

Travel Behavior and Willingness to Pay of Public Transport: Case Study of Burapha University, Chanthaburi Campus Students

Chanissara Saricheewin¹ Yanisa Yamkerd¹ Thanomkwan Insiri¹ Tanapat boonao¹ and Patcharee Preepremmote^{2*}

¹ Bachelor of Business Administration student, Faculty of Science and Arts, Burapha University, Chanthaburi Campus, Thailand

² Lecturer in Major of Business Administration, Faculty of Science and Arts, Burapha University, Chanthaburi Campus, Thailand

* Corresponding author. E-mail: patcharee_p@buu.ac.th

ABSTRACT

This article aimed (1) to investigate the travel behavior of students at Burapha University, Chanthaburi Campus, (2) to determine a willingness to pay for using public transport, and (3) to explore the challenges and limitations faced by the students when using public transportation to reach Chanthaburi Bus Terminal. Employing a qualitative research approach, data was gathered through a questionnaire distributed to a randomly selected sample of 350 students. Descriptive statistics, including Frequency, Percentage, Mean, Min, Max, and Standard Deviation, were employed for analysis. The findings of the study were as follows: most students preferred personal vehicles for travel, with private cars being the most utilized, followed by going with friends or acquaintances. The frequency of travel was typically once a month, predominantly during weekends (Saturday to Sunday). Students had to an average travel cost of 154 baht per trip, whereas their willingness to pay stood at 117.50 baht per trip, indicating a preference for a lower cost than the current average. The primary challenges identified include insufficient public transportation options and a shortage of Grab drivers willing to accept ride requests. Additionally, concerns were raised about the appropriateness of service fees relative to distance and unfavorable weather conditions for travel.

Keywords: Travel Behavior, Public Transport, Willingness to Pay

พฤติกรรมการเดินทางและความเต็มใจที่จะจ่ายของรถโดยสารสาธารณะ: กรณีศึกษานิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี

ชนิสรา สาริชีวิน¹ ญาณิศา แหยมเกิด¹ ถนนอมขวัญ อินทร์ศิริ¹ ธนภัทร บุญเนา¹ และ พัชรี ปรีเปรมโมทย์^{2*}

¹ นิสิตหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ประเทศไทย

² อาจารย์ประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจ คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ประเทศไทย

* Corresponding author. E-mail: patcharee_p@buu.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทาง (2) เพื่อศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายของการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ และ (3) เพื่อศึกษาปัญหาและข้อจำกัดในการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะ ของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 350 ราย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษาพบว่า นิสิตส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้รถส่วนตัว รองลงมา ได้แก่ อาศัยรถเพื่อนหรือคนรู้จัก รถรับจ้างส่วนบุคคล และจ้างเพื่อนหรือคนรู้จักตามลำดับ ซึ่งนิสิตส่วนใหญ่มีความถี่ของการเดินทางอยู่ที่ 1 ครั้ง/เดือน และมักจะเดินทางในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ – อาทิตย์) ค่าใช้จ่ายของนิสิตในการเดินทางเฉลี่ยเท่ากับ 154 บาท/ครั้ง ในขณะที่ราคาที่ยินดีจ่ายเฉลี่ยเท่ากับ 117.50 บาท/ครั้ง ซึ่งต่ำกว่าราคาเฉลี่ยของการเดินทางในปัจจุบัน ปัญหาหลักและข้อจำกัดที่สำคัญ คือ ไม่มีรถขนส่งสาธารณะ รองลงมา ได้แก่ การที่ไม่มีพาร์ทเนอร์ผู้ขับขี่ (Driver) กัดรับในแอปพลิเคชันแกร็บคาร์ (Grab Car) ค่าบริการไม่เหมาะสมกับระยะทางและสภาพอากาศไม่อำนวยต่อการเดินทาง

คำสำคัญ: พฤติกรรมการเดินทาง, รถโดยสารสาธารณะ, ความเต็มใจที่จะจ่าย

© 2023 JSDP: Journal of Spatial Development and Policy

บทนำ

จังหวัดจันทบุรีมีการให้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือรถประจำทางให้บริการกับประชาชนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวค่อนข้างน้อย และมีเฉพาะบางพื้นที่ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการของรถรับจ้างส่วนบุคคล ที่เรียกว่า “รถมาสด้า” ซึ่งในอดีตมีการใช้บริการรถมาสด้าแฟมิเลียมาต่อเบาะกับหลังคาให้บริการแบบเดียวกับแท็กซี่เพื่อให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารประจำเส้นทางต่างๆ แต่ปัจจุบันจะมีรถอีโค่อื่นด้วยแต่ชาวจันทบุรียังคงเรียกว่า “รถมาสด้า” โดยจะมีที่จอดประจำอยู่หลายที่ เช่น สถานีขนส่ง หน้าโรงพยาบาลพระปกเกล้า ห้างสรรพสินค้า และตลาดใจกลางเมือง เป็นต้น โดยสามารถเรียกใช้บริการกันได้ตลอดเส้นทางเช่นเดียวกับรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯ ซึ่งค่าบริการมีทั้งแบบตกลงกันตามแต่ระยะทางสั้นๆ ภายในอำเภอ และแบบเหมาจ่ายจากอำเภอเมืองจันทบุรีไปยังอำเภอต่างๆ อย่างไรก็ตามประเด็นปัญหาการบริการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดจันทบุรี พบว่า มีข้อร้องเรียนผ่านทางสื่อต่างๆ ว่าการเดินทางด้วยรถสาธารณะแบบเหมาจ่ายมีราคาค่อนข้างแพง ส่วนรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในจังหวัดจันทบุรีมีจำนวนน้อย และไม่มีกำหนดเวลาที่แน่นอนทำให้ไม่สะดวกต่อการใช้บริการ (นภดล แสงแข และคณะ, 2561)

มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ตั้งอยู่ที่ตำบลโขมง อำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี ซึ่งมีการจัดการเรียนการสอน 3 คณะ ได้แก่ คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์ คณะเทคโนโลยีทางทะเล และคณะอัญมณี โดยมีนิสิตจำนวนทั้งสิ้น 1,069 คน (กองทะเบียนและประมวลผลการศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา, 2566) ซึ่งนิสิตส่วนใหญ่ที่กำลังศึกษามีภูมิลำเนามาจากต่างจังหวัด จึงจำเป็นต้องมีการเดินทางไป-กลับ ภูมิลำเนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงวันหยุด และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ซึ่งในการเดินทางไปยังภูมิลำเนาจะต้องเดินทางไปยังสถานีขนส่งจันทบุรีที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี แต่การเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ไปยังสถานีขนส่งจันทบุรีไม่มีรถโดยสารสาธารณะ หรือรถประจำทางให้บริการ นิสิตจำเป็นต้องเดินทางโดยรถส่วนตัวหรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล ซึ่งรถรับจ้างส่วนบุคคลถือเป็นช่องทางที่สำคัญของการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ไปยังสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี ซึ่งอัตราค่าโดยสารมีความไม่แน่นอน แม้จะเป็นการเดินทางในรูปแบบเดียวกัน รายละเอียดดังตารางที่ 1 และอัตราค่าโดยสารขึ้นอยู่กับผู้ให้บริการเป็นหลัก

ตารางที่ 1 อัตราค่าโดยสารรถรับจ้างส่วนบุคคลระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี กับสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี

ประเภทรถโดยสารสาธารณะ	ราคา (บาท/ครั้ง)
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	150 – 250 บาท
รถยนต์นั่งรับจ้างส่วนบุคคล	350 – 400 บาท
รถมาสด้า	250 – 400 บาท
แอปพลิเคชันแกรปคาร์ (Grab car)	206 - 232 บาท

ที่มา: จากการสอบถาม

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา พบว่า แนวทางการพัฒนาการบริการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดจันทบุรี ได้แก่ การพัฒนาการบริการรถโดยสารสาธารณะ ในจังหวัดจันทบุรี ใน 5 มิติ คือ 1) การให้บริการด้วยอัธยาศัยและสุภาพของบุคลากร 2) การกำหนดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางให้ชัดเจน 3) การออกรถโดยสารให้ตรงตามตารางเวลาและจำกัดจำนวนผู้โดยสารตามกฎหมาย 4) ความสะอาดสบาย โดยเพิ่มจำนวนที่นั่งรถที่เพียงพอต่อความต้องการ และ 5) การมีที่นั่งที่เหมาะสมไม่เบียดเสียด ขณะเดียวกันสิ่งที่ควรรักษามาตรฐานและพัฒนาเพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสการบริการทั้งในด้านของบุคลากร ค่าโดยสาร ความเชื่อถือได้ ความสะอาดสบาย และสภาพแวดล้อม (นภดล แสงแข และคณะ, 2561) ทั้งนี้จากจากวิจัยของ อนุภาค เสาร์เสาวภาคย์ และคณะ (2554) ซึ่งศึกษาปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์การใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ (สี่ล้อแดง): กลุ่มวัยรุ่นในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัจจัยที่มีผลทางบวกมีผลต่ออุปสงค์การใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ ปัจจัยด้านระยะเวลาในการเดินทาง ความสะอาดรวดเร็ว ความปลอดภัยในการเดินทาง ความจำเป็นในการเดินทาง และความปลอดภัย ส่วนปัจจัยที่มีผลทางลบ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านรายได้ และปัจจัยด้านการมีรถยนต์ส่วนตัว

เนื่องจากการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ไปยังสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรีไม่มีรถโดยสารสาธารณะ หรือรถประจำทางให้บริการ นิสิตจึงจำเป็นต้องเดินทางด้วยวิธีอื่นซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้นเพื่อก่อให้เกิดระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้นและมีค่าบริการที่สมเหตุสมผล คณะผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและค่าใช้จ่ายของนิสิตจากมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ไปยังสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี ตลอดจนอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม และปัญหาและข้อจำกัดในการเดินทางของนิสิต ข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อมหาวิทยาลัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนการให้บริการหรือจัดระบบของรถโดยสารให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี
2. เพื่อศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายของการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี
3. เพื่อศึกษาปัญหาและข้อจำกัดในการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรของการศึกษาในครั้งนี้ คือ นิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จำนวน 1,069 คน (กองทะเบียนและประมวลผลการศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา, 2566) โดยในการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างอ้างอิงตามสูตร Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5) ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 ตัวอย่าง และเพื่อป้องกันการสูญเสียหายของข้อมูล คณะผู้วิจัยจึงวางแผนเก็บข้อมูล จำนวนอย่างน้อย 350 ตัวอย่าง ซึ่งใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) ด้วยวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) จำแนกตามสัดส่วนของประชากรนิสิตระดับปริญญาตรีของมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี แบ่งเป็นคณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์ จำนวน 238 คน คณะเทคโนโลยีทางทะเล จำนวน 74 คน และนิสิตคณะอัญมณี จำนวน 38 คน (ตารางที่ 2) จากนั้นจึงใช้การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

ตารางที่ 2 จำนวนประชากร และกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสาขาของคณะ ของมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี

คณะ	ประชากร		กลุ่มตัวอย่าง (คน)
	จำนวน (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	
คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์	727	68.01	238
คณะเทคโนโลยีทางทะเล	225	21.05	74
คณะอัญมณี	117	10.94	38
รวม	1,069	100.00	350

ที่มา: กองทะเบียนและประมวลผลการศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา, 2566

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม ซึ่งมีหลักการในการสร้างเครื่องมือ และตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ ดังนี้

2.1 การสร้างเครื่องมือใช้แบบสอบถามแบบปลายปิด (Closed-ended Questions) และปลายเปิด (Open-ended Questions) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนิสิต มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี แบ่งออกเป็น 4 ส่วนสำคัญ

ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 พฤติกรรมและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่วนที่ 3 ความเต็มใจที่จะจ่ายในการเดินทางไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี และส่วนที่ 4 ปัญหาหรือข้อจำกัดและข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ

2.2 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ คณะผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ดำเนินการเสร็จแล้ว เสนอต่อผู้เชี่ยวชาญอย่างน้อย 3 ท่าน เพื่อพิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรง และความครอบคลุมของข้อคำถามเมื่อเทียบกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา นิยามและตัวแปรที่ต้องการวัด ตลอดจนความเหมาะสมของการใช้ถ้อยคำ และจำนวนข้อคำถามในแต่ละประเด็น และนำผลการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญมาคานวณหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่าง ข้อคำถามกับประเด็นของหลักของเนื้อหา (Index of Item Objective Congruence: IOC) โดยทุกข้อคำถามมีค่า IOC มากกว่า 0.5 อีกทั้งคณะผู้วิจัยได้นำข้อเสนอแนะจากผู้ทรงคุณวุฒิไปปรับปรุงแบบสอบถามให้เหมาะสมก่อนดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

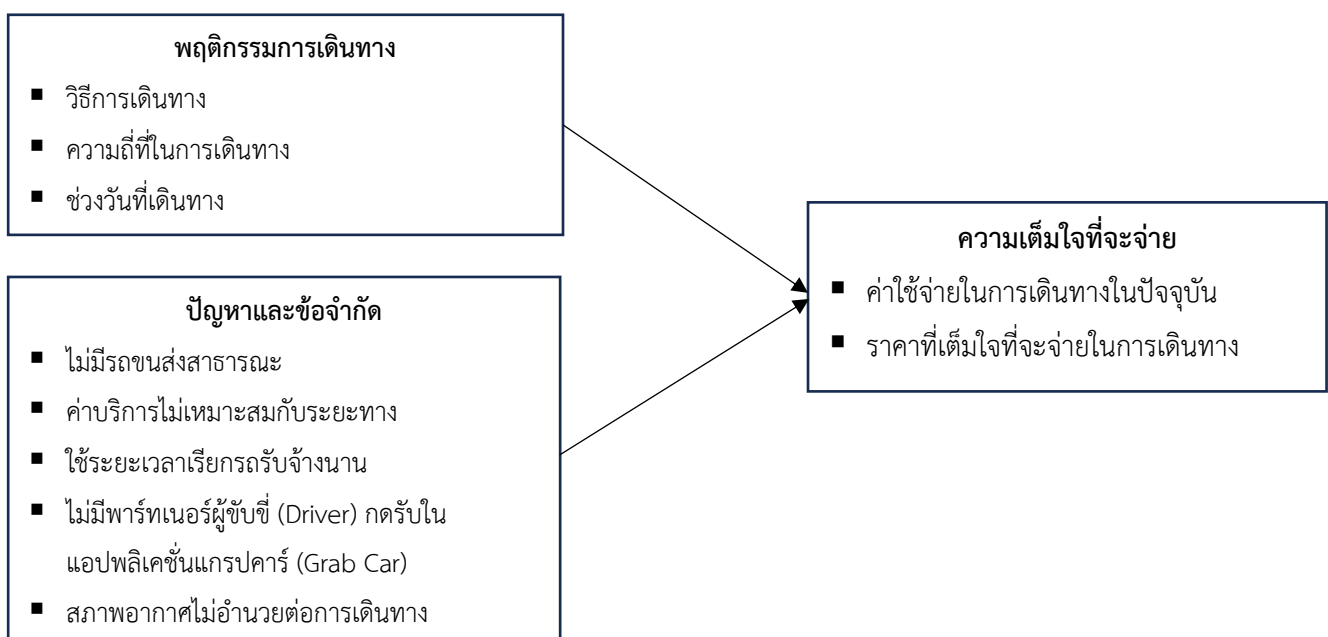
การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ผ่านการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามออนไลน์ให้กับนิสิตซึ่งครอบคลุมทั้ง 3 คณะ ได้แก่ คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์ คณะเทคโนโลยีทางทะเล และคณะอัญมณี ซึ่งคณะผู้วิจัยได้กระจายการเก็บรวบรวมข้อมูลให้ครอบคลุมทั้ง 4 ชั้นปี ซึ่งมีผู้ตอบแบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับคืนมาทั้งสิ้น จำนวน 350 ชุด

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ทางสถิติเพื่อประมวลผลทางสถิติ ประกอบด้วย (1) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Analytics) โดยใช้ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) เพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม และ (2) การวิเคราะห์สถิติพื้นฐานด้วยค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าต่ำสุด (Min) ค่าสูงสุด (Max) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่อวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้ตอบแบบสอบถาม

กรอบแนวคิดในการวิจัย

กรอบแนวคิดในการวิจัย สามารถแสดงได้ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผลการวิจัย

จากผลการศึกษา พบว่า

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 350 ราย แบ่งเป็นเพศหญิง ร้อยละ 65.43 เพศชาย ร้อยละ 25.43 และกลุ่ม LGBTQ+ อีกร้อยละ 9.14 ประกอบด้วย นิสิตคณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์ ร้อยละ 68.01 นิสิตคณะเทคโนโลยีทางทะเล ร้อยละ 21.05 และนิสิตคณะอัญมณีอีกร้อยละ 10.94

1. พฤติกรรมการเดินทางของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี

จากการพิจารณาพฤติกรรมการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี พบว่า โดยภาพรวมแล้วนิสิตส่วนใหญ่เดินทางโดยรถส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 32.22 รองลงมา ได้แก่ อาศัยรถเพื่อนหรือคนรู้จัก รถรับจ้างส่วนบุคคล และจ้างเพื่อนหรือคนรู้จัก ตามลำดับ ซึ่งนิสิตส่วนใหญ่มีความถี่ของการเดินทางอยู่ที่ 1 ครั้ง/เดือน และมักจะเดินทางในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ - อาทิตย์) อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาแยกตามรายละเอียด ลักษณะการเดินทางไปยังสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรีของทั้ง 3 คณะ เป็นไปในลักษณะเดียวกันทั้งในส่วนองวิธีการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง และช่วงวันที่เดินทาง ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ลักษณะการเดินทางจากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรีของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา จำแนกตามคณะ

ลักษณะการเดินทางไปยังสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี		คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์		คณะเทคโนโลยีทางทะเล		คณะอัญมณี		ทั้งหมด	
		ความถี่ (ราย)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความถี่ (ราย)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความถี่ (ราย)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความถี่ (ราย)	สัดส่วน (ร้อยละ)
วิธีการเดินทาง	รถรับจ้างส่วนบุคคล	63	26.81	19	25.34	10	25.00	92	25.71
	เรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน	4	1.70	1	1.33	1	2.50	6	1.85
	จ้างเพื่อนหรือคนรู้จัก	23	9.79	7	9.33	5	12.50	35	10.54
	อาศัยรถเพื่อนหรือคนรู้จัก	50	21.28	16	21.33	17	42.50	83	28.37
	เดินทางโดยรถส่วนตัว	92	39.15	30	40.00	7	17.50	129	32.22
	อื่นๆ	3	1.27	2	2.67	0	-	5	1.31
	รวมทั้งหมด	235	100.00	75	100.00	40	100.00	350	100.00
ความถี่ที่ใช้ในการเดินทาง	ไม่เดินทาง	83	35.32	21	28.00	11	27.50	115	30.27
	1 ครั้ง/เดือน	91	38.72	30	40.00	20	50.00	141	42.91
	2 ครั้ง/เดือน	35	14.89	14	18.67	0	-	49	11.19
	3 ครั้ง/เดือน	10	4.26	1	1.33	4	10.00	15	5.20
	4 ครั้ง/ต่อเดือน	10	4.26	5	6.67	1	2.50	16	4.47
	อื่นๆ	6	2.55	4	5.33	4	10.00	14	5.96
	รวมทั้งหมด	235	100.00	75	100.00	40	100.00	350	100.00

ตารางที่ 3 ลักษณะการเดินทางจากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรีของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา จำแนกตามคณะ (ต่อ)

ลักษณะการเดินทางไปยังสถานี ขนส่งจังหวัดจันทบุรี		คณะวิทยาศาสตร์ และศิลปศาสตร์		คณะเทคโนโลยีทาง ทะเล		คณะอัญมณี		ทั้งหมด	
		ความถี่ (ราย)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความถี่ (ราย)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความถี่ (ราย)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความถี่ (ราย)	สัดส่วน (ร้อยละ)
ช่วงวันที่ เดินทาง	วันธรรมดา (จันทร์ - ศุกร์)	40	17.02	10	13.33	10	25.00	60	18.45
	วันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ - อาทิตย์)	89	37.87	43	57.34	25	62.50	157	52.57
	วันหยุดนักขัตฤกษ์	106	45.11	22	29.33	5	12.50	133	28.98
	รวมทั้งหมด	235	100.00	75	100.00	40	100.00	350	100.00

ที่มา: จากการวิเคราะห์

2. ความเต็มใจที่จะจ่ายของการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี

เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี กับสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรีของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ซึ่งคิดเป็นระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร พบว่า นิสิตส่วนใหญ่ซึ่งเดินทางด้วยวิธีการที่หลากหลายทั้งมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถยนต์นั่งรับจ้างส่วนบุคคล รถมาสด้า และแอปพลิเคชันแกรปคาร์ (Grab car) มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยอยู่ที่ 154 บาท/ครั้ง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายสูงสุดที่นิสิตเคยจ่ายในการเดินทางมากถึง 550 บาท ซึ่งจะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายมีความหลากหลายและไม่เป็นมาตรฐาน (ตารางที่ 4) แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงราคาที่ยินดีจ่ายในการเดินทาง พบว่า ความเต็มใจที่จะจ่ายเฉลี่ยของการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี กับสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี เท่ากับ 117.50 บาท/ครั้ง ซึ่งต่ำกว่าราคาเฉลี่ยของการเดินทางในปัจจุบัน ในขณะที่ความเต็มใจจ่ายสูงสุดของนิสิตเท่ากับ 500 บาท/ครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับราคาในปัจจุบัน (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 4 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี กับสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี ของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จำแนกตามรายคณะ

คณะ	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท/ครั้ง)			
	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์	158.46	20	550	120.35
คณะเทคโนโลยีทางทะเล	130.54	10	500	109.71
คณะอัญมณี	186.82	30	500	132.45
รวมทั้งหมด	154.08	10	550	119.63

ที่มา: จากการวิเคราะห์

ตารางที่ 5 ความเต็มใจที่จะจ่ายในการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี กับสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี
ของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จำแนกตามรายคณะ

คณะ	ความเต็มใจที่จะจ่าย (บาท/ครั้ง)			
	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์	115.32	20	500	102.06
คณะเทคโนโลยีทางทะเล	112.64	15	500	89.43
คณะอัญมณี	135.33	50	500	123.53
รวมทั้งหมด	117.50	15	500	102.91

ที่มา: จากการวิเคราะห์

3. ปัญหาและข้อจำกัดในการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี

จากการศึกษาปัญหาและข้อจำกัดในการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี กับสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี พบว่า ปัญหาหลักที่สำคัญ คือ ไม่มีรถขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 33.61 รองลงมา ได้แก่ ไม่มีพาร์ทเนอร์ผู้ขับขี่ (Driver) กดรับในแอปพลิเคชันแกรปคาร์ (Grab Car) ค่าบริการไม่เหมาะสมกับระยะทาง และสภาพอากาศไม่อำนวยต่อการเดินทาง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาแยกตามรายคณะ พบว่า ปัญหาและข้อจำกัดของทั้ง 3 คณะ เป็นไปในลักษณะเดียวกัน ดังแสดงในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ปัญหาและข้อจำกัดของการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี กับสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี
ของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จำแนกตามรายคณะ

ปัญหาและข้อจำกัด	คณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์		คณะเทคโนโลยีทางทะเล		คณะอัญมณี		ทั้งหมด	
	ความถี่	สัดส่วน	ความถี่	สัดส่วน	ความถี่	สัดส่วน	ความถี่	สัดส่วน
	(ราย)	(ร้อยละ)	(ราย)	(ร้อยละ)	(ราย)	(ร้อยละ)	(ราย)	(ร้อยละ)
ไม่มีรถขนส่งสาธารณะ	163	33.20	54	33.96	34	33.66	251	33.61
ค่าบริการไม่เหมาะสมกับระยะทาง	71	14.46	28	17.61	19	18.81	118	16.97
ใช้ระยะเวลาเรียกรถรับจ้างนาน	42	8.55	19	11.95	12	11.88	73	10.79
ไม่มีพาร์ทเนอร์ผู้ขับขี่ (Driver) กดรับในแอปพลิเคชันแกรปคาร์ (Grab Car)	131	26.68	31	19.50	23	22.78	185	22.98
สภาพอากาศไม่อำนวยต่อการเดินทาง	84	17.11	27	16.98	13	12.87	124	15.65
รวมทั้งหมด	491	100.00	159	100.00	101	100.00	751	100.00

หมายเหตุ: ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

ที่มา: จากการวิเคราะห์

อภิปรายผล

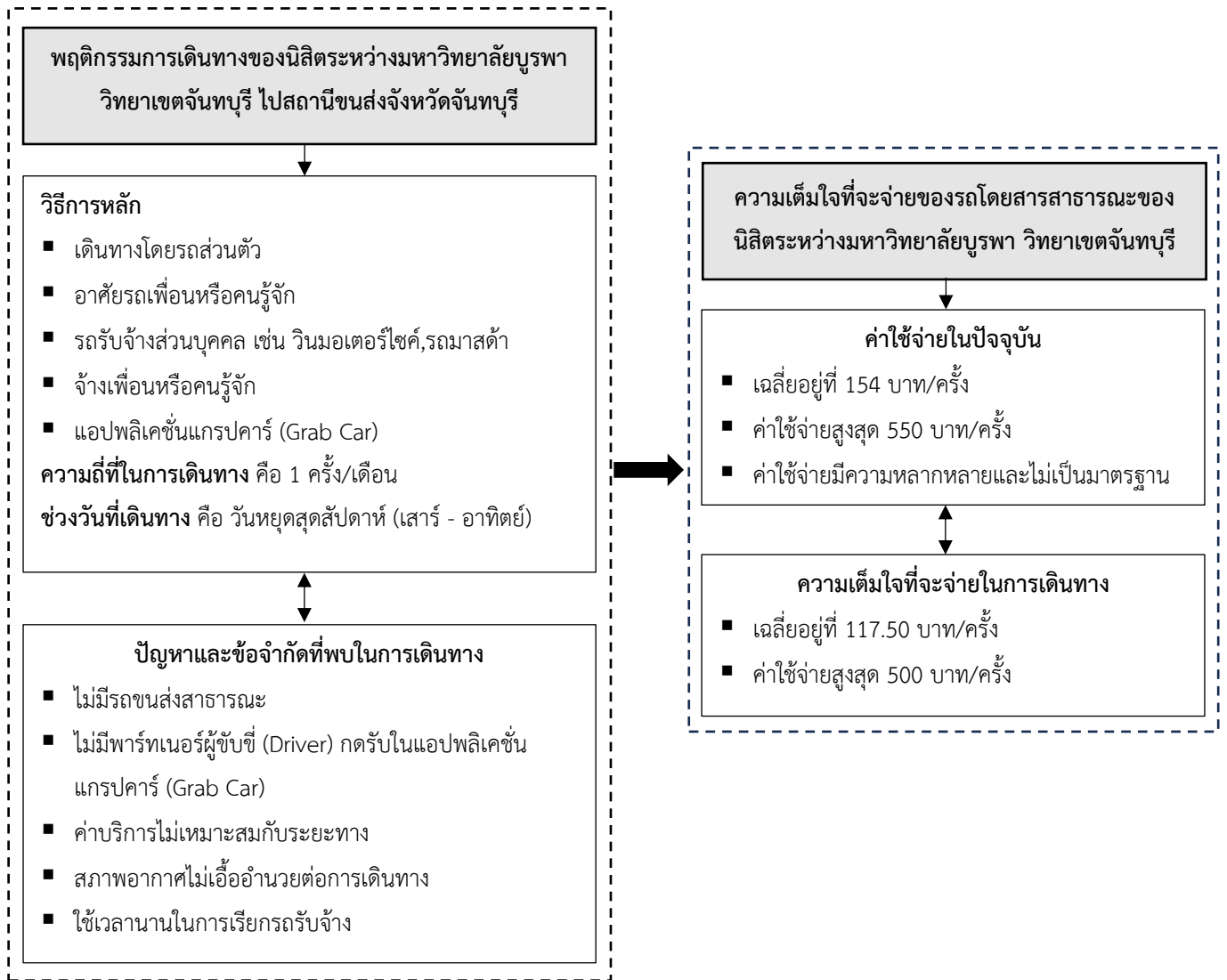
พฤติกรรมการเดินทางของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี พบว่า โดยภาพรวมของการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ไปสถานีขนส่งจังหวัด นิสิตเดินทางโดยรถส่วนตัว รองลงมา ได้แก่ อาศัยรถเพื่อนหรือคนรู้จัก รถรับจ้างส่วนบุคคล และจ้างเพื่อนหรือคนรู้จัก ตามลำดับ ซึ่งนิสิตส่วนใหญ่มีความถี่ของการเดินทางอยู่ที่ 1 ครั้ง/เดือน และมักจะเดินทางในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ – อาทิตย์) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะนิสิตส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาจากต่างจังหวัด และมหาวิทยาลัยตั้งห่างจากสถานีขนส่งประจำจังหวัดค่อนข้างมาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Zhou, J. (2012) ซึ่งพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ เพศ ระดับชั้นปีที่ศึกษา อายุ และรูปแบบการพักอาศัย ส่วนการเดินทางร่วมในลักษณะ Carpool เป็นที่นิยมสำหรับนักศึกษาที่มีที่พักอยู่ใกล้มหาวิทยาลัยและมีเพื่อนอยู่ใกล้กัน และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ กฤตินาภรณ์ เทพาศักดิ์ (2553) ที่พบว่า ปัจจัยภายในของผู้เดินทางที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสาธารณะเกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสาธารณะ เช่น ค่าโดยสาร เวลาในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง คุณภาพของตัวรถ และความสะอาดความสะดวกสบาย

ความเต็มใจที่จะจ่ายของการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรีของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ซึ่งนิสิตส่วนใหญ่เดินทางด้วยวิธีการที่หลากหลายทั้งมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถยนต์นั่งรับจ้างส่วนบุคคล รถมาสด้า และแอปพลิเคชันแกรปคาร์ (Grab car) มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยอยู่ที่ 154 บาท/ครั้ง ในขณะที่ราคาที่ยินดีจ่ายเฉลี่ยเท่ากับ 117.50 บาท/ครั้ง ซึ่งต่ำกว่าราคาเฉลี่ยของการเดินทางในปัจจุบัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเส้นทางดังกล่าวไม่มีการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นภดล แสงแข และคณะ (2561) พบว่า การให้บริการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดจันทบุรี ส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการของรถรับจ้างส่วนบุคคล ซึ่งค่าบริการมีทั้งแบบตกลงกันและมักมีราคาค่อนข้างแพง

ปัญหาและข้อจำกัดในการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี จากมหาวิทยาลัยไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี พบว่า ปัญหาหลักและข้อจำกัดในการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี คือ ไม่มีรถขนส่งสาธารณะ รองลงมา ได้แก่ ไม่มีพาร์ทเนอร์ผู้ขับขี่ (Driver) กดรับในแอปพลิเคชันแกรปคาร์ (Grab Car) ค่าบริการไม่เหมาะสมกับระยะทาง และสภาพอากาศไม่อำนวยต่อการเดินทาง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะมหาวิทยาลัยตั้งห่างจากสถานีขนส่งประจำจังหวัดค่อนข้างมาก และนิสิตส่วนใหญ่ที่กำลังศึกษามีภูมิลำเนาจากต่างจังหวัด ซึ่งจำเป็นต้องมีการเดินทางไป-กลับ ภูมิลำเนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงวันหยุด และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นภดล แสงแข และคณะ (2561) พบว่า จังหวัดจันทบุรีมีการให้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือรถประจำทางเฉพาะบางพื้นที่ และไม่มีการกำหนดเวลาที่แน่นอน ส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการของรถรับจ้างส่วนบุคคล ซึ่งค่าบริการมีทั้งแบบตกลงกันตามแต่ระยะ

องค์ความรู้ใหม่

พฤติกรรมการเดินทางและความเต็มใจที่จะจ่ายของรถโดยสารสาธารณะ ระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรีไปสถานีขนส่งสาธารณะจังหวัดจันทบุรี ของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 องค์ความรู้ใหม่

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษา เรื่อง “พฤติกรรมการเดินทางและความเต็มใจที่จะจ่ายของรถโดยสารสาธารณะ: กรณีศึกษานิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี” พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 350 ราย แบ่งเป็นเพศหญิง ร้อยละ 65.43 เป็นเพศชาย ร้อยละ 25.43 และกลุ่ม LGBTQ+ อีกร้อยละ 9.14 ประกอบด้วย นิสิตคณะวิทยาศาสตร์และศิลปศาสตร์ ร้อยละ 68.01 นิสิตคณะเทคโนโลยีทางทะเล ร้อยละ 21.05 และนิสิตอัญมณีอีกร้อยละ 10.94 พบว่า ในการเดินทางระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ไปสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี นิสิตส่วนใหญ่เดินทางโดยรถส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 32.22 รองลงมา ได้แก่ อาศัยรถเพื่อนหรือคนรู้จัก รถรับจ้างส่วนบุคคล และจ้างเพื่อนหรือคนรู้จัก ตามลำดับ ซึ่งนิสิตส่วนใหญ่มีความถี่ของ

การเดินทางอยู่ที่ 1 ครั้ง/เดือน และมักจะเดินทางในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ - อาทิตย์) ซึ่งเมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายในการเดินทาง นิสิตส่วนใหญ่ซึ่งเดินทางด้วยวิธีการที่หลากหลายทั้งมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถยนต์นั่งรับจ้างส่วนบุคคล รถมาสด้า และแอปพลิเคชันแกรปคาร์ (Grab car) มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยอยู่ที่ 154 บาท/ครั้ง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายสูงสุดที่นิสิตเคยจ่ายในการเดินทางมากถึง 550 บาท ซึ่งจะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายมีความหลากหลายและไม่เป็นมาตรฐาน แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงราคาที่ยินดีจ่ายในการเดินทาง พบว่า ราคาที่ยินดีจ่ายเฉลี่ยของการเดินทาง เท่ากับ 117.50 บาท/ครั้ง ซึ่งต่ำกว่าราคาเฉลี่ยของการเดินทางในปัจจุบัน

สำหรับปัญหาและข้อจำกัดในการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี ระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี กับสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี พบว่า ปัญหาหลักที่สำคัญ คือ ไม่มีรถขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 33.61 รองลงมา ได้แก่ การที่ไม่มี Driver กดรับในแอปพลิเคชัน Grab ค่าบริการไม่เหมาะสมกับระยะทาง และสภาพอากาศไม่อำนวยต่อการเดินทาง ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

มหาวิทยาลัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัดจันทบุรีควรวางแผนจัดเส้นทางระบบโดยสารสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่ระหว่างมหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี และสถานีขนส่งจังหวัดจันทบุรี ซึ่งอาจจะเริ่มต้นจากการให้บริการในวันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์ - อาทิตย์) โดยมีค่าบริการไม่เกิน 120 บาท/ครั้ง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นิสิตและประชาชนในพื้นที่

2. ข้อเสนอแนะด้านการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 เพื่อให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์มากขึ้นอาจจะพิจารณาเพิ่มประเด็นอื่นเพิ่มเติม อาทิ วัตถุประสงค์ที่เดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะจังหวัดจันทบุรี หรือเพิ่มกลุ่มตัวอย่างในกลุ่มบุคคลทั่วไปด้วย หรืออาจจะใช้การวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงซ้อน (Multiple Regression Analysis) หรือการวิเคราะห์ด้วยวิธีการอื่นเพิ่มเติม

2.2 การศึกษาในครั้งนี้มุ่งเน้นการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งเพื่องานวิจัยมีความสมบูรณ์มากขึ้น เพื่อผู้วิจัยเห็นว่าควรศึกษาข้อมูลในเชิงลึกด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพ หรือการวิจัยเชิงแบบผสม (Mixed Method) ร่วมด้วย ซึ่งน่าจะทำให้ผลการวิจัยครอบคลุมและมีความชัดเจนมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

กฤติยาภรณ์ เทพาคักดี. (2553). *ปัจจัยภายในผู้เดินทางที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษาเทศบาลขอนแก่น*. (วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี).

กองทะเบียนและประมวลผลการศึกษา มหาวิทยาลัยบูรพา. (2565). *สถิตินิสิต*. สืบค้น 1 กรกฎาคม 2566. จาก <https://reg.buu.ac.th/registrar/home.asp>.

รูปกรณ์ นาคปานเอี่ยม. (2563). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเลือกใช้นานพาหนะสำหรับเดินทางมามหาวิทยาลัยรามคำแหงของนักศึกษาปริญญาโท บริหารธุรกิจ*. สืบค้น 1 กรกฎาคม 2566. จาก <https://mmm.ru.ac.th/MMM/IS/twin-8/6114154017.pdf>.

- นภาคล แสงแข, สิทธิชัย ศรีเจริญประมง, นันทศักดิ์ บุรขจรกุล, ภาวนิตา โพธิ์แก้ว และ กรรณิกา สุขสมัย. (2561). *แนวทางการพัฒนาการบริการรถโดยสารสาธารณะ จังหวัดจันทบุรี* (รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์). จันทบุรี: มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี.
- วรรณิภา คุณสีลา. (2559). ทางเลือกสาธารณะว่าด้วยการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่. *วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย*, 8(3), 369-396.
- ศุภกร สุทธิพันธ์. (2557). *การพัฒนาแบบจำลองรูปแบบการเดินทางระหว่างรถส่วนบุคคลกับรถโดยสารประจำทางในมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์).
- อนุภาค เสาร์เสาวภาคย์, ชูเกียรติ ชัยบุญศรี และ วรพรรณ บุญเสนอ. (2554). ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์การใช้บริการรถสาธารณะ (สี่ล้อแดง) กรณีศึกษา: กลุ่มวัยรุ่นในจังหวัดเชียงใหม่. *วารสารวิทยาการจัดการ*, 28(1), 17-31.
- Zhou, J. (2012). Sustainable commute in a car-dominant city: Factors affecting alternative mode choices among university students. *Transportation research part A: policy and practice*, 46(7), 1013-1029.