงร้อยละ 2.54 จากสัดส่วนเดิม และถ้ามีระบบรถไฟความเร็วสูงที่ใช้เวลาเดินทางเพียง 3 ชั่วโมง จะสามารถเพิ่มปริมาณผู้โดยสารได้ถึงร้อยละ 16.58 จากสัดส่วนเดิม

ปรัชญา ตงศรี ,พงศภัค ลิมนพนเวทย์สกุล และ นัฐกฤตมุข กล่อมเกล้า (2555) ศึกษาแบบจำลองพฤติกรรมทางเลือกใช้การขนส่งทางรถไฟ กรณีศึกษาเส้นทางกรุงเทพ-เชียงใหม่ ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา ซึ่งการเดินทางเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญยิ่งที่จะผลักดันประเทศไทยพัฒนาได้เร็วยิ่งขึ้น เนื่องจากช่วย ส่งเสริมด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยวและยังสามารถ รองรับการเดินทางการเปิดประชาคมอาเซียนอีกด้วย ในอดีตรัฐบาลได้ให้ความสำคัญการคมนาคมและการขนส่ง ซึ่งจะให้ความสำคัญเน้นไปในด้านการจราจรเป็นพิเศษ แนวทางการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืนนั้น ได้เริ่มต้นจากรัฐบาลได้เริ่มตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นแนวทางในการส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่ง โดยลดการส่งเสริมระบบขนส่งทางถนน และให้ความสำคัญการพัฒนาขนส่งสาธารณะมากขึ้น ซึ่งการลงทุนเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในระบบขนส่งสาธารณะและการยกระดับการบริการสาธารณะมักใช้งบประมาณสูงจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องศึกษาให้เข้าใจถึงทัศนคติและความต้องการของผู้โดยสาร เพื่อที่จะสามารถออกแบบและจัดการระบบให้ตอบสนองความต้องการของผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถดึงดูดให้ผู้เข้ามาใช้บริการมากพอที่จะทำให้เกิดความคุ้มค่า ด้วยเหตุนี้ในการวิจัยครั้งนี้ จึงทำการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์จากปัจจัยในการใช้การคมนาคมและขนส่ง โดยรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร และรถไฟ โดยปัจจัยที่เลือกเพื่อนำมาวิเคราะห์ คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เวลาในการเดินทาง ความตรงต่อเวลาของการเดินทางและรายได้ ซึ่งจากการวิเคราะห์ทำให้ทราบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทาง โดยรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร และรถไฟ ที่ได้ผลการวิเคราะห์ที่ดีที่สุดคือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และเวลาในการเดินทาง การศึกษานี้แสดงให้เห็นถึงปัจจัยต่างๆที่จะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางโดยรถไฟรางคู่ เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาจัดการให้บริการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ให้ตรงตามความต้องการของคนทั่วไป และยังสามารถคาดการณ์อัตราค่าโดยสารได้อีกด้วย

2.7. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.7.1. ทฤษฎีทางสถิติที่เกี่ยวข้อง

2.7.1.1. การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยทั่วไปแล้วจำนวนตัวอย่างที่เพิ่มขึ้นมักจะมีผลต่อความน่าเชื่อถือและความถูกต้องในการใช้เป็นตัวแทนของประชากรทั้งหมด แต่จะมีจำนวนตัวอย่างค่าหนึ่งที่ว่าแม้ว่าจะเพิ่มจำนวนตัวอย่างมากกว่าค่านี้ ก็จะไม่ทำให้ความถูกต้องของข้อมูลเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และยังทำให้ค่าใช้จ่ายในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสูงขึ้นมากกว่าความถูกต้องและน่าเชื่อถือที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มตัวอย่างนั้น ในการวางแผนการขนส่ง การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างหรือจำนวนข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นเรื่องที่ซับซ้อน ทั้งนี้เนื่องจากการวิเคราะห์เพื่อวัตถุประสงค์ที่ต่างกัน ทำให้ต้องการจำนวนตัวอย่างที่แตกต่างกันไปด้วย โดยทั่วไปในงานวิจัยทั่วไปมักกำหนดระดับนัยสำคัญเท่ากับร้อยละ 5 ($\alpha = 0.05$) ซึ่งจะทำได้ค่าระดับความน่าเชื่อถือเท่ากับร้อยละ 95 ($1 - \alpha = 1 - 0.05 = 0.95$) แต่ในงานวิจัยที่ต้องการความน่าเชื่อถือของข้อมูลสูง อาจกำหนดระดับนัยสำคัญเท่ากับร้อยละ 1 ซึ่งจะทำได้ค่าระดับความน่าเชื่อถือเท่ากับร้อยละ 99 ($\alpha = 0.01, 1 - 0.01 = 0.99$) หรือบางกรณี อาจยอมให้ใช้ค่าระดับความน่าเชื่อถือได้ถึงระดับร้อยละ 90 อย่างไรก็ดี ไม่ควรกำหนดระดับความน่าเชื่อถือที่ต่ำกว่าร้อยละ 90 เนื่องจากจะทำให้ข้อมูลและผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ ไม่น่าเชื่อถือเท่าที่ควรและไม่สามารถนำไปใช้อ้างอิงได้อย่างมั่นใจเท่าใดนัก (สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2551)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การหาขนาดตัวอย่างสามารถคำนวณได้จากสูตร

$$N_i = \frac{N}{1 + N(e)^2} \quad (2.1.)$$

N_i = จำนวนแบบสอบถาม

N = จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ตัวอย่าง

e = ค่าเปอร์เซ็นต์ความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มตัวอย่าง (0.05)

2.7.1.2. การคิรนำห้กคะแนนและความถึ

ตารางและสูตรการคำนวณระดับคะแนน

$$\text{เปอร์เซ็นต์ความถึ, } N(\%) = \frac{\text{จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม}}{\text{จำนวนเป้าหมายของแบบสอบถาม}} \times 100\% \quad (2.2.)$$

ตารางที่ 2.6. คะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

ลำดับ (i)	เกณฑ์การให้คะแนนเทียบกับร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม เทียบกับจำนวนเป้าหมายผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด					คะแนนที่ได้ (C _i)
	1	2	3	4	5	
1	N_1	N_2	N_3	N_4	N_5	C_1
2	N_1	N_2	N_3	N_4	N_5	C_2
.	N_1	N_2	N_3	N_4	N_5	.
i	N_1	N_2	N_3	N_4	N_5	C_i

โดยที่ C หมายถึง คะแนนที่ได้จากการเทียบกับร้อยละของผู้รับบริการที่มากที่สุด
ที่ได้รับบริการตามรอบระยะเวลามาตรฐานเทียบกับจำนวนผู้รับบริการ
ทั้งหมด

i หมายถึง ลำดับที่ของบริการ ; 1, 2, ..., i

N_i เปอร์เซ็นต์ความถึ, %

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.7. เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	เกณฑ์การให้คะแนน
1	มากที่สุด
2	มาก
3	ปานกลาง
4	น้อย
5	น้อยที่สุด

2.7.2. แบบสอบถาม

2.7.2.1. แบบฟอร์มของแบบสอบถาม

ในการทำการศึกษา นั้น แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้นมี 2 ประเภท คือ

1. แบบสอบถามที่เป็นคำถามสั้นๆ ได้แก่แบบสอบถามที่มีคำถามและคำตอบทุกข้อที่ต้องการลงไป ตามลำดับตั้งแต่ข้อแรกจนถึงข้อสุดท้าย
2. แบบตารางสำรวจ ได้แก่การตั้งคำถามประเภทต่าง ๆ ประกอบกันขึ้นเป็นรูปตาราง แล้วให้บันทึกหรือกรอกตามรายการต่าง ๆ ในตารางเหล่านั้น ซึ่งแบบตารางสำรวจนี้อาจจะยุ่งยากกว่าแบบแรกว่าจะออกแบบตารางในลักษณะใด ข้อความที่จะบรรจุลงในตารางนั้นควรจะเป็นอย่างไร ทั้งนี้เพื่อให้สะดวกและง่ายแก่ผู้ตอบ อย่างไรก็ตามแบบฟอร์มทั้ง 2 ชนิด นี้สามารถใช้ปนกันได้ ทั้งนี้ตั้งแต่ข้อมูลที่ต้องการ ว่าข้อมูลชนิดใดหรือตัวแปรใดจะตั้งในรูปของคำถามหรือตั้งในรูปของตารางจึงจะเหมาะสมมากที่สุด

2.7.2.2. ข้อดีและข้อเสียของการทำแบบสอบถาม

ก. ข้อดีแบบสอบถาม

ข้อดีแบบสอบถาม อาจจำแนกเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม จะช่วยให้ได้ข้อมูลในลักษณะหรือแบบเดียวกันทั้งหมด เพราะมีคำถามที่จะให้ข้อมูลในลักษณะเดียวกันทั้งหมด
2. แบบสอบถามเป็นข้อมูลประเภทปฐมภูมิ (Primary data) ที่ทันสมัย ถูกต้องและทันต่อเหตุการณ์
3. ในกรณีที่ประชากรมีมาก และอยู่กันอย่างกระจัดกระจาย ก็สามารถส่งทางไปรษณีย์ได้ซึ่งประหยัดทั้งกำลังคน เวลา และงบประมาณ
4. ช่วยให้ผู้ตอบมีอิสระในการตอบ
5. เป็นคู่มือช่วยในการตอบของผู้ตอบในขอบเขตของปัญหาที่ตั้งไว้เท่านั้น กล่าวคือ มีคำถามอย่างไรก็ตอบไปตามนั้น
6. ง่ายต่อการวิเคราะห์ เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลมาได้แล้วก็สามารถบรรณาธิกร ลงรหัสจัดทำตารางได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น
7. การรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ไม่จำเป็นต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเพียงแต่ส่งแบบสอบถามไปให้กรอกและตามเก็บเมื่อกรอกเสร็จแล้วเท่านั้น
8. ใช้ได้ดีกับผู้ที่มีการศึกษาสูง เพราะบุคคลระดับนี้ยินดีจะกรอกแบบสอบถามมากกว่าการนั่งให้สัมภาษณ์

ข. ข้อเสียของแบบสอบถาม

ข้อเสียของการใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลภาคสนามก็มีบ้าง เช่น

1. มีความยืดหยุ่นน้อย ถ้าผู้ตอบไม่เข้าใจก็อาจไม่ตอบหรือตอบไม่ตรงประเด็น
2. ใช้ได้กับคนที่มีการศึกษา หรืออ่านออกเขียนได้เท่านั้น
3. มักได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาน้อย ในกรณีที่ส่งไปทางไปรษณีย์
4. แบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมานั้น ผู้วิเคราะห์ไม่สามารถทราบได้ว่า เขาตอบตามความเป็นจริงหรือเปล่า หรือว่าให้คนอื่นตอบ จากการวิจัยพบว่าประมาณร้อยละ 10 ของแบบสอบถามที่ได้รับคืนมานั้นตอบโดยผู้อื่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.7.2.3. ประเภทของคำถาม

ในการสร้างแบบสอบถามผู้วิจัยต้องทราบประเภทของคำถาม ก่อนเพื่อจะได้นำมาสร้างอย่างเหมาะสมกับข้อมูลที่ต้องการจะวัดซึ่งมี 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. คำถามปิดแบบปิดหรือปลายปิด (Close-ended question) ได้แก่ คำถามที่ผู้วิจัยได้ตั้งไว้ 1 ข้อ แล้วมีคำตอบให้เลือกตอบไว้ด้วย ซึ่งคำถามปิดนี้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทย่อย ดังนี้

1.1. คำถามให้ตอบรับหรือปฏิเสธ (Yes-No question) ได้แก่ คำถามที่สั้นและง่ายที่สุดที่ผู้วิจัยได้ตั้งไว้ 1 ข้อ แล้วมีคำตอบ ให้เลือกตอบเพียง 2 เท่านั้น คือ ใช่ – ไม่ใช่, รู้ – ไม่รู้, มี – ไม่มี, หรือ เคย – ไม่เคย เป็นต้น เช่น

ที่บ้านท่านมีศาลพระภูมิหรือไม่

มี

ไม่มี

หมายเหตุ คำถาม Yes – No นี้ต้องมี 2 คำตอบเท่านั้น ห้ามมีคำตอบที่ 3 เช่น ไม่ตอบ หรือไม่ออกความคิดเห็นเด็ดขาด

1.2. คำถามเพื่อเลือก (Check list question) ได้แก่คำถามที่ผู้วิจัยได้ตั้งไว้ 1 ข้อ แล้วมีคำตอบให้เลือกไว้หลาย ๆ คำตอบ เพื่อให้ผู้ตอบเลือกได้ตามความรู้สึกของผู้ตอบซึ่งคำถามประเภทนี้สามารถแบ่งออกได้ 4 ชนิด คือ

1.2.1. คำถามให้เลือกตอบเพียงข้อเดียว (Check one choice) ได้แก่ คำถามที่ผู้วิจัยตั้งไว้ 1 ข้อ แล้วมีคำตอบให้เลือกหลาย ๆ คำตอบ แต่ให้ผู้ตอบเลือกเพียงข้อเดียวเท่านั้น เช่น

ศีลข้อที่ 1 คือ ห้ามฆ่าสัตว์ มีองค์ประกอบอะไรบ้าง

สัตว์มีชีวิต, จิตคิดจะฆ่า, พยายามฆ่า, สัตว์นั้นตายแล้ว และจิตก็ตั้งใจที่ฆ่าได้

สัตว์มีชีวิต, จิตคิดจะฆ่า, พยายามฆ่า, สัตว์นั้นตายแล้ว และจิตคิดพยายาม

สัตว์มีชีวิต, จิตคิดจะฆ่า, พยายามฆ่า, รู้ยู่ว่าสัตว์นั้นมีชีวิต และสัตว์นั้นถูกฆ่า แล้ว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สัตว์มีชีวิต, จิตคิดจะฆ่า, พยายามฆ่า, สัตว์นั้นถูกฆ่า และสัตว์นั้นถูกฆ่าแล้ว

1.2.2. คำถามที่ให้เลือกตอบได้หลายคำตอบ (Check multiple choice) ได้แก่คำถามที่ผู้วิจัยตั้งไว้ 1 ข้อ แล้วมีคำตอบเลือกไว้หลาย ๆ คำตอบ และให้เลือกตอบได้หลาย ๆ คำตอบ เช่นเดียวกันพร้อมทั้งวงเล็บว่า “(ตอบได้หลายข้อ)” เช่น

เมื่อไปวัดท่านทำอะไรบ้าง (ตอบทุกข้อที่ท่านทำ)

- ใส่บาตร
- รักษาศีล 5 ข้อ
- ฟังธรรม
- สวดมนต์ (ท้าวตรีเข้าหรือเย็น)
- กวาดวัด
- สนทนาธรรมกับพระ
- รดน้ำมนต์
- นั่งสมาธิ
- นอนวัด เพื่อรักษาอุโบสถศีล
- เติเงินจกรม
- อื่น ๆ (ระบุ).....

1.2.3. คำถามให้เลือกตอบตามน้ำหนักความสำคัญ (Weighting question) ได้แก่ คำถามที่ผู้วิจัยได้ตั้งคำถามไว้ 1 ข้อ แล้วคำตอบให้ตอบไว้หลาย ๆ คำตอบ และในคำตอบเหล่านั้นให้ผู้ตอบเลือกตอบตามน้ำหนัก หรือตามความสำคัญจากมากไปหาน้อยด้วยการใส่เลข 1, 2 และ 3 หน้าข้อความที่ต้องการ เช่น

ท่านคิดว่า ประเทศไทยประสบกับปัญหาอะไรบ้าง ที่รัฐบาลควรแก้ไขอย่างเร่งด่วน (โปรดใส่เลข 1, 2 และ 3 หน้าคำตอบจากมากไปหาน้อย)

- เด็กนักเรียนยกพวกตีกัน
- ปัญหาคอร์รัปชัน
- ความยากจนของเกษตรกร
- ปัญหาคนว่างงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ความไม่ปลอดภัยในทรัพย์สิน
- สังคมขาดศีลธรรม - คุณธรรม
- ปัญหาการจราจรติดขัด
- เยาวชนลุ่มหลง Internet
- ปัญหาราคาสินค้าราคาแพง
- ความขัดแย้งทางการเมือง
- อื่น ๆ (ระบุ).....

1.2.4. คำถามแบบประเมินค่าหรือมาตราส่วน (Rating Scale) ได้แก่ คำถามที่ผู้วิจัยตั้งไว้เพื่อ วัด สิ่งที่เป็นนามธรรม (Abstract) เช่น ความพึงพอใจ ค่านิยม ความซื่อสัตย์ ความดีงาม ความ เลื่อมใส ความรัก ความต้องการ ความเหมาะสม หรือความรู้สึกนึกคิดต่าง ๆ ด้วยการ แปลงข้อความเป็นปริมาณ (Quantities data) คือ เป็นตัวเลข ที่ให้ผู้ตอบประเมินข้อความ ที่เป็นสิ่งเร้าออกมาเป็นคำตอบที่เป็นปริมาณ มาก – น้อยเพียงไร ได้ ซึ่งคำถามแบบ ประเมินค่านี้ มีหลาย Scales เช่น Turnstone Scale และ Liker scale เป็นต้น ในการตั้ง คำถามเพื่อวัดทัศนคติความเห็นต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ เจตคติ (Attitude) นี้ อาจแบ่งเป็น 3 , 5 , 7 , หรือ 9 ระดับแล้วแต่ความเหมาะสม ตัวอย่างแบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด – มาก – ปานกลาง – น้อย และน้อยที่สุด หรือเห็นด้วยอย่างยิ่ง (Strongly Agree) เห็นด้วย (Agree) ไม่แน่ใจ (Neutral) ไม่เห็นด้วย (Disagree) และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (Strongly Disagree) ซึ่งคำถามในลักษณะนี้ก็ให้เลือกคำตอบเพียงข้อเดียว (Check one choice) เช่น

ประชาชนทุกคนต้องมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่น

- เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย

ท่านมีความต้องการที่จะเข้ารับการศึกษาอบรมฯ มาก – น้อยเพียงใด

- มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด

2. คำถามเปิดแบบปิด หรือปลายเปิด (Open-ended question) เป็นคำถามที่เปิดโอกาสให้ผู้ตอบ แสดง ความคิดเห็น และตอบได้อย่างเสรี โดยตั้งคำถามพร้อมเว้นที่ว่างไว้เช่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ท่านคิดว่าข้าราชการควรจะปฏิบัติตนอย่างไรบ้าง จึงจะเข้าถึงประชาชนได้อย่างแท้จริง

1.....

2.....

ท่านต้องการให้รัฐบาลช่วยเหลือท้องถิ่นของท่าน โดยส่วนรวมในด้านใดบ้าง

1.....

2.....

ข้อดีและข้อเสียของการใช้คำถามเปิดและคำถามปิด

คำถามเปิดและคำถามปิด สามารถสรุปให้เห็นข้อดีและข้อเสียได้ดังนี้

1. คำถามปิดสะดวกทั้งผู้ถามและผู้ตอบ เพราะมีคำตอบอยู่แล้ว แต่คำถามเปิดผู้ตอบจะต้องใช้ความคิดพิจารณา หาเหตุผลมาตอบเอง
2. คำถามปิดช่วยประหยัดเวลาในการถาม แต่คำถามเปิดต้องใช้เวลาอย่างมากในการคิดหาคำตอบและในการบันทึก
3. คำถามปิด เป็นวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ถูกต้อง และตรงเป้าหมายมาก แต่คำถามเปิดอาจไม่แน่ใจนัก ในเมื่อผู้สัมภาษณ์หรือพนักงานสำรวจบันทึกไม่สมบูรณ์และขาดความรับผิดชอบหรือมีอคติ
4. คำถามปิดสะดวกในวิเคราะห์ข้อมูล แต่คำถามเปิดมีความยุ่งยากสลับซับซ้อนในการวิเคราะห์ เพราะข้อมูล กระจุกกระจายมาก จึงต้องมาจัดกลุ่มคำที่มีความหมายคล้าย ๆ กันมาอยู่ในประเภทเดียวกันในภายหลัง (Regrouping)
5. คำถามปิดมีข้อเสียตรงที่ว่า มีคำตอบจำกัด อาจไม่ตรงกับความคิดเห็นของผู้ตอบและคำตอบที่ตั้งไว้ อาจไม่ครอบคลุมทุกแง่ทุกมุมที่จะตอบปัญหานั้น ๆ ก็ได้ รวมทั้งต้องเสียเวลาในการคิดหาคำตอบมา ส่วนคำถามเปิดนั้นสะดวกและง่ายในการตั้งคำถาม และผู้ตอบสามารถตอบได้ตามที่ต้องการและตอบได้อย่างเสรี และเป็นข้อดีอีกประการหนึ่งที่คำถามเปิดนี้จะช่วยแก้ข้อบกพร่องของคำถามปิด ซึ่งไม่สามารถใช้คำถามปิดได้ก็ให้ใช้คำถามเปิด เพราะเป็นลักษณะของคำถามที่ตั้งไว้อย่างกว้าง ๆ และให้คำตอบได้ตามใจชอบ และคำถามเปิดนี้ผู้วิจัยต้องใช้เทคนิคและความชำนาญเป็นพิเศษ ในการพิจารณาข้อมูลที่ได้รับ เพราะเป็นคำตอบที่แตกต่างออกไปเป็นหลายร้อยพันชนิด

6. คำถามปิดที่ตั้งคำตอบไม่ครอบคลุมทุกแง่มุมนั้น วิธีแก้ไขก็คือ มีคำตอบ “อื่น ๆ (ระบุ).....” ไว้เพื่อให้ผู้ตอบ เติมคำลงในช่องว่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.7.3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้เดินทาง

2.7.3.1 ปัจจัยด้านบริการขนส่ง

ปัจจัยด้านบริการขนส่ง ได้แก่

- ก. ความสามารถในการใช้ประโยชน์ (Availability) คือ การที่ประชากรทุกคนสามารถใช้บริการของรถโดยสารได้ซึ่งประชากรนั้นสามารถเข้าถึงระบบของสถานีบริการ และระบบมีความถี่ในการบริการเพียงพอ
- ข. การตรงต่อเวลา (Punctuality) คือ การยึดมั่นในตารางเวลาที่ได้กำหนดเอาไว้ ซึ่งความแปรปรวนจากตารางเวลา อาจเกิดจากการจราจรที่ล่าช้า สภาพอากาศที่ไม่ดี เป็นต้น
- ค. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Travel Time) คือ เวลาทั้งหมดที่ใช้ในการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทาง ประกอบไปด้วย 5 ส่วนคือ เวลาการเข้าถึงสถานี (Access time) เวลารอรถโดยสาร (Waiting time) เวลาการเดินทาง (Travel time) เวลาในการเปลี่ยนขบวนรถ (Transfer time) และเวลาที่ออกจากระบบสถานี (Departure time)
- ง. ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ (User Cost) คือ อัตราค่าโดยสารทั้งหมดที่ใช้ในการเดินทางทั้งนี้รวมถึงรายจ่ายต่างๆที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางด้วย (Out-of-pocket Cost)
- จ. ความสบาย (Comfort) ประกอบไปด้วยปัจจัยทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ซึ่งก่อให้เกิดความสบายในระหว่างการเดินทาง เช่น ที่นั่งโดยสาร ลักษณะกายภาพของตัวรถ คุณภาพการขับขี่ของพนักงานขับรถ เป็นต้น
- ฉ. ความสะดวก (Convenience) ประกอบด้วยปัจจัยทั้งหมดที่เกี่ยวกับระบบการขนส่ง เช่น การที่ไม่ต้องต่อรถในการเดินทาง การที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกของสถานีบริการ การมีที่จอดรถรอรับ-ส่ง
- ช. ความปลอดภัย (Safety & Security) คือการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการก่ออาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้นในขณะเดินทาง

2.7.3.2 ปัจจัยจากทางสังคมและเศรษฐกิจ

ปัจจัยจากทางสังคมและเศรษฐกิจ จะเกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้เดินทาง ครอบครัวของผู้เดินทางหรือผู้ประกอบการต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา (Schuldiner, 1962 อ้างถึงใน วิโรจน์ ฐโงปการ, 2544) โดยทั่วไปตัวแปรลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีอิทธิพลต่อการเดินทาง ได้แก่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ก. ขนาดครอบครัว ขนาดครอบครัวมีอิทธิพลโดยตรงต่อปริมาณและอัตราการเดินทางในแต่ละพื้นที่ โดยจำนวนการเดินทางเฉลี่ยจะเพิ่มขึ้นเมื่อจำนวนสมาชิกในครอบครัวเพิ่มขึ้น
- ข. จำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่มีในครอบครอง โดยทั่วไปเมื่อครอบครัวใดมียานพาหนะส่วนบุคคลไว้ในครอบครอง ก็มีโอกาที่จะเดินทางมากขึ้นเนื่องจากสามารถเดินทางได้ง่ายขึ้น ด้วยเหตุนี้ ถ้าครอบครัวใดที่มียานพาหนะส่วนบุคคลไว้ในครอบครองมากขึ้น โอกาสที่จะเดินทางก็จะมากขึ้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทางหรือปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ตัวแปรดังกล่าวนี้ยวมวัดเป็นจำนวนยานพาหนะทั้งหมดในแต่ละพื้นที่ อาทิ จำนวนยานพาหนะเฉลี่ยต่อคน หรือเฉลี่ยต่อครอบครัว เป็นต้น
- ค. ประเภทที่พักอาศัย ที่ตั้งของที่พักอาศัยมีความสัมพันธ์กับปริมาณการเดินทาง โดยประชากรในครอบครัวที่มีที่อยู่อาศัยถาวร มีบ้านหรือที่พักเป็นของตนเอง มักมีแนวโน้มที่จะเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างคนรู้จัก หรือพักผ่อนหย่อนใจ มากกว่าประชากรในครอบครัวที่เพิ่งย้ายมาอยู่ในบริเวณนั้นๆ หรือไม่มีที่พักอาศัยเป็นของตนเอง
- ง. อาชีพหัวหน้าครอบครัว เป็นตัวแปรที่สามารถระบุสถานะทางสังคม สถานภาพทางการเงินและฐานะของครอบครัวได้ทางอ้อม ส่วนมากแล้ว ถ้าหัวหน้าครอบครัวมีอาชีพและตำแหน่งหน้าที่การงานดี ก็มักทำให้ครอบครัวมีสถานะทางสังคมและสถานภาพทางการเงินดีตามไปด้วย ส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ต่างๆ เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ทั้งนี้สัดส่วนการเดินทางไปทำงานจะลดลงเมื่อฐานะความเป็นอยู่ของครอบครัวต่ำลง
- จ. รายของได้ครอบครัว ครอบครัวใดที่มีรายได้สูง โอกาสที่จะเดินทางไปตามสถานที่ต่างๆ จะมากกว่าครอบครัวที่มีรายได้ต่ำ ส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ทั้งนี้เนื่องจากมีข้อจำกัดในการเดินทางน้อยกว่านั่นเอง

2.7.3.3 ทศนคติและการรับรู้สัมผัสของผู้เดินทาง

ทศนคติและการรับรู้สัมผัสของผู้เดินทาง เช่น มาตรฐานของพาหนะที่ให้บริการ ความเชื่อมั่นของผู้เดินทางต่อผู้ให้บริการจะใช้ทฤษฎีความพึงพอใจ โดยทฤษฎีที่ได้รับความนิยมมากที่สุด มี 2 ทฤษฎี คือ ทฤษฎีของอับราฮัม มาสโลว์ และทฤษฎีของซิกมันด์ فروยด์

1) ทฤษฎีแรงจูงใจของมาสโลว์ (Maslow's theory motivation)

อับราฮัม มาสโลว์ (A.H.Maslow) ค้นหาวิธีที่จะอธิบายว่าทำไมคนจึงถูกผลักดันโดยความต้องการบางอย่าง ณ เวลาหนึ่ง ทำไมคนหนึ่งจึงทุ่มเทเวลาและพลังงานอย่างมากเพื่อให้ได้มาซึ่งเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความปลอดภัยของตนเองแต่อีกคนหนึ่งกลับทำสิ่งเหล่านั้น เพื่อให้ได้รับการยกย่องนับถือจากผู้อื่น คำตอบของมาสโลว์ คือ ความต้องการของมนุษย์จะถูกเรียงตามลำดับจากสิ่งที่กดดันมากที่สุดไปถึงน้อยที่สุด ทฤษฎีของมาสโลว์ได้จัดลำดับความต้องการตามความสำคัญ คือ

- ก. ความต้องการทางกาย (physiological needs) เป็นความต้องการพื้นฐาน คือ อาหาร ที่พัก อากาศ ยา รักษาโรค
- ข. ความต้องการความปลอดภัย (safety needs) เป็นความต้องการที่เหนือกว่า ความต้องการเพื่อความอยู่รอด เป็นความต้องการในด้านความปลอดภัยจากอันตราย
- ค. ความต้องการทางสังคม (social needs) เป็นการต้องการการยอมรับจากเพื่อน
- ง. ความต้องการการยกย่อง (esteem needs) เป็นความต้องการการยกย่องส่วนตัว ความนับถือ
- จ. และสถานะทางสังคมความต้องการให้ตนประสบความสำเร็จ (self-actualization needs) เป็นความต้องการสูงสุดของแต่ละบุคคล ความต้องการทำทุกสิ่งทุกอย่างได้สำเร็จ

บุคคลพยายามที่สร้างความพึงพอใจให้กับความต้องการที่สำคัญที่สุดเป็นอันดับแรก ก่อนเมื่อความต้องการนั้นได้รับความพึงพอใจ ความต้องการนั้นก็จะมีผลลงและเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลพยายามสร้างความพึงพอใจให้กับความต้องการที่สำคัญที่สุดลำดับต่อไป ตัวอย่าง เช่น คนที่อดอยาก (ความต้องการทางกาย) จะไม่สนใจต้องงานศิลปะชิ้นล่าสุด (ความต้องการสูงสุด) หรือไม่ต้องการยกย่องจากผู้อื่น หรือไม่ต้องการแม้แต่อากาศที่บริสุทธิ์ (ความปลอดภัย) แต่เมื่อความต้องการแต่ละขั้นได้รับความพึงพอใจแล้วก็จะมีความต้องการในขั้นลำดับต่อไป

2) ทฤษฎีแรงจูงใจของฟรอยด์

ซิกมันด์ ฟรอยด์ (S. M. Freud) ตั้งสมมุติฐานว่าบุคคลมักไม่รู้ตัวมากกว่าพลังทางจิตวิทยามีส่วนช่วยสร้างให้เกิดพฤติกรรม ฟรอยด์พบว่าบุคคลเพิ่มและควบคุมสิ่งเร้าหลายอย่าง สิ่งเร้าเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมอย่างสิ้นเชิง บุคคลจึงมีความฝัน พูดคำที่ไม่ตั้งใจพูด มีอารมณ์อยู่เหนือเหตุผลและมีพฤติกรรมหลอกหลอนหรือเกิดอาการวิตกกังวลอย่างมากขณะที่ ซาโรน (2535) ได้เสนอทฤษฎีการแสวงหาความพึงพอใจไว้ว่า บุคคลพอใจจะกระทำสิ่งใดๆที่ให้มีมีความสุขและจะหลีกเลี่ยงไม่กระทำในสิ่งที่เขาจะได้รับความทุกข์หรือความยากลำบาก โดยอาจแบ่งประเภทความพอใจกรณีนี้ได้ 3 ประเภท คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ความพอใจด้านจิตวิทยา (psychological hedonism) เป็นทฤษฎีของความพึงพอใจว่ามนุษย์โดยธรรมชาติจะมีความสุขส่วนตัวหรือหลีกเลี่ยงจากความทุกข์ใดๆ
2. ความพอใจเกี่ยวกับตนเอง (egoistic hedonism) เป็นทฤษฎีของความพอใจว่ามนุษย์จะพยายามแสวงหาความสุขส่วนตัว แต่ไม่จำเป็นว่าการแสวงหาความสุขต้องเป็นธรรมชาติของมนุษย์เสมอไป
3. ความพอใจเกี่ยวกับจริยธรรม (ethical hedonism) ทฤษฎีนี้ถือว่ามนุษย์แสวงหาความสุขเพื่อผลประโยชน์ของมวลมนุษย์หรือสังคมที่ตนเป็นสมาชิกอยู่และเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ผู้หนึ่งด้วย

2.7.3.4. ปัจจัยอื่นๆ

นอกจากปัจจัยต่างๆ ตามที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่อาจมีอิทธิพลต่อความต้องการเดินทางดังต่อไปนี้

1. อัตราการเสียชีวิต การจ่ายค่าเช่า หรือการชำระดอกเบี้ยเพื่อการลงทุน ฯลฯ เป็นปัจจัยที่แสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถของกำลังทรัพย์ที่เพียงพอสำหรับใช้จ่ายเพื่อการเดินทาง
2. โครงสร้างอายุของประชากรในพื้นที่ศึกษา กลุ่มคนที่มีอายุแตกต่างกันจะมีลักษณะการเดินทางที่แตกต่างกันด้วย เช่น กลุ่มคนอายุน้อยมีโอกาสที่จะเดินทางเพื่อพบปะเพื่อนฝูงตามสถานที่ต่างๆ มากกว่ากลุ่มคนที่มีอายุมากกว่า เป็นต้น
3. อาชีพของประชากร อาชีพที่ทำให้มีรายได้ดียอมทำให้ฐานะและสถานภาพทางสังคมของผู้นั้นดีตามไปด้วย โอกาสที่จะเดินทางไปตามสถานที่ต่างๆ ก็จะเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทางสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน
4. ความเจริญของพื้นที่ ถ้าพื้นที่ใดมีความเจริญทั่วถึง มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการเดินทางที่สมบูรณ์ ก็จะเป็นสิ่งกระตุ้นให้คนในพื้นที่นั้นเกิดความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น ความเจริญของพื้นที่นี้ อาจนำตัวแปรระยะห่างจากศูนย์กลางเมืองมาพิจารณาประกอบด้วยก็ได้ ยิ่งพื้นที่ศึกษาห่างจากศูนย์กลางเมืองหรือย่านธุรกิจมากขึ้นเท่าใด โอกาสที่จะเกิดการเดินทางเพื่อเข้าสู่ตัวเมืองและความเจริญของพื้นที่ก็จะลดลงมากขึ้นเท่านั้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการศึกษา

3.1. กล่าวนำ

การศึกษาปัจจัยช่วยการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย ได้มีการแบ่งศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ การศึกษาเส้นทางในการเดินทางและรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองสำคัญในประเทศไทย และปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจในการเดินทางระหว่างเมืองสำคัญในประเทศไทย เพื่อสร้างต้นแบบในการรวบรวมข้อมูลระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางระหว่างเมืองสำคัญในประเทศไทย (Thailand Transportation Model: TTM)

3.2. วิธีการดำเนินการศึกษา

การดำเนินการศึกษาได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

3.2.1. การค้นคว้าและรวบรวมข้อมูล

การศึกษาเชิงค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลต่างๆ จากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับ ภูมิศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ เส้นทาง การเดินทาง รูปแบบการเดินทาง ปัจจัยที่ช่วยตัดสินใจในการเดินทาง เช่น ตำรา เอกสาร งานวิจัย และเว็บไซต์ของทางราชการและเอกชน โดยนำข้อมูลในส่วนที่ต้องการมาเรียบเรียง

3.2.2. เชิงสำรวจ

การศึกษาเชิงสำรวจเป็นการศึกษาค้นคว้าด้วยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม เพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย โดยมี สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพง สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ สถานีขนส่งหมอชิต 2 และสถานีขนส่งบรมราชชนนี เป็นพื้นที่การศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากผู้ใช้อินเทอร์เน็ต โดยผ่านทางอีเมลล์และผู้ใช้บริการสังคมออนไลน์ เพื่อที่จะสามารถเสนอแนะปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2.3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลภาคสนาม ที่จะทำการเก็บจากการรวบรวมจากประชากรกลุ่มตัวอย่างโดยตรงและจากการส่งแบบสอบถามออนไลน์ ได้แก่ ประชาชนที่ใช้บริการสถานีรถไฟหัวลำโพง สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ สถานีขนส่งหมอชิต 2 สถานีขนส่งบรมราชชนนีและผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตโดยผ่านทางอีเมลล์และสื่อสังคมออนไลน์ ที่เคยเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดเป้าหมาย

แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ แหล่งข้อมูลจากหอสมุด ผู้ให้บริการกรมขนส่งทางบก สำนักงานสถิติแห่งชาติ เอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลที่ค้นหาจากอินเทอร์เน็ต ได้แก่ ตารางเดินทางรถไฟ รถทัวร์ เครื่องบิน

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษากลุ่มประชากรที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดเชียงใหม่ ขอนแก่น และสงขลา ในการเก็บข้อมูลได้มีการสุ่มตัวอย่างขึ้นมาเป็นตัวแทนกลุ่มประชากรและมีวุฒิภาวะในการตอบแบบสอบถาม ซึ่งจำนวนประชากรของทั้ง 3 จังหวัดมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 5,673,560 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี 2555)

คำนวณหาจำนวนโดยมีสมการที่ใช้ในการคำนวณคือ

$$N_i = \frac{N}{1 + N(e)^2} \quad (3.1)$$

N_i = จำนวนแบบสอบถาม

N = จำนวนประชากรในเขตพื้นที่ตัวอย่าง

e = ค่าเปอร์เซ็นต์ความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มตัวอย่าง (0.05)

โดยกำหนดค่าเปอร์เซ็นต์ความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มเท่ากับ 0.05 และจำนวนประชากรในเขตพื้นที่ที่จะศึกษาคือประชากรในกรุงเทพมหานคร ไม่รวมประชากรแฝง มีจำนวนทั้งสิ้น 5,673,560 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2555)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

$$\text{แทนค่า } N_i = \frac{5,673,560}{1 + 5,673,560(0.05)^2}$$

$$= 4,799 \text{ ตัวอย่าง}$$

ดังนั้นแสดงว่าต้องใช้ตัวอย่างไม่ต่ำกว่า 4,799 ตัวอย่าง ซึ่งผู้ศึกษาเลือกจำนวน 5,000 ตัวอย่าง ซึ่งจะแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือการเก็บแบบสอบถามโดยตรง 2,200 ตัวอย่าง และการเก็บแบบสอบถามออนไลน์ 2,800 ตัวอย่าง

ตารางที่ 3.1. แสดงรายละเอียดจำนวนแบบสอบถามแยกตามพื้นที่ต่างๆ

พื้นที่เป้าหมาย	จำนวนแบบสอบถาม (ชุด)
แบบสอบถามโดยตรง	
- สถานีขนส่งหมอชิต 2	400
- สถานีขนส่งบรมราชชนนี	400
- สถานีรถไฟหัวลำโพง	400
- สนามบินดอนเมือง	400
- สนามบินสุวรรณภูมิ	200
แบบสอบถามออนไลน์	2,800
รวม	5,000

3.3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

แบบแบบสอบถาม สามารถแยกเป็น 4 ส่วน คือ

3.3.1. ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปด้านประชากร สังคมและเศรษฐกิจ

ข้อมูลทั่วไปด้านประชากร สังคมและเศรษฐกิจประกอบด้วย

1. ข้อมูลด้านประชากร ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ
2. ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทางสังคม ได้แก่ อาชีพ
3. ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจ ได้แก่ รายได้ส่วนบุคคล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.3.2. ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการเดินทาง

คำถามเกี่ยวกับการเดินทาง ประกอบด้วย

1. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง ได้แก่ ประเภทของการเดินทาง คือ ข้อมูลการเดินทาง ได้แก่ ประเภทของการใช้เชื้อเพลิงรถยนต์ บริษัทรถทัวร์ปรับอากาศ ชื่อสายเครื่องบิน รถไฟ ที่ให้บริการและประเภทที่นั่ง รวมถึงความถี่ของการเดินทาง
2. ข้อมูลรายละเอียดของการเดินทาง ได้แก่ ช่วงเวลาที่เดินทางแต่ละครั้ง เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง จุดประสงค์ของการเดินทาง การหาแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการเดินทาง รูปแบบการซื้อตั๋วและจองตั๋ว

3.3.3. ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย

ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย ได้แก่ ความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย ความสะดวกในการซื้อหรือจองตั๋ว ความสบายที่พึงประสงค์ต่อการโดยสาร ความสะอาด และความรู้สึกเป็นส่วนตัวระหว่างเดินทาง

3.3.4. ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะ

เพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อผู้บริษัทให้บริการขนส่ง และสถานที่ที่เป็นจุดให้บริการ ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่จะช่วยเพิ่มปัจจัยช่วยในการตัดสินใจในการเดินทางและเป็นข้อควรปรับปรุงของระบบขนส่งมวลชนในอนาคต

3.4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจะใช้โปรแกรม Microsoft Excel และ โปรแกรม Google Forms ซึ่งมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ตรวจสอบข้อมูลโดยทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ข้อมูลตอนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปด้านประชากร สังคมและเศรษฐกิจของแบบสอบถามจะวิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ ร้อยละในการอธิบายข้อมูล โดยใช้โปรแกรม Google Forms
3. ข้อมูลตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการเดินทางของแบบสอบถามจะวิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ร้อยละในการอธิบายข้อมูล โดยใช้โปรแกรม Google Forms
4. ข้อมูลตอนที่ 3 เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยความพึงพอใจที่ช่วยในการตัดสินใจรูปแบบการเดินทางในประเทศไทยจะใช้วิธีกำหนดค่าค่าเฉลี่ย โดยใช้เกณฑ์การให้คะแนนตามวิธีการของไลเคิร์ต (Likert Scale) ดังนี้

ระดับมากที่สุด	5	คะแนน
ระดับมาก	4	คะแนน
ระดับปานกลาง	3	คะแนน
ระดับน้อย	2	คะแนน
ระดับน้อยที่สุด	1	คะแนน

5. ข้อมูลตอนที่ 4 เป็นการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามเพื่อช่วยในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน
6. จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากหัวข้อที่ 1 – 5 นำผลที่ได้มาสร้าง TTM

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

ผลการศึกษา

4.1. กล่าวนำ

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย กรณีเดินทางไปและกลับจากกรุงเทพมหานคร ไปยังเป้าหมาย ซึ่งได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดสงขลา(หาดใหญ่) โดยศึกษาปัจจัยช่วยการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย เพื่อสร้างรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย หรือ TTM (Thailand Transportation Model) ได้ผลการศึกษาจากรูปแบบการศึกษาทั้ง 2 แบบ ซึ่งได้แก่ การศึกษาโดยการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่สามารถเข้าถึงได้ ทั้งจากตำรา เอกสารตีพิมพ์ เว็บไซต์ต่างๆ และผลการศึกษาจากการสำรวจผู้ใช้จากแบบสอบถาม

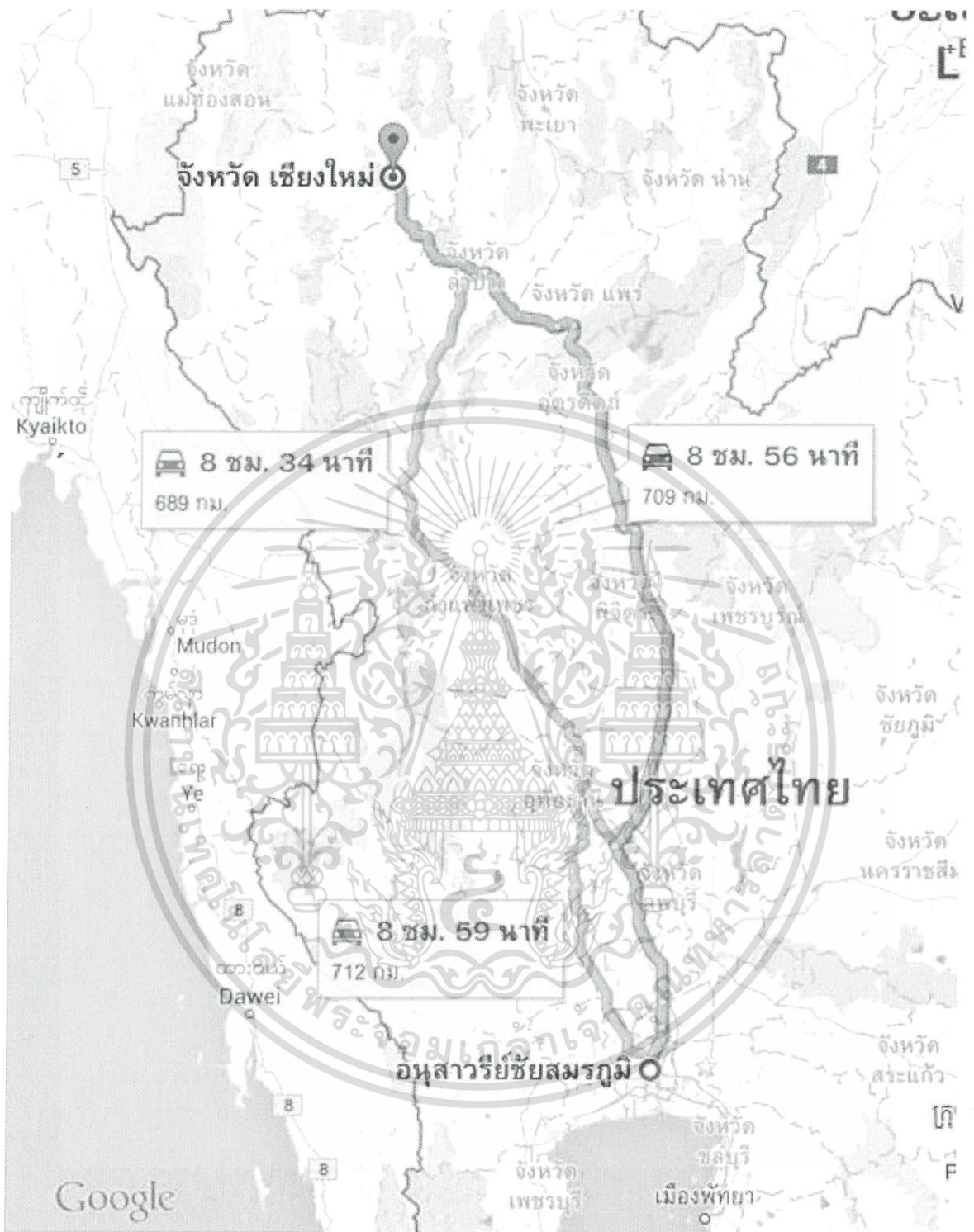
4.2. ผลจากการศึกษาโดยวิธีรวบรวมข้อมูล

4.2.1. รูปแบบการเดินทางจังหวัดเชียงใหม่

4.2.1.1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

จากกรุงเทพฯ ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ผ่านอยุธยา อ่างทอง นครสวรรค์ หลังจากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 117 ไปยังพิษณุโลกต่อด้วยทางหลวงหมายเลข 11 ผ่านลำปาง ลำพูน ถึงเชียงใหม่ระยะทางประมาณ 695 กิโลเมตร อีกทางหนึ่งคือจากนครสวรรค์ไปตามทางหลวง หมายเลข 1 ผ่านกำแพงเพชร ตาก และลำปางถึงเชียงใหม่ ระยะทางประมาณ 696 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางโดยประมาณ 8-9 ชั่วโมง (อาจแตกต่างกันจากนี้ขึ้นกับช่วงเวลาที่เดินทาง)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.1. รูปแบบเส้นทางการเดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่
(คู่มือ แผนที่ เข้าถึงเมื่อ 12 พฤศจิกายน 2557)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.1.2. รถทัวร์ปรับอากาศ

รถทัวร์ปรับอากาศ สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ออกจากสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) ทุกวัน ๆ ละหลายเที่ยว ถึงสถานีขนส่งเชียงใหม่ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง ผู้ให้บริการที่สำคัญ ได้แก่ บริษัท ขนส่ง จำกัด มีราคาตั๋วตั้งแต่ 438 บาท ต่อเที่ยว ในชั้นปรับอากาศชั้น 2 จนถึง 876 บาท ต่อเที่ยว ในชั้นพิเศษ (วีไอพี) และ บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด จำกัด มีราคาตั๋วตั้งแต่ 657 บาท ต่อเที่ยว ในชั้น Gold Class และ 876 บาท ต่อเที่ยว ในชั้นชั้น First Class

ตารางที่ 4.1. ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป - กลับ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่

บริษัท ทัวร์	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	ต้นทาง เวลา	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)
บริษัท ขนส่ง จำกัด	กรุงเทพ 05:04	เชียงใหม่ (ข)	438	ม.4ก	-	เชียงใหม่(ข) 06:30	กรุงเทพ	438	ม.4ก	-
	กรุงเทพ 07:25	เชียงใหม่ (ข)	438	ม.4ก	-	เชียงใหม่(ข) 09:00	กรุงเทพ	876	ม.4ก	-
	กรุงเทพ 09:00	เชียงใหม่ (ข)	876	ม.4ก	-	เชียงใหม่ (ข)09:00	กรุงเทพ	438	ม.4ก	-
	กรุงเทพ 10:30	เชียงใหม่ (ข)	438	ม.4ก	-	เชียงใหม่(ข) 11:30	กรุงเทพ	438	ม.4ก	-
	กรุงเทพ 12:30	เชียงใหม่ (ข)	438	ม.4ก	-	เชียงใหม่(ข) 16:30	บ้านท่า คอน	563	ม.4ข	-
	กรุงเทพ 14:30	เชียงใหม่ (ข)	438	ม.4ก	-	เชียงใหม่(ข) 17:00	บ้านท่า คอน	876	ม.4ก	-
	กรุงเทพ 16:50	บ้านท่าคอน	563	ม.4ข	-	เชียงใหม่(ข) 19:00	กรุงเทพ	563	ม.4ข	-
	กรุงเทพ 18:30	บ้านท่าคอน	563	ม.4ข	-	เชียงใหม่(ข) 20:00	กรุงเทพ	563	ม.4ข	-
	กรุงเทพ 19:30	บ้านท่าคอน	876	ม.4ก	-	เชียงใหม่(ข) 20:00	กรุงเทพ	438	ม.4ก	-
	กรุงเทพ 19:50	เชียงใหม่ (ข)	438	ม.4ก	-	เชียงใหม่(ข) 21:00	กรุงเทพ	867	ม.4ก	-
	กรุงเทพ 21:00	เชียงใหม่ (ข)	876	ม.4ก	-	เชียงใหม่(ข) 21:00	กรุงเทพ	438	ม.4ก	-
	กรุงเทพ 21:40	เชียงใหม่ (ข)	563	ม.4ข	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 23:00	เชียงใหม่ (ข)	563	ม.4ข	-	-	-	-	-	-

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1. ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป - กลับ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ (ต่อ)

บริษัท ทัวร์	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	เส้นทาง เวลา	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)	เส้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)
บริษัท นครชัย แอร์	กรุงเทพ 07:15	เชียงใหม่ 16:45	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 07:15	กรุงเทพ 16:45	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 09:00	เชียงใหม่ 18:30	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 09:00	กรุงเทพ 18:30	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 10:00	เชียงใหม่ 19:00	876	First Class	832	เชียงใหม่ 10:00	กรุงเทพ 19:00	876	First Class	832
	กรุงเทพ 10:30	เชียงใหม่ 20:00	876	First Class	832	เชียงใหม่ 10:30	กรุงเทพ 20:00	876	First Class	832
	กรุงเทพ 12:00	เชียงใหม่ 21:30	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 12:00	กรุงเทพ 21:30	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 13:15	เชียงใหม่ 22:15	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 13:15	กรุงเทพ 22:15	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 19:00	เชียงใหม่ 04:30	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 19:00	กรุงเทพ 04:30	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 19:30	เชียงใหม่ 05:00	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 19:30	กรุงเทพ 05:00	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 20:00	เชียงใหม่ 05:30	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 20:00	กรุงเทพ 05:30	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 20:20	เชียงใหม่ 05:50	876	First Class	832	เชียงใหม่ 20:30	กรุงเทพ 06:00	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 20:30	เชียงใหม่ 06:00	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 21:00	กรุงเทพ 06:30	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 21:00	เชียงใหม่ 06:30	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 21:15	กรุงเทพ 06:45	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 21:15	เชียงใหม่ 06:45	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 21:20	กรุงเทพ 06:50	876	First Class	832
	กรุงเทพ 21:30	เชียงใหม่ 07:00	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 21:30	กรุงเทพ 07:00	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 21:45	เชียงใหม่ 07:15	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 21:45	กรุงเทพ 07:15	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 22:00	เชียงใหม่ 07:30	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 22:00	กรุงเทพ 07:30	657	Gold Class	624
	กรุงเทพ 22:20	เชียงใหม่ 07:50	876	First Class	624	เชียงใหม่ 22:20	กรุงเทพ 07:50	876	First Class	624
	กรุงเทพ 22:30	เชียงใหม่ 08:00	876	First Class	832	เชียงใหม่ 22:30	กรุงเทพ 08:00	876	First Class	832
	กรุงเทพ 23:30	เชียงใหม่ 09:00	657	Gold Class	624	เชียงใหม่ 23:00	กรุงเทพ 08:30	657	Gold Class	624

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.1.3. รถไฟ

การเดินทางโดยรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรถด่วน และรถเร็วออกจาก สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถึงสถานีเชียงใหม่ ทุกวัน โดยมีรายละเอียดดัง ตาราง 4.2 โดยราคาค่าตั๋วรถมีตั้งแต่ ราคา 391 บาท/เที่ยว ในประเภทรถนั่งชั้น 2 จนถึงราคา 1,453 บาท/เที่ยว ในประเภทปรับ อากาศชั้น 1 เที่ยงล่าง และราคา 1,953 บาท/เที่ยว ในประเภทเหมาห้อง ปรับอากาศ ชั้น 1

ตารางที่ 4.2. ตารางเดินรถไฟไปกลับ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่

เส้นทางการเดินทาง			กรุงเทพ-เชียงใหม่					เชียงใหม่-กรุงเทพ					
ระยะทาง = 571 กิโลเมตร													
เลขขบวนรถ			9	109	1	13	51	102	12	14	2	52	
ประเภทรถ			ด่วนพิเศษ	เร็ว	ด่วนพิเศษ	ด่วนพิเศษ	ด่วน	เร็ว	ด่วนพิเศษ	ด่วนพิเศษ	ด่วนพิเศษ	ด่วน	
เวลาที่ใช้ในการเดินทางรวม(ชั่วโมง:นาที)			11:00	14:20	14:05	14:20	15:05	15:05	11:10	14:30	13:50	14:00	
เวลา	ต้นทาง		08:30	12:45	18:10	19:35	22:00	05:45	08:45	16:00	17:00	17:30	
	ปลายทาง		20:30	04:05	08:15	09:55	13:05	21:10	20:25	06:30	06:50	08:30	
ชั้นที่ 1	ผู้ใหญ่อายุเต็ม ราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	-	1,253	1,253	-	-	-	1,253	1,253	-
			เตียงล่าง	-	-	1,453	1,453	-	-	-	1,453	1,453	-
			เหมาห้อง	-	-	1,953	1,953	-	-	-	1,953	1,953	-
	ผู้มีสิทธิลดครึ่ง ราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	-	957	957	-	-	-	957	957	-
			เตียงล่าง	-	-	1,157	1,157	-	-	-	1,157	1,157	-
			เหมาห้อง	-	-	1,657	1,657	-	-	-	1,657	1,657	-
ชั้นที่ 2	ผู้ใหญ่อายุเต็ม ราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	-	791	791	751	-	-	791	791	751
			เตียงล่าง	-	-	881	881	821	-	-	881	881	821
			นั่ง	641	-	-	-	541	391	641	-	-	541
		พัคลม	เตียงบน	-	491	-	-	531	-	-	601	-	-
			เตียงล่าง	-	541	-	-	581	-	-	671	-	-
			นั่ง	-	391	-	-	431	-	-	-	-	-
ผู้มีสิทธิลดครึ่ง ราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	-	651	651	611	-	-	651	651	611	
		เตียงล่าง	-	-	741	741	681	-	-	741	741	681	
		นั่ง	501	-	-	-	401	251	501	-	-	401	
	พัคลม	เตียงบน	-	351	-	-	391	-	-	461	-	-	
		เตียงล่าง	-	401	-	-	441	-	-	531	-	-	
		นั่ง	-	251	-	-	291	-	-	-	-	-	
ชั้นที่ 3	ผู้ใหญ่อายุเต็ม ราคา	พัคลม	นั่ง	-	-	-	-	271	231	-	-	-	
	ผู้มีสิทธิลดครึ่ง ราคา	พัคลม	นั่ง	-	-	-	-	211	171	-	-	-	

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าถึงเมื่อ 28-29 ตุลาคม 2557
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.1.4. เครื่องบิน

การเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่โดยเครื่องบินนั้น ถือว่ามีความสะดวกสบายและรวดเร็วกว่าแบบอื่นๆ มาก ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง มีสายการบินให้บริการหลากหลาย และมีบริการเที่ยวบินประจำระหว่างกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ให้บริการทุกวัน สายการบินหลักที่ให้บริการ ได้แก่ การบินไทย การบินไทยสมาย บางกอก แอร์เวย์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และไทยไลอ้อนแอร์ โดยราคาสุทธิค่าตัวเครื่องบินมีตั้งแต่ ราคา 1,159 บาท/เที่ยวบิน ในประเภทชั้นประหยัด ของไทยไลอ้อนแอร์ จนถึงราคา 4,685 บาท/เที่ยวบิน ในประเภทชั้นธุรกิจ ของการบินไทย โดยราคาทั้งหมดเป็นราคาจกวันต่อวัน เข้าถึงข้อมูลวันที่ เข้าถึงข้อมูลวันที่ 17 และ 19 พฤศจิกายน 2557

ตารางที่ 4.3. ตารางเที่ยวบิน ไป - กลับ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่

สายการบิน	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	เที่ยวบิน	คืนทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ	เที่ยวบิน	คืนทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ
การบินไทย	TG102	BKK 08:00	CNX 09:20	2,200.00	4,685.00	TG123	CNX 07:00	BKK 08:10	1,900.00	4,685.00
	TG106	BKK 10:30	CNX 11:40	-	4,685.00	TG103	CNX 10:10	BKK 11:30	1,900.00	4,685.00
	TG110	BKK 12:55	CNX 14:05	2,200.00	4,685.00	TG107	CNX 12:35	BKK 13:45	1,900.00	4,685.00
	TG112	BKK 15:05	CNX 16:15	1,900.00	4,685.00	TG111	CNX 14:55	BKK 16:05	1,900.00	4,685.00
	TG116	BKK 17:25	CNX 18:35	1,900.00	4,685.00	TG113	CNX 17:05	BKK 18:15	2,200.00	4,685.00
	TG120	BKK 18:40	CNX 20:00	1,900.00	4,685.00	TG117	CNX 19:25	BKK 20:35	1,900.00	4,685.00
	TG122	BKK 21:35	CNX 22:45	1,900.00	4,685.00	TG121	CNX 20:50	BKK 22:10	1,900.00	4,685.00
การบินไทยสมาย	WE150	DMK 06:55	CNX 08:10	1,650.00	3,749.99	WE155	CNX 11:25	DMK 12:40	1,650.00	3,749.99
	WE154	DMK 09:25	CNX 10:40	1,650.00	3,749.99	WE153	CNX 14:05	DMK 15:20	1,650.00	3,749.99
	WE160	DMK 16:20	CNX 17:35	1,750.00	3,749.99	WE161	CNX 18:20	DMK 19:35	1,650.00	3,950.00
	WE166	DMK 19:15	CNX 20:30	1,650.00	3,749.99	WE167	CNX 21:05	DMK 22:20	1,650.00	3,749.99
บางกอกแอร์เวย์	PG215	BKK 08:00	CNX 09:15	2,190.00	3,990.00	PG222	CNX 06:55	BKK 08:15	1,590.00	3,990.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3. ตารางเที่ยวบินไป – กลับ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ (ต่อ)

สายการบิน	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ
บางกอกแอร์เวย์	PG270	BKK	CNX	1,990.00	3,990.00	PG216	CNX	BKK	1,790.00	3,990.00
		10:00	11:15				10:00	11:20		
	PG217	BKK	CNX	2,190.00	3,990.00	PG224	CNX	BKK	1,990.00	3,990.00
		12:10	13:25				12:00	13:20		
	PG262	BKK	CNX	1,990.00	3,990.00	PG907	CNX	BKK	1,790.00	3,990.00
		15:10	16:25				14:10	15:30		
	PG906	BKK	CNX	1,790.00	3,990.00	PG226	CNX	BKK	1,590.00	3,990.00
		17:10	18:25				17:15	18:35		
	PG227	BKK	CNX	1,790.00	3,990.00	PG220	CNX	BKK	1,990.00	3,990.00
		19:35	20:50				19:10	20:30		
	PG221	BKK	CNX	1,790.00	3,990.00	PG228	CNX	BKK	1,590.00	3,990.00
		21:25	22:30				21:40	23:00		
	PG103 PG241 1(USM)	BKK	CNX	9,480.00	14,010.00	PG240 PG325 1(UTH)	CNX	BKK	3,030.00	12,050.00
		06:00	12:10				06:30	10:20		
PG121 PG241 1(USM)	BKK	CNX	9,480.00	14,010.00	PG723 PG708 1(RGN)	CNX	BKK	6,960.00	19,425.00	
	07:30	12:10				11:00	17:15			
PG271 PG247 1(HKT)	BKK	CNX	-	14,010.00	PG723 PG704 1(RGN)	CNX	BKK	8,260.00	19,425.00	
	08:05	13:40				11:00	20:15			
PG123 PG241 1(USM)	BKK	CNX	-	14,010.00	PG242 PG170 1(USM)	CNX	BKK	-	14,010.00	
	08:20	12:10				12:50	20:05			
PG701 PG724 1(RGN)	BKK	CNX	-	19,425.00	PG242 PG178 1(USM)	CNX	BKK	-	14,010.00	
	08:45	14:45				12:50	20:40			
PG353 PG245 1(UHT)	BKK	CNX	3,030.00	11,170.00	PG242 PG146 1(USM)	CNX	BKK	-	14,010.00	
	12:40	19:20				12:50	16:50			
PG103 PG251 PG247 2(USM, HKT)	BKK	CNX	-	16,825.00	PG248 PG278 1(HKT)	CNX	BKK	6,480.00	14,010.00	
	16:00	13:40				14:20	21:10			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งาน เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3. ตารางเที่ยวบินไป – กลับ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ (ต่อ)

สายการบิน	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	เที่ยวบิน	เส้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ	เที่ยวบิน	เส้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ
บางกอกแอร์เวย์	-	-	-	-	-	PG246 PG356 1(UTH)	CNX 15:50	BKK 21:15	3,030.00	11,170.00
	-	-	-	-	-	PG242 PG257 PG280 2(USM, HKT)	CNX 12:50	BKK 23:20	-	16,825.00
	-	-	-	-	-	PG248 PG258 PG198 2(HKT, USM)	CNX 14:20	BKK 23:05	-	16,825.00
ไทยแอร์เอเชีย	FD3437	DMK 06:35	CNX 07:50	1,690.02	2,813.52	FD3438	CNX 08:20	DMK 09:35	1,690.02	2,813.52
	FD3445	DMK0 7:40	CNX 09:00	1,690.02	2,813.52	FD3446	CNX 09:30	DMK 10:50	1,489.93	2,813.52
	FD3443	DMK 08:20	CNX 09:25	1,690.02	2,813.52	FD3444	CNX 10:25	DMK 11:40	1,690.02	2,813.52
	FD3435	DMK 10:30	CNX 11:40	1,690.02	2,813.52	FD3436	CNX 12:15	DMK 13:30	1,690.02	2,813.52
	FD3447	DMK 11:35	CNX 12:55	1,690.02	2,813.52	FD3448	CNX 13:25	DMK 14:45	1,690.02	2,813.52
	FD3441	DMK 12:25	CNX 13:45	1,690.02	2,813.52	FD3442	CNX 14:15	DMK 15:30	1,690.02	2,813.52
	FD3433	DMK 13:45	CNX 15:00	1,690.02	2,813.52	FD3434	CNX 15:30	DMK 16:45	1,690.02	2,813.52
	FD3431	DMK 15:45	CNX 17:00	1,690.02	2,813.52	FD3432	CNX 17:30	DMK 18:45	1,690.02	2,813.52
	FD3439	DMK 16:55	CNX 18:10	1,690.02	2,813.52	FD3440	CNX 18:40	DMK 19:55	1,690.02	2,813.52
	FD3425	DMK 19:20	CNX 20:45	1,489.93	2,813.52	FD3420	CNX 21:20	DMK 22:45	1,489.93	2,813.52
	FD3427	DMK 20:35	CNX 21:50	1,690.02	2,813.52	FD3426	CNX 22:20	DMK 23:35	1,489.93	2,813.52
FD3429	DMK 21:25	CNX 22:35	1,690.02	2,813.52	FD3420	CNX 23:10	DMK 00:25	1,489.93	2,813.52	
นกแอร์	DD8300	DMK 06:05	CNX 07:15	1,799.00	2,999.00	DD8301	CNX 07:45	DMK 08:50	-	2,999.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3. ตารางเที่ยวบินไป – กลับ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ (ต่อ)

สายการบิน	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ
นกแอร์	DD8302	DMK 06:50	CNX 08:00	1,899.00	2,999.00	DD8303	CNX 08:30	DMK 09:30	1,305.02	2,999.00
	DD8306	DMK 09:05	CNX 10:15	-	-	DD8307	CNX 10:45	DMK 11:50	1,699.00	2,999.00
	DD8308	DMK 10:45	CNX 11:55	1,799.00	2,999.00	DD8309	CNX 12:25	DMK 13:30	1,699.00	2,999.00
	DD8310	DMK 11:40	CNX 12:50	1,699.00	2,999.00	DD8311	CNX 13:45	DMK 14:50	1,699.00	2,999.00
	DD8312	DMK 12:40	CNX 13:50	1,699.00	2,999.00	DD8313	CNX 14:25	DMK 15:30	1,799.00	2,999.00
	DD8314	DMK 14:10	CNX 15:20	1,699.00	2,999.00	DD8315	CNX 15:50	DMK 16:55	1,799.00	2,999.00
	DD8316	DMK 14:45	CNX 15:55	1,699.00	2,999.00	DD8319	CNX 18:10	DMK 19:15	1,799.00	2,999.00
	DD8318	DMK 16:30	CNX 17:40	1,699.00	2,999.00	DD8317	CNX 19:25	DMK 20:30	1,305.02	2,999.00
	DD8320	DMK 17:40	CNX 18:50	1,699.00	2,999.00	DD8321	CNX 19:30	DMK 20:35	1,699.00	2,999.00
	DD8324	DMK 19:00	CNX 20:10	1,699.00	2,999.00	DD8325	CNX 20:40	DMK 21:45	1,305.02	2,999.00
	DD8326	DMK 20:30	CNX 21:45	1,799.00	2,999.00	DD8327	CNX 22:35	DMK 23:40	-	2,999.00
ไทยไล ออน แอร์	SL8512	DMK 05:50	CNX 07:05	1,159.00	-	SL8511	CNX 06:50	DMK 08:05	1,159.00	-
	SL8506	DMK 09:40	CNX 10:55	1,159.00	-	SL8513	CNX 07:50	DMK 09:05	1,159.00	-
	SL8508	DMK 10:50	CNX 12:05	1,159.00	-	SL8507	CNX 11:40	DMK 12:55	1,159.00	-
	SL8508	DMK 13:40	CNX 14:55	1,159.00	-	SL8501	CNX 13:50	DMK 14:20	1,159.00	-
	SL8502	DMK 15:05	CNX 16:10	1,159.00	-	SL8509	CNX 15:45	DMK 17:00	1,159.00	-
	SL8516	DMK 19:40	CNX 20:55	1,159.00	-	SL8503	CNX 17:10	DMK 18:30	1,159.00	-
	SL8510	DMK 21:50	CNX 23:10	1,159.00	-	SL8517	CNX 21:50	DMK 23:15	1,159.00	-

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.2.2. รถทัวร์ปรับอากาศ

รถทัวร์ปรับอากาศ สายกรุงเทพฯ-ขอนแก่น สายกรุงเทพฯ-บ้านแพ้ว และสายกรุงเทพฯ-หนองคาย ออกจากสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) ทุกวัน ๆ ละหลายเที่ยว ถึงสถานีขนส่งขอนแก่น ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 ชั่วโมง ผู้ให้บริการที่สำคัญได้แก่ บริษัท ขนส่ง จำกัด มีราคาค่าตั๋วตั้งแต่ 360 บาท ต่อเที่ยว ในชั้นปรับอากาศชั้น 2 จนถึง 700 บาท ต่อเที่ยว ในชั้นพิเศษ (วีไอพี) และ บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด ซึ่งมีจำนวนเที่ยวให้บริการมากกว่า มีราคาค่าตั๋วตั้งแต่ 420 (ราคาปกติ) /399 (ราคาสมาชิก) บาท ต่อเที่ยว ในชั้น Gold Class และ 560 (ราคาปกติ) /532 (ราคาสมาชิก) บาท ต่อเที่ยว ในชั้น First Class

ตารางที่ 4.4. ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป – กลับ ขอนแก่น

บริษัท ทัวร์	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน นรถ	ราคา สมาชิก (บาท)	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน นรถ	ราคา สมาชิก (บาท)
บริษัท ขนส่ง จำกัด	*กรุงเทพ 07:15	บ้านแพ้ว	426	ม.4ค	-	บ้านแพ้ว	กรุงเทพฯ	426	ม.4ค	-
	*กรุงเทพ 15:00	บ้านแพ้ว	426	ม.4ค	-	บ้านแพ้ว	กรุงเทพฯ	547	ม.4ข	-
	*กรุงเทพ 19:30	บ้านแพ้ว	574	ม.4ข	-	บ้านแพ้ว	กรุงเทพฯ	574	ม.4ข	-
	*กรุงเทพ 20:30	หนองคาย	700	ม.4ก	-	บ้านแพ้ว	กรุงเทพฯ	426	ม.4ค	-
	กรุงเทพฯ 21:41	หนองคาย	360	ม.4ข	-	หนองคาย	กรุงเทพฯ	700	ม.4ก	-
	-	-	-	-	-	หนองคาย 20:20	กรุงเทพฯ	360	ม.4ข	-
นคร ชัยแอร์	กรุงเทพฯ 07:30	ขอนแก่น 13:20	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 07:30	กรุงเทพฯ 13:20	420	Gold Class	399
	กรุงเทพฯ 08:00	ขอนแก่น 14:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 08:00	กรุงเทพฯ 14:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพฯ 08:45	ขอนแก่น 14:55	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 08:45	กรุงเทพฯ 14:55	420	Gold Class	399
	กรุงเทพฯ 10:00	ขอนแก่น 16:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 09:30	กรุงเทพฯ 15:40	420	Gold Class	399
	กรุงเทพฯ 10:00	ขอนแก่น 16:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 09:30	กรุงเทพฯ 15:40	420	Gold Class	399

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปตีพิมพ์หรือเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4. ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป – กลับ ขอนแก่น (ต่อ)

บริษัท ทัวร์	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)
นคร ชัยแอร์	กรุงเทพ 11:00	ขอนแก่น 17:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 09:35	กรุงเทพ 15:40	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 11:05	ขอนแก่น 17:15	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 10:00	กรุงเทพ 16:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 11:15	ขอนแก่น 17:20	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 10:05	กรุงเทพ 16:10	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 11:15	ขอนแก่น 17:20	560	First Class	532	ขอนแก่น 10:30	กรุงเทพ 16:35	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 11:30	ขอนแก่น 17:35	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 11:00	กรุงเทพ 17:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 12:15	ขอนแก่น 18:20	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 11:15	กรุงเทพ 17:20	560	First Class	532
	กรุงเทพ 12:30	ขอนแก่น 18:30	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 11:20	กรุงเทพ 17:25	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 13:00	ขอนแก่น 19:00	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 11:30	กรุงเทพ 17:35	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 13:05	ขอนแก่น 19:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 12:15	กรุงเทพ 17:35	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 14:05	ขอนแก่น 20:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 12:30	กรุงเทพ 18:30	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 15:00	ขอนแก่น 21:00	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 13:00	กรุงเทพ 19:00	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 15:05	ขอนแก่น 21:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 13:05	กรุงเทพ 19:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 17:00	ขอนแก่น 23:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 14:00	กรุงเทพ 20:00	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 17:30	ขอนแก่น 00:00	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 14:05	กรุงเทพ 20:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 18:00	ขอนแก่น 00:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 15:00	กรุงเทพ 21:00	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 18:05	ขอนแก่น 00:20	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 15:05	กรุงเทพ 21:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 19:10	ขอนแก่น 01:25	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 16:00	กรุงเทพ 22:05	420	Gold Class	399

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปตีประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4. ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป – กลับ ขอนแก่น (ต่อ)

บริษัท ทัวร์	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน นรถ	ราคา สมาชิก (บาท)	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน นรถ	ราคา สมาชิก (บาท)
นคร ชัยแอร์	กรุงเทพ 20:30	ขอนแก่น 02:35	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 17:00	กรุงเทพ 23:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 21:00	ขอนแก่น 03:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 19:00	กรุงเทพ 01:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 21:30	ขอนแก่น 03:35	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 20:00	กรุงเทพ 02:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 22:00	ขอนแก่น 04:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 20:30	กรุงเทพ 02:35	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 22:30	ขอนแก่น 04:35	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 21:00	กรุงเทพ 03:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 23:00	ขอนแก่น 05:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 21:30	กรุงเทพ 03:35	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 23:05	ขอนแก่น 04:50	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 22:00	กรุงเทพ 04:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 23:10	ขอนแก่น 04:45	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 22:15	กรุงเทพ 04:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 23:15	ขอนแก่น 05:20	420	First Class	532	ขอนแก่น 22:30	กรุงเทพ 04:35	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 23:30	ขอนแก่น 05:35	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 22:45	กรุงเทพ 04:50	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 23:35	ขอนแก่น 05:25	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 23:00	กรุงเทพ 05:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 23:45	ขอนแก่น 05:35	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 23:05	กรุงเทพ 04:50	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 23:55	ขอนแก่น 05:55	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 23:15	กรุงเทพ 05:20	420	First Class	532
	กรุงเทพ 00:00	ขอนแก่น 06:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 23:20	กรุงเทพ 05:25	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 00:05	ขอนแก่น 06:05	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 23:30	กรุงเทพ 05:35	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 00:15	ขอนแก่น 06:20	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 23:40	กรุงเทพ 05:45	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 00:20	ขอนแก่น 06:10	420	Gold Class	399	ขอนแก่น 23:50	กรุงเทพ 05:50	420	Gold Class	399

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4. ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป – กลับ ขอนแก่น (ต่อ)

บริษัท ทัวร์	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)
นคร ชัยแอร์	กรุงเทพ 00:30	ขอนแก่น 06:35	420	Gold Class	399	ขอนแก่น	กรุงเทพ 06:05	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 00:35	ขอนแก่น 06:35	420	Gold Class	399	ขอนแก่น	กรุงเทพ 06:20	420	Gold Class	399
	กรุงเทพ 01:00	ขอนแก่น 07:00	420	Gold Class	399	ขอนแก่น	กรุงเทพ 06:10	420	Gold Class	399
	-	-	-	-	-	ขอนแก่น 00:30	กรุงเทพ 06:35	420	Gold Class	399
	-	-	-	-	-	ขอนแก่น 00:35	กรุงเทพ 06:35	420	Gold Class	399
	-	-	-	-	-	ขอนแก่น 00:50	กรุงเทพ 06:55	420	Gold Class	399
	-	-	-	-	-	ขอนแก่น 01:00	กรุงเทพ 07:00	420	Gold Class	399

4.2.2.3. รถไฟ

การเดินทางโดยรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรถด่วน และรถเร็วออกจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถึงสถานีขอนแก่น ทุกวัน โดยมีรายละเอียดดัง ตาราง 4.5 โดยราคาค่าตั๋วรถมีตั้งแต่ ราคา 310 บาท/เที่ยว ในประเภทรถนั่งชั้น 2 จนถึงราคา 1,168 บาท/เที่ยว ในประเภทปรับอากาศชั้น 1 เพียงลำ

ตารางที่ 4.5. ตารางเดินรถไฟไป - กลับ ขอนแก่น

เส้นทางการเดินทาง				กรุงเทพ-ขอนแก่น				ขอนแก่น-กรุงเทพ			
ระยะทาง = 450 กิโลเมตร											
เลขขบวนรถ				75	77	69	133	76	78	70	134
ประเภทรถ				ด่วน	ด่วน	ด่วน	เร็ว	ด่วน	ด่วน	ด่วน	เร็ว
เวลาที่ใช้ในการเดินทางรวม(ชั่วโมง:นาที)				7:56	7:56	7:56	7:56	9:22	9:22	9:22	9:22
เวลา	ต้นทาง			08:20	18:35	20:00	20:45	08:32	20:11	21:05	22:16
	ปลายทาง			16:16	02:10	04:51	06:15	17:10	05:00	06:00	08:00
ชั้น ที่1	ผู้ใหญ่อายเต็ม ราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	-	986	-	-	-	986	-
			เตียงล่าง	-	-	1,168	-	-	-	1,168	-
			เหมาห้อง	-	-	1,668	-	-	-	1,668	-
	ผู้มีสิทธิลด ครึ่งราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	-	784	-	-	-	784	-
			เตียงล่าง	-	-	984	-	-	-	984	-
			เหมาห้อง	-	-	1,484	-	-	-	1,484	-
ชั้น ที่2	ผู้ใหญ่อายเต็ม ราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	-	609	539	-	-	609	539
			เตียงล่าง	-	-	679	589	-	-	679	589
			นั่ง	399	399	-	-	399	399	-	-
		พัสดม	เตียงบน	-	-	-	-	-	-	-	-
			เตียงล่าง	-	-	-	-	-	-	-	-
			นั่ง	-	-	-	289	-	-	-	289
	ผู้มีสิทธิลด ครึ่งราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	-	520	450	-	-	520	450
			เตียงล่าง	-	-	590	500	-	-	590	500
			นั่ง	310	310	-	-	310	310	-	-
		พัสดม	เตียงบน	-	-	-	-	-	-	-	-
			เตียงล่าง	-	-	-	-	-	-	-	-
			นั่ง	-	-	-	200	-	-	-	200
ชั้น ที่3	ผู้ใหญ่อายเต็ม ราคา	พัสดม	นั่ง	227	277	-	187	277	277	-	187
	ผู้มีสิทธิลด ครึ่งราคา	พัสดม	นั่ง	189	189	-	149	189	189	-	149

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าถึงเมื่อ 28-29 ตุลาคม 2557

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.2.4. เครื่องบิน

การเดินทางไปยังจังหวัดขอนแก่นโดยเครื่องบินนั้น ถือว่าเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเดินทางไปยังจังหวัดขอนแก่นที่มีความสะดวกสบายและรวดเร็วกว่าแบบอื่นๆ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง มีสายการบินให้บริการหลากหลาย และมีบริการเที่ยวบินประจำระหว่างกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ให้บริการทุกวัน สายการบินหลักที่ให้บริการ ได้แก่ การบินไทย การบินไทยสมาย ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ โดยราคาสุทธิต่ำตัวเครื่องบินมีตั้งแต่ ราคา 790 บาท/เที่ยวบิน ในประเภทชั้นประหยัด ของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ในช่วงโปรโมชั่น จนถึงราคา 4,225 บาท/เที่ยวบิน ในประเภทชั้นธุรกิจ ของการบินไทย โดยราคาทั้งหมดเป็นราคาของวันต่อวัน เข้าถึงข้อมูลวันที่ เข้าถึงข้อมูลวันที่ 17 และ 19 พฤศจิกายน 2557

ตารางที่ 4.6. ตารางเที่ยวบินไป - กลับ กรุงเทพฯ - ขอนแก่น

สายการบิน	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ
การบินไทย	TG42	BKK 11:35	KKC 12:30	1,900.00	4,225.00	TG43	KKC 13:10	BKK 14:15	1,850.00	4,175.00
	TG46	BKK 18:15	KKC 19:15	1,600.00	4,225.00	TG47	KKC 20:00	BKK 21:00	1,550.00	4,175.00
ไทยสมายล์	WE50	DMK 07:15	KKC 08:10	1,650.00	3,350.00	WE51	KKC 08:45	DMK 09:40	1,150.00	3,350.00
	WE54	DMK 13:25	KKC 14:20	1,150.00	3,350.00	WE55	KKC 14:50	DMK 15:45	1,150.00	3,350.00
	WE58	DMK 16:30	KKC 17:25	1,150.00	3,350.00	WE59	KKC 17:55	DMK 18:50	1,150.00	3,350.00
ไทยแอร์เอเชีย	FD3250	DMK 07:10	KKC 08:05	1,099.38	2,743.97	FD3251	KKC 08:35	DMK 09:30	790.00	2,696.97
	FD3254	DMK 11:10	KKC 11:55	1,099.38	2,743.97	FD3255	KKC 12:25	DMK 13:10	808.63	2,696.97
	FD3256	DMK 16:40	KKC 17:35	790.00	2,743.97	FD3257	KKC 18:05	DMK 18:55	808.63	2,696.97
	FD3258	DMK 18:40	KKC 19:35	790.00	2,743.97	FD3259	KKC 20:05	DMK 21:00	790.00	2,696.97
นกแอร์	DD9806	DMK 06:40	KKC 07:35	1,999.00	2,699.00	DD9807	KKC 08:45	DMK 09:40	999.00	2,649.00
	DD9814	DMK 12:30	KKC 13:25	1,299.00	2,699.00	DD9815	KKC 13:55	DMK 14:50	999.00	2,649.00
	DD9820	DMK 18:20	KKC 19:15	1,999.00	2,699.00	DD9821	KKC 20:20	DMK 21:15	1,149.00	2,649.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.3. รูปแบบการเดินทางจังหวัดสงขลา

4.2.3.1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

จากกรุงเทพฯ ใช้ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2 หรือถนนธนบุรี-ปากท่อ) ผ่านจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม อำเภอปากท่อ แล้วแยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านจังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ จนถึงชุมพร แล้วใช้ทางหลวงหมายเลข 41 ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี อำเภอทุ่งสง จนถึงจังหวัดพัทลุง บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 อีกครั้ง แล้วขับต่อไปจนถึงอำเภอหาดใหญ่ และจังหวัดสงขลา รวมระยะทางประมาณ 950 กิโลเมตร รวมระยะเวลาเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมง (อาจแตกต่างกันจากนี้ขึ้นกับช่วงเวลาที่เดินทาง)



รูปที่ 4.3. รูปแบบเส้นทางการเดินทางไปจังหวัดสงขลา – หาดใหญ่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เฉพาะในพิธีกรรมเท่านั้น ไม่ให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.3.2. รถทัวร์ปรับอากาศ

รถทัวร์ปรับอากาศ สายกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ออกจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (ถนนบรมราชชนนี) ทุกวัน ๆ ละหลายเที่ยว ถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร อ.หาดใหญ่ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมง ผู้ให้บริการที่สำคัญได้แก่ บริษัท ขนส่ง จำกัด มีราคาค่าตัวตั้งแต่ 581 บาท ต่อเที่ยว ในชั้นปรับอากาศชั้น 2 จนถึง 1,162 บาท ต่อเที่ยว ในชั้นพิเศษ (วีไอพี) และ บริษัท สยามเดินรถทัวร์ จำกัด มีราคาค่าตัวตั้งแต่ 747 บาท ต่อเที่ยว ในชั้น First Class และ 1,162 บาท ต่อเที่ยว ในชั้น VIP24 ที่มีที่นั่งกว้างกว่า

ตารางที่ 4.7. ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป – กลับ สงขลา (หาดใหญ่)

บริษัท ทัวร์	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	ต้นทาง เวลา	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)
บริษัท ขนส่ง จำกัด	กรุงเทพฯ 17:00	ยะลา	826	ม.4ข	-	หาดใหญ่- สงขลา 07:00	กรุงเทพฯ (หมอชิต 2)	747	ม.4ข	-
	กรุงเทพฯ 17:30	หาดใหญ่- สงขลา	747	ม.4ข	-	หาดใหญ่ 15:30	กรุงเทพฯ	581	ม.4ก	-
	กรุงเทพฯ 17:30	หาดใหญ่- ด่านนอก	581	ม.4ก	-	หาดใหญ่- ด่านนอก 15:40	กรุงเทพฯ	1162	ม.4ก	-
	กรุงเทพฯ 18:00	หาดใหญ่- สงขลา	1162	ม.4ก	-	หาดใหญ่ 16:00	กรุงเทพฯ	1162	ม.4ก	-
	กรุงเทพฯ 18:00	นราธิวาส	828	ม.4ข	-	หาดใหญ่ 16:30	กรุงเทพฯ	747	ม.4ข	-
	กรุงเทพฯ 18:00	ปัตตานี	747	ม.1ข	-	หาดใหญ่- สงขลา 17:00	กรุงเทพฯ	1162	ม.4ก	-
	กรุงเทพฯ 19:00	หาดใหญ่- ด่านนอก	1162	ม.4ก	-	หาดใหญ่ 17:31	กรุงเทพฯ (หมอชิต 2)	872	ม.4พ	-
	กรุงเทพฯ 19:00	ปัตตานี- ยะลา	872	ม.4พ	-	หาดใหญ่- สงขลา 18:00	กรุงเทพฯ	747	ม.4ข	-

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.7. ตารางเดินรถหัวรถปรับอากาศไป – กลับ สงขลา (หาดใหญ่) (ต่อ)

บริษัท หัวรถ	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	ต้นทาง เวลา	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)
บริษัท ขนส่ง จำกัด	กรุงเทพ 19:30	หาดใหญ่	747	ม.4ข	-	หาดใหญ่ 18:30	กรุงเทพ	581	ม.4ค	-
	กรุงเทพ 19:50	หาดใหญ่	581	ม.2	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 20:00	หาดใหญ่	1162	ม.4ก	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 21:45	หาดใหญ่	581	ม.4ค	-	-	-	-	-	-
บริษัท สยาม เดิน รถหัว รถ	กรุงเทพ 15:30	หาดใหญ่ 03:45	872	Vip32	-	หาดใหญ่ 07:30	กรุงเทพ 20:30	872	Vip32	-
	กรุงเทพ 16:10	หาดใหญ่ 04:25	872	Vip32	-	หาดใหญ่ 15:00	กรุงเทพ 03:15	747	1 st class 38	-
	กรุงเทพ 17:15	หาดใหญ่ 05:15	1,162	Vip24	-	หาดใหญ่ 16:00	กรุงเทพ 05:00	872	Vip32	-
	กรุงเทพ 17:40	หาดใหญ่ 05:55	872	Vip32	-	หาดใหญ่ 16:00	กรุงเทพ 04:40	872	Vip32	-
	กรุงเทพ 18:00	หาดใหญ่ 06:15	747	1 st class38	-	หาดใหญ่ 18:30	กรุงเทพ 07:10	747	1 st class 38	-
	กรุงเทพ 18:10	หาดใหญ่ 06:10	1,162	Vip24	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 18:10	หาดใหญ่ 06:10	1,162	Vip24	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 18:20	หาดใหญ่ 06:35	872	Vip32	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 18:40	หาดใหญ่ 06:55	1,162	Vip24	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 18:40	หาดใหญ่ 06:55	1,162	Vip24	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 18:50	หาดใหญ่ 07:05	747	1 st class 38	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 19:00	หาดใหญ่ 07:00	872	Vip32	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 19:40	หาดใหญ่ 06:30	1,044	Vip24	-	-	-	-	-	-

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.7. ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศไป – กลับ สงขลา (หาดใหญ่) (ต่อ)

บริษัท ทัวร์	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	ต้นทาง เวลา	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน รถ	ราคา สมาชิก (บาท)	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา (บาท)	มาตรฐาน นรถ	ราคา สมาชิก (บาท)
บริษัท สยาม เดิน รถทัวร์	กรุงเทพ 19:40	หาดใหญ่ 07:55	1,162	Vip24	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 19:40	หาดใหญ่ 07:55	1,162	Vip24	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 19:50	หาดใหญ่ 08:05	872	Vip32	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 20:40	หาดใหญ่ 08:55	872	Vip32	-	-	-	-	-	-
	กรุงเทพ 20:50	หาดใหญ่ 08:50	747	1 st class 38	-	-	-	-	-	-

4.2.3.3. รถไฟ

การเดินทางโดยรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรถด่วน และรถเร็วออกจาก สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถึงสถานีชุมทางหาดใหญ่ ทุกวัน โดยมีรายละเอียดดัง ตาราง 4.8 โดย ราคาตั๋วรถมีตั้งแต่ ราคา 259 บาท/เที่ยว ในประเภทรถนั่งชั้น 3 พัดลม จนถึงราคา 1,594 บาท/เที่ยว ใน ประเภทปรับอากาศชั้น 1 เตี้ยล่าง และราคา 2,094 บาท/เที่ยว ในประเภทเหมาห้องปรับอากาศ ชั้น 1

ตารางที่ 4.8. ตารางเดินรถไฟไป - กลับ หาดใหญ่ สงขลา

เส้นทางการเดินทาง			กรุงเทพ-สงขลา(หาดใหญ่)					สงขลา(หาดใหญ่)-กรุงเทพ						
ระยะทาง = 954 กิโลเมตร														
เลขขบวนรถ			171	35	37	169	41	170	172	42	38	36		
ประเภทรถ			เร็ว	ด่วน พิเศษ	ด่วน พิเศษ	เร็ว	ด่วน พิเศษ	เร็ว	เร็ว	ด่วน พิเศษ	ด่วน พิเศษ	ด่วน พิเศษ		
เวลาที่ใช้ในการเดินทางรวม(ชั่วโมง:นาที)			16:52	15:50	16:10	17:40	13:44	18:15	17:36	13:32	16:00	16:15		
เวลา	ต้นทาง		13:00	14:45	15:10	15:35	22:50	14:45	15:39	16:23	18:10	18:45		
	ปลายทาง		05:52	06:35	7:20	09:15	12:34	09:00	09:15	05:55	10:10	10:30		
ชั้นที่ 1	ผู้ใหญ่ จ่ายเต็ม ราคา	ปรับ อากาศ	เตียงบน	-	1,394	1,394	-	-	-	-	-	1,394	1,394	
			เตียงล่าง	-	1,594	1,594	-	-	-	-	-	-	1,594	1,594
			เหมา ห้อง	-	2,094	2,094	-	-	-	-	-	-	2,094	2,094

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เฉพาะในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เส้นทางการบินทาง				กรุงเทพ-สงขลา(หาดใหญ่)					สงขลา(หาดใหญ่)-กรุงเทพ				
ระยะทาง = 954 กิโลเมตร													
เลขขบวนรถ				171	35	37	169	41	170	172	42	38	36
ประเภทรถ				เร็ว	ด่วนพิเศษ	ด่วนพิเศษ	เร็ว	ด่วนพิเศษ	เร็ว	เร็ว	ด่วนพิเศษ	ด่วนพิเศษ	ด่วนพิเศษ
ชั้นที่ 1	ผู้มีสิทธิลดครึ่งราคา	ปรับอากาศ	เตียงบน	-	1,027	1,027	-	-	-	-	-	1,027	1,027
			เตียงล่าง	-	1,227	1,227	-	-	-	-	-	1,227	1,227
			เหมาห้อง	-	1,727	1,727	-	-	-	-	-	1,727	1,727
ชั้นที่ 2	ผู้ใหญ่จ่ายเต็มราคา	ปรับอากาศ	เตียงบน	755	855	835	755	-	755	755	-	835	855
			เตียงล่าง	825	945	905	825	-	825	825	-	905	945
			นั่ง	-	-	-	-	705	-	-	705	-	-
		พัคลม	เตียงบน	555	-	-	555	-	555	555	-	-	-
			เตียงล่าง	605	-	-	605	-	605	605	-	-	-
			นั่ง	455	-	535	455	-	455	455	-	535	-
	ผู้มีสิทธิลดครึ่งราคา	ปรับอากาศ	เตียงบน	583	683	663	583	-	583	583	-	663	683
			เตียงล่าง	653	773	733	653	-	653	653	-	733	773
			นั่ง	-	-	-	-	533	-	-	533	-	-
		พัคลม	เตียงบน	383	-	-	383	-	383	383	-	-	-
			เตียงล่าง	433	-	-	433	-	433	433	-	-	-
			นั่ง	283	-	363	283	-	283	283	-	363	-
ชั้นที่ 3	ผู้ใหญ่จ่ายเต็มราคา	พัคลม	นั่ง	259	-	339	259	-	259	259	-	339	-
	ผู้มีสิทธิลดครึ่งราคา	พัคลม	นั่ง	185	-	265	185	-	185	185	-	265	-

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย เข้าถึงเมื่อ 28-29 ตุลาคม 2557

4.2.3.4. เครื่องบิน

การเดินทางไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาโดยเครื่องบินนั้น ถือว่ามีความสะดวกสบายและรวดเร็วกว่าแบบอื่นๆ มาก ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที มีสายการบินให้บริการหลากหลาย และมีบริการเที่ยวบินประจำระหว่างกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ให้บริการทุกวัน สายการบินหลักที่ให้บริการ ได้แก่ การบินไทย การบินไทยสมาย ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และ ไทยไลอ้อนแอร์ โดยราคาสุทธิค่าตัวเครื่องบินมีตั้งแต่ ราคา 790 บาท/เที่ยวบิน ในประเภทชั้นประหยัด ของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ในช่วงโปรโมชัน จนถึงราคา 6,020 บาท/เที่ยวบิน ในประเภทชั้นธุรกิจ ของการบินไทย โดยราคาทั้งหมดเป็นราคาของวันต่อวัน เข้าถึงข้อมูลวันที่ เข้าถึงข้อมูลวันที่ 17 และ 19 พฤศจิกายน 2557 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่ขึ้นด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.9. ตารางเที่ยวบินไป - กลับ กรุงเทพฯ - หาดใหญ่

สายการบิน	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ
การบินไทย	TG235	BKK 13:40	HDY 15:05	2,000.00	6,020.00	TG236	HDY 15:50	BKK 17:15	2,000.00	6,020.00
ไทยสมาย	WE261	BKK 06:20	HDY 07:45	2,750.00	4,750.00	WE262	HDY 08:15	BKK 09:40	1,550.00	4,750.00
	WE263	BKK 10:15	HDY 11:40	1,550.00	4,750.00	WE264	HDY 12:10	BKK 13:35	1,550.00	4,750.00
	WE265	BKK 15:35	HDY 17:00	1,550.00	4,750.00	WE266	HDY 17:50	BKK 19:15	2,750.00	4,750.00
	WE267	BKK 18:20	HDY 19:45	1,550.00	4,750.00	WE268	HDY 20:20	BKK 21:45	1,550.00	4,750.00
ไทยแอร์เอเชีย	FD3102	DMK 06:30	HDY 08:00	1,383.00	3,006.51	FD3103	HDY 08:30	DMK 09:55	790.00	3,006.51
	FD3116	DMK 07:25	HDY 08:50	1,383.00	3,006.51	FD3112	HDY 09:20	DMK 10:35	1,083.00	3,006.51
	FD3104	DMK 10:30	HDY 11:55	1,383.00	3,006.51	FD3105	HDY 12:25	DMK 13:50	1,083.00	3,006.51
	FD3106	DMK 12:10	HDY 13:35	1,083.00	3,006.51	FD3107	HDY 14:05	DMK 15:30	1,083.00	3,006.51
	FD3118	DMK 13:30	HDY 14:45	1,083.00	3,006.51	FD3119	HDY 15:35	DMK 17:05	790.00	3,006.51
	FD3108	DMK 14:00	HDY 15:25	790.00	3,006.51	FD3109	HDY 16:00	DMK 17:25	790.00	3,006.51
	FD3114	DMK 15:45	HDY 17:10	1,083.00	3,006.51	FD3115	HDY 17:40	DMK 19:05	1,083.00	3,006.51
	FD3110	DMK 17:25	HDY 18:50	1,083.00	3,006.51	FD3111	HDY 19:20	DMK 20:40	1,083.00	3,006.51
	FD3112	DMK 20:25	HDY 21:50	1,083.00	3,006.51	FD3113	HDY 22:20	DMK 23:45	790.00	3,006.51
นกแอร์	DD7102	DMK 06:00	HDY 07:25	1,899.06	2,999.00	DD7103	HDY 08:00	DMK 09:25	1,399.00	2,999.00
	DD7104	DMK 09:20	HDY 10:45	1,699.00	2,999.00	DD7105	HDY 11:15	DMK 12:40	1,599.00	2,999.00
	DD7106	DMK 10:40	HDY 10:05	1,699.00	2,999.00	DD7107	HDY 12:35	DMK 14:00	1,599.00	2,999.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.9. ตารางเที่ยวบินไป - กลับ กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ (ต่อ)

สายการบิน	เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ	เที่ยวบิน	ต้นทาง	ปลายทาง	ราคา ฿ ชั้นประหยัด	ราคา ฿ ชั้นธุรกิจ
นกแอร์	DD7108	DMK 13:10	HDY 14:35	1,699.00	2,999.00	DD710 9	HDY 15:05	DMK 16:30	1,599.00	2,999.00
	DD7112	DMK 15:25	HDY 16:50	1,699.00	2,999.00	DD711 3	HDY 17:30	DMK 18:55	1,599.00	2,999.00
	DD7116	DMK 19:45	HDY 21:10	1,699.00	2,999.00	DD711 7	HDY 21:40	DMK 22:05	1,599.00	2,999.00
ไทยไลอ้อนแอร์	SL8530	DMK 07:45	HDY 09:15	1,459.00	-	SL8549	HDY 07:30	DMK 09:00	1,159.00	-
	SL8536	DMK 09:50	HDY 11:15	1,159.00	-	SL8531	HDY 10:05	DMK 11:45	1,159.00	-
	SL8542	DMK 11:00	HDY 12:35	1,159.00	-	SL8537	HDY 12:15	DMK 13:40	1,159.00	-
	SL8532	DMK 12:30	HDY 14:10	1,159.00	-	SL8533	HDY 14:50	DMK 16:10	1,159.00	-
	SL8538	DMK 14:45	HDY 16:15	1,159.00	-	SL8539	HDY 17:05	DMK 18:35	1,159.00	-
	SL8548	DMK 18:35	HDY 20:25	1,159.00	-	SL8535	HDY 19:30	DMK 21:05	1,159.00	-
	SL8540	DMK 19:50	HDY 21:15	1,359.00	-	SL8541	HDY 22:00	DMK 23:25	1,159.00	-

4.3. ผลจากการศึกษาโดยวิธีแบบสอบถาม

ข้อมูลแบบสอบถามได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลแบบสอบถามออนไลน์ (ทดสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม) ข้อมูลแบบสอบถามออนไลน์ และข้อมูลแบบสอบถามโดยตรง

4.3.1. แบบสอบถามออนไลน์

4.3.1.1. ข้อมูลจากแบบทดสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามออนไลน์

จากการสำรวจข้อมูลและการศึกษาโดยการส่งแบบสอบถามที่สร้างโดยใช้โปรแกรมออนไลน์ Google Forms ให้ผู้ใช้อินเทอร์เน็ตได้ลองทำแบบสอบถามออนไลน์ ผู้ตอบแบบสอบถามเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ของโครงการวิจัยในเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้เห็นเห็นว่าเอกสารนี้มีความสำคัญใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในช่วงทดสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแบบสอบถาม ได้ตอบกลับจำนวน 410 คน แล้วได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งได้แสดงผลออกมาเป็นแผนภูมิรูปวงกลมและตารางค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากการสำรวจ

ตอนที่ 1 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ก. เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามมีทั้งหมด 410 คน ซึ่งเป็น ชาย 186 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 หญิง 224 คน คิดเป็นร้อยละ 54.6



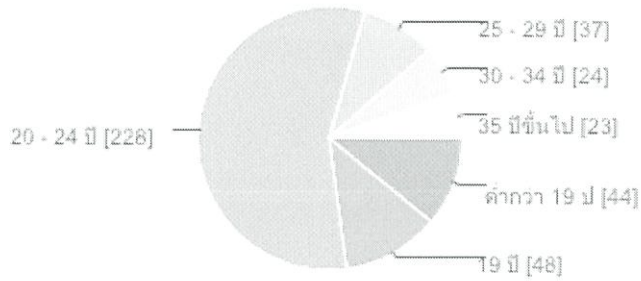
รูปที่ 4.4. แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ (Google Forms)

ข. อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุ	จำนวน	คิดเป็นร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	44	10.7
19 ปี	48	11.7
20 - 24 ปี	228	55.6
25 - 29 ปี	37	9
30 - 34 ปี	24	5.9
35 ปีขึ้นไป	23	5.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.5. แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ (Google Forms)

ค. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพโสดจำนวน 371 คน คิดเป็นร้อยละ 90.5 แต่งงานแล้วจำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9 หย่าร้าง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.2

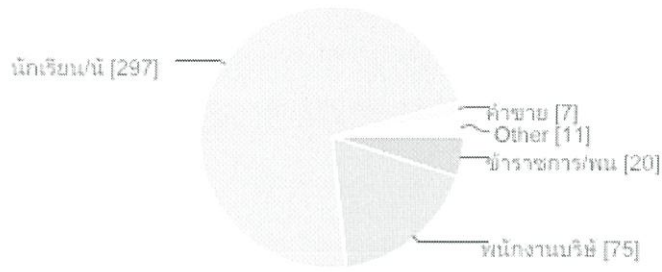


รูปที่ 4.6. แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ (Google Forms)

ง. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพพนักงานบริษัทจำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3 ข้าราชการและรัฐวิสาหกิจจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 4.9 นักเรียนนักศึกษา จำนวน 297 คน คิดเป็นร้อยละ 72.4 ค้าขายจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 และอาชีพอื่น ๆ อีกจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.7. แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ (Google Forms)

จ. รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท มีจำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.6 รายได้อยู่ระหว่าง 5,001-15,000 บาท จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 42 รายได้ 15,001-25,000 บาท จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 11.7 รายได้ 25,001 - 35,000 บาท จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 และรายได้มากกว่า 35,000 บาท มีจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4



รูปที่ 4.8. แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ทดสอบ (Google Forms)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทาง

ตารางที่ 4.10. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามออนไลน์รุ่นทดสอบ

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย			
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา	
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 410 คน					
ผู้ตอบเคยเดินทางไปยังจังหวัดเป้าหมาย	เคย	51.5%	57.6%	15.1%	
	ไม่เคย	48.5%	42.4%	84.9%	
ประเภทของการเดินทาง	รถยนต์ส่วนตัว	47.39%	50.00%	38.71%	
	รถโดยสารปรับอากาศ	27.01%	40.25%	9.68%	
	รถไฟ	8.06%	2.12%	6.45%	
	รถตู้ระหว่างจังหวัด	0.47%	1.69%	8.06%	
	เครื่องบิน	17.06%	5.93%	37.10%	
ข้อมูลแจกแจงรายละเอียดของแต่ละรูปแบบการเดินทาง					
รถยนต์ส่วนตัว	ประเภทเชื้อเพลิง	เบนซิน	18.96%	16.53%	14.52%
		ดีเซล	21.80%	24.58%	19.35%
		แก๊ส	6.64%	8.90%	11.29%
	ความถี่ของการใช้	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	2.84%	5.08%	1.61%
		เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	0.47%	6.78%	1.61%
		เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	0.95%	5.08%	1.61%
		เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	3.32%	6.36%	9.68%
		เฉลี่ยปีละครั้ง	25.12%	21.61%	17.74%
		อื่นๆ	14.69%	5.08%	12.90%
		รถทัวร์ปรับอากาศ	บริษัทที่ใช้บริการ	บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส)	7.11%
นครชัยแอร์	10.43%			11.44%	0%
นิ่ววิริยะยานยนต์	0.47%			0%	0%
ประเภทที่นั่ง	สมบัติทัวร์		4.27%	1.27%	0%
	สหชาญทัวร์		0.95%	0%	0%
	ชาญทัวร์		0%	6.78%	0%
	สยามพีสทัวร์		1.42%	0%	0%
	สยามเดินรถ		0%	0%	3.23%
	อื่นๆ		2.37%	3.81%	1.61%
	ปรับอากาศพิเศษ (VIP)		6.64%	6.78%	0%
ประเภทที่นั่ง	ปรับอากาศชั้น 1	14.69%	24.58%	8.06%	
	ปรับอากาศชั้น 2	5.69%	8.90%	1.61%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามออนไลน์รุ่นทดสอบ (ต่อ)

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย			
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา	
รถทัวร์ ปรับอากาศ (ต่อ)	ความถี่ของการใช้ บริการ	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	0%	0.85%	0%
		เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	2.84%	2.97%	0%
		เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	6.64%	12.29%	0%
		เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	4.74%	10.17%	1.61%
		เฉลี่ยปีละครั้ง	9.95%	10.59%	4.84%
		อื่นๆ	2.84%	3.39%	3.23%
รถไฟ	ประเภทที่นั่ง	ชั้น 1	4.27%	1.69%	0%
		ชั้น 2	1.42%	0%	0%
		ชั้น 3	2.37%	0.42%	0%
	ความถี่ของการใช้ บริการ	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	0.47%	0%	0%
		เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	0.95%	0%	0%
		เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	0%	0%	0%
		เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	1.90%	1.27%	0%
		เฉลี่ยปีละครั้ง	4.74%	0.85%	0%
		อื่นๆ	0%	0%	0%
		เครื่องบิน	สายการบินใดที่ใช้ บริการ	การบินไทย	2.84%
การบินไทยสมายล์	0%			0.42%	1.61%
ประเภทที่นั่ง	บงกอกแอร์เวย์		0.95%	0%	1.61%
	ไทยแอร์เอเชีย		6.16%	2.97%	12.90%
	นกแอร์		4.74%	0%	12.90%
	ไทยไลอ้อนแอร์		2.37%	0%	0%
	อื่นๆ		0%	0%	3.23%
	ชั้นประหยัด		16.59%	5.93%	37.10%
	ชั้นธุรกิจ		0.47%	0%	0%
	ความถี่ของการใช้ บริการ		เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	0%	0%
เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง		2.84%	0.85%	0%	
เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง		1.90%	0.85%	6.45%	
เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง		5.21%	0.85%	14.52%	
เฉลี่ยปีละครั้ง		7.11%	2.54%	14.52%	
อื่นๆ	0%	0.85%	1.61%		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามออนไลน์รุ่นทดสอบ (ต่อ)

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย		
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา
ช่วงเวลาที่เดินทางส่วนใหญ่	กลางวัน	54.98%	65.25%	72.58%
	กลางคืน	45.02%	34.75%	27.42%
เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	ประหยัดค่าใช้จ่าย(ราคาถูก)	24.17%	42.80%	37.10%
	สะดวกสบาย	63.51%	67.80%	53.23%
	ความเร็ว	21.80%	38.14%	53.23%
	ปลอดภัย	29.86%	26.69%	27.42%
	Other	30.33%	2.12%	1.61%
จุดประสงค์ในการเดินทาง	ท่องเที่ยว	59.72%	16.95%	38.71%
	ไป/กลับทำธุระส่วนตัว	7.58%	25.42%	19.35%
	ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับทำงาน	4.74%	10.17%	11.29%
	ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียนหนังสือ	2.84%	20.34%	4.84%
	ไป/กลับเยี่ยมญาติต่างภูมิลำเนา	11.37%	24.15%	20.97%
	Other	13.74%	2.97%	4.84%
	โทรสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการ	4.74%	9.75%	6.45%
แหล่งการหาข้อมูลการเดินทาง	ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว	10.43%	9.32%	14.52%
	สอบถามจากบุคคลอื่น	27.01%	54.66%	58.06%
	ค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์	64.93%	40.25%	58.06%
	สอบถามจากพนักงานหรือผู้ให้บริการโดยตรง	10.90%	19.07%	14.52%
	Other	25.59%	4.66%	6.45%
	Other	46.45%	46.19%	38.71%
การซื้อตั๋ว/จองตั๋ว	ไม่มี การจองตั๋ว (เดินทาง โดยรถยนต์ส่วนตัว)	46.45%	46.19%	38.71%
	เคาน์เตอร์ที่สถานีให้บริการ	28.91%	36.86%	20.97%
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการโทรจอง	9.48%	9.75%	8.06%
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการซื้อผ่านเว็บไซต์	15.17%	7.20%	32.26%
	เว็บไซต์			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย

ตารางที่ 4.11. ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามออนไลน์รุ่นทดสอบ

ประเภทของข้อมูล	ระดับความพึงพอใจ	ค่าสถิติเบื้องต้น	รวม
1. ความตรงเวลาของรถ ตามตารางเวลา	มากที่สุด	35.4%	100.0%
	มาก	37.1%	
	ปานกลาง	24.4%	
	น้อย	2.9%	
	น้อยที่สุด	0.2%	
2. ความรู้สึกปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง	มากที่สุด	44.2%	100.0%
	มาก	28.8%	
	ปานกลาง	22.4%	
	น้อย	4.4%	
	น้อยที่สุด	0.2%	
3. สะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว	มากที่สุด	31.5%	100.0%
	มาก	42.4%	
	ปานกลาง	22.9%	
	น้อย	2.2%	
	น้อยที่สุด	1%	
4. ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ	มากที่สุด	27.4%	100.0%
	มาก	36.1%	
	ปานกลาง	29.5%	
	น้อย	6.3%	
	น้อยที่สุด	0.7%	
5. ความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ	มากที่สุด	34.4%	100.0%
	มาก	33.2%	
	ปานกลาง	27.3%	
	น้อย	4.1%	
	น้อยที่สุด	1%	
6. ความรู้สึกว่าเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	มากที่สุด	26.6%	100.0%
	มาก	35.6%	
	ปานกลาง	27.3%	
	น้อย	8.8%	
	น้อยที่สุด	1.7%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์รุ่นทดสอบ

จากแบบสอบถามออนไลน์ รุ่นทดสอบแบบสอบถามนี้ ได้ข้อเสนอแนะจากบุคคลทั่วไปที่เข้ามาตอบแบบสอบถามต่างๆ ดังนี้

- ส่วนที่ให้ระบุอายุอาจเปลี่ยนเป็นไม่ถึง 18 ปีครับ เพราะถ้าระบุว่าต่ำกว่า 19 ปี หมายถึง <19 แสดงว่าไม่รวมอายุ 19 ปีครับ
- อยากให้บริการดีกว่านี้
- ควรปรับปรุงและพัฒนาให้ดีกว่าปัจจุบัน
- แบบสอบถามข้างบนนี้เป็นกร โดยสาร โดยรถปรับอากาศของบริษัทนครชัยแอร์แต่ยังมีรถสาธารณะอีกหลายประเภทที่การบริการยังเกี่ยวข้องกันตัวอย่างเช่น รถตู้โดยสารระหว่างจังหวัด รถปรับอากาศชั้นสองในการเดินทางแต่ละจังหวัด
- อยากให้เพิ่มความปลอดภัย ให้มากกว่านี้ ทั้งความสะดวกด้วย
- ในช่วงเวลาเทศกาลควรมีการอำนวยความสะดวกให้มากกว่าเดิม
- เจอลูกค้าที่ไม่เคารพสิทธิ ที่นั่งคับแคบไม่สะดวก
- ความพึงพอใจทั้งหมด ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความสะดวกสบายของยานพาหนะที่ใช้บริการ แต่รวมถึงความพึงพอใจในการให้บริการของพนักงานของยานพาหนะนั้นๆ ด้วย
- ความถี่ของการปล่อยรถมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ
- ทำโปรแกรมได้สวยมากเลยคะ คิดันคิดว่ามันมีประโยชน์มากเลยคะ
- หัวข้อที่ 2.1.2, 2.2.2, และ 2.3.2 ควรเป็นตัวเลือก ค่าเฉลี่ยน้อยกว่า ปีละครั้ง อักษรมากกว่า 16 point

4.3.1.2. ข้อมูลจากแบบสอบถามออนไลน์

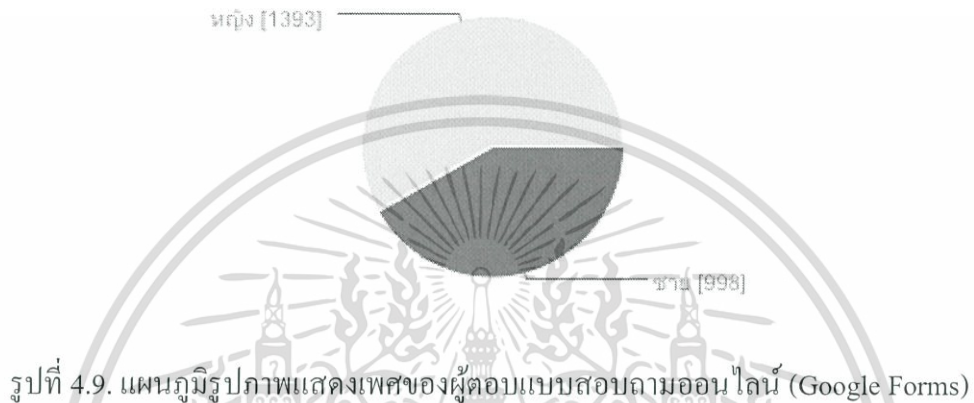
จากการสำรวจข้อมูลและการศึกษาโดยการส่งแบบสอบถามที่มีการทดสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแล้วจึงให้ผู้ใช้อินเทอร์เน็ตได้ลองทำแบบสอบถามออนไลน์ ผู้ตอบแบบสอบถามได้ตอบกลับจำนวน 2,391 คน แล้วได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งได้แสดงผลออกมาเป็นแผนภูมิรูปวงกลมและตารางค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากการสำรวจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 1 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ก. เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

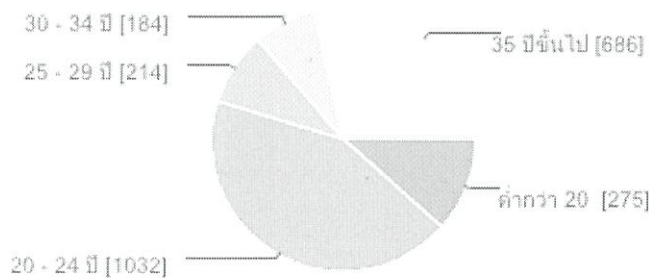
ผู้สอบถามมีทั้งหมด 2,391 คน ซึ่งเป็น ชาย 998 คน คิดเป็นร้อยละ 41.7 หญิง 1,393 คน คิดเป็นร้อยละ 58.3



ข. อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

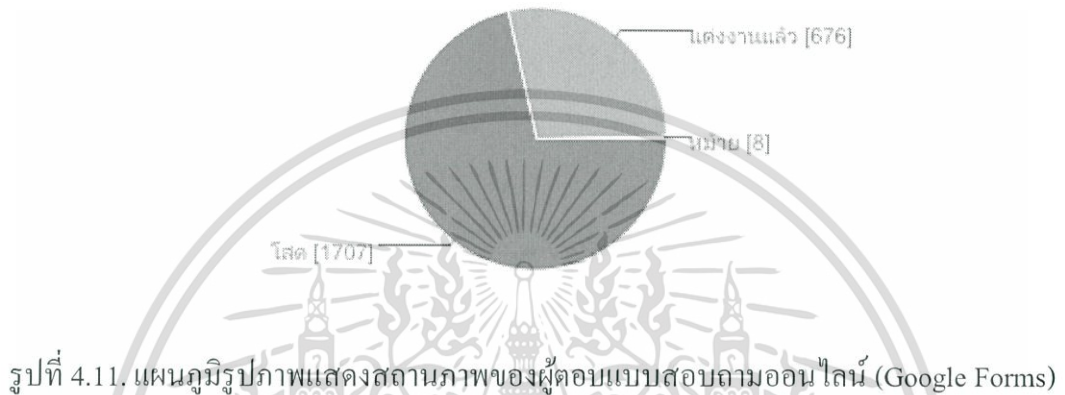
ช่วงอายุ	จำนวน	คิดเป็นร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	275	11.5
20 - 24 ปี	1032	43.2
25 - 29 ปี	214	9
30 - 34 ปี	184	7.7
35 ปีขึ้นไป	686	28.7



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์หรือสงวนชื่อผู้แต่งและเนื้อหา โดยผู้ดูแลระบบขอสงวนสิทธิ์ในการดำเนินการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ค. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

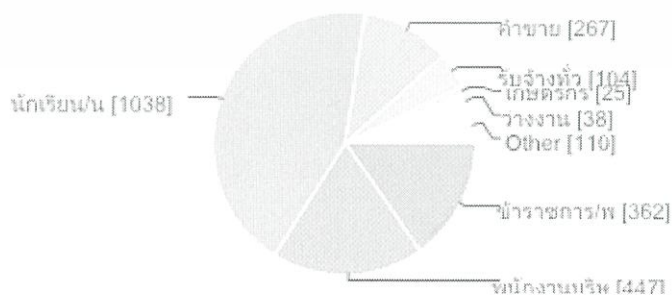
สถานภาพโสดจำนวน 1,707 คน คิดเป็นร้อยละ 71.4 แต่งงานแล้วจำนวน 676 คน คิดเป็นร้อยละ 28.3 หม้ายจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 0.3



รูปที่ 4.11. แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ (Google Forms)

ง. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพพนักงานบริษัทจำนวน 447 คน คิดเป็นร้อยละ 18.7 ข้าราชการและรัฐวิสาหกิจจำนวน 3,629 คน คิดเป็นร้อยละ 15.1 นักเรียนนักศึกษา จำนวน 1038 คน คิดเป็นร้อยละ 43.4 ค้าขายจำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 11.2 รับจ้างทั่วไป 104 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3 เกษตรกร จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 1 ว่างานจำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 1.6 และอาชีพอื่น ๆ เช่น แม่บ้าน เจ้าของธุรกิจส่วนตัวข้าราชการบำนาญ อาชีพอิสระ รวมแล้วอีกจำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 4.6



รูปที่ 4.12. แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ (Google Forms)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จ. รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท มีจำนวน 520 คน คิดเป็นร้อยละ 21.7 รายได้อยู่ระหว่าง 5,001-15,000 บาท จำนวน 924 คน คิดเป็นร้อยละ 38.6 รายได้ 15,001-25,000 บาท จำนวน 500 คน คิดเป็นร้อยละ 20.9 รายได้ 25,001 - 35,000 บาท จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 7.4 และรายได้มากกว่า 35,000 บาท จำนวน 270 คน คิดเป็นร้อยละ 11.3



รูปที่ 4.13. แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามออนไลน์ (Google Forms)

ตอนที่ 2 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทาง

ตารางที่ 4.12. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากการแบบสอบถามออนไลน์

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย			
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา	
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 2,391 คน					
ผู้ตอบเคยเดินทางไปยังจังหวัดเป้าหมาย	เคย	65.7%	48.8%	33.5%	
	ไม่เคย	34.3%	51.2%	66.5%	
ประเภทของการเดินทาง	รถยนต์ส่วนตัว	39.47%	47.52%	32.63%	
	รถโดยสารปรับอากาศ	25.40%	29.02%	16.63%	
	รถตู้ระหว่างจังหวัด	1.59%	2.40%	4.75%	
	รถไฟ	15.72%	13.53%	27.88%	
	เครื่องบิน	17.82%	7.53%	18.13%	
ข้อมูลแจกแจงรายละเอียดของแต่ละรูปแบบการเดินทาง					
รถยนต์ส่วนตัว	ประเภทเชื้อเพลิง	เบนซิน	14.39%	14.38%	13.38%
		ดีเซล	19.16%	26.88%	16.63%
		แก๊ส	5.92%	6.25%	3.00%

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.12. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากการแบบสอบถามออนไลน์ (ต่อ)

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย				
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา		
รถยนต์ส่วนตัว (ต่อ)	ความถี่ของการใช้	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	1.46%	2.57%	1.50%	
		เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	2.10%	3.42%	1.38%	
		เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	2.74%	6.51%	3.63%	
		เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	6.43%	8.82%	6.00%	
		เฉลี่ยปีละครั้ง	22.66%	22.00%	17.75%	
		อื่นๆ	4.07%	4.20%	2.75%	
รถทัวร์ ปรับอากาศ	บริษัทที่ใช้บริการ	บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)	14.32%	17.89%	10.50%	
		นครชัยแอร์	4.84%	6.08%	1.13%	
		ทันจิตทัวร์	0%	0%	0%	
		นิ่ววิริยะยานยนต์	0.45%	0%	0%	
		สมบัติทัวร์	3.76%	0.86%	0%	
		ชาญทัวร์	0.13%	3.08%	0%	
		สยามเฟิสทัวร์	0.45%	0%	0%	
		สยามเดินรถ	0%	0%	1.50%	
		ศรีสยาม	0%	0%	0.38%	
		ปิยะรุ่งเรืองทัวร์	0%	0%	2.38%	
		อื่นๆ	1.46%	1.11%	0.75%	
		ประเภทที่นั่ง	ปรับอากาศพิเศษ (VIP)	9.93%	10.36%	7.00%
			ปรับอากาศชั้น 1	11.90%	13.96%	7.75%
			ปรับอากาศชั้น 2	3.56%	4.71%	1.88%
ความถี่ของการใช้ บริการ	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	1.02%	0.60%	0.38%		
	เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	2.10%	1.46%	0.75%		
	เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	3.44%	3.68%	2.25%		
	เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	4.96%	7.28%	4.00%		
	เฉลี่ยปีละครั้ง	12.60%	14.81%	8.38%		
	อื่นๆ	1.27%	1.20%	0.88%		
รถไฟ	ประเภทที่นั่ง	ชั้น 1	5.67%	1.37%	9.00%	
		ชั้น 2	6.75%	3.42%	13.50%	
		ชั้น 3	3.31%	8.73%	5.00%	
	ความถี่ของการใช้ บริการ	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	1.27%	0.26%	0.38%	
		เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	1.65%	0.77%	2.38%	
		เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	2.04%	1.11%	2.75%	
		เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	3.12%	1.20%	6.13%	
		เฉลี่ยปีละครั้ง	7.32%	9.85%	14.63%	
อื่นๆ	0.32%	0.34%	1.25%			
เครื่องบิน	สายการบินที่ใช้	การบินไทย	3.37%	1.88%	2.63%	
		การบินไทยสมายล์	0.64%	1.11%	0.75%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานภายในศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.12. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากการแบบสอบถามออนไลน์ (ต่อ)

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดปทุมธานี			
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา	
เครื่องบิน (ต่อ)	สายการบินที่ใช้บริการ	บางกอก แอร์เวย์	0.57%	0.09%	0.63%
		ไทยแอร์เอเชีย	6.17%	2.40%	6.88%
		นกแอร์	5.35%	2.05%	6.00%
		ไทยไลอ้อนแอร์	1.40%	0%	0%
		อื่นๆ	0.31%	0%	1.25%
	ประเภทที่นั่ง	ชั้นประหยัด	16.87%	7.19%	17.38%
		ชั้นธุรกิจ	0.95%	0.34%	0.75%
	ความถี่ของการใช้บริการ	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	0.38%	0.09%	0.63%
		เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	2.10%	1.03%	1.75%
		เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	3.06%	2.05%	2.38%
		เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	4.46%	0.94%	3.88%
		เฉลี่ยปีละครั้ง	7.13%	3.34%	9.00%
		อื่นๆ	0.70%	0.09%	0.50%
	ช่วงเวลาที่ใช้เดินทางส่วนใหญ่	กลางวัน	55.82%	63.27%	61.25%
กลางคืน		44.18%	36.73%	38.75%	
ประหยัดค่าใช้จ่าย(ราคาถูก)		32.91%	33.56%	36.50%	
สะดวกสบาย		57.22%	57.36%	57.13%	
เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	ความรวดเร็ว	32.02%	30.82%	34.13%	
	ปลอดภัย	20.24%	17.21%	20.75%	
	Other	1.40%	0.68%	0.38%	
	ท่องเที่ยว	49.40%	26.03%	32.50%	
จุดประสงค์ในการเดินทาง	ไป/กลับ ทำธุระส่วนตัว	12.92%	25.77%	19.25%	
	ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับทำงาน	15.85%	15.67%	18.38%	
	ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียนหนังสือ	3.18%	11.13%	5.00%	
	ไป/กลับ เชิญญาติมาเยี่ยมญาติ	17.95%	19.78%	24.38%	
	Other	0.70%	1.63%	0.50%	
รายละเอียดการเดินทาง	โทรสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการ	16.30%	13.53%	18.00%	
	ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว	15.85%	11.64%	13.13%	
	สอบถามจากบุคคลอื่น	38.70%	49.91%	49.50%	
	ค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์	55.19%	41.44%	43.63%	
	สอบถามจากพนักงานหรือผู้ให้บริการโดยตรง	21.64%	17.21%	22.50%	
	Other	0.70%	2.48%	0.75%	
	เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว	37.81%	45.03%	32.00%	
การซื้อตั๋ว/จองตั๋ว	เคาเตอร์ที่สถานีให้บริการ	36.79%	40.33%	45.00%	
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการโทรจอง	8.66%	5.82%	6.88%	
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการซื้อผ่านเว็บไซต์	16.74%	8.82%	16.13%	
	เว็บไซต์				

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย

ตารางที่ 4.13. ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามออนไลน์

ประเภทของข้อมูล	ระดับความพึงพอใจ	ค่าสถิติเบื้องต้น	รวม
1. ความตรงเวลาของรถ ตามตารางเวลา	มากที่สุด	32.7%	100.0%
	มาก	40.1%	
	ปานกลาง	24.2%	
	น้อย	2.4%	
	น้อยที่สุด	0.7%	
2. ความรู้สึกปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง	มากที่สุด	43.3%	100.0%
	มาก	34.8%	
	ปานกลาง	20.2%	
	น้อย	1.5%	
	น้อยที่สุด	0.2%	
3. สะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว	มากที่สุด	29.11%	100.0%
	มาก	47.39%	
	ปานกลาง	21.25%	
	น้อย	1.71%	
	น้อยที่สุด	0.54%	
4. ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ	มากที่สุด	31.8%	100.0%
	มาก	42.3%	
	ปานกลาง	23.6%	
	น้อย	1.7%	
	น้อยที่สุด	0.3%	
5. ความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ	มากที่สุด	31.2%	100.0%
	มาก	39.2%	
	ปานกลาง	26.1%	
	น้อย	2.8%	
	น้อยที่สุด	0.7%	
6. ความรู้สึกว่ามีเป็นส่วนหนึ่งในการเดินทาง	มากที่สุด	29.74%	100.0%
	มาก	36.64%	
	ปานกลาง	28.36%	
	น้อย	4.35%	
	น้อยที่สุด	0.92%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อแต่ละรูปแบบการเดินทาง

จากแบบสอบถามออนไลน์ ผู้ตอบแบบสอบถามมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเดินทางโดยใช้รูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เน้นไปที่เรื่องของการปรับปรุงในเรื่องต่าง ๆ ของการบริการ ทั้งความตรงต่อเวลา ความสะอาด ความปลอดภัยและอื่น ๆ ซึ่งมีรายละเอียดบางส่วน ดังนี้

ก. รถยนต์ส่วนบุคคล

- เหตุที่ใช้รถส่วนตัวเนื่องจากความคล่องตัว ไม่มีบริดจ์เรื่องเวลา ส่วนรถสาธารณะนั้นอยากให้บริการดีกว่านี้
- คิดว่าการเดินทางแบบนี้มันทำให้เราไม่เสียเวลาเพราะเราอาจหลงทางหรือจำทางไม่ได้ถ้าเกินเรา ขับรถไปเองและก็ประหยัดด้วยค่ะ

ข. รถทัวร์ปรับอากาศ

- การไปสงขลา หาดใหญ่โดยรถทัวร์ปรับอากาศยังไม่มีความมาตรฐานทั้งการบริการและสภาพรถ
- ให้มีการอบรมพนักงานของบริษัท ขนส่ง จำกัด ในด้านการบริการมากกว่าที่เป็นอยู่
- รถโดยสารควรมีพนักงานขับรถมากกว่า 1 คนเพื่อผู้โดยสารจะรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น
- บนรถโดยสารควรมีห้องน้ำที่สะอาดปราศจากกลิ่นรบกวนเพราะปัจจุบันมีผู้ป่วยมากขึ้นที่มีความจำเป็นต้องเข้าห้องน้ำบ่อย
- ควรมีพนักงานต้อนรับบนรถโดยสารด้วย ควรมีการเพิ่มรถในช่วงเวลาที่แตกต่างกันหน่อย อย่างเช่น รถออกปกติ 19.30 น. น่าจะมีช่วงเวลาการเดินทางเพิ่มเติม
- รถทัวร์บางบริษัทให้บริการดีมาก แต่บางบริษัทเอกชนที่บริการไม่ดี เนื่องจากขับรถเร็วซึ่งทำให้ลูกค้ากังวลว่าไม่ปลอดภัย ควรนำเอาระบบบริการของเครื่องบินมาใช้กับรถทัวร์ ลูกค้าสตรีควรให้นั่งกับสตรีเพื่อความปลอดภัย
- ควรปรับปรุงรถโดยสารประจำทางก่อนออกเดินทาง เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้
- ความเป็นส่วนตัว บนรถโดยสาร บางครั้งก็มีเสียงดังจากคอนโทรลของทางคนขับ ทำให้ไม่สามารถพักผ่อนได้เต็มที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ค. รถไฟ

- การออกรถตรงตามเวลาสำคัญที่สุด การเดินทางโดยรถไฟ การรถไฟสมควรปรับปรุงเรื่องเวลาให้มีความเหมาะสมและใกล้เคียงกับเวลาเดินรถตามตารางให้มากกว่านี้และควรทำสะอาดห้องน้ำ ของระบบสาธารณะ ควรทำความสะอาดทุกๆ 4 ชั่วโมง
- อยากให้ผู้ขบวนมีความสะอาดมากกว่านี้ และช่วงเทศกาลควรจัดรถให้พอ ไม่ควรให้ผู้โดยสารยืนไปกับรถอาจเป็นอันตรายได้อยากให้มีการเพิ่มขบวนผู้โดยสารเพิ่ม
- อยากให้มีการเพิ่มพัสดุและห้องน้ำบนขบวนรถ
- การรถไฟควรมี Update ข้อมูลและ ช้อปบัตร + Chick in online เหมือนการบิน การรถไฟ Update ข้อมูล เว็บไซต์ มีขบวนรถปรับอากาศให้มากกว่านี้ เพื่อแข่งขันกับรถโดยสารและสายการบิน
- ในการเดินทางโดยรถไฟ ควรที่จะมีการซื้อตั๋วได้จากสถานีไหนก็ได้ เช่นซื้อตั๋วที่หัวลำโพงแต่ไปขึ้นที่สถานีสาขลา และอยากให้เพิ่มตู้ที่นั่งด้วย
- รถไฟไปช้าเกินไป แต่บริการดีมาก เสียบ่อยเกินไป ออกไม่ตรงเวลา นายสถานีหาดใหญ่ นั่งกินเบียร์
- เฉพาะรถไฟ การซื้อตั๋วทำได้ยากมาก บางครั้งพนักงานขายตั๋วบอกว่าตั๋วเต็มทั้งๆที่ไม่ใช่ฤดูท่องเที่ยว การรถไฟชอบให้สิทธิขายตั๋วให้ชาวต่างชาติก่อนคนไทยเสมอๆทั้งๆที่คนไทยเป็นเจ้าของประเทศ (กรณีรถนอนปรับอากาศ) จะให้บริษัททัวร์ถือสิทธิในการจำหน่าย ตัวเวลาคนไทยไปซื้อจะไม่มีตั๋วขายให้ นอกจากบริษัททัวร์ขายตั๋วไม่หมดจึงคืนให้กับการรถไฟทำให้ผู้โดยสารไทยรู้สึกแย่มากๆ ขอให้มีการปรับปรุงตรงนี้ด้วย (กรณีรถไฟกรุงเทพ-เชียงใหม่ ทั้งไปและกลับ) ห้องน้ำบนรถไฟสกปรกมาก ผู้โดยสารชาวต่างชาติ ผู้เอนเชียงใหม่-กรุงเทพ ทั้งไปและกลับไม่มีมารยาทในการใช้ หากมาเป็นคณะจะส่งเสียงดังมารบกวนเวลาพักผ่อนของผู้โดยสารคนอื่น พนักงานบริการและไกด์ทัวร์ไม่รู้จักรั้วในการห้ามปราม ขอให้ปรับปรุงด้วย

ง. เครื่องบิน

- การเดินทางระหว่างเมืองในปัจจุบัน ยังได้รับความนิยมในประเทศไทย โดยอาศัยปัจจัย 6 ข้อที่กล่าวมาเพื่อเป็นการต่อสู้กับการเดินทางเครื่องบินโดยสารชั้นประหยัด พัฒนาให้ดี
- อยากให้สายการบินมีการสะสมไมล์ เอามาลดค่าตัว
- การเลือกเดินทางโดยเครื่องบินของผู้สูงวัยจะดีกว่าอย่างอื่น เพราะถึงที่หมายเร็วประหยัดเวลา ไม่นเหนื่อย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- โดยสาร โดยเครื่องบินประหยัดเวลา และการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ผังไม่เป็นระบบ ยังมีความ
วุ่นวาย
- ถ้ามี Airport link มายังดอนเมืองจะสะดวกต่อการเดินทางเข้ากรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น

จ. ข้อเสนอแนะโดยรวม

- ราคาตั๋ว บริการและความปลอดภัยมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง
- บางคนก็คิดต่างกันแล้วแต่คนจะเลือกใช้บริการแบบไหนที่สะดวกต่อตนเอง
- รถไฟฟ้าไม่ถึงหมอชิต 2 กม.เกี่ยวกับข่าวจะย้ายหมอชิต
- ควรทำห้องน้ำสะอาดกว่านี้
- อยากให้มีรถไฟความเร็วสูงไปต่างจังหวัด
- อยากให้รักษาความสะอาดกันสักเล็กน้อยในรถไฟ
- สะดวกและปลอดภัยเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางมาก
- การเดินทางลำบากเนื่องจากการเดินทางใช้เวลารเดินทางที่นานมาก
- ควรเห็นความสำคัญในการบริการของพนักงานและคนขับรถ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและ
ป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา
- ผู้ให้บริการควรใส่ใจ เด็ก คนชรา คนพิการ ให้มากกว่านี้
- รถตู้โดยสารขับเร็วเกินไป ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงทำให้ไม่อยากใช้บริการ จึงเลือกที่จะใช้
รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางมากกว่า
- การขนส่งทั้งทางรถยนต์โดยสารประจำทาง รถไฟ และเครื่องบิน ควรเปิดเสรีการบริการ เพื่อความ
ต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการและเพื่อทางเลือกประ โยชน์สูงสุดของผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ เพื่อพัฒนา
องค์กรด้วย
- อนาคตให้มีการอบรมพนักงานให้บริการลูกค้าด้วยความสุภาพ และขับรถอย่างระมัดระวัง
- การตรงต่อเวลาของตารางรถเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด
- รถสาธารณะควรมีการปรับปรุงบริการและตรวจเช็คความพร้อมของยานพาหนะทุกปี
- การเดินทางเป็นปัจจัยหลักของมนุษย์เพราะฉะนั้นเราควรศึกษาเส้นทางให้ดีกว่าก่อนจะออกเดินทางควร
พัฒนารูปแบบการเดินทางให้มีประสิทธิภาพทุกด้าน โดยเร็วที่สุด ให้ทันกับการพัฒนาของ
เทคโนโลยีต่างๆ โดยลดขั้นตอนการทำงานที่เสียเวลาลง
- ประเทศไทยน่าจะพัฒนาระบบราง เพราะประหยัดและเหมาะกับคนไทยที่สุด แต่ไม่เคยได้รับการ
เหลียวแลเลยมี และการพัฒนารูปแบบการให้บริการ เหมือนต่างประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การตรงต่อเวลาของตารางรถ ราคา ความสะอาดของห้องสุขา สะดวกและปลอดภัย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางมาก

นอกจากข้อเสนอแนะต่างๆ เหล่านี้ ผู้อ่านสามารถดูข้อเสนอแนะทั้งหมดได้ที่ภาคผนวก

4.3.2. แบบสอบถามโดยตรง

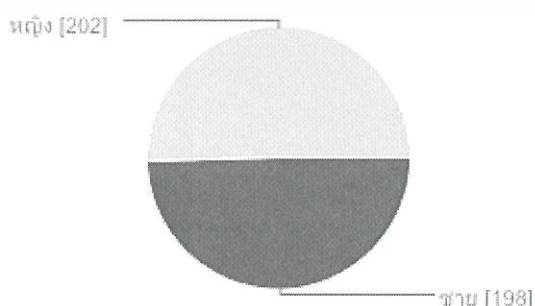
จากการสำรวจข้อมูลและการศึกษาโดยการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณ สถานีรถไฟหัวลำโพง สถานีรถโดยสารหมอชิต สถานีรถโดยสารบรมราชชนนี สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ แล้วได้นำแบบสอบถามที่ได้มากรอกเพื่อทำการแจกแจงและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมออนไลน์ Google Forms เช่นกันกับแบบสอบถามออนไลน์ แต่ไม่ได้เปิดเผยที่อยู่ URL ให้บุคคลภายนอก ซึ่งได้แสดงผลออกมาเป็นแผนภูมิรูปวงกลมและตารางค่าสถิติเบื้องต้น โดยข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการสำรวจ ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 4 แบบ ดังนี้

4.3.2.1. แบบสอบถามโดยตรงเกี่ยวกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

ตอนที่ 1 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ก. เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามมีทั้งหมด 400 คน ซึ่งเป็น ชาย 198 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5 หญิง 202 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5



รูปที่ 4.14. แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามรถยนต์ส่วนบุคคล (Google Forms) เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข. อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

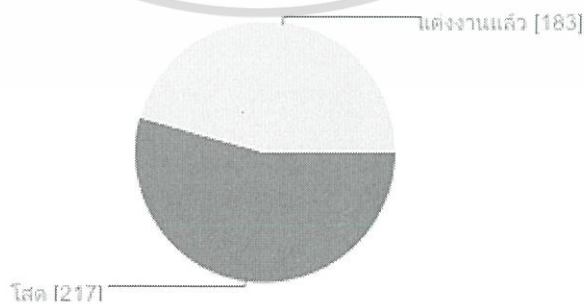
ต่ำกว่า 20 ปี	จำนวน	36	คน คิดเป็นร้อยละ 9
20 - 24 ปี	จำนวน	90	คน คิดเป็นร้อยละ 22.5
25 - 29 ปี	จำนวน	37	คน คิดเป็นร้อยละ 9.3
30 - 34 ปี	จำนวน	45	คน คิดเป็นร้อยละ 11.3
35 ปีขึ้นไป	จำนวน	192	คน คิดเป็นร้อยละ 48



รูปที่ 4.15. แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามรายนต์ส่วนบุคคล (Google Forms)

ค. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพโสดจำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.3 แต่งงานแล้วจำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 45.8



รูปที่ 4.16. แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามรายนต์ส่วนบุคคล (Google Forms)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ง. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

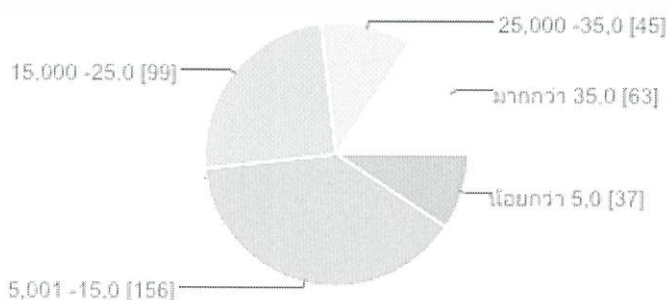
อาชีพพนักงานบริษัทจำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 19 ข้าราชการและรัฐวิสาหกิจจำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 24 นักเรียนนักศึกษาจำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.3 ค้าขายจำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18 รับจ้างทั่วไปจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5 เกษตรกรจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1 ว่างานจำนวน 3 คน ร้อยละ 0.8 แม่บ้านจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.5 ข้าราชการบำนาญจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1 ธุรกิจส่วนตัวจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1 และอาชีพอิสระจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5



รูปที่ 4.17. แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามรถยนต์ส่วนบุคคล (Google Forms)

จ. รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท มีจำนวน 37คน คิดเป็นร้อยละ 9.3 รายได้อยู่ระหว่าง 5,001-15,000 บาท จำนวน 156 คน คิดเป็นร้อยละ 39 รายได้ 15,001-25,000 บาท จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 รายได้ 25,001 - 35,000 บาท จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 11.3 และรายได้มากกว่า 35,000 บาท มีจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.8



รูปที่ 4.18. แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามรถยนต์ส่วนบุคคล (Google Forms)
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทาง

ตารางที่ 4.14. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รณนค้ส่วนนุคคล

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย			
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา	
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 400 คน					
ผู้ตอบเคยเดินทางไปยังจังหวัดเป้าหมาย	เคย	76.75%	75.75%	73.00%	
	ไม่เคย	23.25%	24.25%	27.00%	
ประเภทเชื้อเพลิง	เบนซิน	46.58%	41.25%	43.49%	
	ดีเซล	52.44%	54.79%	51.37%	
	แก๊ส	13.36%	11.55%	15.07%	
	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	2.93%	2.97%	1.71%	
รณนค้ส่วนนุคคล	เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	11.40%	6.27%	7.19%	
	เฉลี่ย 3 เดือนค้ครั้ง	15.31%	14.85%	14.73%	
	เฉลี่ย 6 เดือนค้ครั้ง	18.57%	21.78%	17.47%	
	เฉลี่ยปีละครั้ง	47.23%	46.86%	49.32%	
	อื่นๆ	4.56%	7.26%	9.59%	
	ช่วงเวลาที่ใช้เดินทาง	กลางวัน	65.80%	76.57%	72.60%
ส่วนใหญ่ กลางคืน		44.30%	31.35%	35.27%	
เหตุผลในการเลือก	ประหยัดค่าใช้จ่าย(ราคาถูก)	22.48%	17.82%	18.49%	
	สะดวกสบาย	71.99%	75.58%	73.97%	
	ความรวดเร็ว	24.76%	27.06%	30.14%	
	ปลอดภัย	13.03%	9.57%	14.04%	
รายละเอียดการเดินทาง	Other	0.33%	0%	0%	
	ท่องเที่ยว	47.88%	35.64%	42.47%	
	จุดประสงค์ในการเดินทาง	ไป/กลับ ทำธุระส่วนตัว	28.66%	37.95%	32.53%
		ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับงาน	19.54%	23.76%	25.00%
		ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียนหนังสือ	1.95%	4.29%	1.37%
ไป/กลับ เชิญญาติต่างภูมิภาค	21.50%	25.41%	22.95%		
แหล่งการหาข้อมูลการเดินทาง	ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว	20.20%	24.09%	28.42%	
	สอบถามจากบุคคลอื่น	60.91%	70.30%	74.32%	
	ค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์	53.75%	38.61%	35.27%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย

ตารางที่ 4.15. ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถยนต์

ประเภทของข้อมูล	ระดับความพึงพอใจ	ค่าสถิติเบื้องต้น	รวม
1. ความตรงเวลาของรถ ตามตารางเวลา	มากที่สุด	34.8%	100.0%
	มาก	41%	
	ปานกลาง	23.8%	
	น้อย	0.5%	
	น้อยที่สุด	0%	
2. ความรู้สึกปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง	มากที่สุด	52.3%	100.0%
	มาก	32.3%	
	ปานกลาง	15.5%	
	น้อย	0%	
	น้อยที่สุด	0%	
3. สะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว	มากที่สุด	31.5%	100.0%
	มาก	45.8%	
	ปานกลาง	21.8%	
	น้อย	0.8%	
	น้อยที่สุด	0.3%	
4. ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ	มากที่สุด	33.5%	100.0%
	มาก	43%	
	ปานกลาง	23%	
	น้อย	0.5%	
	น้อยที่สุด	0%	
5. ความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ	มากที่สุด	32%	100.0%
	มาก	39.3%	
	ปานกลาง	27%	
	น้อย	1.8%	
	น้อยที่สุด	0%	
6. ความรู้สึกว่าเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	มากที่สุด	30.8%	100.0%
	มาก	37%	
	ปานกลาง	29.5%	
	น้อย	2.5%	
	น้อยที่สุด	0.2%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.2.2. แบบสอบถามโดยตรงเกี่ยวกับการเดินทางโดยรถทัวร์ปรับอากาศ

ตอนที่ 1 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ก. เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้สอบถามมีทั้งหมด 800 คน ซึ่งเป็น ชาย 372 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5 หญิง 428 คน คิดเป็นร้อยละ 53.5



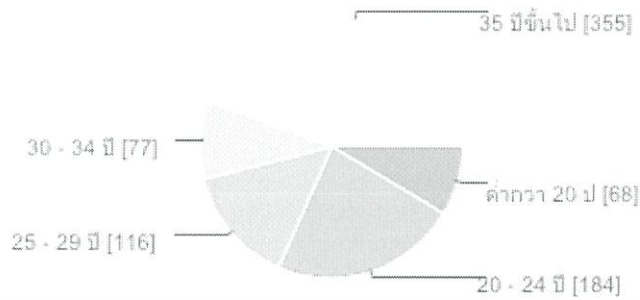
รูปที่ 4.19. แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ (Google Forms)

ข. อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ต่ำกว่า 20 ปี	จำนวน	68	คน คิดเป็นร้อยละ 8.5
20 - 24 ปี	จำนวน	184	คน คิดเป็นร้อยละ 23
25 - 29 ปี	จำนวน	116	คน คิดเป็นร้อยละ 14.5
30 - 34 ปี	จำนวน	77	คน คิดเป็นร้อยละ 9.6
35 ปีขึ้นไป	จำนวน	335	คน คิดเป็นร้อยละ 44.4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.20. แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ (Google Forms)

ค. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพโสดจำนวน 460 คน คิดเป็นร้อยละ 90.5 แต่งงานแล้วจำนวน 340คน คิดเป็นร้อยละ 42.5

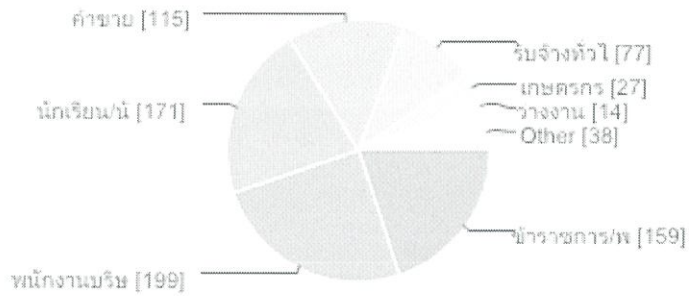


รูปที่ 4.21. แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ (Google Forms)

ง. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพพนักงานบริษัทจำนวน 199 คน คิดเป็นร้อยละ 25 ข้าราชการและรัฐวิสาหกิจจำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 20 นักเรียนนักศึกษา จำนวน 171คน คิดเป็นร้อยละ 21.40 ค้าขายจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 14 รับจ้างทั่วไปจำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 10 เกษตรกรจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 3 ว่างานจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8 แม่บ้านจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 1 ข้าราชการบำนาญจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 1 ธุรกิจส่วนตัวจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 1 นักธุรกิจจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0 และอาชีพอิสระจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.22. แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ (Google Forms)

จ. รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ไม่น้อยกว่า 5,000 บาท มีจำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.6 รายได้อยู่ระหว่าง 5,001-15,000 บาท จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 42 รายได้ 15,001-25,000 บาท จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 11.7 รายได้ 25,001 - 35,000 บาท จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 และรายได้มากกว่า 35,000 บาท มีจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4



รูปที่ 4.23. แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามรถทัวร์ปรับอากาศ (Google Forms)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทาง

ตารางที่ 4.16. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถทัวร์ปรับอากาศ

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย			
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา	
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 800 คน					
ผู้ตอบเคยเดินทางไปยังจังหวัดเป้าหมาย	เคย	61.80%	39.50%	37.75%	
	ไม่เคย	38.20%	60.50%	62.25%	
บริษัทที่ใช้บริการ	บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)	78.34%	67.72%	66.56%	
	นครชัยแอร์	12.15%	19.62%	0%	
	ทันจิตทัวร์	1.21%	0%	0%	
	นิววิริยะยานยนต์	2.63%	0%	0%	
	สมบัติรถทัวร์	11.74%	6.65%	0%	
	ชาญทัวร์	0.81%	10.76%	0%	
	สยามเทสทัวร์	2.23%	0%	0%	
	สยามเดินรถ	0%	0%	17.88%	
	ศรีสยาม	0%	0%	23.51%	
	ปิยะรุ่งเรืองทัวร์	0%	0%	16.56%	
	อื่นๆ	2.43%	5.38%	0.66%	
	ประเภทที่นั่ง	ปรับอากาศพิเศษ (VIP)	40.08%	34.18%	34.44%
		ปรับอากาศชั้น 1	54.45%	62.34%	70.20%
ปรับอากาศชั้น 2		19.03%	13.61%	8.28%	
ความถี่ของการใช้บริการ	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	5.67%	0.32%	0.33%	
	เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	12.35%	3.48%	6.62%	
	เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	14.78%	11.39%	16.89%	
	เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	23.89%	34.49%	29.80%	
	เฉลี่ยปีละครั้ง	41.50%	49.37%	44.37%	
	มากกว่าปีละครั้ง	1.82%	0.95%	1.99%	
ช่วงเวลาที่เดินทางส่วนใหญ่	กลางวัน	40.89%	47.47%	48.34%	
	กลางคืน	69.03%	62.34%	61.26%	
เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	ประหยัดค่าใช้จ่าย(ราคาถูก)	47.98%	51.58%	69.54%	
	สะดวกสบาย	45.34%	49.68%	40.73%	
	ความรวดเร็ว	21.86%	23.42%	18.87%	
	ปลอดภัย	21.05%	24.68%	14.90%	
	Other	1.01%	0.32%	1.32%	
จุดประสงค์ในการเดินทาง	ท่องเที่ยว	35.63%	28.16%	34.44%	
	ไป/กลับ ทำธุระส่วนตัว	25.71%	37.66%	28.15%	
	ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับทำงาน	31.78%	18.04%	20.20%	
	ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียนหนังสือ	4.45%	6.65%	3.31%	
	ไป/กลับ เชื่อมญาติต่างภูมิภาค	27.53%	26.90%	38.08%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในงานวิจัยระดับปริญญาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ไปใช้ประโยชน์ในการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.16. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถทัวร์ปรับอากาศ (ต่อ)

ประเภทของข้อมูล	จังหวัดเป้าหมาย			
	เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา	
รายละเอียดการเดินทาง (ต่อ)	โทรสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการ	28.95%	32.91%	35.43%
	ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว	14.98%	12.34%	16.23%
	สอบถามจากบุคคลอื่น	37.85%	48.10%	52.98%
	ค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์	43.72%	36.71%	39.07%
	สอบถามจากพนักงานหรือผู้ให้บริการโดยตรง	37.45%	33.54%	41.39%
	Other	0%	0%	0%
	การซื้อตั๋ว/จองตั๋ว	เคาน์เตอร์ที่สถานีให้บริการ	81.98%	85.76%
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากบริการโทรจอง	20.24%	20.89%	9.93%
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการซื้อผ่านเว็บไซต์	16.40%	9.18%	14.57%

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย

ตารางที่ 4.17. ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถทัวร์ปรับอากาศ

ประเภทของข้อมูล	ระดับความพึงพอใจ	ค่าสถิติเบื้องต้น	รวม
1. ความตรงเวลาของรถ ตามตารางเวลา	มากที่สุด	31.5%	100.0%
	มาก	34.4%	
	ปานกลาง	30.9%	
	น้อย	2.4%	
	น้อยที่สุด	0.9%	
2. ความรู้สึกปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง	มากที่สุด	39.8%	100.0%
	มาก	36.5%	
	ปานกลาง	22.5%	
	น้อย	1.3%	
	น้อยที่สุด	0%	
3. สะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว	มากที่สุด	.15%	100.0%
	มาก	47.3%	
	ปานกลาง	20%	
	น้อย	1.8%	
	น้อยที่สุด	0%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.17. ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถทัวร์ปรับอากาศ (ต่อ)

ประเภทของข้อมูล	ระดับความพึงพอใจ	ค่าสถิติเบื้องต้น	รวม
4. ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ	มากที่สุด	27.9%	100.0%
	มาก	42.6%	
	ปานกลาง	27.6%	
	น้อย	1.8%	
	น้อยที่สุด	0.1%	
5. ความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ	มากที่สุด	27.4%	100.0%
	มาก	38.1%	
	ปานกลาง	30.8%	
	น้อย	3.3%	
	น้อยที่สุด	0.5%	
6. ความรู้สึกว่ามีความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	มากที่สุด	26.6%	100.0%
	มาก	35.6%	
	ปานกลาง	31.4%	
	น้อย	5.9%	
	น้อยที่สุด	0.5%	

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อการเดินทางโดยรถทัวร์ปรับอากาศ

ข้อเสนอแนะบางส่วนของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อการเดินทางโดยรถทัวร์ปรับอากาศ มีดังนี้

- ช่วงเทศกาลอยากให้รถเพียงพอกับผู้โดยสารส่วนความสะอาดและห้องน้ำมีความสะอาดมากกว่านี้
- อยากให้อบรมพนักงานบริษัทที่เกี่ยวกับรถทัวร์ ในด้านการบริการให้มากกว่าที่เป็นอยู่
- ในการออกแบบหรือซื้อรถของบริษัทรถทัวร์ควรคำนึงถึง เด็กและคนชรา คนพิการ
- รถทัวร์ควรเป็นรถชั้นเดียว จะปลอดภัยกว่า ส่วนรถไฟควรปลอดภัยและดูสะอาดมากกว่านี้
- ควรตรวจสอบมาตรฐานที่บริการและสภาพรถทุกปี
- ช่วงเทศกาลควรจัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่ควรให้ผู้โดยสารขึ้นไปกับรถและเบียดเสียดกัน อาจส่งผลถึงอันตราย
- รถสาธารณะ การบริการ ควรมีการปรับปรุงการบริการทุกปี
- ระบบขนส่งสาธารณะ ควรเปิดเสรีในการบริการ ตามความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อเป็นทางเลือกและประโยชน์สูงสุดของผู้ใช้บริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์หรือการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3.2.3. แบบสอบถามโดยตรงเกี่ยวกับการเดินทางโดยรถไฟ

ตอนที่ 1 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ก. เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้สอบถามมีทั้งหมด 400 คน ซึ่งเป็น ชาย 190 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 หญิง 210 คน คิดเป็นร้อยละ 52.5



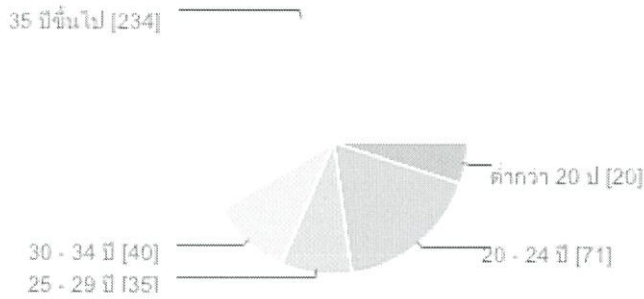
รูปที่ 4.24. แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ (Google Forms)

ข. อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุ	จำนวน	คิดเป็นร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	20	5.0
20 - 24 ปี	71	17.8
25 - 29 ปี	35	8.8
30 - 34 ปี	40	10
35 ปีขึ้นไป	234	58.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.25. แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ (Google Forms)

ก. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพโสดจำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 46.8 แต่งงานแล้วจำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 53.3

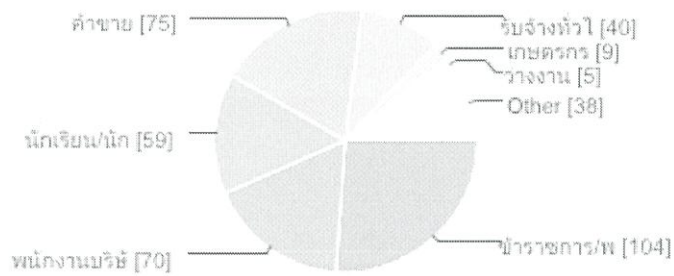


รูปที่ 4.26. แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ (Google Forms)

ง. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพพนักงานบริษัทจำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ข้าราชการและรัฐวิสาหกิจจำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 26 นักเรียนนักศึกษา จำนวน 59คน คิดเป็นร้อยละ 14.80 ค้าขายจำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 19 รับจ้างทั่วไปจำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 10 เกษตรกรจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2 ว่างานจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 เกษียณอายุ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 แม่บ้านจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.25 ข้าราชการบำนาญจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1 ธุรกิจส่วนตัวจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.25 นักธุรกิจจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 และอาชีพอิสระจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 วิศวกร จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.27. แผนภูมิรูปภาพแสดงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ (Google Forms)

จ. รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท มีจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.8 รายได้อยู่ระหว่าง 5,001-15,000 บาท จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5 รายได้ 15,001-25,000 บาท จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.8 รายได้ 25,001 - 35,000 บาท จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6 และรายได้มากกว่า 35,000 บาท มีจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11



รูปที่ 4.28. แผนภูมิรูปภาพแสดงรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามรถไฟ (Google Forms)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทาง

ตารางที่ 4.18. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถไฟ

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย		
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 400 คน				
ผู้ตอบเคยเดินทางไปยังจังหวัดเป้าหมาย	เคย	73.50%	37.00%	57.50%
	ไม่เคย	26.50%	63.00%	42.50%
ประเภทที่นั่ง	ชั้น 1	30.61%	25.00%	27.39%
	ชั้น 2	54.08%	39.86%	60.87%
	ชั้น 3	26.87%	41.22%	22.61%
	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	9.52%	4.05%	3.48%
	เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	13.61%	14.86%	12.61%
	เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	11.22%	17.57%	10.43%
ความถี่ของการใช้บริการ	เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	21.09%	12.16%	26.52%
	เฉลี่ยปีละครั้ง	43.88%	48.65%	45.22%
	มากกว่าปีละครั้ง	30.61%	25.00%	27.39%
	Other	1.36%	0.68%	0.87%
ช่วงเวลาเดินทางส่วนใหญ่	กลางวัน	56.80%	51.35%	58.26%
	กลางคืน	56.80%	55.41%	52.61%
เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	ประหยัดค่าใช้จ่าย(ราคาถูก)	44.22%	41.89%	42.17%
	สะดวกสบาย	52.38%	39.19%	54.35%
	ความเร็ว	15.31%	21.62%	13.48%
	ปลอดภัย	44.90%	39.19%	40.87%
จุดประสงค์ในการเดินทาง	ท่องเที่ยว	37.07%	27.70%	34.78%
	ไป/กลับ ทำธุระส่วนตัว	21.77%	29.05%	26.09%
	ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับทำงาน	29.93%	30.41%	24.35%
	ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียนหนังสือ	4.42%	7.43%	5.22%
	ไป/กลับ เชิญญาติต่างภูมิลำเนา	32.65%	22.30%	31.74%
	Other	0%	0.68%	0.43%
แหล่งการหาข้อมูลการเดินทาง	โทรสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการ	26.53%	31.76%	24.78%
	ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว	23.13%	12.84%	23.48%
	สอบถามจากบุคคลอื่น	35.71%	37.84%	41.74%
	ค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์	31.63%	29.05%	27.83%
	สอบถามจากพนักงานหรือผู้ให้บริการโดยตรง	45.24%	32.43%	40.43%
การซื้อตั๋ว/จองตั๋ว	เคาเตอร์ที่สถานีให้บริการ	85.37%	87.16%	84.35%
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการโทรจอง	14.97%	11.49%	10.43%
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการซื้อผ่านเว็บไซต์	10.54%	8.11%	11.74%

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ภายในเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์อื่นใด การค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย

ตารางที่ 4.19. ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : รถไฟ

ประเภทของข้อมูล	ระดับความพึงพอใจ	ค่าสถิติเบื้องต้น	รวม
1. ความตรงเวลาของรถ ตามตารางเวลา	มากที่สุด	36.8%	100.0%
	มาก	33.5%	
	ปานกลาง	26.8%	
	น้อย	3%	
	น้อยที่สุด	0%	
2. ความรู้สึกปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง	มากที่สุด	42.5%	100.0%
	มาก	39.8%	
	ปานกลาง	17.3%	
	น้อย	0.5%	
	น้อยที่สุด	0%	
3. สะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว	มากที่สุด	32%	100.0%
	มาก	45.8%	
	ปานกลาง	22.3%	
	น้อย	0%	
	น้อยที่สุด	0%	
4. ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ	มากที่สุด	24.8%	100.0%
	มาก	47.3%	
	ปานกลาง	27.3%	
	น้อย	0.5%	
	น้อยที่สุด	0.3%	
5. ความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ	มากที่สุด	28%	100.0%
	มาก	34%	
	ปานกลาง	36.5%	
	น้อย	1.3%	
	น้อยที่สุด	0.3%	
6. ความรู้สึกว่ามีเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	มากที่สุด	27%	100.0%
	มาก	37.5%	
	ปานกลาง	30.5%	
	น้อย	5%	
	น้อยที่สุด	0%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อการเดินทางโดยรถไฟ

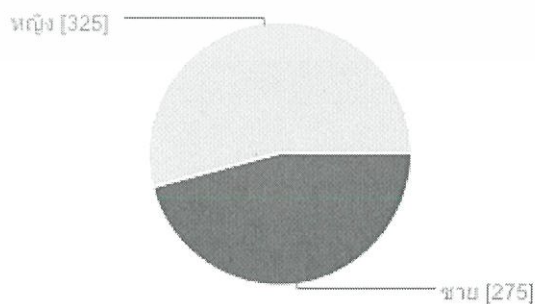
- อยากให้ปรับปรุงสายอีสาน เพราะรู้สึกไม่สะดวก ไม่สะอาด ความรู้สึกเกี่ยวกับรางรถไฟเสียงดัง
- อยากให้บริการที่ดี ห้องน้ำที่สะอาดกว่านี้และความตรงต่อเวลาของรถ
- อยากให้การรถไฟปรับปรุงรูปแบบการให้บริการและรถไฟให้เหมือนต่างประเทศ
- รถไฟควรจะถูกปลอดภัยและสะอาดกว่านี้และปรับปรุงเรื่องการตรงต่อเวลา ความสุภาพของเจ้าหน้าที่
- ควรปรับปรุงหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความตรงต่อเวลา (สำคัญมาก)
- ความตรงตามเวลา ในการเดินทาง ความสะอาดของห้องสุขา และการให้บริการแก่ผู้โดยสาร
- ความสะอาดดีขึ้นมาก เมื่อก่อนตั้งแต่ปี 2556 ย้อนหลังไปไม่ค่อยดี และถ้าจะมีน้ำให้เพียงพอลดไปจะดีมาก
- การเดินทางโดยรถไฟ การรถไฟควรปรับปรุงเรื่องเวลาให้มีความเหมาะสมและใกล้เคียงเวลาเดินทางตามตารางมากกว่านี้
- พนักงานบางคนบริการไม่ดี บางคนบริการดี ควรจะมีการอบรม ในการเดินทางยังไม่ถึงจุดหมาย

4.3.2.4. แบบสอบถามโดยตรงเกี่ยวกับการเดินทางโดยเครื่องบิน

ตอนที่ 1 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ก. เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้สอบถามมีทั้งหมด 600 คน ซึ่งเป็น ชาย 275 คน คิดเป็นร้อยละ 45.8 หญิง 325 คน คิดเป็นร้อยละ 54.4



รูปที่ 4.29. แผนภูมิรูปภาพแสดงเพศของผู้ตอบแบบสอบถามเครื่องบิน (Google Forms)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข. อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

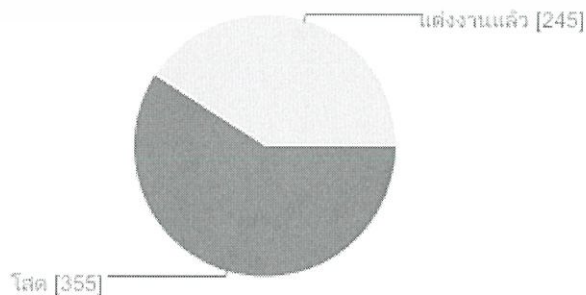
ต่ำกว่า 20 ปี	จำนวน	32	คน คิดเป็นร้อยละ 5.3
20 - 24 ปี	จำนวน	105	คน คิดเป็นร้อยละ 17.5
25 - 29 ปี	จำนวน	97	คน คิดเป็นร้อยละ 16.2
30 - 34 ปี	จำนวน	78	คน คิดเป็นร้อยละ 13
35 ปีขึ้นไป	จำนวน	288	คน คิดเป็นร้อยละ 48



รูปที่ 4.30. แผนภูมิรูปภาพแสดงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามเครื่องบิน (Google Forms)

ค. สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพโสดจำนวน 355 คน คิดเป็นร้อยละ 59.2 แต่งงานแล้วจำนวน 245 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8

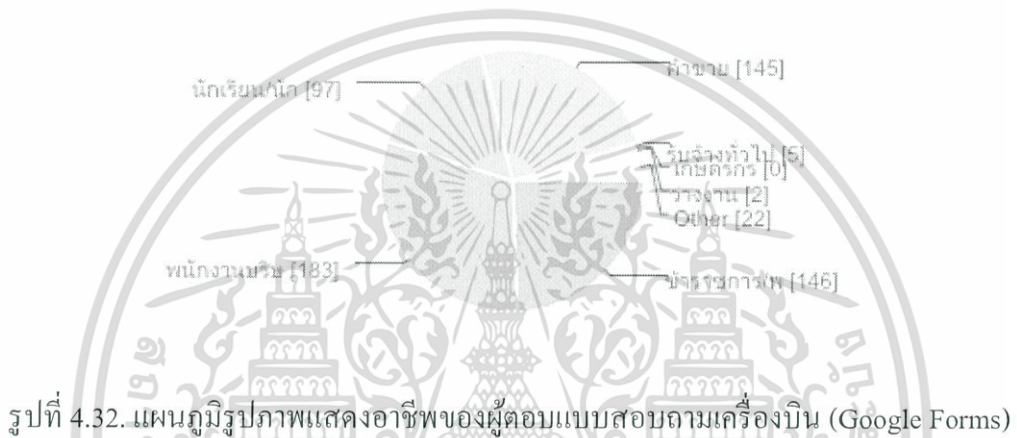


รูปที่ 4.31. แผนภูมิรูปภาพแสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถามเครื่องบิน (Google Forms)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

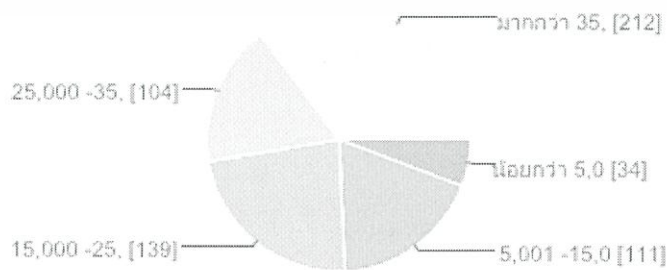
ง. อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

อาชีพพนักงานบริษัทจำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 ข้าราชการและรัฐวิสาหกิจจำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 24.3 นักเรียนนักศึกษา จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 ค้าขายจำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 24.2 รับจ้างทั่วไป 5 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8 ว่างาน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.3 และอื่นๆ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 4 ประกอบด้วย เจ้าของธุรกิจส่วนตัว 12 คน คิดเป็นร้อยละ 2 ข้าราชการบำนาญ แม่บ้านและอื่นๆ



จ. รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท มีจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 รายได้อยู่ระหว่าง 5,001-15,000 บาท จำนวน 111 คน คิดเป็นร้อยละ 18.5 รายได้ 15,001-25,000 บาท จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 23.2 รายได้ 25,001 - 35,000 บาท จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 17.3 และรายได้มากกว่า 35,000 บาท มีจำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 35.3



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทาง

ตารางที่ 4.20. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : เครื่องบิน

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย			
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา	
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 600 คน					
ผู้ตอบเคยเดินทางไปยังจังหวัดเป้าหมาย	เคย	68.5%	64.70%	62.80%	
	ไม่เคย	31.5%	35.30%	37.20%	
สายการบินใดที่ใช้บริการ	การบินไทย	17.52%	12.63%	11.14%	
	การบินไทยสมายล์	6.33%	13.14%	5.31%	
	บางกอกแอร์เวย์	8.52%	36.86%	10.34%	
	ไทยแอร์เอเชีย	42.82%	40.21%	45.36%	
	นกแอร์	33.58%	6.44%	32.89%	
	ไทยไลอ้อนแอร์	9.25%	4.12%	8.75%	
	อื่นๆ	0.73%	0.26%	2.12%	
	ประเภทที่นั่ง	ชั้นประหยัด	97.08%	97.16%	98.94%
		ชั้นธุรกิจ	7.30%	5.41%	4.51%
		ความถี่ของการใช้บริการ	เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	97.08%	3.09%
ความถี่ของการใช้บริการ	เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	7.30%	13.66%	12.47%	
	เฉลี่ย 3 เดือนต่อครั้ง	97.08%	23.71%	19.63%	
	เฉลี่ย 6 เดือนต่อครั้ง	7.30%	23.45%	29.71%	
	เฉลี่ยปีละครั้ง	97.08%	32.99%	31.03%	
	อื่นๆ	7.30%	3.09%	2.92%	
ช่วงเวลาเดินทางส่วนใหญ่	กลางวัน	85.89%	89.43%	88.86%	
	กลางคืน	22.87%	20.36%	20.16%	
	ประหยัดค่าใช้จ่าย(ราคาถูก)	27.25%	23.97%	28.38%	
เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทาง	สะดวกสบาย	44.53%	55.15%	48.28%	
	ความรวดเร็ว	69.10%	68.30%	66.31%	
	ปลอดภัย	16.55%	15.72%	13.79%	
	Other	0%	0%	0%	
	รายละเอียดการเดินทาง	ท่องเที่ยว	45.74%	34.54%	37.14%
จุดประสงค์ในการเดินทาง		ไป/กลับ ทำธุระส่วนตัว	27.74%	32.73%	39.26%
		ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับทำงาน	28.47%	32.99%	31.83%
		ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียนหนังสือ	7.54%	6.70%	6.37%
		ไป/กลับ เยี่ยมญาติต่างภูมิลำเนา	20.44%	22.94%	30.77%
		Other	0%	0%	0%
แหล่งการหาข้อมูลการเดินทาง		โทรสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการ	16.55%	13.66%	18.83%
	ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว	9.98%	7.47%	8.49%	
	สอบถามจากบุคคลอื่น	27.01%	32.73%	37.67%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับหาข้อมูลจากเว็บไซต์การศึกษาเท่านั้น 78.35% อนุญาตให้ใช้ประโยชน์ 71.65% ผู้ใช้ประโยชน์ 71.35% การค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.20. ค่าสถิติเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : เครื่องบิน (ต่อ)

ประเภทของข้อมูล		จังหวัดเป้าหมาย		
		เชียงใหม่	ขอนแก่น	สงขลา
รายละเอียดการเดินทาง (ต่อ)	สอบถามจากพนักงานหรือผู้ให้บริการโดยตรง	19.46%	15.72%	14.59%
	Other	0%	0%	0%
การเดินทาง (ต่อ)	เคาเตอร์ที่สถานีให้บริการ	24.09%	25.00%	22.28%
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการโทรจอง	17.76%	21.13%	19.63%
	ซื้อตั๋วออนไลน์จากการซื้อผ่านเว็บไซต์	76.16%	74.48%	76.13%

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทย

ตารางที่ 4.21. ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : เครื่องบิน

ประเภทของข้อมูล	ระดับความพึงพอใจ	ค่าสถิติเบื้องต้น	รวม
1. ความตรงเวลาของรถ ตามตารางเวลา	มากที่สุด	36.30%	100.0%
	มาก	35.70%	
	ปานกลาง	20.80%	
	น้อย	6.20%	
	น้อยที่สุด	1%	
2. ความรู้สึกปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง	มากที่สุด	40.30%	100.0%
	มาก	35.80%	
	ปานกลาง	20.30%	
	น้อย	3.30%	
	น้อยที่สุด	0.20%	
3. สะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว	มากที่สุด	31.20%	100.0%
	มาก	50.20%	
	ปานกลาง	16.30%	
	น้อย	2.20%	
	น้อยที่สุด	0.20%	
4. ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ	มากที่สุด	26.80%	100.0%
	มาก	48.50%	
	ปานกลาง	21.80%	
	น้อย	1.50%	
	น้อยที่สุด	1.30%	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.21. ค่าสถิติเบื้องต้นของข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางที่ได้จากแบบสอบถามโดยตรง : เครื่องบิน (ต่อ)

ประเภทของข้อมูล	ระดับความพึงพอใจ	ค่าสถิติเบื้องต้น	รวม
5. ความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ	มากที่สุด	28.20%	100.0%
	มาก	37.70%	
	ปานกลาง	28.50%	
	น้อย	4.50%	
	น้อยที่สุด	1.20%	
6. ความรู้สึกว่ามีเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	มากที่สุด	21.50%	100.0%
	มาก	41.50%	
	ปานกลาง	31.30%	
	น้อย	4.80%	
	น้อยที่สุด	0.80%	

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อการเดินทางโดยเครื่องบิน

- ก่อนขึ้นขังพอใจ
- สนามบินดอนเมือง ระยะทางเดินจากทางเข้าถึง Gate โทศมาก เดินเหนื่อย
- อยากให้ตรงต่อเวลามากที่สุด
- รถขนส่งมวลชนทุกชนิดควรออกให้ตรงเวลาทุกครั้ง
- ควรปรับปรุงบริเวณที่นี้
- แม้ว่าในปัจจุบันจะมีบริษัททั้งเอกชนและของรัฐที่เอื้อต่อการคมนาคมไปยังจังหวัดต่างๆ แต่สิ่งสำคัญคือมาตรฐานการบริการและความปลอดภัย ให้ความมั่นใจกับผู้รับบริการจะเป็นตัวเลือกแรกที่ใช้พิจารณาในการเลือกใช้บริการเสมอ
- ต้องการให้นักแอร์ออกใบเสร็จในขณะที่ซื้อเลย
- อยากให้พัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างยานพาหนะต่างๆ ให้ดีขึ้น
- ไม่มีบริการให้กับผู้สูงอายุ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4. การวิเคราะห์ผลข้อมูล

จากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามทั้งสองรูปแบบและถูกแจกแจงความถี่เบื้องต้นในหัวข้อที่ 4.3 แล้วนั้น ผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาปัจจัยที่ดีที่สุดในการเลือกรูปแบบการเดินทางใด ๆ ไป – กลับระหว่างกรุงเทพมหานคร ยังจังหวัดเป้าหมาย โดยใช้เกณฑ์การให้คะแนนตามวิธีการของไลเคิร์ต ซึ่งจะพิจารณาค่าเปอร์เซ็นต์ความถี่ที่ได้จากแบบสอบถามที่มีค่ามากที่สุดในแต่ละรูปแบบการเดินทางว่าตรงกับสเกลของไลเคิร์ตในระดับใด ซึ่งแสดงดังตารางที่ 4.22

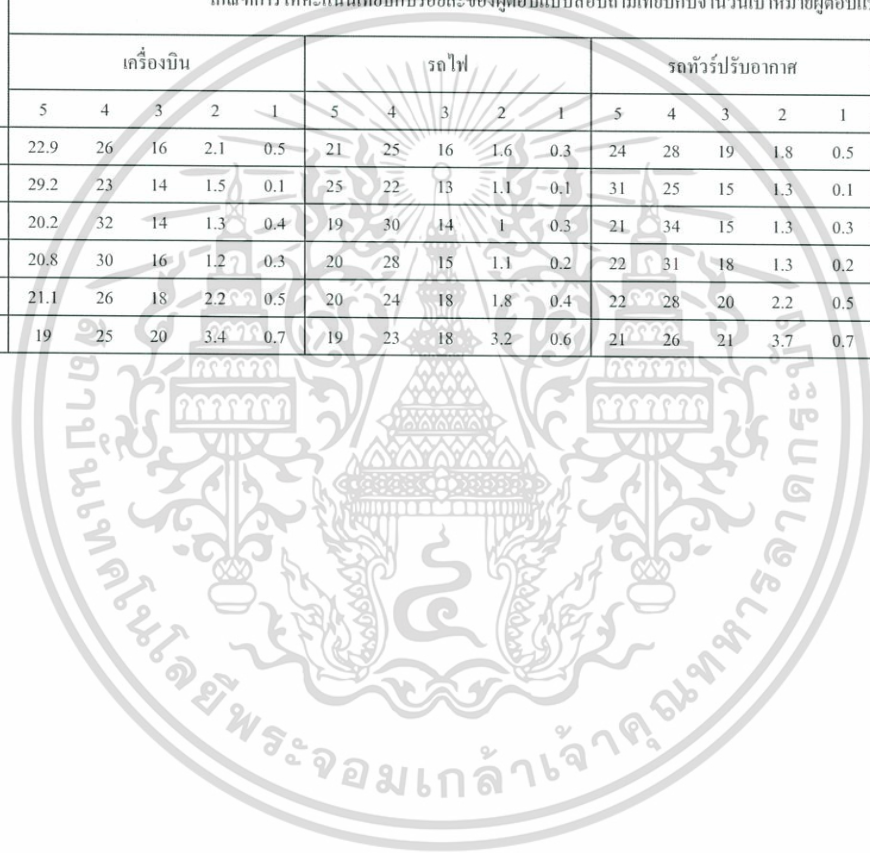
จากตารางผลระดับความพึงพอใจต่อแต่ละปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยพิจารณาตามวิธีไลเคิร์ต พบว่า

- ปัจจัยที่ 1 ความตรงเวลาตามตารางของระบบขนส่งสาธารณะ ของทุกรูปแบบการเดินทางทั้ง เครื่องบิน รถไฟ รถทัวร์ปรับอากาศและรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น มีค่าเปอร์เซ็นต์ความถี่สูงสุดที่ระดับ 4 ทุกรูปแบบการเดินทาง ดังนั้น ระดับคะแนนที่ได้ตามระดับคะแนนไลเคิร์ตจึงมีค่าเท่ากับ 4 ซึ่งหมายถึงระดับคะแนนในระดับมาก
- ปัจจัยที่ 2 ความปลอดภัยในการเดินทางของทุกรูปแบบการเดินทางทั้งเครื่องบิน รถไฟ รถทัวร์ปรับอากาศและรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น มีค่าเปอร์เซ็นต์ความถี่สูงสุดที่ระดับ 5 ทุกรูปแบบการเดินทาง ดังนั้น ระดับคะแนนที่ได้ตามระดับคะแนนไลเคิร์ตจึงมีค่าเท่ากับ 5 ซึ่งหมายถึงระดับคะแนนในระดับมากที่สุด
- ปัจจัยที่ 3 ความสะดวกสบายในการซื้อตั๋ว/จองตั๋วของทุกรูปแบบการเดินทางทั้งเครื่องบิน รถไฟ รถทัวร์ปรับอากาศและรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น มีค่าเปอร์เซ็นต์ความถี่สูงสุดที่ระดับ 4 ทุกรูปแบบการเดินทาง ดังนั้น ระดับคะแนนที่ได้ตามระดับคะแนนไลเคิร์ตจึงมีค่าเท่ากับ 4
- ปัจจัยที่ 4 ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะของทุกรูปแบบการเดินทางทั้งเครื่องบิน รถไฟ รถทัวร์ปรับอากาศและรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น มีค่าเปอร์เซ็นต์ความถี่สูงสุดที่ระดับ 4 ทุกรูปแบบการเดินทาง ดังนั้น ระดับคะแนนที่ได้ตามระดับคะแนนไลเคิร์ตจึงมีค่าเท่ากับ 4
- ปัจจัยที่ 5 ความสะอาดของยานพาหนะของทุกรูปแบบการเดินทางทั้งเครื่องบิน รถไฟ รถทัวร์ปรับอากาศและรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น มีค่าเปอร์เซ็นต์ความถี่สูงสุดที่ระดับ 4 ทุกรูปแบบการเดินทาง ดังนั้น ระดับคะแนนที่ได้ตามระดับคะแนนไลเคิร์ตจึงมีค่าเท่ากับ 4
- ปัจจัยที่ 6 ความเป็นส่วนตัวในการเดินทางของทุกรูปแบบการเดินทางทั้งเครื่องบิน รถไฟ รถทัวร์ปรับอากาศและรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น มีค่าเปอร์เซ็นต์ความถี่สูงสุดที่ระดับ 4 ทุกรูปแบบการเดินทาง ดังนั้น ระดับคะแนนที่ได้ตามระดับคะแนนไลเคิร์ตจึงมีค่าเท่ากับ 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

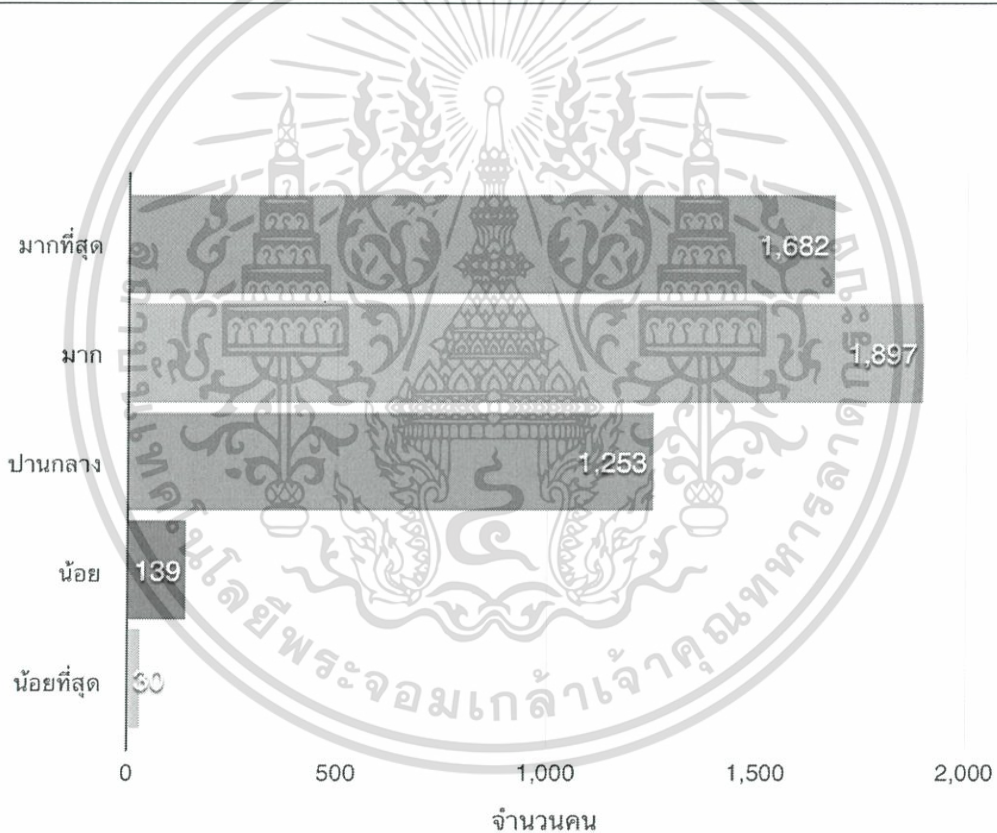
ตารางที่ 4.22. ผลระดับความพึงพอใจต่อแต่ละปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ที่	รายละเอียด	เกณฑ์การให้คะแนนเกี่ยวกับร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเทียบกับจำนวนเป้าหมายผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด																				ระดับ คะแนนที่ ได้
		เครื่องบิน					รถไฟ					รถทัวร์ปรับอากาศ					รถยนต์ส่วนบุคคล					
		5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	
1	ความตรงเวลาตามตารางของระบบขนส่งสาธารณะ	22.9	26	16	2.1	0.5	21	25	16	1.6	0.3	24	28	19	1.8	0.5	21.3	25.5	15.5	1.4	0.34	4
2	ความปลอดภัยในการเดินทาง	29.2	23	14	1.5	0.1	25	22	13	1.1	-0.1	31	25	15	1.3	0.1	28.5	21.6	12.7	1.1	0.12	5
3	ความสะดวกสบายในการซื้อตั๋ว/จองตั๋ว	20.2	32	14	1.3	0.4	19	30	14	1	0.3	21	34	15	1.3	0.3	19	29.8	13.8	1.1	0.36	4
4	ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ	20.8	30	16	1.2	0.3	20	28	15	1.1	0.2	22	31	18	1.3	0.2	20.3	27.6	14.9	1.1	0.16	4
5	ความสะอาดของยานพาหนะ	21.1	26	18	2.2	0.5	20	24	18	1.8	0.4	22	28	20	2.2	0.5	20.3	24.6	16.9	1.8	0.4	4
6	ความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	19	25	20	3.4	0.7	19	23	18	3.2	0.6	21	26	21	3.7	0.7	18.9	23.4	18.2	3	0.6	4



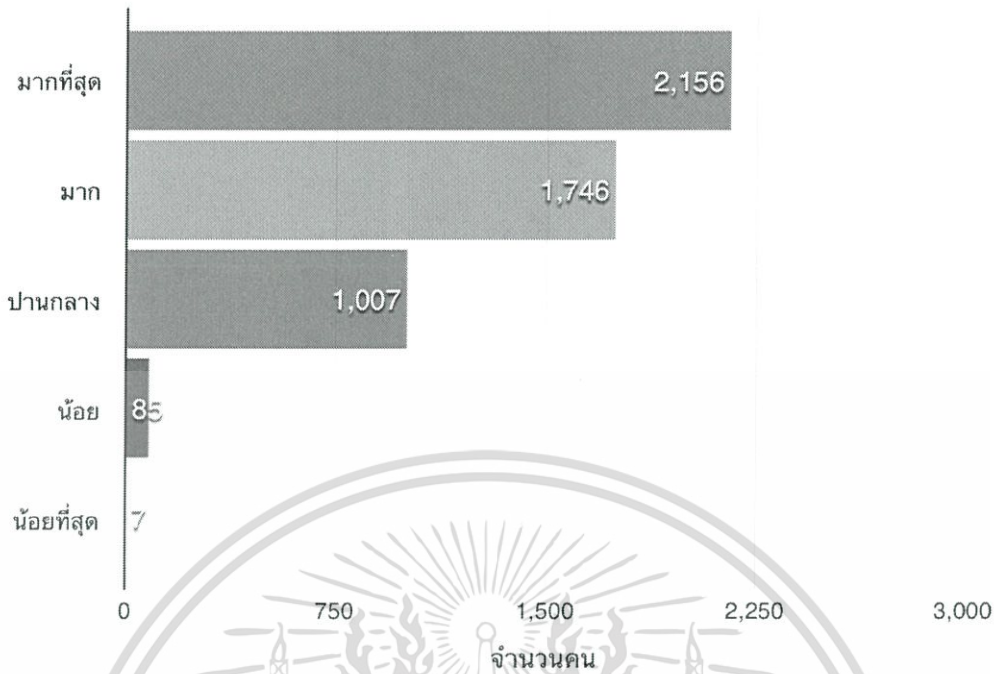
ตารางที่ 4.23. จำนวนคนที่ตอบแบบสอบถามแยกตามแต่ละปัจจัย

ปัจจัย	จำนวนคนที่ตอบแบบสอบถาม (คน)					รวม (คน)
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
ความตรงเวลาของรถ ตามตารางเวลา	1,682	1,897	1,253	139	30	5,001
ความรู้สึกปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง	2,156	1,746	1,007	85	7	5,001
ความสะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว	1,514	2,352	1,036	80	19	5,001
ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ	1,490	2,160	1,238	93	20	5,001
ความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ	1,516	1,898	1,407	148	32	5,001
ความรู้สึกว่ามีความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	1,393	1,854	1,469	246	39	5,001

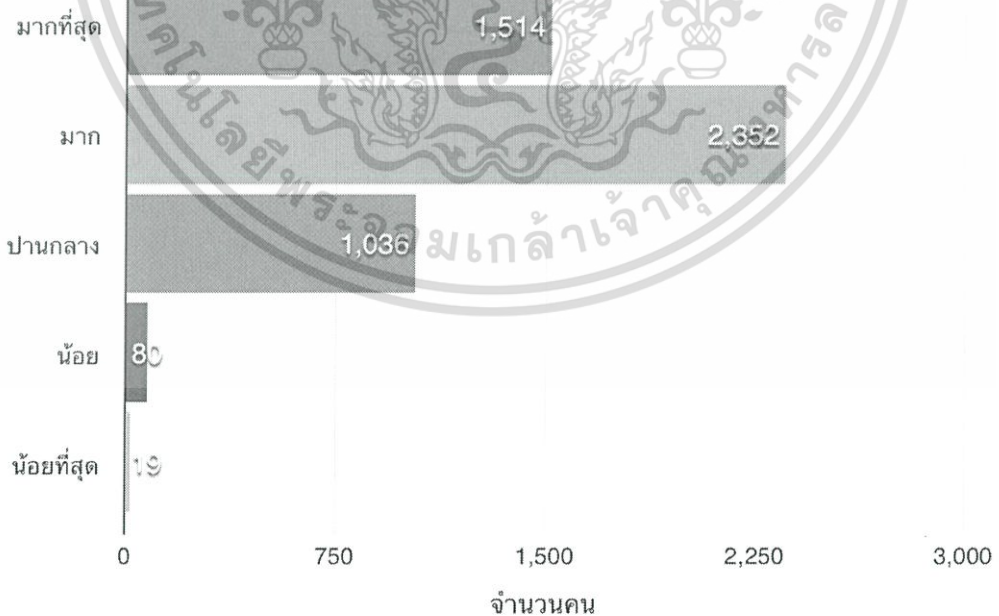


รูปที่ 4.34. แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความตรงเวลาของรถตามตารางเวลา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

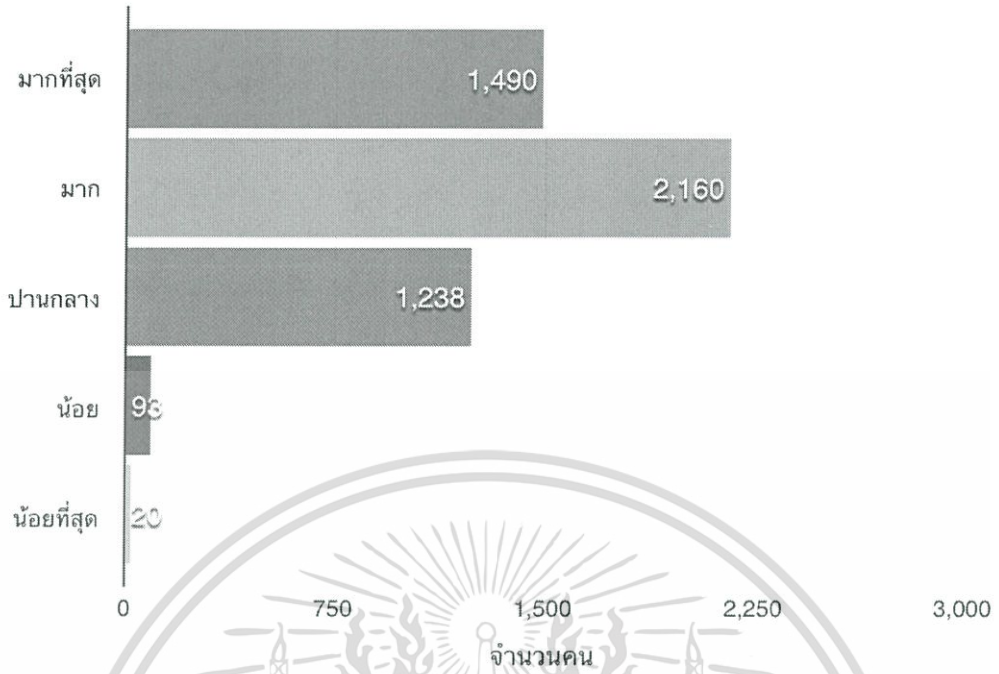


รูปที่ 4.35. แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความรู้สึกลดลงระหว่างการเดินทาง

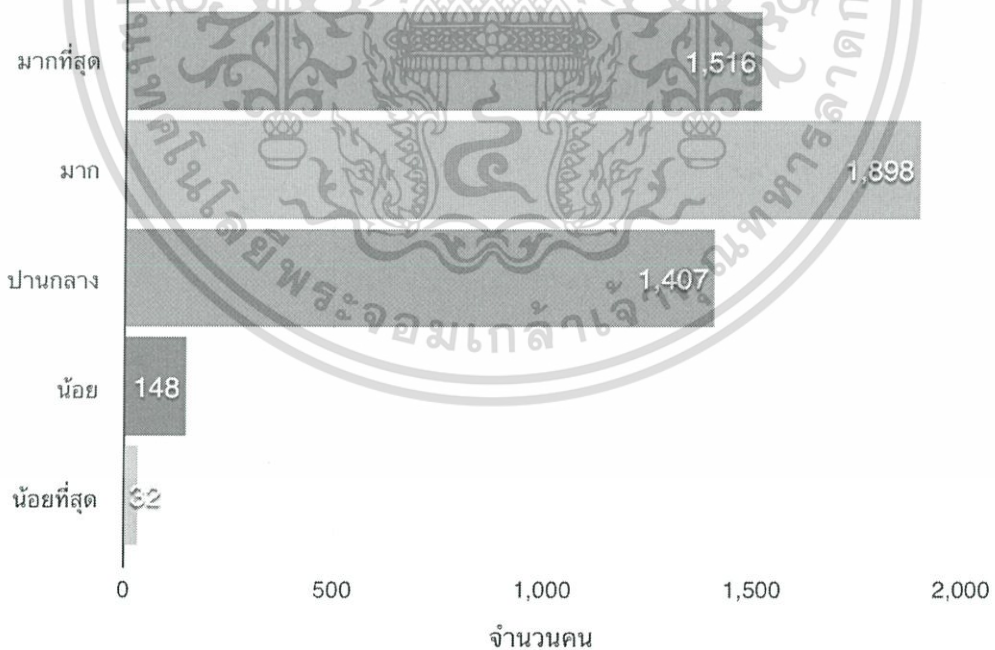


รูปที่ 4.36. แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความสะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

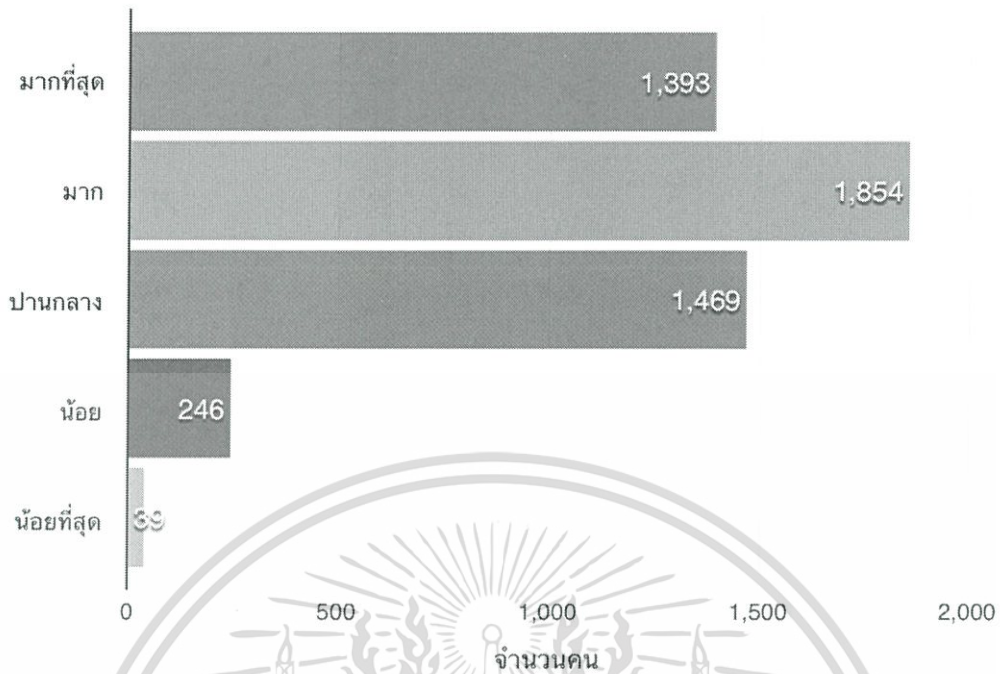


รูปที่ 4.37. แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ



รูปที่ 4.38. แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกปัจจัยเรื่องความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.39. แผนภูมิแสดงแจกแจงจำนวนคนที่เลือกจ่ายเรื่องความรู้สึกว่ามีความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา

5.1. กล่าวนำ

การศึกษาปัจจัยที่ช่วยตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางในประเทศไทยได้มีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1) การเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการเดินทางจากกรุงเทพมหานคร ไปยัง จังหวัดเชียงใหม่ ขอนแก่น และจังหวัดสงขลา ซึ่งทั้ง 3 จังหวัดนี้ มีรูปแบบการเดินทางที่เหมือน เช่น ทางบก ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถทัวร์ปรับอากาศ รถไฟ และทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน เป็นต้น 2) การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการแจกแบบสอบถามซึ่งจะแบ่งออกเป็นแบบสอบถามออนไลน์และแบบสอบถามโดยตรง ซึ่งแบบสอบถามออนไลน์ได้ส่งแบบสอบถามโดยส่งผ่านสังคมออนไลน์จำนวน 2,801 คน และแบบสอบถามโดยตรงจำนวน 2,200 คนซึ่งได้แจกแบบสอบถามบริเวณ สถานีขนส่งหมอชิต สถานีขนส่งบรมราชชนนี สถานีรถไฟหัวลำโพง สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ

5.2. สรุป

จากการศึกษาปัจจัยในการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสองรูปแบบรวมทั้งสิ้น 5,001 ตัวอย่าง แบ่งออกเป็นแบบสอบถามออนไลน์จำนวน 2,801 ตัวอย่าง และแบบสอบถามผู้โดยสารตามสถานีขนส่งรูปแบบต่าง ๆ อีกจำนวน 2,200 ตัวอย่าง ซึ่งประกอบด้วย สถานีรถไฟหัวลำโพงจำนวน 400 ตัวอย่าง สถานีขนส่งหมอชิตและสถานีขนส่งบรมราชชนนีรวม 800 ตัวอย่าง สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง รวม 600 ตัวอย่าง พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่โดยรวมนิยมเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางเป็นอันดับหนึ่งเนื่องจากความสะดวกสบายในการเดินทาง ความเป็นส่วนตัวมากกว่ารูปแบบอื่นๆ รองลงมาคือรถทัวร์ปรับอากาศเนื่องจากความประหยัดรถไฟเนื่องจากความปลอดภัย และเครื่องบินเนื่องจากความรวดเร็วในการเดินทาง ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยระบบขนส่งมวลชนของผู้เดินทางกลุ่มตัวอย่างคำนึงถึงความปลอดภัยระดับมากที่สุด ซึ่งสวนทางกับความนิยมมากที่สุด ส่วนปัจจัยอื่นๆ ทั้งความต้องการให้รถตรงต่อเวลา ความสะดวกสบายในการซื้อตั๋วโดยสารและเดินทาง ความสะอาดของยานพาหนะและความรู้สึกเป็นส่วนตัวเมื่อเดินทาง ล้วนแล้วแต่อยู่ในเกณฑ์ที่มีผลต่อเลือกสารเป็นเอกสารที่ส่งมอบให้กับการเดินทางเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ข้อมูลใดๆ ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเลือกรูปแบบการเดินทางเท่ากันคือในระดับมาก ซึ่งหมายความว่าผู้เดินทางต่างก็คำนึงถึงความปลอดภัยมากที่สุดในการเดินทางไม่ว่าโดยรูปแบบใด ๆ ก็ตาม แม้ว่าจะไม่ได้เดินทางโดยรูปแบบที่ให้ความปลอดภัยที่สุดซึ่งก็คือรถไฟและเครื่องบินเลย

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาในเรื่องของข้อมูลทั่วไปของตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดแล้ว พบว่า เพศของผู้ตอบแบบสอบถามมีอัตราส่วนร้อยละที่ไม่แต่ต่างกันมาก มีช่วงอายุที่กระจายทั่วไป บุคคลส่วนใหญ่เป็นข้าราชการ พนักงานทั้งภาครัฐและเอกชน ธุรกิจค้าขาย นักศึกษา ซึ่งมีรายได้ในระดับพอมีรายได้ในระดับที่สามารถจ่ายค่าบริการในการเดินทางต่าง ๆ ได้ ซึ่งเป็นคุณสมบัติที่ดีของกลุ่มตัวอย่าง

ในเรื่องของความถี่ของการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คือบุคคลทั่วไปอยู่ในวัยทำงาน เคยเดินทางไปยังจังหวัดเป้าหมายทั้งสามจังหวัดเฉลี่ยอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ช่วงเวลาในการเดินทางในกลางวันและกลางคืนไม่ต่างกันมาก มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่หลากหลายส่วนใหญ่เน้นไปในเรื่องของการทำธุระส่วนตัวท่องเที่ยว และการกลับบ้านต่างภูมิลำเนาเป็นสำคัญ

รายละเอียดการเลือกรูปแบบการโดยสารของกลุ่มตัวอย่างสามารถแยกตามรูปแบบการเดินทางแต่ละรูปแบบได้ดังนี้

รถยนต์ส่วนบุคคล กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเนื่องจากเป็นปัจจุบันประชาชนทั่วไปเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนมากขึ้น จึงนิยมใช้เนื่องจากมีความสะดวกสบาย มีความคล่องตัวในการเดินทางมากขึ้น สามารถเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ได้ตามใจกว่ารูปแบบอื่น ลดปัญหาเรื่องความไม่ตรงต่อเวลาของรถเหมือนรูปแบบการเดินทางโดยบริการขนส่งสาธารณะอื่น ๆ แม้จะต้องแลกกับค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นและความปลอดภัยในการเดินทางที่น้อยกว่ารูปแบบอื่น ๆ แต่ผู้ใช้ส่วนใหญ่ก็ยังคงคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินทางมากเป็นอันดับหนึ่ง การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นเป็นรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมที่สุดในการเดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากเป็นจังหวัดที่เป็นเป้าหมายในการท่องเที่ยวมากที่สุด ในบรรดาจังหวัดเป้าหมายอื่น ๆ มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมายหลากหลาย แต่ละที่อยู่กระจายทั้งจังหวัดและผู้คนนิยมเดินทางไปช่วงฤดูท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์นั้นจึงเหมาะสมที่สุด เพราะมีความยืดหยุ่นในเรื่องการแวะพัก การเยี่ยมชมตามสถานที่ต่าง ๆ ได้มาก ไม่เหมาะกับการใช้รถสาธารณะเท่าที่ควรเพราะมีข้อจำกัดเรื่องจุดขึ้นรถ ป้ายหยุดรถ เวลาที่จำกัด ไม่เหมาะกับการท่องเที่ยวที่ต้องใช้เวลามีความเพลิดเพลินไปกับสถานที่ท่องเที่ยว รองลงมาเป็นเครื่องบินเพราะถ้ามีข้อจำกัดเรื่องเวลา การเดินทางโดยเครื่องบินจะสามารถเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

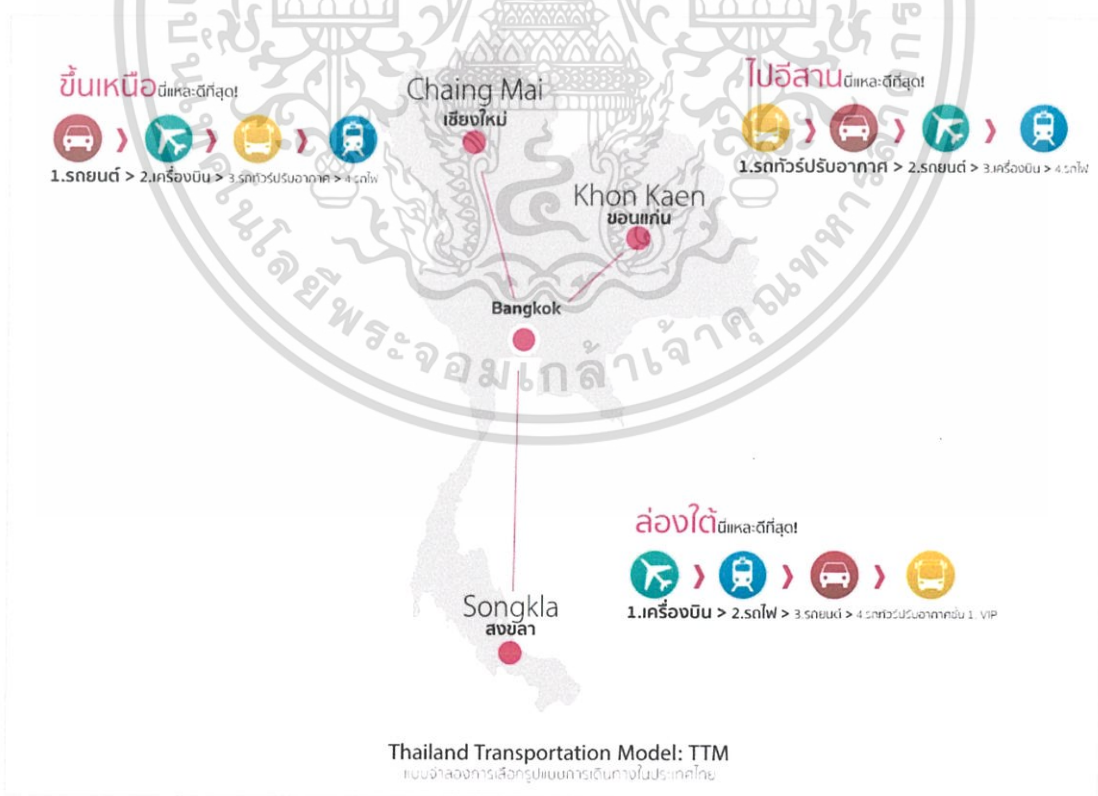
ประหยัดเวลาได้มาก ทำให้ผู้เดินทางมีเวลาในการท่องเที่ยว ทำธุระส่วนตัวหรืออื่น ๆ ได้มากกว่าการเดินทางโดยรูปแบบอื่น จากนั้นเป็นรถทัวร์ปรับอากาศที่มีความเสี่ยงเล็กน้อยในเรื่องของการขับรถเร็วในบริเวณที่ผ่านหุบเขาทางภาคเหนือและรถไฟซึ่งใช้เวลาการเดินทางนานกว่ารูปแบบอื่น ๆ ทั้งหมดตามลำดับ

รถทัวร์ปรับอากาศ ผู้ใช้ส่วนใหญ่นิยมเดินทางด้วยรถทัวร์ปรับอากาศชั้นหนึ่งเนื่องจากความประหยัดแต่มีความสบายในการโดยสาร นิยมเดินทางตอนกลางคืนเนื่องจากสภาพการจราจรบนท้องถนนที่ไม่ติดขัดมากเท่ากลางวัน สามารถนอนพักผ่อนบนรถได้ รวมทั้งสามารถเดินทางถึงจังหวัดเป้าหมายได้ทันในช่วงเช้าของวันถัดไปซึ่งสามารถทำธุระต่าง ๆ ต่อได้ เป็นรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมที่สุดในการเดินทางไปยังจังหวัดขอนแก่น เพราะใช้เดินทางเวลาเพียงแค่ 6 ชั่วโมงเศษเท่านั้น ซึ่งถือว่ารวดเร็วกว่าเวลาเดินทางไปยังจังหวัดเป้าหมายอื่น ๆ ถนนหนทางดีเดินทางในแนวราบ ถนนกว้าง ไม่ผ่านหุบเขามากเท่าใดนัก มีเพียงช่วงสระบุรี-ปากช่อง อีกทั้งยังมีผู้ให้บริการที่หลากหลายและมีคุณภาพ รองลงมาคือรถยนต์ส่วนตัว ที่สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบายเช่นกัน แต่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าการใช้รถทัวร์ปรับอากาศ จากนั้นเป็นเครื่องบินที่ไม่เหมาะเท่าที่ควรเพราะมีสายการบินที่ให้บริการและไฟล์ทบินน้อยกว่าจังหวัดเป้าหมายอื่น ๆ ความแตกต่างของเวลาในการเดินทางโดยเครื่องบินกับโดยสารรถทัวร์ปรับอากาศไม่ต่างกันมากเท่าที่ควรทั้งที่ราคาสูงกว่า และสุดท้ายคือเดินทางโดยรถไฟ ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางนาน และความไม่แน่นอนในเรื่องเวลาถึงจุดหมาย

รถไฟ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ นิยมเลือกเดินทางโดยสารไปกลับรถไฟชั้นสองเป็นส่วนใหญ่ เพราะความสะดวกสบาย และปลอดภัยในการเดินทางสูงกว่ารูปแบบอื่น ๆ มาก มีความนิยมใช้มากในการเดินทางไปทางภาคใต้ของประเทศไทย เนื่องจากมีระยะทางที่ไกล และการเดินทางโดยถนนยังไม่ค่อยดี แต่การเดินทางโดยรถไฟก็มีข้อบกพร่องในเรื่องของความตรงต่อเวลาของรถที่น้อยกว่าการเดินทางโดยรถสาธารณะในรูปแบบอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีผู้ใช้ที่เลือกเดินทางด้วยรถไฟชั้นสามเนื่องจากความประหยัด แม้ว่ารถไฟจะมีข้อบกพร่องเรื่องเวลาที่มักจะไม่ตรงตามตารางเดินรถและใช้เวลาเดินทางนาน แต่ด้วยเรื่องของความปลอดภัยที่มากที่สุดและมีความสะดวกสบายที่สุด แม้จะใช้เวลาในการเดินทางนาน การเดินทางโดยรถไฟจึงเป็นรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมมากที่จะเดินทางไปยังจังหวัดสงขลา เพราะการเดินทางโดยถนนยังไม่ค่อยดีพอ อีกทั้งผู้ให้บริการรถทัวร์ปรับอากาศที่ยังมีน้อย

เครื่องบิน ผู้ใช้ส่วนใหญ่ที่นิยมส่วนมากเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทหรือนักธุรกิจ คนที่มีอายุหรือคนแก่ และบุคคลรุ่นใหม่ที่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตและบริการออนไลน์ได้ เนื่องจากผู้ให้บริการสายการบินนิยมให้บริการออนไลน์ในการซื้อและจองตั๋วเพื่อความรวดเร็ว กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการของเครื่องบินเพราะความรวดเร็วทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง รวมทั้งมีความปลอดภัยสูง ลดปัญหาในเรื่องของความแออัดในการเดินทาง ช่วงเวลาในการเดินทางส่วนมากผู้ใช้จะเดินทางในตอนกลางวันและเลือกที่นั่งประหยัดเพราะมีราคาถูกลงรวมทั้งบางช่วงมีโปรโมชั่นลดราคา การเดินทางโดยเครื่องบินถือว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมที่สุดในการเดินทางไปยังจังหวัดสงขลาเพราะใช้เวลาเพียงแค่นั่งชั่วโมงเศษเท่านั้น มีความคุ้มค่ากับเวลาในการเดินทางเพียงไม่นานและยังมีความปลอดภัยสูงมากอีกด้วย ซึ่งรูปแบบการเดินทางทางภาคพื้นอื่น ๆ ต้องใช้เวลานานถึง 12 – 16 ชั่วโมง ในการเดินทางถึงจุดหมาย

จากผลการศึกษาสามารถสร้างต้นแบบในการรวบรวมข้อมูลระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางระหว่างเมืองสำคัญในประเทศไทย (Thailand Transportation Model: TTM) ได้ดังนี้



รูปที่ 5.1. แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย (TTM.)

5.3. ข้อเสนอแนะ

กลุ่มตัวอย่างภาคเหนือส่วนใหญ่จะเดินทางโดยรถยนต์และรถทัวร์แต่รถทัวร์เดินทางไม่ตรงเวลาตามตารางรถและตอนกลางคืนจะขับรถเร็ว จึงควรมีการติดตั้ง GPS ให้กับรถทัวร์ปรับอากาศทุกคันเพื่อเป็นการควบคุมความเร็ว จะทำให้ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้และมีการอบรมพนักงานขับรถทุกปี

การเดินทางไปจังหวัดขอนแก่นของผู้ตอบแบบสอบถามนิยมเดินทางโดยรูปแบบการเดินทางบนท้องถนนเป็นส่วนใหญ่ซึ่งในปัจจุบันถนนวิภาวดีรังสิต-ถนนพหลโยธิน และถนนมิตรภาพช่วง สระบุรี-แก่งคอย และถนนมิตรภาพช่วงเลี้ยวเมืองจังหวัดนครราชสีมาในช่วงปกติมีปริมาณรถติดขัด ยิ่งช่วงเทศกาลวันหยุด ยิ่งมีปริมาณรถที่หนาแน่นบนท้องถนน และมีแนวโน้มที่มากขึ้นเรื่อย ๆ ทุกปีก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อย จึงควรมีการสร้างถนนมอเตอร์เวย์จากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคอีสานให้เร็วที่สุด

การเดินทางไปจังหวัดสงขลาของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่าจะมีรูปแบบการเดินทางโดยใช้รถไฟมากกว่ารถทัวร์ปรับอากาศ จึงควรที่จะมีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงหรือรถไฟรางคู่ก่อนภาคเหนือ

ในเรื่องการบริการของระบบขนส่งสาธารณะนั้น ผู้ให้บริการควรปรับปรุงเรื่องความตรงต่อเวลาของรถตามตารางเวลาให้มากที่สุด รองลงมาเป็นการปรับปรุงในเรื่องของการบริการและสถานที่ที่ให้บริการ ความสะอาดและความสามารถรองรับความจุของผู้โดยสารให้เพียงพอ ไม่เกิดความแออัดของสถานีขนส่งต่าง ๆ

5.4. แนวทางต่อยอดการศึกษา

ในการต่อยอดการศึกษาควรมีการเพิ่มจังหวัดตัวอย่างเพื่อให้หรือเปลี่ยนลองศึกษาในจังหวัดที่อยู่ในภาคเดียวกันแต่การศึกษาเปรียบเทียบระยะทางใกล้และไกล และอาจนำเอาบริการรถตู้โดยสารระหว่างจังหวัดมาพิจารณาด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายการอ้างอิง

- เกี่ยวกับกระทรวง, เข้าถึงเมื่อ 7 กันยายน 2557. ประวัติกระทรวงคมนาคม. กระทรวงคมนาคม. <URL: <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/menuitem.b7ec08114af10482a88bc955506001ca/>>
- ไปด้วยกันคอคอทคอม, เข้าถึงเมื่อ 8 กันยายน 2557. การเดินทางไปสงขลา. เว็บไซต์. <URL: <http://www.paiduaykan.com/province/south/songkhla/transporation.html>>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เข้าถึงเมื่อ 8 กันยายน 2557. คู่มือท่องเที่ยว สงขลา. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. <URL: <http://thai.tourismthailand.org/ข้อมูลจังหวัด/สงขลา> >
- ไปด้วยกันคอคอทคอม, เข้าถึงเมื่อ 8 กันยายน 2557. การเดินทางไปจังหวัดภูเก็ต. เว็บไซต์. <URL: <http://www.paiduaykan.com/province/south/phuket/transporation.html>>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เข้าถึงเมื่อ 8 กันยายน 2557. คู่มือท่องเที่ยว ภูเก็ต. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. <URL: <http://thai.tourismthailand.org/ข้อมูลจังหวัด/ภูเก็ต> >
- วรณี พุทธาวุฒิไกร, ภูมิศาสตร์ประเทศไทย, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : โอ.เอส. พรินต์ติ้ง เฮาส์, 2549), หน้า 255-283
- มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, เข้าถึงเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2557. ประเทศไทย...เริ่มต้น พัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างไร. เว็บไซต์. <URL: http://www.bu.ac.th/knowledgecenter/executive_journal/oct_dec_11/pdf/aw010.pdf>
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, วิศวกรรมขนส่ง, (มหาวิทยาลัยบูรพา : ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์, 2551)
- การรถไฟแห่งประเทศไทย, เข้าถึงเมื่อ เข้าถึงเมื่อ 27 ตุลาคม 2557. ตารางเดินรถไฟจากกรุงเทพไปเชียงใหม่ กรุงเทพไปขอนแก่นและกรุงเทพไปสงขลา. เว็บไซต์. <URL: <http://www.railway.co.th/checktime/checktime.asp>>
- ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศบริษัทนครชัยแอร์, เข้าถึงเมื่อ 27 ตุลาคม 2557. ตารางเดินรถจากกรุงเทพไปเชียงใหม่และกรุงเทพไปขอนแก่น. เว็บไซต์. <URL: <http://www.nca.co.th/timetable-bkk-ch.html>>
- ตารางเดินรถทัวร์ปรับอากาศบริษัทขนส่งจำกัด, เข้าถึงเมื่อ 27 ตุลาคม 2557. ตารางเดินรถจากกรุงเทพไปเชียงใหม่ กรุงเทพไปขอนแก่นและกรุงเทพไปสงขลา. เว็บไซต์. <URL: <http://www.busticket.in.th/>>
- ค้นหาตารางเดินรถ, เข้าถึงเมื่อ 27 ตุลาคม 2557. ตารางเดินรถจากและกรุงเทพไปสงขลา. เว็บไซต์. <URL: <http://www.thairoute.com/>>
- การรถไฟแห่งประเทศไทย, เข้าถึงเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2557. เกี่ยวกับ รฟท.. เว็บไซต์. <URL: <http://www.railway.co.th/home/viewcontent.aspx?id=railway-history&lang=TH> >
- สำนักงานปลัดกระทรวง, เข้าถึงเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2557. รายงานประจำปี 2556 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. กระทรวงคมนาคม.
- Tourism Authority of Thailand, เข้าถึงเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2557. สถิติการท่องเที่ยวในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. เว็บไซต์. <URL: www2.tat.or.th/stat/download/tst/253/hatyai.doc>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ยุทธกิจ ครุฑราโรจน์, 2548. แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเชียงใหม่และกรุงเทพมหานครโดยรวมตัวแปรแฝง. วิทยานิพนธ์บัณฑิตวิทยาลัย สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ขวัญภูมิภาค, เข้าถึงเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2557. สถิติการท่องเที่ยวในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. เว็บไซต์. <URL: www2.tat.or.th/stat/download/tst/253/hatyai.doc>
- แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ, เข้าถึงเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2557. ทฤษฎีแรงจูงใจของมาสโลว์และทฤษฎีแรงจูงใจของฟรอยด์. เว็บไซต์. <URL: [www.gotoknow.org/posts/492000%20\(12\)](http://www.gotoknow.org/posts/492000%20(12))>
- จอณาการเดินทาง, เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2557. ตารางเที่ยวบินของการบินไทย. เว็บไซต์. <URL: www.thaiairways.co.th/th_TH/book_my_flights/flights/book_flights.page?section=timetable>
- เที่ยวบิน, เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2557. ตารางเที่ยวบินของการไทยแอร์เอเชีย. เว็บไซต์. <URL: www.airasia.com/th/th/home.page>
- จองตั๋วเครื่องบิน, เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2557. ตารางเที่ยวบินของการนกแอร์. เว็บไซต์. <URL: www.nokair.com/nokconnect/asp/Index.aspx?curlang=th-TH>
- ค้นหาเที่ยวบิน, เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2557. ตารางเที่ยวบินของการไทยไลอ้อนแอร์. เว็บไซต์. <URL: www.lionairthai.com/en/th>
- หน้าหลัก, เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2557. ตารางเที่ยวบินของการบางกอกแอร์เวย์. เว็บไซต์. <URL: www.bangkokair.com>
- จำนวนประชากรกรุงเทพมหานคร, เข้าถึงเมื่อ วันที่ 20 พฤศจิกายน 2557. สถิติและจำนวนประชากรกรุงเทพมหานคร. เว็บไซต์. <URL: service.nso.go.th/nso/thailand/dataFile/01/J01P/J01P/th/0.htm>
- การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง, เข้าถึงเมื่อ วันที่ 20 พฤศจิกายน 2557. กรณีมีประชากรที่แน่นอน. เว็บไซต์. <URL: pioneer.netser.chula.ac.th/~jaimorn/re6.htm>
- การสร้างแบบสอบถาม, เข้าถึงเมื่อ วันที่ 20 พฤศจิกายน 2557. การสร้างแบบสอบถาม. เว็บไซต์. <URL: www.nmd.go.th/aad/images/document/pdf/manual55.pdf>

บรรณานุกรม

- กิตติชัย ธนทรัพย์สิน, สุรพันธ์ ไชยชนะ, วารสารวิชาการพระจอมเกล้าพระนครเหนือ, พิมพ์ครั้งที่ 3, (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ 2550), หน้า 21-29
- ชลิตา ผดุงมิตรและคณะ, การประชุมสัมมนาวิชาการด้านการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ครั้งที่ 9, พิมพ์ครั้งที่ 1, (มหาวิทยาลัยบูรพา, 2552), หน้า 201-212
- ยุทธกิจ ครุฑาโรจน์, ศึกษาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะระหว่าง เชียงใหม่และกรุงเทพฯโดยรวมตัวแปรแฝง, (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2548)
- ปรัชญา ดงศรีและคณะ, ศึกษาแบบจำลองพฤติกรรมกรรมการเลือกใช้การขนส่งทางรถไฟ กรณีศึกษาเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่, (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2555)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก

ตัวอย่างแบบสอบถาม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



แบบสอบถามการเลือกรูปแบบการเดินทางของคุณ

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อดำเนินโครงการพิเศษ (Special Project)
เรื่อง “การศึกษาปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย”
จัดทำโดย นักศึกษาชั้นปีที่ 4 ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

คำชี้แจง: แบบสอบถามนี้มีทั้งหมด 3 หน้า กรุณาทำเครื่องหมาย ตอบคำถามที่ตรงกับคำตอบของท่านมากที่สุด
ส่วนที่ 1 คำถามทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 เพศ	<input type="checkbox"/> ชาย	<input type="checkbox"/> หญิง			
1.2 ช่วงอายุ	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 20 ปี	<input type="checkbox"/> 20 - 24 ปี	<input type="checkbox"/> 25 - 29 ปี	<input type="checkbox"/> 30 - 34 ปี	<input type="checkbox"/> 35 ปีขึ้นไป
1.3 สถานภาพ	<input type="checkbox"/> โสด	<input type="checkbox"/> แต่งงานแล้ว			
1.4 อาชีพ	<input type="checkbox"/> ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ	<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัท	<input type="checkbox"/> นักเรียน/ นักศึกษา	<input type="checkbox"/> ค้าขาย	<input type="checkbox"/> อื่นๆ (ระบุ)
1.5 รายได้ต่อเดือน (บาท)	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 5,000	<input type="checkbox"/> 5,000-15,000	<input type="checkbox"/> 15,000-25,000	<input type="checkbox"/> 25,000-35,000	<input type="checkbox"/> มากกว่า 35,000

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการเดินทาง

2.1	คุณเคยหรือกำลังเดินทางไป “จังหวัดเชียงใหม่” หรือไม่? ถ้าคุณ “เคย” เดินทางไปยังจังหวัดเชียงใหม่ กรุณาให้รายละเอียดดังต่อไปนี้ ถ้าคุณ “ไม่เคย” ให้ข้ามไปยัง ข้อ 2.2	<input type="checkbox"/> เคย	<input type="checkbox"/> ไม่เคย			
2.1.1	รูปแบบการเดินทางใดบ้างที่คุณเคยใช้บริการ					
	<input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนบุคคล	<input type="checkbox"/> เบนซิน	<input type="checkbox"/> ดีเซล	<input type="checkbox"/> แท็กซี่		
	<input type="checkbox"/> รถทัวร์	<input type="checkbox"/> รถทัวร์ บริษัท ขนส่ง จำกัด	<input type="checkbox"/> บริษัทเอกชน ระบุ.....			
		ประเภทที่นั่ง	<input type="checkbox"/> ปรับอากาศ VIP	<input type="checkbox"/> ปรับอากาศชั้น 1	<input type="checkbox"/> ปรับอากาศชั้น 2	
	<input type="checkbox"/> รถไฟ	ประเภทที่นั่ง	<input type="checkbox"/> ชั้น 1	<input type="checkbox"/> ชั้น 2	<input type="checkbox"/> ชั้น 3	
	<input type="checkbox"/> รถตู้ระหว่างจังหวัด					
	<input type="checkbox"/> เครื่องบิน	(ระบุสายการบิน.....)	<input type="checkbox"/> ที่นั่งชั้นประหยัด	<input type="checkbox"/> ที่นั่งชั้นธุรกิจ		
2.1.2	ความถี่ของการใช้บริการ	<input type="checkbox"/> เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	<input type="checkbox"/> เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	<input type="checkbox"/> เฉลี่ย 3 เดือน ต่อครั้ง	<input type="checkbox"/> เฉลี่ย 6 เดือน ต่อครั้ง	<input type="checkbox"/> เฉลี่ยปีละครั้ง
2.1.3	ช่วงเวลาที่ใช้เดินทาง	<input type="checkbox"/> กลางวัน	<input type="checkbox"/> กลางคืน			
2.1.4	เหตุผลในการเลือกรูปแบบการเดินทางนี้	<input type="checkbox"/> ประหยัดค่าใช้จ่าย (ราคาถูก)	<input type="checkbox"/> สะดวกสบาย	<input type="checkbox"/> ความรวดเร็ว	<input type="checkbox"/> ปลอดภัย	<input type="checkbox"/> อื่นๆ
2.1.5	จุดประสงค์ในการเดินทาง	<input type="checkbox"/> ท่องเที่ยว	<input type="checkbox"/> ไป/กลับ ทำธุระส่วนตัว	<input type="checkbox"/> ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับทำงาน	<input type="checkbox"/> ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียน	<input type="checkbox"/> ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเยี่ยมญาติ
2.1.6	ในการเดินทางท่านหาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลใดบ้าง สามารถตอบได้มากที่สุด 3 ข้อ	<input type="checkbox"/> โทรสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการ	<input type="checkbox"/> ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว	<input type="checkbox"/> สอบถามจากบุคคลอื่น	<input type="checkbox"/> ค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์	<input type="checkbox"/> ค้นหาข้อมูลจากพนักงานหรือผู้ให้บริการโดยตรง
2.1.7	การซื้อตั๋ว/จองตั๋ว	<input type="checkbox"/> เคาเตอร์ที่สถานีให้บริการ	<input type="checkbox"/> ซื้อตั๋วออนไลน์จากการซื้อผ่านเว็บไซต์			
		<input type="checkbox"/> ซื้อตั๋วจากทางโทรจอง	<input type="checkbox"/> ไม่มีการซื้อตั๋ว/จองตั๋ว (เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว)			

คุณเคยหรือกำลังเดินทางไป “จังหวัดขอนแก่น” หรือไม่?					
2.2	ถ้าคุณ “เคย” เดินทางไปยังจังหวัดขอนแก่น กรุณาให้รายละเอียดดังต่อไปนี้ ถ้าคุณ “ไม่เคย” ให้ข้ามไปยัง ข้อ 2.3	<input type="checkbox"/> เคย	<input type="checkbox"/> ไม่เคย		
2.2.1	รูปแบบการเดินทางใดบ้างที่คุณที่เคยใช้บริการ				
	<input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนบุคคล	<input type="checkbox"/> เบนซิน	<input type="checkbox"/> ดิเซล	<input type="checkbox"/> แก๊ส	
	<input type="checkbox"/> รถทัวร์	<input type="checkbox"/> รถทัวร์ บริษัท ขนส่ง จำกัด		<input type="checkbox"/> บริษัทเอกชน ระบุ.....	
		ประเภทที่นั่ง	<input type="checkbox"/> ปรับอากาศ VIP	<input type="checkbox"/> ปรับอากาศชั้น 1	<input type="checkbox"/> ปรับอากาศชั้น 2
	<input type="checkbox"/> รถไฟ	ประเภทที่นั่ง	<input type="checkbox"/> ชั้น 1	<input type="checkbox"/> ชั้น 2	<input type="checkbox"/> ชั้น 3
	<input type="checkbox"/> รถตู้ระหว่างจังหวัด				
	<input type="checkbox"/> เครื่องบิน	(ระบุสายการบิน.....)	<input type="checkbox"/> ที่นั่งชั้นประหยัด	<input type="checkbox"/> ที่นั่งชั้นธุรกิจ	
2.2.2	ความถี่ของการใช้บริการ	<input type="checkbox"/> เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	<input type="checkbox"/> เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง	<input type="checkbox"/> เฉลี่ย 3 เดือน ต่อครั้ง	<input type="checkbox"/> เฉลี่ย 6 เดือน ต่อครั้ง
				<input type="checkbox"/> เฉลี่ยปีละครั้ง	
2.2.3	ช่วงเวลาที่ใช้เดินทาง	<input type="checkbox"/> กลางวัน	<input type="checkbox"/> กลางคืน		
2.2.4	เหตุผลในการเลือกใช้บริการการเดินทางนี้	<input type="checkbox"/> ประหยัดค่าใช้จ่าย (ราคาถูก)	<input type="checkbox"/> สะดวกสบาย	<input type="checkbox"/> ความรวดเร็ว	<input type="checkbox"/> ปลอดภัย
		<input type="checkbox"/> อื่นๆ			
2.2.5	จุดประสงค์ในการเดินทาง	<input type="checkbox"/> ท่องเที่ยว	<input type="checkbox"/> ไป/กลับ ทำธุระส่วนตัว	<input type="checkbox"/> ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับทำงาน	<input type="checkbox"/> ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียน
		<input type="checkbox"/> ไป/กลับ เยี่ยมญาติต่างภูมิลำเนา			
2.2.6	ในการเดินทางท่านหาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลใดบ้าง สามารถตอบได้มากที่สุด 3 ข้อ	<input type="checkbox"/> โทรสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการ		<input type="checkbox"/> สอบถามจากบุคคลอื่น	<input type="checkbox"/> ค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์
		<input type="checkbox"/> ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว		<input type="checkbox"/> สอบถามจากพนักงานหรือผู้ให้บริการโดยตรง	
2.2.7	การซื้อตั๋ว/จองตั๋ว	<input type="checkbox"/> เคาน์เตอร์ที่สถานีให้บริการ		<input type="checkbox"/> ซื้อตั๋วออนไลน์จากการซื้อผ่านเว็บไซต์	
		<input type="checkbox"/> ซื้อตั๋วจากการโทรจอง		<input type="checkbox"/> ไม่มีการซื้อตั๋ว/จองตั๋ว (เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว)	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คุณเคยหรือกำลังเดินทางไป “จังหวัดสงขลา” หรือไม่?

2.3 ถ้าคุณ “เคย” เดินทางไปยังจังหวัดสงขลา กรุณาให้รายละเอียดดังต่อไปนี้ เคย ไม่เคย

ถ้าคุณ “ไม่เคย” ให้ข้ามไปยัง ส่วนที่ 3

2.3.1 รูปแบบการเดินทางใดบ้างที่คุณที่เคยใช้บริการ

รถยนต์ส่วนบุคคล เบนซิน ดีเซล แก๊ส

รถทัวร์ รถทัวร์ บริษัท ขนส่ง จำกัด บริษัทเอกชน ระบุ.....

ประเภทที่นั่ง ปรับอากาศ VIP ปรับอากาศชั้น 1 ปรับอากาศชั้น 2

รถไฟ ประเภทที่นั่ง ชั้น 1 ชั้น 2 ชั้น 3

รถตู้ระหว่างจังหวัด

เครื่องบิน (ระบุสายการบิน.....) ที่นั่งชั้นประหยัด ที่นั่งชั้นธุรกิจ

2.3.2 ความถี่ของการใช้บริการ เฉลี่ยสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง เฉลี่ย 3 เดือน ต่อครั้ง เฉลี่ย 6 เดือน ต่อครั้ง เฉลี่ยปีละครั้ง

2.3.3 ช่วงเวลาที่เดินทาง กลางวัน กลางคืน

2.3.4 เหตุผลในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางนี้ ประหยัดค่าใช้จ่าย (ราคาถูก) สะดวกสบาย ความรวดเร็ว ปลอดภัย อื่นๆ

2.3.5 จุดประสงค์ในการเดินทาง ท่องเที่ยว ไป/กลับ ทำธุระส่วนตัว ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับทำงาน ไป/กลับทำธุระเกี่ยวกับเรียน ไป/กลับ เยี่ยมญาติต่างภูมิลำเนา

2.3.6 ในการเดินทางค้นหาข้อมูลจากแหล่งข้อมูลใดบ้างที่สามารถตอบได้มากที่สุด 3 ข้อ

โทรสอบถามจากบริษัทที่ให้บริการ สอบถามจากบุคคลอื่น ค้นหาข้อมูลจากเว็บไซต์

ค้นหาจากวารสารการท่องเที่ยว สอบถามจากพนักงานหรือผู้ให้บริการโดยตรง

2.3.7 การซื้อตั๋ว/จองตั๋ว เคาเตอร์ที่สถานีให้บริการ ซื้อตั๋วออนไลน์จากการซื้อผ่านเว็บไซต์ ไม่มีการซื้อตั๋ว/จองตั๋ว (เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว)

ซื้อตั๋วจากการโทรจอง ไม่มีการซื้อตั๋ว/จองตั๋ว (เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว)

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ช่วยการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย

จากปัจจัยเหล่านี้ แต่ละปัจจัยมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางต่างๆ ของคุณ มาก - น้อย เพียงใด กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในตาราง

ที่	ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยสุด
1	ความตรงเวลาของรถ ตามตารางเวลา					
2	ความรู้สึกปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง					
3	ความสะดวกในการซื้อตั๋วและจองตั๋ว					
4	ความสบายจากการโดยสารยานพาหนะ					
5	ความพอใจกับความสะอาดของยานพาหนะ					
6	ความรู้สึกว่ามีความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง					

ข้อเสนอแนะ/ความคิดเห็น

.....

.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปตีพิมพ์หรือเผยแพร่ในสื่อใดๆ

ไม่ว่าการตีพิมพ์ ทั้งสิ่งพิมพ์ ทั้งสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทั้งสื่อโซเชียลมีเดีย ทั้งสื่ออื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการกรอกแบบสอบถาม