



Opinion of the People on the Ferry Service in Luang Prabang District, Luang Prabang

Nakasou XOUMPHONPHACKDY¹, Dalivanh Silisack², Somkhit SOULIYASACK²,

Department of Business Administration, Faculty of Economics and Tourism, Souphanouvong University
Lao PDR

Abstract

1*Correspondence: Nakasou XOUMPHONPHACKDY,
Louangprabang Province,
Tel: +856 2055626555
Email: nakaxpd@gmail.com;
somkit8988@gmail.com

Article Info:

Submitted: February 13, 2026

Revised: March 18, 2026

Accepted: April 20, 2026

This study aims to 1) examine the behavior of people who use ferry crossing services in Luang Prabang City, 2) investigate the level of public opinions toward the use of ferry crossing services in Luang Prabang City, Luang Prabang Province, 2) and compare public opinions regarding the use of ferry crossing services in Luang Prabang City, Luang Prabang Province, classified by personal factors. This research adopts a quantitative research approach and employs a survey method with a sample of 410 respondents. Data were collected using a questionnaire and analyzed using descriptive statistics as frequency, percentage (%), mean (\bar{X}), and standard deviation (SD) and inferential statistics, including the Independent-Samples t-test and One-Way ANOVA.

The research findings revealed that 1) Regarding user behavior, most users of the ferry crossing service in Luang Prabang City, Luang Prabang Province, reported using the service more than four times, with daily usage being common. The majority spent no more than approximately 10 minutes traveling from their homes, workplaces, or other locations to access the service. The peak periods of service use were 08:01–12:00 and 06:01–08:00, and the primary purposes for using the ferry crossing service were commuting to work and attending school; 2) With respect to public opinions, users of the ferry crossing service in Luang Prabang City, Luang Prabang Province, demonstrated an overall very high level of positive opinion toward the service; 3) The comparison of public opinions toward the use of the ferry crossing service, classified by personal factors, indicated that age, occupation, and educational level were the only factors showing statistically significant differences in opinion levels regarding service use. These differences were significant at the 0.05 level ($p < 0.05$).

Keywords: Behavior of service users, Ferry crossing service operations

1. ພາກສະໜີ (Introduction)

ການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄວ້າທາງນໍ້າ ເປັນຮູບແບບໜຶ່ງຂອງລະບົບການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄວ້າທີ່ມີບົດບາດສໍາຄັນໃນດ້ານເສດຖະກິດ, ສັງຄົມ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວໃນໂລກ ໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ທີ່ມີແມ່ນໍ້າ ຂະໜາດໃຫຍ່ທີ່ເປັນອຸປະສັກຕໍ່ການເດີນທາງທາງບົກ, ການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄວ້າທາງນໍ້າຈຶ່ງຖືເປັນກົນໄກໃນການເຊື່ອມໂຍງຜູ້ຄົນ, ຊຸມຊົນ ແລະ ເສດຖະກິດເຂົ້າດ້ວຍກັນ. ການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄວ້າທາງນໍ້າ ຈຶ່ງຖືວ່າມີຄວາມສໍາຄັນໃນການພັດທະນາໃນຫຼາຍໆດ້ານ ໃນດ້ານເສດຖະກິດ ການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄວ້າທາງນໍ້າຊ່ວຍລົດຕົ້ນທຶນໃນການເດີນທາງ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໂດຍສະເພາະພື້ນທີ່ໆ ການສ້າງຂົວມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສູງ ຫຼື ມີຂໍ້ຈຳກັດທາງພູມິສາດ ໂດຍສະເພາະການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄວ້າດ້ວຍການບໍລິການ

ເຮືອຂ້າມຝາກ ເປັນໜຶ່ງໃນທາງເລືອກທີ່ຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ເຂົ້າເຖິງໄດ້ງ່າຍ (Rodrigue & Notteboom, 2020).

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ສປປ ລາວ) ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແຕ່ເປັນປະເທດທີ່ມີແມ່ນໍ້າຫຼາຍສາຍທີ່ສໍາຄັນເຊັ່ນ ແມ່ນໍ້າຂອງຊຶ່ງຖືວ່າເປັນເສັ້ນເລືອດໃຫຍ່ທີ່ຫລໍ່ລ້ຽງຊີວິດຂອງປະຊາຊົນລາວ. ນອກຈາກແມ່ນໍ້າຂອງແລ້ວຍັງມີແມ່ນໍ້າສາຂາເຊັ່ນ: ນໍ້າຄານ, ນໍ້າອູ, ນໍ້າເຊືອງ, ນໍ້າງື່ມ ແລະ ອື່ນໆ ຖືວ່າເປັນທ່າແຮງໜຶ່ງທີ່ສໍາຄັນຂອງ ສປປ ລາວ. ຈາກທ່າແຮງດັ່ງກ່າວ ການພັດທະນາຄຸນນະພາບທາງຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄວ້າຂົນສົ່ງທາງນໍ້າຈຶ່ງກາຍ ເປັນໜຶ່ງໃນ 7 ຂະແໜງເສດຖະກິດປາຍແຫຼມຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ສະໜັບສະໜູນຕົ້ນຕໍຕໍ່ການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄວ້າການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິສຕິກ. ຂະແໜງການ

ດັ່ງກ່າວກາຍເປັນທ່າແຮງທີ່ສໍາຄັນດ້ານທີ່ຕັ້ງໃນການຫັນປະເທດບໍ່ມີທາງອອກສຸທະເລກາຍເປັນປະເທດທີ່ເຊື່ອມຈອດ.ນອກຈາກນັ້ນ, ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານການຄົມມະນາຄົມທາງນໍ້າ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ເປັນວຽກບຸລິມະສິດໜຶ່ງ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອເພີ່ມຮູບແບບການເດີນທາງການຂົນສົ່ງໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊົມໃຊ້. ດັ່ງນັ້ນ, ແຜນພັດທະນາ 5 ປີ ຂອງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ກຍທຂ) ເປັນແຜນໄລຍະ 5 ປີ ສຸດທ້າຍ ທີ່ສໍາຄັນໃນການສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ການພັດທະນາໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງໃຫ້ເປັນປາຍແຖມ, ມີຈຸດສຸມ, ປະສິດທິພາບ, ທັນສະໄໝ, ປອດໄພ, ເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ ແລະ ຍືນຍົງ (ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2025).

ນອກຈາກນັ້ນ, ການຄົມມະນາຄົມທາງນໍ້າໃນ ໂດຍໃຊ້ເຮືອຂ້າມຝາກເປັນພາຫະນະໄດ້ປະກອບສ່ວນໃນການໃຫ້ບໍລິການປະຊາຊົນຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ມີອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນໃນແຕ່ລະປີ ເຊິ່ງອີງຕາມບົດສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາ 5 ປີ ແຕ່ປີ 2021-2025 ເຫັນວ່າ ເພີ່ມຂຶ້ນ 5% ຕໍ່ປີ ໂດຍການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານທີ່ມາໃຊ້ບໍລິການເຮືອໃນປີ 2021 ມີ 978 ເທື່ອຄົນເພີ່ມເປັນ 1,376 ຄົນໃນປີ 2022, ປີ 2023 ມີ 2,091 ຄົນ, ປີ 2023 ມີ 2,032 ຄົນ ແລະ 2,284 ພັນເທື່ອຄົນ ໃນປີ 2024 (ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2025)

ສໍາລັບ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ເຮືອບັກຂ້າມຝາກຖືກກໍານົດໃຫ້ເປັນການບໍລິການທາງເຮືອປະເພດໜຶ່ງ ໂດຍມຸ່ງເນັ້ນໃຫ້ບໍລິການປະຊາຊົນທີ່ມາຊົມໃຊ້ ມີຄວາມສະດວກ, ມີຄວາມປອດໄພ ໂດຍເຮືອບັກມີໜ້າທີ່ບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ສິນຄ້າ ແລະ ຍານພາຫະນະ, ເຕົ້າໂຮມ, ຄັດແຍກ, ເກັບມ້ຽນ, ແຈກຢາຍ ແລະ ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ, ລານຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ກອງສິນຄ້າ, ລານເກັບຮັກສາ ແລະ ບໍລິການອື່ນໆ. ອີງຕາມສະຖິຕິຂອງ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໃຫ້ຮູ້ວ່າ ທົ່ວແຂວງ ມີທ່າເຮືອທັງໝົດ 28 ແຫ່ງ ເຮືອບັກຂົນສົ່ງໂດຍສານ 46 ລໍາ ແບ່ງເປັນການຄຸ້ມຄອງພາຍໃຕ້ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງແຂວງ 35 ລໍາ ແລະ ອີກ 11 ລໍາແມ່ນຄຸ້ມຄອງໂດຍ ຫ້ອງການໂຍທາທິການ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ສາມາດບໍລິການໄດ້ 124,991 ຖ້ຽວ, ບໍລິມາດຂົນສົ່ງໂດຍສານໄດ້ 667,170 ເທື່ອຄົນ, ຈໍລະຈອນໂດຍສານໄດ້ 16,815,126 ຄ/ກມ. ບັດຈຸບັນຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ມີຈຸດບໍລິການຂ້າມຝາກ ຈໍານວນ 2 ແຫ່ງຄື ຈຸດ ບ້ານຊຽງແກ້ວ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ຫາບ້ານຈ່ານ ເມືອງຈອມເພັດ, ຈຸດທີ່ສອງ ຄື ທ່າເຮືອຫຼວງ ບ້ານຄິລີ ຫາ ບ້ານຊຽງແມນ ເມືອງຈອມເພັດ (ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ, 2025).

ການບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກທີ່ມີຄຸນນະພາບ ເປັນສິ່ງຈໍາເປັນໃນການສ້າງຄວາມໝັ້ນໃຈ ແລະ ຄວາມພໍໃຈໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານກໍຄືປະຊາຊົນເປັນຕົ້ນແມ່ນເລື່ອງຄວາມປອດໄພ ແລະ ຕົງຕໍ່ເວລາ ຊຶ່ງຜົນການຄົ້ນຄວ້າຂອງ ຈັນສີ (2018) ພົບວ່າ ຄວາມຕົງຕໍ່ເວລາໃນການໃຫ້ບໍລິການກໍເປັນປັດໃຈໜຶ່ງທີ່ສໍາຄັນໂດຍສະເພາະເວລາເລີ່ມດ່ວນ ແລະ ຕ້ອງການຄວາມແນ່ນອນໃນການເດີນທາງທາງເຮືອບໍລິການມີການຈັດຕາຕະລາງໂມງອອກເດີນທາງຕາມກອບເວລາທີ່ກໍານົດຢ່າງເຄັ່ງຄັດຈະຊ່ວຍລົດຄວາມແອອັດ ແລະ ເພີ່ມປະສິດ ທິພາບ

ໃນການບໍລິການໄດ້ດີຂຶ້ນ. ນອກຈາກນັ້ນຍັງພົບວ່າ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ (Facilities) ເຊັ່ນ ບ່ອນນັ່ງ, ຄວາມສະອາດ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມຂອງທ່າເຮືອ ໄດ້ຮັບການປະເມີນວ່າ ເປັນຈຸດອ່ອນທີ່ສຸດ ເມື່ອທຽບກັບອົງປະກອບອື່ນໆ ຂອງການບໍລິການ ຜູ້ໂດຍສານຫຼາຍຄົນ ຮູ້ສຶກບໍ່ພໍໃຈໃນປະເດັນນີ້ ເຊິ່ງເປັນອຸປະສັກຕໍ່ພາບຜິດ ແລະ ຄຸນນະພາບໂດຍລວມ ຂອງການບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ (Mudpongtua & Nunthasiriphon, 2024 ແລະ ໃນດ້ານຄວາມປອດໄພ (Safety) ເຖິງແມ່ນວ່າຄວາມປອດໄພ ຈະເປັນປັດໃຈທີ່ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນສູງສຸດ ແຕ່ລະດັບການຈັດການດ້ານຄວາມປອດໄພກັບຍັງ ຢູ່ພຽງລະດັບປານກາງ ເຊັ່ນ: ການກວດເບິ່ງສະພາບເຮືອ, ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງທ່າເຮືອ ແລະ ການປ້ອງກັນອັນຕະລາຍຈາກຄົນ ຫຼື ລົມແຮງ ບັນຫາເຫຼົ່ານີ້ ສະທ້ອນເຖິງຄວາມຈໍາເປັນທີ່ຜູ້ປະກອບການ ແລະ ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕ້ອງເຂົ້າມາປັບປຸງມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຄາດຫວັງຂອງສັງຄົມ (Chaiboontan & Nomchobpitak, 2024)

ຈາກການວິເຄາະຂ້າງເທິງ ຈະເຫັນໄດ້ວ່າ ການບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ຍັງປະເຊີນກັບບັນຫາໃນຫຼາຍ ຊຶ່ງການວິໄຈຄັ້ງນີ້ ນໍາໃຊ້ ແນວຄິດປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າຂອ Rodrigue (2020) ເຊິ່ງປະກອບດ້ວຍ ຄວາມປອດໄພ (Safety), ຄວາມຕົງຕໍ່ເວລາ ແລະ ຄວາມໜ່າເຊື່ອຖື (Punctuality & Reliability), ຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ (Cost-effectiveness), ຄວາມສະດວກ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງ (Accessibility & Convenience), ຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິຜົນ (Speed & Productivity) ແລະ ຄວາມຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (Sustainability & Environmental Impact). ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມແຕກຕ່າງຂອງກຸ່ມຜູ້ໃຊ້ບໍລິການ, ການປັບປຸງຄຸນນະພາບ ໃນມິຕິເຫຼົ່ານີ້ ບໍ່ພຽງແຕ່ຊ່ວຍຍົກລະດັບ ປະສິບການ ການເດີນທາງຂອງຜູ້ໂດຍສານ ແຕ່ຍັງຊ່ວຍເພີ່ມສັກກະຍະພາບຂອງລະບົບຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງຫຼາຍຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ. ການບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ ເຖິງຈະເປັນການຄົມມະນາຄົມທີ່ມີປະໂຫຍດ ແລະ ຈໍາເປັນໃນ ຊີວິດປະຈຳວັນ ແຕ່ກໍບັນຫາຫຼາຍດ້ານທີ່ກ່າວມານັ້ນ ເປັນສິ່ງທີ່ຕ້ອງໃດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ. ຫັດສະນະຄະຕິຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການບໍລິການແມ່ນປັດໃຈສໍາຄັນທີ່ສະທ້ອນເຖິງຄຸນນະພາບຂອງການບໍລິການ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໃຊ້. ການເຂົ້າໃຈເຖິງຫັດສະນະຄະຕິເຫຼົ່ານີ້ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສາມາດປັບປຸງ ແລະ ພັດທະນາການບໍລິການໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງປະຊາຊົນໄດ້ດີຍິ່ງຂຶ້ນ. ການບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກຄວນບໍລິຫານຈັດການດ້ວຍຄວາມລະມັດລະວັງ ໂດຍຄໍານຶງເຖິງຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໂດຍສານເປັນຫລັກ ຈາກການກວດສອບຍັງບໍ່ພົບສະຖິຕິການເກີນຄອບຄຸມຕິເຫດທີ່ເກີດຈາກການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກທ່າຫຼວງ ຊຽງແມນເນື້ອງຈາກ

ເສັ້ນທາງໃນການບໍລິການແມ່ນສັ້ນ ແຕ່ເຖິງແນວນັ້ນກໍຕາມ ກໍບໍ່ຄວນຂາດຄວາມລະມັດລະວັງ ເນື່ອງຈາກອຸບັດຕິເຫດມັກເກີດຂຶ້ນກັບຜູ້ໂດຍສານທີ່ບັນທຸກເກີນອັດຕາ ຈາກສະພາບອາກາດທີ່ແປປວນ ຂາດຄວາມລະມັດລະວັງ ທັງຜູ້ຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ.

ຈາກຄວາມຈຳເປັນທີ່ກ່າວມານັ້ນ ການຄົ້ນຄວ້ານີ້ຈຶ່ງມີຈຸດປະສົງ ເພື່ອ 1) ສຶກສາພຶດຕິກຳ ຂອງປະຊາຊົນທີ່ໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກນະຄອນຫຼວງພະບາງ, 2) ສຶກສາລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແລະ 3) ປຽບທຽບຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໂດຍຈຳແນກຕາມປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ.

2. ອຸປະກອນ ແລະ ວິທີການ

ການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ ໃຊ້ວິທີການສຶກສາແບບປະລິມານ (Quantitative Research Method) ເປັນການສຶກສາແບບສຳຫຼວດ (Survey Research) ເພື່ອສຶກສາເຖິງ ພຶດຕິກຳ ຂອງປະຊາຊົນທີ່ໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ, ສຶກສາລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ແລະ ປຽບທຽບຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການບໍລິການເຮືອ ຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໂດຍຈຳແນກຕາມປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ.

2.1 ກຸ່ມຕົວຢ່າງ

ກຸ່ມຕົວຢ່າງທີ່ໃຊ້ໃນການຄົ້ນຄວ້າ ແມ່ນປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ຈະມາໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກທີ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ໂດຍຜູ້ວິໄຈຈະໃຊ້ວິທີການສຸມແບບທີ່ບໍ່ໃຊ້ຄວາມໝັ້ນຈະເປັນ (Non-Probability Sampling) ເປັນການສຸມຕົວຢ່າງ ໂດຍທີ່ປະຊາກອນທຸກໜ່ວຍມີໂອກາດຖືກເລືອກເທົ່າໆກັນ ຊຶ່ງອາໄສວິທີການສຸມໂດຍໃຊ້ເທັກນິກດ້ານສະຖິຕິໃນກຸ່ມຂອງສະຖິຕິ ແບບອານຸມານ (Inference Statistic) ໂດຍໃຊ້ວິທີການສຸມແບບສະດວກ (Convenience Sampling) (Prakrobtham, 2012), ກຳນົດຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ 95%, ແລະຄວາມຄາດເຄື່ອນທີ່ຍອມຮັບໄດ້ ບໍ່ເກີນ 1% . ໃນການກຳນົດຕົວຢ່າງແມ່ນໃຊ້ສູດ ໃນການຄິດໄລ່ ຂະໜາດກຸ່ມຕົວຢ່າງ ຕາມແບບວິທີຂອງ Cochran (1953) ໄດ້ກຸ່ມຕົວຢ່າງຈຳນວນ 410 ຄົນ ໂດຍກຳນົດລະດັບຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ 95% ແລະ ຄ່າຄວາມຄາດເຄື່ອນທີ່ປະດັບ 0.05 ແລະ ເກັບຂໍ້ມູນນັບແຕ່ເດືອນສິງຫາ-ພະຈິກ 2025.

2.2 ເຄື່ອງມືການຄົ້ນຄວ້າ

ເຄື່ອງມືທີ່ໃຊ້ ແມ່ນເປັນແບບສອບຖາມ ປະກອບດ້ວຍ:

ຕອນທີ 1: ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ພຶດຕິກຳຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ເປັນແບບເລືອກຕອບ (Check List);

ຕອນທີ 2: ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ປະກອບມີ 6 ດ້ານ ໄດ້ແກ່ ດ້ານຄວາມປອດໄພ, ດ້ານຄວາມກົງຕໍ່ເວລາ ແລະ ຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື, ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນ, ດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດ ທິພາບ ແລະ ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວາມຍືນຍົງ, ເຊິ່ງເປັນແບບມາດຕາສ່ວນ 5 ລະດັບຂອງ (Likert Scale) ມີເກນການໃຫ້ຄະແນນ ຄືດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ຄະແນນ 5 ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີຫຼາຍທີ່ສຸດ

- ຄະແນນ 4 ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີຫຼາຍ
- ຄະແນນ 3 ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີປານກາງ
- ຄະແນນ 2 ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີໜ້ອຍ
- ຄະແນນ 1 ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີໜ້ອຍທີ່ສຸດ

ເຄື່ອງມືໄດ້ດຳເນີນການກວດສອບຄຸນນະພາບໃນດ້ານຄວາມທຽງຕົງທາງດ້ານເນື້ອຫາ (Content Validity) ນຳຜູ້ຊົງຄຸນອຸດທິ ຈຳນວນ 3 ທ່ານ ເຊິ່ງເປັນອາຈານຜູ້ຊ່ຽວຊານດ້ານການບໍລິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອປະເມີນຄວາມເໝາະສົມ ຄວາມຄວບ ຄຸມຂອງເນື້ອຫາ ແລະ ຄວາມສອດຄ່ອງລະຫວ່າງຂໍ້ຄຳຖາມກັບຈຸດປະສົງຂອງການວິໄຈເພື່ອປະເມີນຄ່າດັດສະນີຄວາມສອດຄ່ອງ ຂອງຂໍ້ຄຳຖາມທັງໝົດ (Index of items objective: IOC) ຜົນການທົດສອບໃດ້ຄ່າ 0.97 ຖືວ່າຜ່ານເກນ ແລະ ສາມາດໄປນຳໃຊ້ຈິງໄດ້ ແລະ ໄດ້ມີການທົດສອບຄວາມເຊື່ອໝັ້ນຂອງແບບສອບຖາມ (Reliability) ໂດຍການທົດລອງໃຊ້ແບບສອບຖາມກັບປະຊາຊົນທີ່ບໍ່ແມ່ນກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ຈຳນວນ 30 ຄົນ ຜົນການຄຳນວນຄ່າຄວາມເຊື່ອໝັ້ນດ້ວຍຄ່າສຳປະສິດ Cronbach's Alpha Coefficient ໄດ້ຄ່າຄວາມເຊື່ອໝັ້ນຂອງແບບສອບຖາມ ໃນພາບລວມທັງສະບັບ $\alpha=0.88$.

2.3 ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ

ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ໂດຍໃຊ້ໂປຣແກຣມສຳເລັດຮູບທາງສະຖິຕິ SPSS Version 21 ແລະ ກຳນົດລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິໄວ້ທີ່ $p \leq 0.05$ ໂດຍແບ່ງການວິເຄາະອອກເປັນ 2 ລັກສະນະ ຄື:

- ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ໂດຍໃຊ້ສະຖິຕິພັນລະນາ (Descriptive Statistics) ເພື່ອຫາ ຄ່າຄວາມຖີ່ (Frequency), ຄ່າສ່ວນຮ້ອຍ (Percentage), ຄ່າສະເລ່ຍ (Mean) ແລະ ຄ່າຜັນປ່ຽນມາດຖານ (Standard Deviation) ໃຊ້ ວັດ ການ ກະ ຈ າ ຍ ຂ ອ ງ ຂໍ ມ ູ ນ (Pakorntham, 2009).
- ການວິເຄາະຂໍ້ມູນໂດຍໃຊ້ສະຖິຕິອ້າງອິງ (Inferential Statistics) ເພື່ອທົດສອບສົມມຸດຖານ ປະກອບດ້ວຍການທົດສອບແບບ Independent-Samples T-test ໃຊ້ ປຽບທຽບຄ່າສະເລ່ຍລະຫວ່າງສອງກຸ່ມທີ່ເປັນອິດສະລະຕໍ່ກັນ ແລະ ແບບ One-Way ANOVA ໃຊ້ວິເຄາະຄວາມແຕກຕ່າງຂອງຄ່າສະເລ່ຍລະຫວ່າງສາມກຸ່ມຂຶ້ນ ໂດຍກຳນົດລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິໄວ້ທີ່ $p \leq 0.05$.

ເກນການແປຄວາມໝາຍ ຄ່າສະເລ່ຍຄວາມຄິດເຫັນ ຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ຕາມຫຼັກການຂອງ Kothari (2004) ມີດັ່ງນີ້:

ຄະແນນສະເລ່ຍ	4.21 - 5.00	ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີຫຼາຍທີ່ສຸດ
ຄະແນນສະເລ່ຍ	3.41 - 4.20	ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີຫຼາຍ
ຄະແນນສະເລ່ຍ	2.61 - 3.40	ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີປານກາງ
ຄະແນນສະເລ່ຍ	1.81 - 2.60	ໝາຍເຖິງ ເຫັນດີໜ້ອຍທີ່ສຸດ
ຄະແນນສະເລ່ຍ	1.00 - 1.80	ໝາຍເຖິງ ບໍ່ເຫັນດີ

3. ຜົນໄດ້ຮັບ

3.1 ພຶດຕິກຳ ຂອງປະຊາຊົນທີ່ໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ

ຜົນການວິເຄາະ ພົບວ່າ ພຶດຕິກຳ ຂອງປະຊາຊົນທີ່ມາໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ສ່ວນໃຫຍ່ໃຊ້ບໍລິການ ຫຼາຍກວ່າ 4 ຄັ້ງ (79.8%), ຮອງລົງມາໄດ້ແກ່ຈຳນວນ 2 ຄັ້ງ (5.9%), ຈຳນວນ 3 ແລະ 4 ຄັ້ງ (4.9%) ແລະ ຈຳນວນ 2 ຄັ້ງ (4.6%) ຕາມລຳດັບ; ດ້ານຄວາມຖີ່ໃນການໃຊ້ບໍລິການ ພົບວ່າ ປະຊາຊົນໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ທຸກໆ ມື້ (35.6%), ຮອງລົງມາໄດ້ແກ່ 1 ຄັ້ງ/ອາທິດ (26.8%), 2 ຄັ້ງ/ອາທິດ (14.4%), 4 ຄັ້ງ/ອາທິດ (9%), 3 ຄັ້ງ/ອາທິດ (7.6%) ແລະ ອື່ນໆ (6.6%) ຕາມລຳດັບ; ປະຊາຊົນສ່ວນໃຫຍ່ໃຊ້ເວລາໃນການເດີນທາງອອກຈາກບ້ານ, ສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ ຫຼື ສະຖານທີ່ໃດໜຶ່ງ ປະມານ 10 ນາທີ ລົງມາ (32.2%), ຮອງລົງມາແມ່ນ ລະຫວ່າງ 11-20 ນາທີ (29.5%), 21-30 ນາທີ (23.2%) ແລະ ຫຼາຍກວ່າ 30 ນາທີ (15.1%). ຊ່ວງເວລາທີ່ ປະຊາຊົນມາໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມບັກຂ້າມຝາກ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ເວລາ 08:01-12:45 ໂມງ (35.6%), ຮອງລົງມາແມ່ນ 06:01-08:00 ໂມງ (35.1%), 12:01-14:00 ໂມງ (12.9%), 16:01-20:00 ໂມງ (7.3%), 14:01-16:00 ໂມງ (6.1%), 20:01-24:00 ໂມງ (2.2%) ແລະ 20:01-24:00 ໂມງ (2.2%) ຕາມລຳດັບ; ຈຸດປະສົງໃຊ້ເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແມ່ນເພື່ອຂ້າມໄປເຮັດວຽກ (32.9%), ຮອງລົງມາແມ່ນ ໄປຮຽນ (17.8%), ໄປຊື້ ຂາຍ-ຮັບສິ່ງສິນຄ້າ (16.8%), ໄປຢ້ຽມຢາມຜື້ນ້ອງ/ຄົນຮູ້ຈັກ (14.4%), ໄປທ່ອງທ່ຽວພັກຜ່ອນ (8.5%), ໄປພົວພັນວຽກ (6.6%) ແລະ ໄປວຽກອື່ນໆ (2.9%) ຕາມລຳດັບ; ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຄ່າຂ້າມຕໍ່ເດືອນ ລະຫວ່າງ 50,001-150,000 ກີບ (43.4%) ຮອງລົງມາແມ່ນ 50,000 ກີບ (35.4%), ລະຫວ່າງ 150,001-250,000 ກີບ (9.3%), 350,001-450,000 ກີບ (4.9%) ຫຼາຍກວ່າ 450,000 ກີບ (3.4 %) ຕາມລຳດັບ; ສ່ວນໃຫຍ່ຊຳລະເປັນເງິນໂອນ (ຊື້ປີ້ກັບທີ່) (43.4%), ຮອງລົງມາແມ່ນຊຳລະເປັນເງິນສົດ (ຊື້ປີ້ກັບທີ່) (35.4%), ຈ່າຍດ້ວຍບັດແບບລາຍເດືອນ (9.3%), ຈ່າຍໃນຮູບແບບອື່ນໆ (4.9%) ແລະ ດ້ວຍບັດແບບຍົກເວັ້ນ (3.7 %) ຕາມລຳດັບ; ປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການບໍ່ເຄີຍມີປະສົບການກ່ຽວກັບການເກີດອຸບັດຕິເຫດ, ເຄີຍຖືກປຸ້ນຈີ່ ດຶງກະເປົາ (96.1%) ແລະ ເຄີຍ ມີພຽງ (3.9%); ສ່ວນໃຫຍ່ບໍ່ເຄີຍປະສົບເຫດເຮືອຂັດຂ້ອງທາງດ້ານເທັກນິກ ລະຫວ່າງເດີນເຮືອ (75.9%) ແລະ ເຄີຍ ມີພຽງ (24.1%) ແລະ ປະຊາຊົນທີ່ມາໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກມີຄວາມຕັ້ງໃຈຈະກັບມາໃຊ້ບໍລິການອີກຄັ້ງ (88.3%) ແລະ ບໍ່ກັບມາໃຊ້ ມີພຽງ (11.7%) ຕາມລຳດັບ.

3.2 ລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ

ຈາກການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ພົບວ່າ ລະດັບຄວາມເຫັນຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ທີ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ພົບວ່າ ໂດຍລວມແລ້ວ ມີລະດັບຄວາມເຫັນໃນລະດັບເຫັນດີຫຼາຍ ຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ມີ $\bar{X}=3.90$, $S.D=0.61$, ໃນນັ້ນ ດ້ານທີ່ມີຄ່າສະເລ່ຍສູງສຸດ ຄື ດ້ານການເຂົ້າເຖິງ

ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ມີ $\bar{X}=4.02$, $S.D=0.68$, ຮອງລົງມາໄດ້ແກ່ ດ້ານຄວາມປອດໄພ ແລະ ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ ມີ $\bar{X}=3.96$, $S.D= 0.66$ ແລະ 0.75 ຕາມລຳດັບ, ດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິຜົນ ມີ $\bar{X}= 3.86$, $S.D= 0.78$, ດ້ານຄວາມກົງຕໍ່ເວລາ ມີ $\bar{X}=3.83$, $S.D=0.76$ ແລະ ດ້ານຄວາມຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ມີ $\bar{X}= 3.76$, $S.D=0.72$ ຕາມລຳດັບ.

3.3 ປຽບທຽບລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໂດຍຈຳແນກຕາມປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ

1) ຜົນວິເຄາະການທົດສອບ T-test ພົບວ່າ ປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ ດ້ານເພດ ລະຫວ່າງເພດຊາຍ ແລະ ເພດຍິງ ແລະ ປັດໄຈ ດ້ານສະຖານະພາບ ລະຫວ່າງ ໂສດ ແລະ ແຕ່ງງານ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ 6 ດ້ານ ໃນການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແມ່ນບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນເລີຍ, ໝາຍຄວາມວ່າ ເພດ ບໍ່ສົ່ງຜົນຕໍ່ລະດັບຄວາມຄິດເຫັນການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນ ຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ 0.05 ໂດຍລວມໃນທຸກດ້ານ ($P\text{-value} > 0.05$).

2) ການວິເຄາະຜົນການທົດສອບ ANOVA ປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ ດ້ານອາຍຸ ຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ 6 ດ້ານ ໃນການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແຕກຕ່າງກັນ ໝາຍຄວາມວ່າ ປັດໄຈດ້ານອາຍຸ ສົ່ງຜົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແຕກຕ່າງກັນບາງດ້ານ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ 0.05 ($F=2.048$, $P<0.05$) ເມື່ອແຍກເປັນລາຍດ້ານໄດ້ແກ່ ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ ມີ $P<0.05$ ($F=3.013$, $P=0.01$) ໃນຂະນະທີ່ອີກ 5 ດ້ານ ບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງ. ປັດໄຈດ້ານອາຊີບ ທີ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ 6 ດ້ານ ໃນການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແຕກຕ່າງກັນ ໝາຍຄວາມວ່າ ປັດໄຈດ້ານອາຊີບ ສົ່ງຜົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກແຕກຕ່າງກັນ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ 0.05 ມີ $P<0.05$ ($F=3.610$, $P<0.002$) ເມື່ອແຍກເປັນລາຍດ້ານ ຜົນການທົດສອບສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ອາຊີບທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນແຕກຕ່າງກັນ ຕໍ່ 5 ດ້ານ ຄື ດ້ານຄວາມປອດໄພ ($F=2.073$, $P<0.050$) ດ້ານການກົງຕໍ່ເວລາ ແລະ ໄວ້ວາງໃຈໄດ້ ($F=2.684$, $P<0.014$), ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ ($F=3.073$, $P<0.000$), ດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ($F=3.073$, $P<0.006$), ດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິພາບ ($F=2.762$, $P<0.012$). ປັດໄຈດ້ານລະດັບການສຶກສາ ຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ ແຕກຕ່າງກັນ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ 6 ດ້ານ ໃນການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນເລີຍ, ໝາຍຄວາມວ່າ ລະດັບການສຶກສາ ບໍ່ສົ່ງຜົນຕໍ່ລະດັບຄວາມຄິດເຫັນການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ 0.05 ໂດຍລວມໃນທຸກດ້ານ ມີ $P\text{-value} > 0.05$ ($F=0.453$, $P>0.811$) ແລະ ສຸດ

ທ້າຍ ແມ່ນປັດໄຈດ້ານລາຍໄດ້ ຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ຢູ່ນະຄອນ ຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ 6 ດ້ານ ໃນການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແຕກຕ່າງກັນ ໝາຍຄວາມວ່າ ປັດໄຈດ້ານລາຍໄດ້ ສິ່ງຜົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສໍາຄັນທາງສະຖິຕິ 0.05 ມີ $P < 0.05$ ($F = 4.072$, $P < 0.007$) ເມື່ອແຍກເປັນລາຍດ້ານ ຜົນການທົດສອບສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ 5 ດ້ານ ຄື ດ້ານຄວາມປອດໄພ ($F = 2.568$, $P < 0.054$), ດ້ານການກົງຕໍ່ເວລາ ແລະ ໄວ້ວາງໃຈໄດ້ ($F = 4.423$, $P < 0.004$), ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ ($F = 3.309$, $P < 0.005$), ດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ($F = 4.513$, $P < 0.004$), ດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິພາບ ($F = 3.481$, $P < 0.016$).

4.1 ວິພາກຜົນ

4.1 ພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ

ພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ສ່ວນໃຫຍ່ ປະຊາຊົນມາໃຊ້ບໍລິການ ຫຼາຍກວ່າ 4 ຄັ້ງ, ໃຊ້ບໍລິການຂ້າມຝາກທຸກໆມື້, ໃຊ້ເວລາໃນການເດີນທາງອອກຈາກບ້ານ ສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ ຫຼື ສະຖານທີ່ໃດໜຶ່ງ ປະມານ 10 ນາທີ ລົງມາ, ຊ່ວງເວລາ ທີ່ປະຊາຊົນທີ່ມາໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແມ່ນເວລາ 08:01-12:00 ໂມງ ແລະ ເວລາ 06:01-08:00 ໂມງ, ມີຈຸດປະສົງໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ເພື່ອໄປເຮັດວຽກ ແລະ ໄປຮຽນ ສອດຄ່ອງກັບ Zeithaml (1988) ມີຜົນການຄົ້ນຄວ້າຜົບວ່າ ວັດຖຸປະສົງຫຼັກຂອງການເດີນທາງໄດ້ແກ່ ການເຮັດວຽກ, ເພື່ອການສຶກສາ ແລະ ຄ່າຂາຍ; ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຄ່າເຮືອຂ້າມຝາກຕໍ່ເດືອນ ແມ່ນລະຫວ່າງ 50.001-150.000 ກີບ, ຊຳລະເປັນເງິນໂອນ (ຊື້ບັ້ງກັບທີ່), ບໍ່ເຄີຍປະສົບກັບການເກີດອຸບັດຕິເຫດ, ບໍ່ເຄີຍຖືກປຸນຈີ້ ດຶງກະເປົາ ແລະ ບໍ່ເຄີຍປະສົບເຫດເຮືອຂັດຂ້ອງທາງດ້ານເທັກນິກລະຫວ່າງການເດີນເຮືອ ແລະ ມີຄວາມຕັ້ງໃຈຈະກັບມາໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ. ຕາມທິດສະດີການຢືນຢັນຄວາມຄາດຫວັງ (Expectation Confirmation Theory) ຄວາມພໍໃຈໃນການບໍລິການຊຳລະເກີດຈາກຄວາມສະໝໍ່າສະເໝີ ຂອງການໃຫ້ບໍລິການ ຫຼາຍກວ່າການໃຫ້ບໍລິການທີ່ໂດດເດັ່ນເປັນຄັ້ງຄາວ (Oliver et al., 1997). ດັ່ງນັ້ນ ລະດັບຄວາມຕັ້ງໃຈທີ່ຈະກັບມາໃຊ້ບໍລິການໃນອະນາຄົດຢູ່ໃນລະດັບສູງ ຈຶ່ງສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງປະສິດທິພາບການໃຫ້ບໍລິການໃນປັດຈຸບັນສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການທາງເຊິ່ງໜ້າຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການໄດ້ຢ່າງເໝາະສົມ.

4.2 ລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ

ລະດັບຄວາມເຫັນ ຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ທີ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ຜົບວ່າ ໂດຍລວມແລ້ວ ມີລະດັບຄວາມເຫັນໃນລະດັບດີຫຼາຍ ຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ໃນນັ້ນ ໄດ້ແກ່ ດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ, ດ້ານຄວາມປອດໄພ, ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ, ດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິຜົນ, ດ້ານຄວາມກົງຕໍ່ເວລາ, ດ້ານຄວາມຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ຕາມລຳດັບ, ເຊິ່ງ

ສອດຄ່ອງກັບຜົນການຄົ້ນຄວ້າຂອງ Eboli & Mazzulla (2007) ການຄົ້ນຄວ້າດ້ານລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະອື່ນໆ ທີ່ລະບຸວ່າ ເວລາໃນການໃຫ້ລໍຄອຍ ແລະ ຄວາມຕົງຕໍ່ເວລາມີອິດທິຜົນຢ່າງຫຼາຍຕໍ່ຄວາມພໍໃຈຂອງຜູ້ໂດຍສານ; ສອດຄ່ອງກັບ Litman (2017) ຜົນການຄົ້ນຄວ້າຜົບວ່າ ລະດັບການເຂົ້າເຖິງທີ່ດີຂອງໂຄງສ້າງພື້ນຖານດ້ານການຄົມມະນາຄົມ, ການເຂົ້າເຖິງດັ່ງກ່າວຊ່ວຍລົດຕົ້ນທຶນທີ່ບໍ່ເປັນຕົວເງິນເຊັ່ນ ເວລາ ແລະ ຄວາມບໍ່ສະດວກ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບການຍອມຮັບຢ່າງກວ້າງຂວາງ ວ່າເປັນອົງປະກອບສໍາຄັນຂອງການບໍລິການລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ສອດຄ່ອງກັບ Zeithaml (1988) ມີຜົນການຄົ້ນຄວ້າສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນວ່າ ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການປະເມີນ ການໃຫ້ບໍລິການໂດຍເນັ້ນທາງປະໂຫຍດໃຊ້ສອຍ ເຊັ່ນ: ຄວາມເຊື່ອຖືໄດ້ ຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມຄຸ້ມຄ່າຕໍ່ລາຄາ ຫຼາຍກວ່າຄຸນນະພາບ ທາງປະສົບການ ຫຼື ອາລົມ ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບແນວຄິດການຮັບຮູ້ຄຸນຄ່າ (Perceived Value Theory); ສອດຄ່ອງກັບການຄົ້ນຄວ້າຂອງ ຈັນສີ (2018) ຜົບວ່າ ຄວາມກົງຕໍ່ເວລາໃນການໃຫ້ບໍລິການກໍເປັນປັດໄຈໜຶ່ງທີ່ສໍາຄັນໂດຍສະເພາະເວລາເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ຕ້ອງການຄວາມແນ່ນອນໃນການເດີນທາງຫາເຮືອບໍລິການ ມີການຈັດຕາຕະລາງໂມງອອກເດີນທາງຕາມກອບເວລາທີ່ກໍານົດຢ່າງເຄັ່ງຄັດ ຈະຊ່ວຍລົດຄວາມແອອັດ ແລະ ເພີ່ມປະສິດທິພາບໃນການບໍລິການໄດ້ດີຂຶ້ນ; ສອດຄ່ອງກັບ Mudpongthua & Nunthasiriphon (2024) ຜົບວ່າ ດ້ານຄວາມປອດໄພ (Safety) ເປັນປັດໄຈທີ່ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນສູງສຸດ ແຕ່ລະດັບການຈັດການດ້ານຄວາມປອດໄພ ກັບຍັງຢູ່ພຽງລະດັບປານກາງ ເຊັ່ນ: ການກວດເບິ່ງສະພາບເຮືອ, ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງທ່າເຮືອ ແລະ ການປ້ອງກັນອັນຕະລາຍຈາກຄືນ ຫຼື ລົມແຮງ ບັນຫາເຫຼົ່ານີ້ສະທ້ອນ ເຖິງຄວາມຈໍາເປັນທີ່ຜູ້ປະກອບການ ແລະ ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕ້ອງເຂົ້າມາປັບປຸງມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຄາດຫວັງຂອງສັງຄົມ ແລະ ຍັງສອດຄ່ອງກັບແນວຄວາມຄິດຂອງ Rodrigue (2020), Button (2010), OECD (2019), Banister & Berechman (2001) & Litman (2021) ເຊັ່ນ: ຄວາມປອດໄພ (Safety), 2) ຄວາມຕົງຕໍ່ເວລາ ແລະ ຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື (Punctuality & Reliability), 3) ຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ (Cost-effectiveness), 4) ຄວາມສະດວກ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງ (Accessibility & Convenience), 5) ຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິຜົນ (Speed & Productivity) ແລະ 6) ຄວາມຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (Sustainability & Environmental Impact).

4.3 ປຽບທຽບລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໂດຍຈໍາແນກຕາມປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ

ຜົບວ່າ ປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ ດ້ານເພດ ລະຫວ່າງເພດຊາຍ ແລະ ເພດຍິງ ແລະ ປັດໄຈດ້ານສະຖານະພາບລະຫວ່າງ ໂສດ ແລະ ແຕ່ງງານ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແມ່ນບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ ເລີຍ, ໝາຍຄວາມວ່າ ເພດ ບໍ່ສິ່ງຜົນຕໍ່ລະດັບຄວາມຄິດເຫັນການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນ ຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ. ປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ ດ້ານອາຍຸ ຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອ

ບັກຂ້າມຝາກ ບາງດ້ານ ເມື່ອແຍກເປັນລາຍດ້ານ ມີພຽງດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ. ປັດໄຈດ້ານອາຊີບ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແຕກຕ່າງກັນໄດ້ແກ່ ດ້ານຄວາມປອດໄພ, ດ້ານການກົງຕໍ່ເວລາ ແລະ ໄວ້ວາງໃຈໄດ້, ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ, ດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິພາບ. ປັດໄຈດ້ານລະດັບການສຶກສາ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແມ່ນບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນເລີຍ ແລະ ສຸດທ້າຍ ແມ່ນປັດໄຈດ້ານລາຍໄດ້ ຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແຕກຕ່າງກັນ ໄດ້ແກ່ ດ້ານຄວາມປອດໄພ, ດ້ານການກົງຕໍ່ເວລາ ແລະ ໄວ້ວາງໃຈໄດ້, ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ, ດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິພາບ ສອດຄ່ອງກັບການຄົ້ນຄວ້າຂອງ Chaiboontan & Nomchobpitak (2024) ພົບວ່າ ຜົນປຽບທຽບປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນກັບການຈັດການຄວາມປອດໄພໃນການໃຫ້ບໍລິການທ່າເຮືອ ໂດຍສານຂ້າມຝາກ ພົບວ່າ ອາຍຸ, ອາຊີບ ສິ່ງຜົນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອໂດຍສານ ແຕກຕ່າງກັນ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບການສຶກສາຂອງ Ditbanjong et al. (2025) ພົບວ່າ ຜົນການວິເຄາະການປຽບທຽບການເລືອກໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຂົນສົ່ງຂອງບໍລິສັດ ເອັນຟີເອັມ ທັດແອນ ແທນສະປອດ ຈຳແນກຕາມ ເພດ, ອາຍຸ, ລະດັບການສຶກສາ ພົບວ່າ ຜູ້ທີ່ ທີ່ໃຊ້ບໍລິການ ໂດຍພາບລວມ ແລະ ລາຍດ້ານ ແມ່ນບໍ່ແຕກຕ່າງກັນ.

5. ສະຫຼຸບຜົນ

ຜິດຕິກຳຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ສ່ວນໃຫຍ່ ປະຊາຊົນມາໃຊ້ບໍລິການ ຫຼາຍກວ່າ 4 ຄັ້ງ, ໃຊ້ບໍລິການຂ້າມຝາກທຸກໆມື້, ໃຊ້ເວລາໃນການເດີນທາງອອກຈາກບ້ານ ສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ ຫຼື ສະຖານທີ່ໃດໜຶ່ງ ປະມານ 10 ນາທີລົງມາ, ຊ່ວງເວລາ ທີ່ປະຊາຊົນທີ່ມາໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ແມ່ນເວລາ 08:01-12:00 ໂມງ ແລະ ເວລາ 06:01-08:00 ໂມງ, ມີຈຸດປະສົງໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ເພື່ອໄປເຮັດວຽກ ແລະ ໄປຮຽນ. ດັ່ງນັ້ນ, ພາກລັດ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ ຄວນພິຈາລະນາກຳນົດນະໂຍບາຍເພື່ອຜັດທະນາລະບົບການໃຫ້ບໍລິການໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຜິດຕິກຳການໃຊ້ຈົງ ໂດຍສະເພາະການເພີ່ມຈຳນວນເຮືອ ຫຼື ຈັດຕາຕະລາງເດີນເຮືອໃນຊ່ວງເວລາເຊົ້າ ເພື່ອຫຼຸດຄວາມແອອັດ ແລະ ເວລາລໍຖ້າ ພ້ອມທັງໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຕໍ່ນະໂຍບາຍດ້ານຄວາມປອດໄພ.

ລະດັບຄວາມເຫັນ ຂອງປະຊາຊົນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເຮືອບັກຂ້າມຝາກ ທີ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ພົບວ່າ ໂດຍລວມແລ້ວມີລະດັບຄວາມເຫັນໃນລະດັບດີຫຼາຍ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ດ້ານຄວາມປອດໄພ, ດ້ານຄວາມຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຕົ້ນທຶນຕໍ່າ, ດ້ານຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ປະສິດທິພາບ, ດ້ານຄວາມກົງຕໍ່ ເວລາ, ດ້ານຄວາມຍິນຍົງ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ຕາມລຳດັບ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນມີນະໂຍບາຍການສື່ສານ ແລະ ການບໍລິການທີ່ເໝາະສົມຕາມກຸ່ມປະຊາກອນ ເຊັ່ນ ການຈັດປ້າຍຂໍ້ມູນ ຫຼື ຄຳແນະນຳການໃຊ້ບໍລິການຢ່າງຊັດເຈນ ເພື່ອຍົກລະດັບທັງຄຸນ

ນະພາບການໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ຄວາມພໍໃຈຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການໃນລະຍະຍາວ

ຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນ ຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໂດຍຈຳແນກຕາມປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ ເຫັນວ່າ ມີພຽງ ປັດໄຈດ້ານອາຍຸ, ປັດໄຈດ້ານອາຊີບ ແລະ ປັດໄຈດ້ານລະດັບການສຶກສາ ທີ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ ແມ່ນມີລະດັບຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ການໃຊ້ບໍລິການເຮືອຂ້າມຝາກແຕກຕ່າງກັນ.

6. ຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

ຂ້າພະເຈົ້າໃນນາມຜູ້ຄົນຄວ້າວິທະຍາສາດ ຂໍປະຕິຢາມຕີນວ່າ ຂໍ້ມູນທັງໝົດທີ່ມີໃນບົດຄວາມວິຊາການດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນບໍ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງຜົນປະໂຫຍດກັບພາກສ່ວນໃດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ເອື້ອປະໂຫຍດໃຫ້ກັບພາກສ່ວນໃດພາກສ່ວນໜຶ່ງ, ກໍລະນີມີການລະເມີດ ໃນຮູບການໃດໜຶ່ງ ຂ້າພະເຈົ້າມີຄວາມຍິນດີ ທີ່ຈະຮັບຜິດຊອບແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ.

7. ເອກະສານອ້າງອີງ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. (2025). ບົດສະຫຼຸບວຽກງານໂຍທາທິການ ຂອງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ 5 ປີ 2021-2025 ແລະ ແຜນ 2025-2030.

ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ. (2025). ບົດສະຫຼຸບວຽກງານໂຍທາທິການ ຂອງພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ 5 ປີ 2021-2025 ແລະ ແຜນ 2025-2030.

ຈັນສີ, ພ. (2018). ມາດຕະການຄວາມປອດໄພຂອງເຮືອໂດຍສານໃນປະເທດໄທ. *ວາລະສານນິຕິສາດແຫ່ງວິທະຍາໄລທຳມະສາດ*.

Banister, D., & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9(3), 209-218.

Button, K. (2010). *Transport Economics* (3rd ed.). Cheltenham: Edward Elgar.

Chaiboontan, T., & Nomchobpitak, P. (2024). Safety Management in Ferry Services in Bangkok. *Rattanakosin Journal of Social Sciences and Humanities*, 6(2), 97-111. retrieved from <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/RJSH/article/view/273716>

Cochran, W.G. (1953). *Sampling Techniques*. New York: John Wiley & Sons. Inc.

Ditbanjong, S., Chaichanklang,S & Vongvan, P. (2025). Factor affecting Thai passenger satisfaction with boat services: A case of electric passenger boat routes on the Chao Phraya River. *Journal of Management Science Sakon Nakhone Rajaphat University*, 5(4), 1440-1454. <https://search.tci-thailand.org/article.html?b3B1bkFydGljbGUmaWQ9ODczNjM3>

- Eboli, L., & Mazzulla, G. (2012). Structural equation modelling for analyzing passengers' perceptions about railway services. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 54, 96-106. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812041912>
- Kothari, C. R. (2004). *Research methodology: Methods and techniques* (2nd ed.). New Age International Publishers.
- Litman, T. (2017). Evaluating transportation equity. *World Transport Policy & Practice*, 23(1), 1-18.
- Litman, T. (2021). Evaluating transportation equity: Guidance for incorporating distributional impacts in transportation planning. *Victoria Transport Policy Institute*.
- Mudpongtua, W., & Nunthasiriphon, S. (2024). Service Quality Management of Chao Phraya Express Boat to Impress International Tourist in Thailand. *Rajamangala University of Technology Krungthep*, Bangkok, Thailand. <https://easychair.org/publications/preprint/JZ3X/open>
- OECD. (2019). *Transport outlook 2019*. OECD Publishing.
- Oliver, Richard L., Rust, Roland T., and Varki, Sajeev (1997). Customer Delight: Foundations, Findings, and managerial Insight. *Journal of Retailing*, 73(3), 311-336. Retrieved from [https://doi.org/10.1016/S0022-4359\(97\)90021-X](https://doi.org/10.1016/S0022-4359(97)90021-X)
- Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2020). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.
- Zeithaml, V. A. (1988). Consumer Perceptions of Price, Quality, and Value: A Means-End Model and Synthesis of Evidence. *Journal of Marketing*, 52(3), 2-22. Retrieved from <https://doi.org/10.1177/002224298805200302>