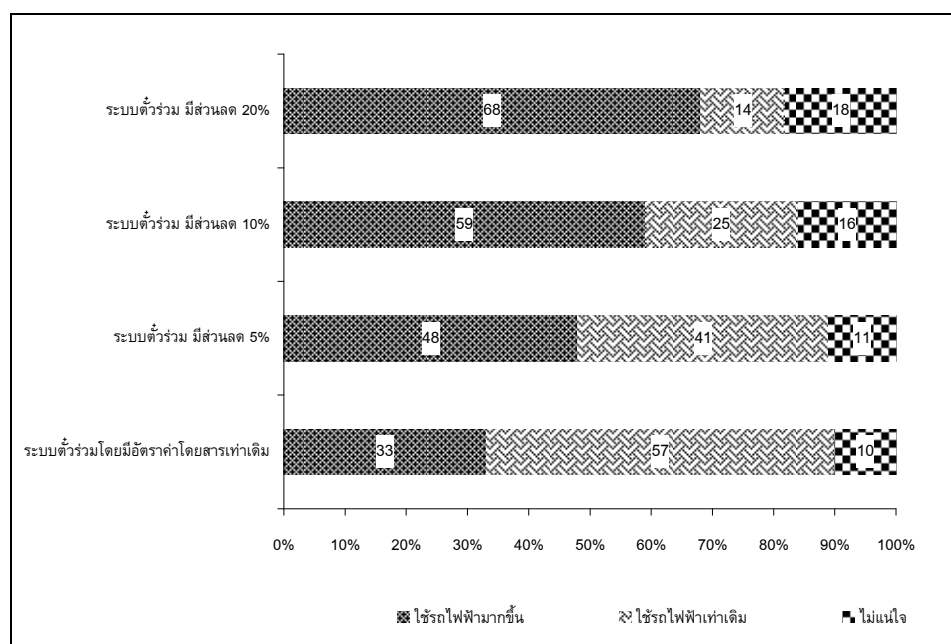


ภาคผนวก ง การวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางโดยรถไฟฟ้า กรณีมีระบบตัวร่วม

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจผลกระทบของตัวร่วมต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้เดินทาง 3 กลุ่ม ได้แก่ (i) ผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้า (ii) ผู้เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางและรถไฟชานเมือง¹ และ (iii) ผู้เดินทางโดยเรือโดยสาร (รูปที่ ง-1 ถึง รูปที่ ง-3) พบว่าทั้ง 3 กลุ่มผู้เดินทางมีความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามากขึ้น ถ้ามีการนำระบบตัวร่วมมาใช้ โดยประมาณร้อยละ 30 อย่างไรก็ตาม การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจะเพิ่มมากขึ้นถ้าระบบตัวร่วมมีส่วนลดราคาค่าโดยสารด้วย โดยมีถึงเกือบร้อยละ 70 ที่จะพิจารณาเดินทางโดยรถไฟฟ้ามากขึ้น² นอกจากนี้ก็กล่าวได้ว่าทั้ง 3 กลุ่มผู้เดินทางมีการแนวโน้มเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

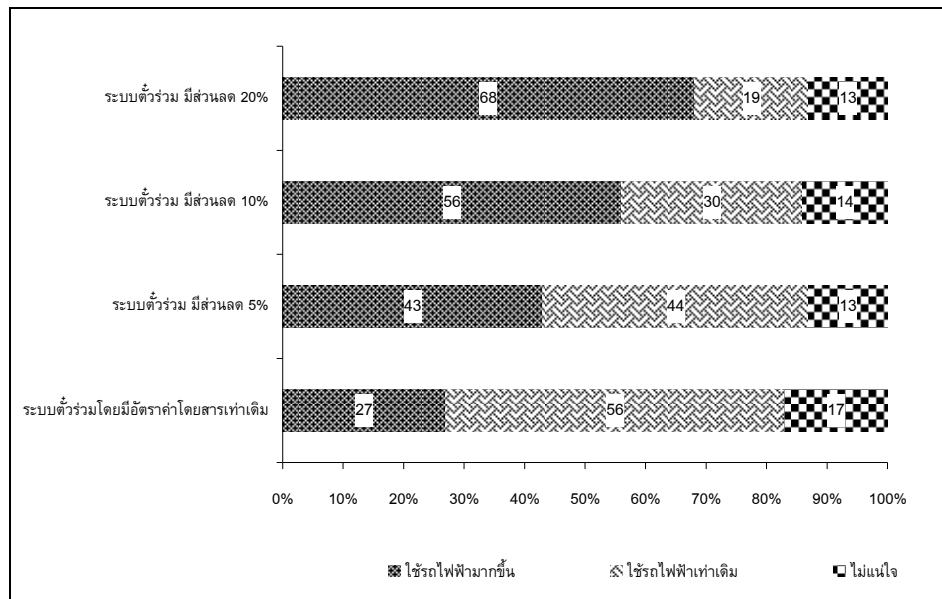


ที่มา: คณะที่ปรึกษา

รูปที่ ง-1 พฤติกรรมของผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้า ต่อ ระบบตัวร่วมของรถไฟฟ้า

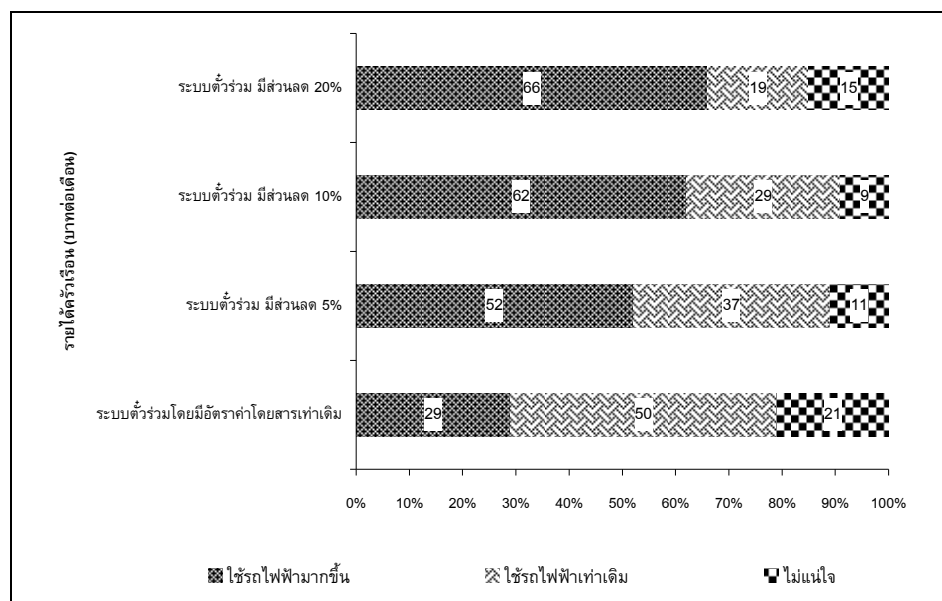
¹ ผู้เดินทางโดยรถโดยสารประจำทางและรถไฟชานเมืองถูกรวมอยู่ในกลุ่มเดียวกัน เนื่องจากมีลักษณะของกลุ่มตัวอย่างเหมือนกัน

² ไม่ใช่ว่าหมายความว่าจำนวนเที่ยวการเดินทางทั้งหมดของทุกคนจะเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้า แต่หมายถึงว่า บางเที่ยวการเดินทางในพื้นที่ที่มีรถไฟฟ้าอาจถูกเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้าได้ ถ้ามีระบบตัวร่วม สำหรับผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้าอยู่แล้ว อาจเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินทางมากขึ้น ทั้งนี้ จำนวนเที่ยวการเดินทางโดยรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเท่าใดนั้นต้องมีการคาดการณ์โดยใช้แบบจำลองการเดินทาง



ที่มา: คณะที่ปรึกษา

รูปที่ ง-2 พฤติกรรมของผู้เดินทางโดยรถประจำทางและรถไฟฟ้า
ต่อระบบตัวร่วมของรถไฟฟ้า



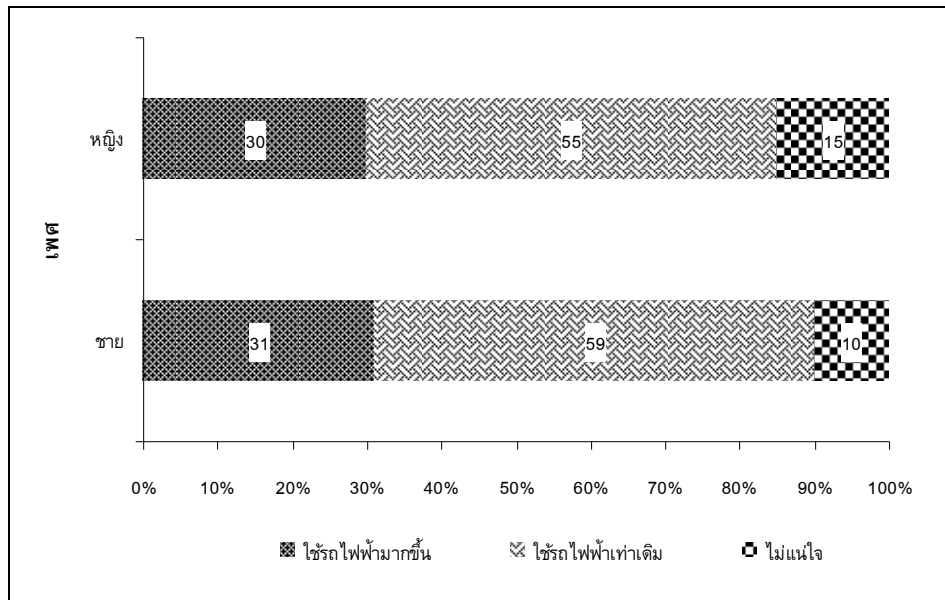
ที่มา: คณะที่ปรึกษา

รูปที่ ง-3 พฤติกรรมของผู้เดินทางโดยเรือโดยสาร ต่อ ระบบตัวร่วมของรถไฟฟ้า

นอกจากการเปรียบเทียบแนวโน้มการเดินทางโดยรถไฟฟ้าของทั้ง 3 กลุ่มผู้เดินทางแล้ว การศึกษานี้ได้เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศ อายุ อาชีพการงาน และรายได้ ซึ่งผลการวิเคราะห์สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการวางแผนการตลาดต่อไป

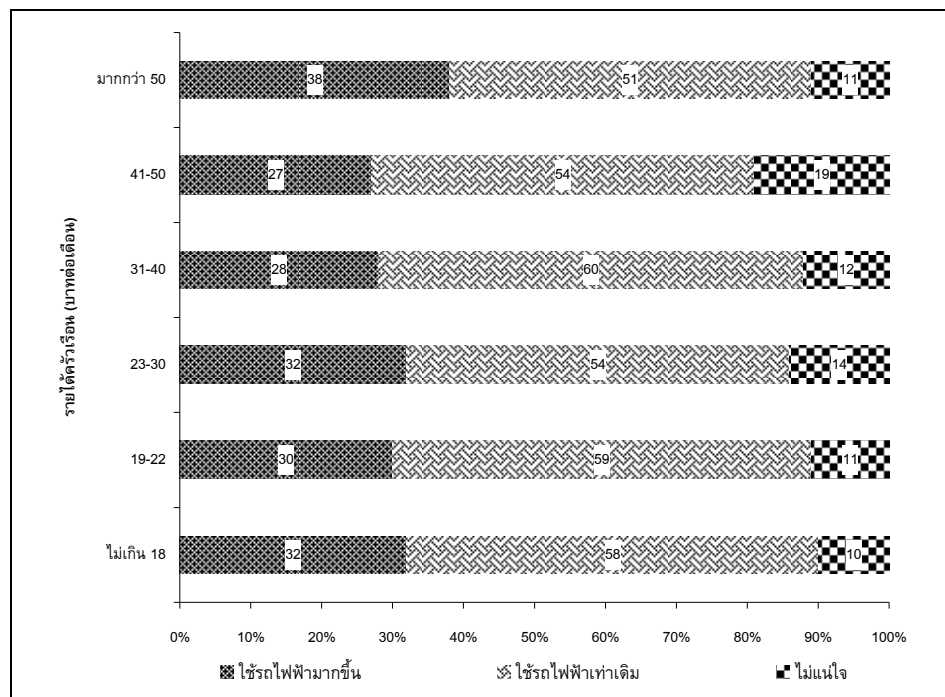
จากผลการวิเคราะห์ พบว่า การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญระหว่างเพศชายและหญิง (รูปที่ ง-4) ระหว่างกลุ่มอายุ (รูปที่ ง-5) และระหว่างอาชีพการงาน (รูปที่ ง-6) นั่นคือ โดยประมาณร้อยละ 30 ของทุกกลุ่มผู้เดินทางเหล่านี้ มีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามากขึ้น หากมีการใช้ระบบตัวร่วมของรถไฟฟ้าโดยที่ไม่มีส่วนลดราคาค่าโดยสารเพิ่มเติม

อย่างไรก็ตาม ระหว่างกลุ่มผู้เดินทางที่มีรายได้ครัวเรือนแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการเปลี่ยนแปลงการเดินทางจากการมีตัวร่วมแตกต่างกันอย่างชัดเจน คือ ผู้ที่อยู่ในครัวเรือนที่มีรายได้สูงมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้ามากกว่าผู้ที่อยู่ในครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำกว่า (รูปที่ ง-7) ประมาณร้อยละ 20 ของผู้ที่อยู่ในครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำจะพิจารณาเดินทางโดยรถไฟฟ้ามากขึ้น แต่สูงถึงร้อยละ 40 ของผู้ที่อยู่ในครัวเรือนที่มีรายได้สูงจะพิจารณาเดินทางโดยรถไฟฟ้ามากขึ้น



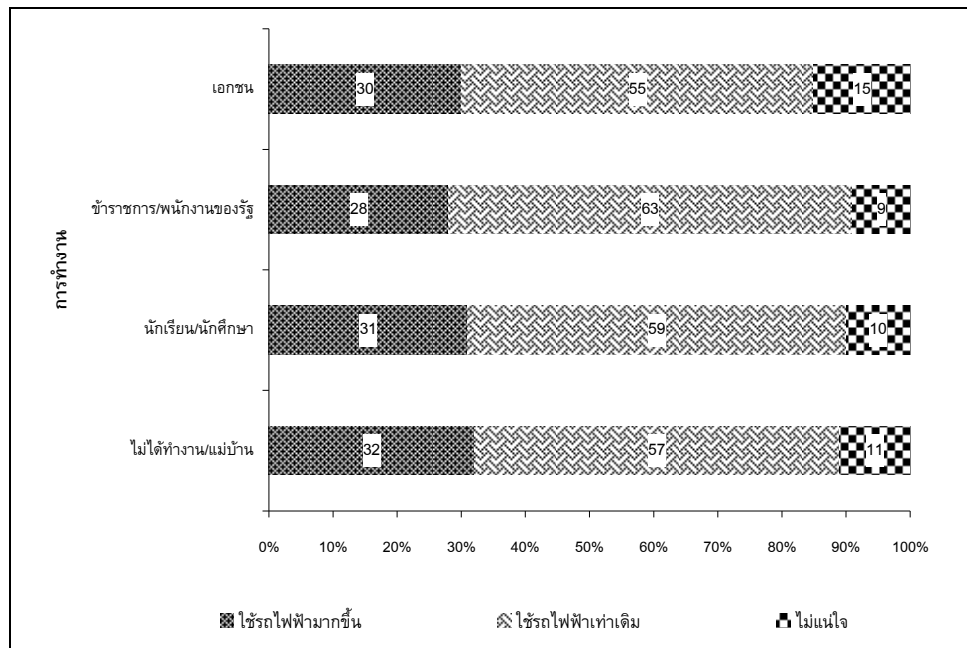
ที่มา: คณะที่ปรึกษา

รูปที่ ง-4 พฤติกรรมของเพศชายและหญิง
หากมีระบบตัวร่วมของรถไฟฟ้าที่มีอัตราค่าโดยสารเท่าเดิม



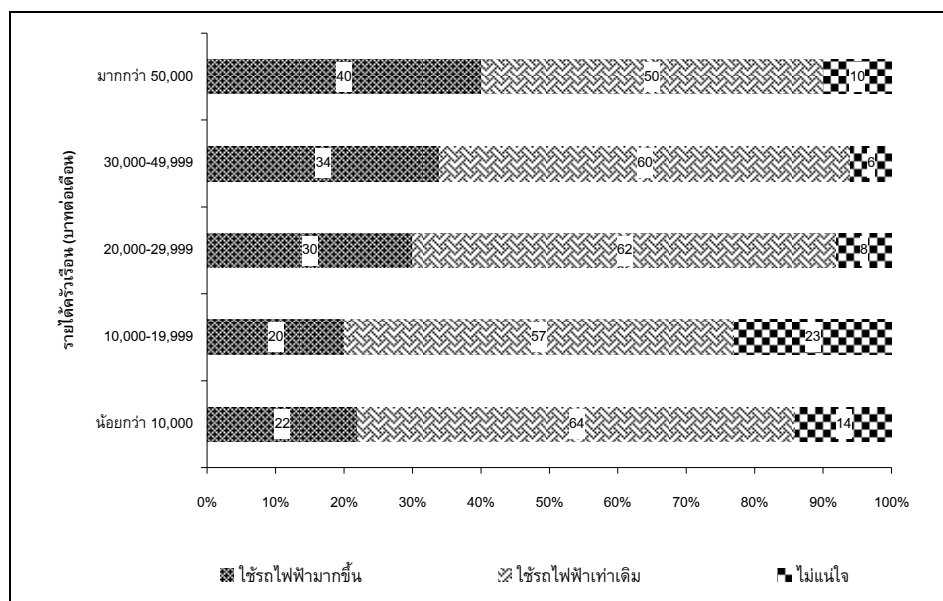
ที่มา: คณะที่ปรึกษา

รูปที่ ง-5 พฤติกรรมของผู้เดินทางช่วงอายุต่าง ๆ
หากมีระบบตัวร่วมของรถไฟฟ้าที่มีอัตราค่าโดยสารเท่าเดิม



ที่มา: คณะที่ปรึกษา

รูปที่ ง-6 พฤติกรรมของผู้เดินทางอาชีพต่าง ๆ
หากมีระบบตัวร่วมของรถไฟฟ้าที่มีอัตราค่าโดยสารเท่าเดิม



ที่มา: คณะที่ปรึกษา

รูปที่ ง-7 พฤติกรรมของผู้เดินทางที่มีช่วงรายได้ครัวเรือนต่าง ๆ
หากมีระบบตัวร่วมของรถไฟฟ้าที่มีอัตราค่าโดยสารเท่าเดิม

สรุป

การนำระบบตัวร่วมมาใช้จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น สามารถดึงดูดให้ผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้ามากขึ้น หากมีระบบตัวร่วมโดยที่ค่าโดยสารยังเท่าเดิม ผู้เดินทางประมาณร้อยละ 30 มีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยรถไฟฟ้ามากขึ้น แต่ถ้ามีส่วนลดราคาค่าโดยสารมากขึ้นจะทำให้สัดส่วนผู้ที่เดินทางเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยถ้ามีส่วนลดถึงร้อยละ 20 จะทำให้ผู้เดินทางมากถึงเกือบร้อยละ 70 ที่พิจารณาเดินทางโดยรถไฟฟ้า

การเดินทางโดยรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นนี้บางส่วนจะมาจากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถไฟฟ้าในพื้นที่ที่มีรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตามสำหรับผู้เดินทางโดยรถไฟฟ้าอยู่แล้ว อาจเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินทางมากขึ้น

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้รถไฟฟ้าเนื่องจากระบบตัวร่วมนี้ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างเพศชายและหญิง ระหว่างกลุ่มอายุ และระหว่างอาชีพการทำงาน แต่มีความแตกต่างกันระหว่างกลุ่มผู้เดินทางที่มีรายได้ครัวเรือนแตกต่างกัน ดังนั้นผู้ที่อยู่ในครัวเรือนที่มีรายได้สูงมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้ามากกว่าผู้ที่อยู่ในครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำกว่า เนื่องจากผู้ที่มีรายได้สูงมีข้อจำกัดด้านการเงิน สำหรับการเดินทางน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ ดังนั้น เมื่อได้รับความสะดวกมากขึ้นก็พร้อมที่จะจ่ายได้ง่ายกว่า