

ต้นทุนในการเดินทาง และพฤติกรรมผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น

TRAVELER COST AND CUSTOMER'S BEHAVIOR KHON KAEN BUS TERMINAL 3

สิทธกการย์ วันสุพงศ์¹

อนงค้ณูช เทียนทอง²

บทคัดย่อ

การศึกษาอิสระครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรม และต้นทุนในการเดินทางของผู้เดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น จำนวน 399 คน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และสถิติเชิงอนุมานโดยใช้ ไคสแควร์(Pearson's Chi-square) และสมการเส้นตรงถดถอยแบบพหุ (Multiple Regression) ผลการศึกษา ต้นทุนพบว่า ค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะมีความสัมพันธ์กับ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ โดยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยอยู่ที่ 103.66 บาท ต้นทุนค่าเสียโอกาส (มูลค่าของเวลา) มีความสัมพันธ์กับ อาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้ โดยมีต้นทุนค่าเสียโอกาสเฉลี่ย 40.14 บาท โดยเวลาในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น มีความสัมพันธ์กับ ภูมิลำเนา ระดับการศึกษา และอาชีพ โดยใช้เวลาเดินทางเฉลี่ย 35.33 นาที ต้นทุนรวม มีความสัมพันธ์กับ อาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้ โดยเกิดต้นทุนรวมเฉลี่ย 143.80 บาท ผลการศึกษาพฤติกรรมพบว่า ผู้ร่วมเดินทาง มีความสัมพันธ์กับ รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา ยานพาหนะที่เลือกใช้บริการมีความสัมพันธ์กับ ภูมิลำเนา ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ช่วงเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับ ระดับการศึกษา มีเพียงความถี่ในการเดินทางที่ไม่พบความสัมพันธ์ใดๆ

คำสำคัญ: สถานีขนส่งผู้โดยสาร ต้นทุนผู้เดินทาง พฤติกรรม

Abstract

This Independent study aimed to study the behavior of user at the third transport station in Khon Kaen. Samples are 399 users at the third transport station in Khon Kaen with random sampling. Researches instrument are questionnaire by analysis with descriptive statistics, percent, frequency, mean, Pearson's chi-square and multiple regression. The result of this study revealed that travelling cost related with gender education occupation and income, expenses is about 103.66 baht. Opportunity cost (time value of money) related with occupation education and income, Average opportunity cost about 40.14 baht. Travelling duration to the third transport station in Khon Kaen related with native habitat, education, and occupation which spend time about 35.33 minutes. Total cost related with occupation education and income, occur average total cost about 143.80 baht. The outcome of behavior study found that fellow traveler related with income occupation and education. Vehicles that choose for service related with native habitat, education occupation and income. Travelling duration related with education. Only travelling frequency is not find any relation.

Keywords: Bus terminal, Traveler cost, Behavior

¹ นักศึกษาคณะวิทยาศาสตร์บัณฑิตศึกษากิจการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

E-mail breakboy706@gmail.com, sittakarn.w@kkumail.com

² รองศาสตราจารย์ สาขาเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

บทนำ

การขนส่งผู้โดยสารถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมบริการ (Service Industry) ประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิต โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารโดยรถยนต์ได้รับความนิยมสูงเนื่องจากสามารถเข้าถึงได้ทุกที่ เรียกว่าจากประตูบ้านถึงประตูบ้าน[1] โดยรัฐเป็นผู้จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นจุดพักของผู้เดินทางเพื่อรอเดินทางต่อไปยังจุดหมาย ให้ผู้โดยสารขึ้นลงยานพาหนะโดยสารในการใช้บริการขนส่งผู้โดยสาร ส่วนจำนวนของสถานีขนส่งผู้โดยสารในแต่ละเขตพื้นที่จะมีที่แห่งขึ้นกับความหนาแน่น และจำนวนของผู้โดยสาร จังหวัดขอนแก่นเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญของตะวันออกเฉียงเหนือ แต่เดิมมีสถานีขนส่งผู้โดยสาร 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 และสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 ซึ่งตั้งอยู่ในเขตตัวเมือง ทำให้ผู้สัญจรบนท้องถนนต้องเผชิญปัญหาการจราจรติดขัดจากการเดินทางโดยรถยนต์ขนาดใหญ่เข้าออกสถานีประกอบกับจำนวนผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 ที่มีจำนวนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 4 ของประเทศไทย[2] ในขณะที่สถานีขนส่งมีพื้นที่ให้บริการอย่างจำกัด จึงมีความจำเป็นในการจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่นแห่งที่ 3 ขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยสถานีแห่งใหม่นี้มีระยะทางห่างจากสถานีขนส่งแห่งที่ 1 และ 2 ประมาณ 7 กิโลเมตร ล่าสุดมีมติย้ายจุดจอดรถโดยสารประจำทางจากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่นแห่งที่ 1 และ แห่งที่ 2 ทุกเส้นทางย้ายไปจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 3 เพียงแห่งเดียว เริ่มดำเนินการกลางเดือนสิงหาคม 2558 เป็นเหตุให้ผู้โดยสารต้องมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทาง รวมถึงการเกิดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นทั้งต้นทุนทางตรง อันได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในรูปค่าโดยสาร และต้นทุนทางอ้อม อันได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งแห่งที่ 3 ในรูปต้นทุนค่าเสียโอกาส ด้วยเหตุนี้ ผู้ศึกษาจึงต้องการศึกษาต้นทุนในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 ของผู้ใช้บริการ รวมไปถึงพฤติกรรมการใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น เพื่อทราบความสัมพันธ์ของปัจจัยพื้นฐานทางสังคมกับต้นทุนในการเดินทาง และพฤติกรรมในการเดินทางของผู้ใช้บริการ ว่ามีความเกี่ยวเนื่องกันอย่างไร ข้อมูลที่ได้จะเป็นแนวทางในการหोधักการบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น และผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งผู้โดยสารปรับปรุง พัฒนาและวางแผนการให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาต้นทุนการเดินทางไปยังสถานีของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น

วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น

2. กลุ่มตัวอย่าง (Sample Size) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น ซึ่งขนาดตัวอย่างไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่ชัด ใช้สูตรหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยกำหนดความเชื่อมั่นที่ 95% ความผิดพลาดไม่เกิน 5% ตามสูตรของ W.G.Cochran [3] ได้ขนาดของตัวอย่าง 385 คน ปรับเพิ่มเป็น 399 คนเพื่อป้องกันความผิดพลาดจากการได้ข้อมูลไม่ครบถ้วน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก

3. เครื่องมือในการศึกษา คือ แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ (1) แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลปัจจัยพื้นฐานทางสังคมของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ ภูมิลำเนา ระดับการศึกษา อาชีพ ลักษณะเป็นคำถามปลายปิด ส่วน รายได้ต่อเดือน มีลักษณะคำถามปลายเปิด (2) แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้บริการสถานีขนส่งของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ที่มาใช้บริการร่วมกับกลุ่มตัวอย่าง ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ช่วงเวลาที่เลือกเดินทาง ความถี่ในการมาใช้บริการ (ตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคม – เมษายน 2558) เป็นคำถามปลายปิด และ ต้นทุนในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 เป็นคำถามปลายเปิด ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะ (3) แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการเดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้วิธีการขอความร่วมมือจากกลุ่มผู้ใช้บริการในการตอบแบบสอบถาม โดยผู้ศึกษาจะเป็นผู้อ่านคำถาม ให้กลุ่มตัวอย่างตอบคำถาม และแสดงความคิดเห็นได้ในคำถามปลายเปิด

5. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (1) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป โดยใช้สถิติร้อยละ ความถี่ และค่าเฉลี่ย (2) คำนวณต้นทุนค่าเสียโอกาส จากการนำรายได้ต่อเดือนหารด้วยจำนวนวันทำงาน คือ 30 วัน[4] ได้เป็นรายได้ต่อวัน กรณีกลุ่มตัวอย่างไม่มีรายได้จากการทำงาน กำหนดให้กลุ่มตัวอย่างมีรายได้เท่ากับค่าจ้างขั้นต่ำในเขตพื้นที่ขอนแก่น คือ 300 บาทต่อวัน หรือ 9,000 บาทต่อเดือน[5] จากนั้นจึงหารด้วยชั่วโมงทำงานต่อวัน คือ 8 ชั่วโมงได้ผลลัพธ์เป็นรายได้ต่อชั่วโมง และ หารด้วย 60 นาที กลายเป็นรายได้ต่อนาที นำผลลัพธ์รายได้ต่อนาทีคูณด้วยเวลาในการเดินทางไปยังสถานี จะได้ต้นทุนค่าเสียโอกาสในรูปมูลค่าของเวลา เมื่อรวมกับค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะ จะกลายเป็นต้นทุนรวมที่แท้จริงของกลุ่มตัวอย่าง (3) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของข้อมูลโดยใช้สถิติโคสแควร์ (4) ทดสอบตัวแปรเพื่อสร้างสมการพยากรณ์ต้นทุนค่าเสียโอกาสในรูปสมการเส้นตรงถดถอยแบบพหุ โดยใช้ตัวแปรอิสระ คือ เวลาในการเดินทาง และรายได้ต่อเดือน ในการทดสอบ (5) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยนำคำตอบที่มีความหมายไปในทางเดียวกันมาจัดกลุ่มเข้าด้วยกัน หากความถี่ และร้อยละ

ผลการศึกษา

ข้อมูลทั่วไป พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีภูมิลำเนาอยู่ที่จังหวัดขอนแก่น ระดับวุฒิการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานเรียน/นักศึกษา และมีรายได้ประจำต่อเดือน 10,001 – 15,000 บาท ค่าเฉลี่ยของรายได้ต่อเดือน อยู่ที่ 17,375.94 บาท กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะเดินทางเพียงคนเดียว มีความถี่ในการมาใช้บริการ (ตั้งแต่เดือนมกราคม – เมษายน 2558) อยู่ที่ 1- 3 ครั้ง พาหนะในการเดินทางเพื่อมาใช้บริการ คือ รถยนต์ส่วนบุคคล และเลือกเดินทางมายังสถานีในช่วง 13.00 – 15.59 น. ส่วนต้นทุนการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือต้นทุนชัดเจน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะ ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่าย 51 – 100 บาท ค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะเท่ากับ 103.66 บาท ต้นทุนไม่ชัดเจน ได้แก่ ต้นทุนค่าเสียโอกาส (มูลค่าของเวลา) ส่วนใหญ่เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส 41 บาทขึ้นไป ค่าเฉลี่ยของต้นทุนค่าเสียโอกาสในการเดินทางต่อครั้ง เท่ากับ 40.14 บาท โดยส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น 21 – 40 นาที ค่าเฉลี่ยของเวลาในการเดินทางต่อครั้ง เท่ากับ 35.33 นาที เมื่อคำนวณต้นทุนรวมในการเดินทางเพื่อมาใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น ส่วนใหญ่มีต้นทุนรวมทั้งสิ้น 101 – 150 บาท ต่อครั้ง ค่าเฉลี่ยของต้นทุนรวมในการเดินทางต่อครั้ง เท่ากับ 143.80 บาท

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลพื้นฐานทางสังคมกับข้อมูลด้านต้นทุนในการเดินทางพบว่า ค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะมีความสัมพันธ์กับ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ข้อสังเกตที่พบคือ กลุ่มตัวอย่าง

เกิดค่าใช้จ่ายใกล้เคียงกันแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ 51–100 บาท และ 101–150 บาท มีจำนวนใกล้เคียงกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพนักเรียน, นักศึกษาจะเกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำกว่าอาชีพอื่นๆ อันได้แก่ ข้าราชการ ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว พนักงานเอกชน และผู้รับจ้างทั่วไป ด้านต้นทุนค่าเสียโอกาส (มูลค่าของเวลา) มีความสัมพันธ์กับ อาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้ สืบเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสถูกคำนวณจากรายได้ และเวลาในการเดินทาง ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้สูง จึงมีต้นทุนค่าเสียโอกาสที่สูง โดยกลุ่มผู้ประกอบอาชีพ ข้าราชการ และผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาสสูงสุด คือ 41 บาทขึ้นไป โดยเวลาในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น มีความสัมพันธ์กับ ภูมิภาค ระดับการศึกษา และอาชีพ สังเกตได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดขอนแก่น จะใช้เวลาเดินทางไปยังสถานี 20 นาทีหรือต่ำกว่า มากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างจังหวัด ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างจังหวัดใช้เวลาเดินทางไปยังสถานี 41-60 นาที มีจำนวนมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดขอนแก่นเช่นกัน ด้านต้นทุนรวมพบว่ามีความสัมพันธ์กับอาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้ ซึ่งหมายถึงกลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้ที่ต่างกัน จะเกิดต้นทุนรวมในการเดินทางที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลพื้นฐานทางสังคมกับพฤติกรรมพบว่า ผู้ร่วมเดินทาง มีความสัมพันธ์กับ รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา สังเกตได้ว่าส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเดินทางคนเดียวมากที่สุด ลำดับถัดมาจะเดินทางกับเพื่อน โดยกลุ่มอาชีพดังกล่าวเป็นนักเรียน, นักศึกษามากที่สุด ด้านยานพาหนะที่เลือกใช้บริการ มีความสัมพันธ์กับ ภูมิลำเนา ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดขอนแก่น จะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาในต่างจังหวัด จะเดินทางโดยรถแท็กซี่มากที่สุด ช่วงเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับ ระดับการศึกษา กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีวุฒิระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน จะเลือกช่วงเวลาในการเดินทางที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ด้านความถี่ในการเดินทางมาใช้บริการไม่พบความสัมพันธ์ใดๆกับข้อมูลพื้นฐานทางสังคม

ผลจากการทดสอบตัวแปร เพื่อสร้างสมการเพื่อพยากรณ์ต้นทุนค่าเสียโอกาส (มูลค่าของเวลา) ในการเดินทางเพื่อใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 จังหวัดขอนแก่น พบว่าตัวแปรอิสระได้แก่ เวลาในการเดินทาง และรายได้ต่อเดือนมีอิทธิพลต่อตัวแปรตามร้อยละ 74.4 โดยจะมีความคลาดเคลื่อนอยู่ที่ร้อยละ 21.33 มีระดับนัยสำคัญ 0.00 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 สามารถจัดรูปแบบของสมการได้ คือ

$$\hat{y} = -27.225 + [(1.106 * \text{เวลาในการเดินทางไปยังสถานี}) + (0.002 * \text{รายได้ต่อเดือน})] \quad (1)$$

เมื่อแทนค่าสมการด้วยค่าเฉลี่ยของรายได้ คือ 17,375.94 บาท และเวลาในการเดินทางเฉลี่ย 35.33 นาที จะทำให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (มูลค่าของเวลา) เฉลี่ยเท่ากับ 46.16 บาท ซึ่งอยู่ในข้อมูลต้นทุนค่าเสียโอกาสแบบช่วง คือกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส 41 บาทขึ้นไป

บทสรุป

ผลกระทบด้านต้นทุนของผู้ใช้บริการที่ต้องเดินทางเพื่อใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 ได้แก่ ด้านต้นทุนแจ้งชัด (Explicit cost) คือ ค่าใช้จ่ายด้านยานพาหนะ และต้นทุนไม่แจ้งชัด (Implicit cost) อันได้แก่ ต้นทุนค่าเสียโอกาส (มูลค่าของเวลา)[6] ในการเดินทางไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 เกิดจากที่ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองขอนแก่น ซึ่งต้นทุนค่าเสียโอกาสนี้เองจะสะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าเวลาของผู้เดินทางที่ต้องต้องสละเพื่อเดินทางไปยังสถานี และการเลือกใช้ยานพาหนะที่แตกต่างกัน ทางเลือกของผู้เดินทางจะมากขึ้นตามหลักของทฤษฎีการขนส่งกับการใช้ที่ดินซึ่งกล่าวถึงการตัดสินใจของผู้เดินทางเพื่อใช้บริการขนส่งสาธารณะขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจ และอิทธิพล

จากปัจจัย อันได้แก่ ค่าครองชีพ เวลา รสนิยม ผู้ให้บริการ รวมถึงคุณภาพของการขนส่งสาธารณะในท้องถิ่นด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้เดินทาง จะต้องคำนึงถึงแนวคิดเกี่ยวกับความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) และความสามารถในการเคลื่อนย้าย (Mobility)[7] ผนวกกับค่าครองชีพโดยเฉลี่ยของประชากร ซึ่งผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีฐานะอยู่ในระดับล่างถึงระดับปานกลางเป็นส่วนมาก แม้จะจัดเส้นทางการเดินทางที่ดี แต่ขาดการตั้งราคาที่เหมาะสม ก็จะเป็นปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางได้ ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสารในรูปแบบบริษัททัวร์ สามารถอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงสถานีเพื่อดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการได้มากขึ้น แม้ต้นทุนจะเพิ่มขึ้น แต่ก็ทำให้ทัศนคติ และภาพลักษณ์ในระยะยาวของบริษัทที่มีต่อผู้ใช้บริการดีขึ้นเช่นเดียวกัน

ข้อเสนอแนะ

1. กรมขนส่งทางบก และองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่นควรเร่งการพัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่าง การขนส่งรูปแบบต่างๆระหว่างสถานีอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการจะย้ายรถโดยสารระหว่างอำเภอ (รถสี่ล้อ) ทั้งหมดไปที่สถานีขนส่งแห่งที่ 3 จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านต้นทุนโดยตรงต่อผู้ใช้บริการ ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มผู้มีรายได้น้อยระดับต่ำ ถึงรายได้น้อยระดับปานกลาง เป็นกลุ่มผู้ใช้บริการที่เดินทางค่อนข้างบ่อย หากไม่สามารถจัดการระบบการเชื่อมต่อระหว่างสถานีได้ทันที ควรมีการชะลอการย้ายสถานีไว้ก่อน เพื่อให้ผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการการเดินทางโดยสารได้มีการปรับตัว การคงอยู่ของสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 เป็นข้อดี เนื่องจากรัฐควรให้การช่วยเหลือประชาชนด้านสาธารณูปโภค ให้เดินทางระหว่างอำเภอได้สะดวก และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ไม่สูง ซึ่งสอดคล้องกับค่าครองชีพของกลุ่มผู้ใช้บริการ ในส่วนสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 อาจย้ายรถโดยสารระหว่างจังหวัดไปยังสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 ได้ เนื่องจากผู้ใช้บริการบริษัททัวร์เตรียมพร้อมในการรับ - ส่งผู้ใช้บริการในการเดินทางไปยังสถานี โดยมียานพาหนะ คีออร์ดูโดยสาร แต่อาจคงสถานีไว้ เพราะยังสามารถอำนวยความสะดวกด้านการให้บริการขนส่งสินค้า และพัสดุทางรถทัวร์ สะดวกต่อการมารับสินค้าที่ศูนย์บริการในสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2
2. เพิ่มจุดขึ้นรถโดยสารในเขตที่ผู้เดินทางสามารถเข้าถึงได้ง่าย เพื่ออำนวยความสะดวก และประชาสัมพันธ์เส้นทางรถโดยสารให้ผู้ใช้บริการได้รับรู้ถึงจุดขึ้น - ลงรถโดยสารที่สะดวก โดยยึดสถานที่ที่มีจุดผ่านร่วมของรถสองแถวแต่ละสายที่มีจุดหมายคือสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 3 เป็นหลัก ได้แก่ สถานีรถไฟจังหวัดขอนแก่น, ห้างแฟรี่พลาซ่า, ห้าง เซนทรัลขอนแก่น, ศูนย์อาหารและบริการ (คอมเพล็กซ์) มหาวิทยาลัยขอนแก่น โรงพยาบาลศรีนครินทร์, สถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 1 และสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 (ปรับอากาศ) และเพิ่มความถี่ และความหลากหลายของยานพาหนะรับส่งผู้โดยสาร เพื่อความสะดวกในการเดินทาง สอดคล้องกับช่วงเวลาการเดินทางของผู้มาใช้บริการ
3. ดำเนินการมาตรการควบคุมราคาให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีความเป็นธรรมสำหรับผู้ใช้บริการ เนื่องจากระยะทางที่ไกลขึ้น ผู้เดินทางเป็นผู้แบกรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นกระทรวงคมนาคม กรมขนส่งทางบก ขอนแก่น และองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น ต้องคำนึงถึงมาตรฐานการครองชีพเป็นเกณฑ์ร่วม อาจจัดการรถโดยสารประจำทางฟรีผ่านตามจุดต่างๆที่ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางได้สะดวก หรือมีการเก็บค่าธรรมเนียมโดยสารแบบอัตราคงที่ (Fixed Rate) เช่นเดียวกับรถเมลิในเขตกรุงเทพมหานคร ในกรณีของรถแท็กซี่ ซึ่งมีลักษณะการกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบสองส่วน (Two Part Tariff) ดังนั้น การเก็บอัตราค่าโดยสารในส่วนแรก คือค่าเรียกแท็กซี่ หากกำหนดในอัตราที่สูงกว่า ค่าโดยสารต่อระยะทาง อาจทำให้ผู้ใช้บริการแท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสารระยะทางไกล หากปรับอัตราค่าโดยสารต่อระยะทางให้สูงขึ้น จะทำให้ผู้ใช้บริการแท็กซี่ตัดสินใจส่งผู้โดยสารในระยะทางไกล

กิตติกรรมประกาศ

ผู้จัดทำใคร่ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์อนงค์นุช เทียนทอง อาจารย์ที่ปรึกษาเป็นอย่างสูง ที่ได้ให้คำแนะนำแนวทางการศึกษาค้นคว้าข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่องานศึกษาอิสระ แนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูล รวมถึงการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ขอขอบคุณมารดา และครอบครัวที่คอยให้คำปรึกษา และกำลังใจเสมอ ขอขอบคุณน้องชายที่ช่วยเหลือในการเก็บแบบสอบถามและสืบค้นข้อมูลจนลุล่วง ขอขอบคุณมิตรสหายที่อยู่เคียงข้างกันทั้งในวันที่มีอุปสรรค และในวันที่ประสบความสำเร็จ การศึกษาอิสระครั้งนี้จะสำเร็จลุล่วงไม่ได้ ถ้าขาดบุคคลใดบุคคลหนึ่งไป

เอกสารอ้างอิง

- [1] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว (Passenger Transportation For Tourism). บริษัท เพรส แอนด์ ดีไซน์ จำกัด.
- [2] กรมขนส่งทางบก. (2557). หนังสือรายงานประจำปีงบประมาณ 2557. ค้นเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2558, จากเว็บไซต์ http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=4921:-2557&catid=144:yearlyreport&Itemid=93.
- [2] ขนิษฐา สุริยะและคณะ. (2550). โครงการระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวในเขต อีสานใต้. (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยสกว.
- [3] ศิริชัย พงษ์วิชัย. (2556). การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์. กรุงเทพฯ: บริษัท วิพรีน 1991 จำกัด.
- [4] รุ่งโรจน์ รื่นเรืองวงศ์. (2556). พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541. กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด พิมพ์อักษร.
- [5] สำนักงานเศรษฐกิจการแรงงาน และสำนักงานคณะกรรมการค่าจ้าง. (2555). อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ฉบับที่ 7. ค้นเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2558, จากเว็บไซต์ http://www.mol.go.th/sites/default/files/downloads/pdf/Wage_lowMOL7_for6December2012.pdf.
- [6] พิริยะ ผลพิรุฬห์. (2553). เศรษฐศาสตร์ภาคบริการ (Economics of Service Sector). กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการ โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- [7] ไชยยศ ไชยมั่นคง, มยุขพันธุ์ ไชยมั่นคง. (2552). กลยุทธ์การขนส่ง (Transportation Strategy). นนทบุรี: บริษัท วิชั่น พีริเพรส จำกัด.