

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองถือเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว ปัจจุบันรูปแบบการเดินทางหลักที่ใช้ในการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทยประกอบด้วย รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร รถไฟ และเครื่องบิน ซึ่งแม้ว่ารูปแบบการเดินทางเหล่านี้จะตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังคงประสบปัญหาเชิงโครงสร้างหลายประการ เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลพิษทางอากาศ ข้อจำกัดด้านความเร็ว และความตรงต่อเวลาของรถโดยสารและรถไฟ ไปจนถึงต้นทุนการเดินทางที่สูงและข้อจำกัดในการเข้าถึงสนามบินของการเดินทางทางอากาศ ปัญหาเหล่านี้ล้วนเป็นข้อจำกัดสำคัญต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อยกระดับคุณภาพบริการขนส่งระหว่างเมืองรัฐบาลไทยมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนส่งทางรางด้วยโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail: HSR) จำนวน 4 สายทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ได้แก่ เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ-หนองคาย) เส้นทางสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) เส้นทางสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-ระยอง) และเส้นทางสายใต้ (กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์) ด้วยวิสัยทัศน์ที่จะพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการขนส่งหลักที่มีส่วนช่วยในการเชื่อมโยง ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมที่สำคัญ ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค และกระจายความเจริญสู่หัวเมืองต่าง ๆ ของประเทศ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2568)

การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน HSR ได้แพร่หลายออกไปอย่างกว้างขวางนับตั้งแต่การเปิดให้บริการรถไฟหัวกระสุน (Shinkansen) ในประเทศญี่ปุ่น (Givoni, 2006) ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญในการพลิกโฉมภูมิทัศน์ของการเดินทางระหว่างเมืองในหลายภูมิภาคทั่วโลกโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่พัฒนาแล้วของเอเชียตะวันออกและยุโรป (EESI, 2018) รถไฟความเร็วสูง (HSR) ถือเป็นรูปแบบการเดินทางที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นเครื่องมือในการยกระดับประสิทธิภาพการเดินทางระหว่างเมืองจากการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย (Danapour et al., 2018; Liu & Zhang, 2018) ส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางหลังการเปิดให้บริการ HSR มีแนวโน้มที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในส่วนแบ่งตลาดการเดินทางระหว่างเมือง และสร้างพลวัตการแข่งขันใหม่ในอุตสาหกรรมคมนาคมขนส่ง (Givoni & Dobruszkes, 2013; Yao & Morikawa, 2005)

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน HSR นับเป็นการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ที่จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก การศึกษาส่วนใหญ่จึงมักมุ่งเน้นไปที่การประเมินทางด้านเศรษฐศาสตร์หรือการตรวจสอบความสามารถในการแข่งขันของ HSR โดยการพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะของการเดินทาง และปัจจัยทางด้านโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางเป็นหลัก มีการศึกษาน้อยมากที่จะกล่าวถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองเดิมที่เกิดการทดแทนรูปแบบการเดินทางหลังการเข้าสู่ตลาดขนส่งระหว่างเมืองของบริการรถไฟความเร็วสูงโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาซึ่งอาจมีความแตกต่างในผลลัพธ์จากการศึกษาของประเทศที่พัฒนาแล้วเนื่องจากพลวัตของการทดแทนรูปแบบการเดินทางมักมีความเฉพาะเจาะจงสูง ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม สภาพเศรษฐกิจ-สังคม ความพึงพอใจของผู้เดินทางในแต่ละบริบททางภูมิศาสตร์ ระยะการเดินทาง และประเภทของเมือง (Albalade et al., 2015; Chen, 2017) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริบทของประเทศไทย ซึ่งมีลักษณะเฉพาะทั้งในด้านพฤติกรรมการเดินทางที่ยังคงพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลในสัดส่วนที่สูง โครงสร้างพื้นฐานถนนที่ครอบคลุมมากกว่ารูปแบบการเดินทางอื่น และระดับรายได้เฉลี่ยของประชากรที่อาจมีความอ่อนไหวต่อปัจจัยด้านราคา ทำให้ไม่สามารถนำผลการศึกษาจากประเทศที่พัฒนาแล้วมาประยุกต์ใช้ได้โดยตรง ดังนั้นความเข้าใจในพลวัตการแข่งขันและการทดแทนรูปแบบการเดินทางที่จำเพาะเจาะจงกับบริบทของไทยจึงถือเป็นช่องว่างทางองค์ความรู้ที่สำคัญ

การศึกษานี้ได้ทำการศึกษาในเส้นทางสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ของไทยซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางยุทธศาสตร์ที่มีปริมาณการเดินทางสูงและมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศ โดยแผนการพัฒนารถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จัดอยู่ในแผนพัฒนาระยะที่ 2 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2581 มีระยะทางรวม 668 กิโลเมตร (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2568) ในการพยากรณ์พฤติกรรมทางเลือกรูปแบบการเดินทางหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงได้แบ่งการพิจารณาความสามารถในการแข่งขันและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับรูปแบบการเดินทางเดิมในแต่ละช่วงระยะทางโดยมีสมมติฐานหลักที่ว่า ความสามารถในการแข่งขันของรถไฟความเร็วสูง (HSR) กับรูปแบบการเดินทางเดิมมีแนวโน้มที่จะมีความแตกต่างกันไปในแต่ละช่วงระยะทาง และด้วยผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษานี้สามารถให้ข้อมูลกับผู้กำหนดนโยบายหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการนำไปใช้ประกอบการปรับปรุงนโยบายการขนส่งระหว่างเมืองในไทย และอาจส่งต่อไปยังพื้นที่ที่มีบริบทใกล้เคียงกัน

## 1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อคาดการณ์การเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (HSR) ในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่

1.2.2 เพื่อตรวจสอบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับรูปแบบการเดินทางเดิมในแต่ละช่วงระยะทางเมื่อเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (HSR) ในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่

1.2.3 เพื่อตรวจสอบปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างเมืองหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (HSR) ในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 การศึกษานี้ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางจากผู้เดินทางในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยการสำรวจได้ทำการสำรวจจากผู้เดินทางที่มีการใช้รูปแบบการเดินทางในปัจจุบัน 4 รูปแบบ ประกอบด้วย รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถไฟ และเครื่องบิน

1.3.2 การศึกษานี้พัฒนาแบบจำลอง Logit เพื่อใช้ในการพยากรณ์พฤติกรรมเลือกรูปแบบการเดินทางโดยอ้างอิงตามทฤษฎีอรรถประโยชน์สูงสุด (Utility Maximization)

1.3.3 การศึกษานี้พิจารณาพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางโดยพิจารณาการตัดสินใจรายบุคคลซึ่งไม่ได้คำนึงถึงการเดินทางเป็นกลุ่ม