บทที่ 5
ผลการศึกษา

การศึกษาโครงสร้างต้นทุนและรายได้และความพึงพอใจของผู้ใช้รถโดยสารขนาดเล็กประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง มีวัตถุประสงค์ สี่ ประการ คือ ประการแรก เพื่อศึกษาถึงต้นทุนและรายได้ในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก (สี่ล้อส้ม) ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง ประการที่สอง เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก (สี่ล้อส้ม) ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง ประการที่สาม เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก (สี่ล้อส้ม) ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง และประการสุดท้าย เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก (สี่ล้อส้ม) ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง โดยข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์โดยการสุ่มตัวอย่าง จากกลุ่มประชากร 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง โดยสัมภาษณ์ประชากรผู้ประกอบการทั้งหมด จำนวน 27 ราย และกลุ่มผู้ใช้บริการ จำนวน 150 ราย และวิเคราะห์ข้อมูลในลักษณะสถิติเชิงพรรณนา นำเสนอในรูปตารางร้อยละ และการหาค่าเฉลี่ย เพื่อให้สามารถอธิบายข้อมูลพื้นฐานข้อมูลด้านต้นทุนและรายได้ รวมถึงพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง ตลอดจนปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ โดยผลการศึกษาประกอบด้วยหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

5.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง

การศึกษาข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย จำนวนสมาชิกในครัวเรือน อาชีพ และระยะเวลาในการประกอบอาชีพ ซึ่งผลการศึกษามีดังนี้

5.1.1 เพศ

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 92.6 และผู้ประกอบการเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 7.4

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เกือบทั้งหมดเป็นเพศชาย ดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	25	92.6
หญิง	2	7.4
รวม	**27**	**100**

ที่มา: จากการศึกษา

5.1.2 อายุ

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการมีอายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.0 รองลงมามีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.3 และอายุระหว่าง 31 – 40 ปี จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.6 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนมากมีอายุมากกว่า 50 ปี ดังตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	0	0
21 – 30 ปี	0	0
31 – 40 ปี	8	29.6
41 – 50 ปี	9	33.3
มากกว่า 50 ปี	10	37.0
รวม	**27**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.1.3 สถานภาพสมรส

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า ผู้ประกอบการทั้งหมด 27 ราย มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 100

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ทั้งหมดมีสถานภาพสมรส ดังตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	0	0
สมรส	27	100
หย่า	0	0
หม้าย	0	0
รวม	**27**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

5.1.4 ระดับการศึกษา

ในการศึกษาระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษา จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.6 รองลงมามีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.6 และระดับอาชีวศึกษา/อนุปริญญาตรี จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษา ดังตารางที่ 5.4

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	2	7.4
ประถมศึกษา	15	55.6
มัธยมศึกษา	8	29.6
อาชีวศึกษา/ อนุปริญญา	2	7.4
ปริญญาตรี	0	0
รวม	**27**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

5.1.5 รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย

ในการศึกษาระดับรายได้ของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงรายได้ 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 59.3 รองลงมามีรายได้เฉลี่ยครัวเรือนอยู่ในช่วงรายได้ 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.3 และมีรายได้เฉลี่ยครัวเรือนอยู่ในช่วงรายได้ 30,001 – 40,000 บาท จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยครัวเรือนอยู่ในช่วงรายได้ 20,001 – 30,000 บาท ดังตารางที่ 5.5

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือน

รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย (บาทต่อเดือน)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000	0	0
10,001 – 20,000	9	33.3
20,001 – 30,000	16	59.3
30,001 – 40,000	2	7.4
40,001 – 50,000	0	0
มากกว่า 50,000 ขึ้นไป	0	0
รวม	**27**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

5.1.6 สมาชิกในครัวเรือน

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่มีสมาชิกในครัวเรือนระหว่าง 3 – 4 คน จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมามีสมาชิกในครัวเรือนอยู่ระหว่าง 1 – 2 คน จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.5 และมีสมาชิกในครัวเรือนอยู่ระหว่าง 5 – 6 คน จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.8 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนอยู่ระหว่าง 3 – 4 คน ดังตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามจำนวนสมาชิกในครัวเรือน

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	จำนวน	ร้อยละ
1 – 2 คน	5	18.5
3 – 4 คน	18	66.7
5 – 6 คน	4	14.8
มากกว่า 6 คนขึ้นไป	0	0
รวม	**27**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.1.7 อาชีพ

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ก่อนที่จะมาประกอบอาชีพขับรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ได้ประกอบอาชีพรับจ้างมาก่อน จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.4 รองลงมาคือ อาชีพเกษตรกร จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.0 และอาชีพค้าขาย จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.2 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่เคยประกอบอาชีพรับจ้างมาก่อนที่จะประกอบอาชีพขับรถโดยสาร ดังตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามประเภทอาชีพที่ทำมาก่อน

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	1	3.7
พนักงานเอกชน	1	3.7
เกษตรกร	7	26.0
รับจ้าง	12	44.4
ค้าขาย	6	22.2
รวม	**27**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

5.1.8 ระยะเวลาในการประกอบอาชีพรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรถโดยสารขนาดเล็กมาเป็นเวลานานมากกว่า 15 ปีขึ้นไป จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมาประกอบอาชีพรถโดยสารขนาดเล็กมาเป็นเวลา 11 – 15 ปี จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 26 และเป็นเวลา 5 – 10 ปี จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.2 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการประกอบอาชีพนานมากกว่า 15 ปี ดังตารางที่ 5.8

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามระยะเวลาในการประกอบอาชีพ

ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ปี	5	18.5
5 – 10 ปี	6	22.2
11 – 15 ปี	7	26.0
มากกว่า 15 ปี ขึ้นไป	9	33.3
รวม	**27**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

5.1.9 อายุการใช้งานของรถยนต์

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 27 ราย พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ส่วนใหญ่อายุการใช้งานของรถยนต์อยู่ระหว่าง 6 – 10 ปี จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.0 รองลงมาของอายุการใช้งานของรถยนต์อยู่ระหว่าง 11 – 15 ปี จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.0 และมีอายุการใช้งานของรถยนต์น้อยกว่า 5 ปี มีจำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.2 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่อายุการใช้งานของรถยนต์อยู่ระหว่าง 6 – 10 ปี ดังตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามอายุการใช้งานของรถยนต์

อายุการใช้งานของรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1 – 5 ปี	6	22.2
6 – 10 ปี	10	37.0
11 – 15 ปี	7	26.0
16 – 20 ปี	4	14.8
รวม	**27**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2 ข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนและรายได้

ต้นทุนในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งต้นทุนออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ต้นทุนในการลงทุน และต้นทุนในการดำเนินงาน โดยนำข้อมูลของผู้ประกอบการรถโดยสารจำนวนทั้งหมด 27 ราย มาหาค่าเฉลี่ย เพื่อหาต้นทุน และรายได้เฉลี่ย

5.2.1 ต้นทุนในการลงทุน (Investment Cost)

ต้นทุนในการลงทุน เป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรก ซึ่งผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กจะมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรกที่แตกต่างกัน จากผลการศึกษาพบว่าค่าใช้จ่ายในการลงทุนเริ่มแรกโดยเฉลี่ยของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก มีรายละเอียดดังนี้

1) ราคารถยนต์ เป็นต้นทุนเริ่มต้นในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ข้อมูลมาจากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารถึงมูลค่าของรถยนต์ที่ใช้ในการให้บริการในปัจจุบัน ว่าแรกเริ่มผู้ประกอบการซื้อรถยนต์ มาในราคาเท่าใด จากผลการศึกษาทำให้ทราบว่าราคาของรถยนต์ที่ซื้อมานั้นโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 400,000 บาทต่อคัน ดังตารางที่ 5.10 เนื่องมาจากผู้ประกอบการบางรายซื้อรถยนต์ใหม่ในการเข้ามาประกอบการและผู้ประกอบการบางรายใช้รถยนต์มือสองในการประกอบการ

2) ค่าสิทธิในการวิ่งรถของรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เป็นต้นทุนเริ่มต้นในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก เป็นค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ และจากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กถึงราคาของค่าสิทธิในการวิ่งรถโดยสารขนาดเล็ก พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ประเมินราคาของสิทธิในการวิ่งรถของรถโดยสารขนาดเล็ก โดยเฉลี่ยเท่ากับ 300,000 บาทต่อคัน ดังตารางที่ 5.10

3) ค่าต่อเติมรถพร้อมประกอบการ เป็นต้นทุนเริ่มต้นในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ในการศึกษาครั้งนี้ทำให้ทราบว่าค่าต่อเติมรถพร้อมประกอบการนั้น ประกอบไปด้วย การทำหลังคา เบาะนั่ง และทำสีรถ จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการต่อเติมรถพร้อมประกอบการ โดยเฉลี่ยเท่ากับ 45,000 บาทต่อคัน ดังแสดงในตารางที่ 5.10

4) ค่าป้ายทะเบียน เป็นต้นทุนเริ่มต้นในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เป็นการเปลี่ยนป้ายทะเบียนรถส่วนบุคคลเป็นป้ายทะเบียนรถโดยสาร จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนของการเปลี่ยนป้ายทะเบียน โดยเฉลี่ยเท่ากับ 2,000 บาทต่อคัน ดังตารางที่ 5.10

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5) ค่าบำรุงแรกเข้า เป็นต้นทุนเริ่มต้นในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เป็นค่าใช้จ่ายที่เสียเพื่อเข้าร่วมสัมปทานเส้นทางเดินรถร่วมกับบริษัทยานยนต์นครเชียงใหม่ จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องเสียค่าบำรุงแรกเข้า โดยเฉลี่ยเท่ากับ 50,000 บาทต่อคัน ดังตารางที่ 5.10

จากตารางที่ 5.10 จะเห็นได้ว่า ต้นทุนในการลงทุนประกอบกิจการรถโดยสารขนาดเล็กนั้น ประกอบไปด้วย ราคารถยนต์โดยเฉลี่ยเท่ากับ 400,000 บาทต่อคัน ค่าสิทธิในการวิ่งรถโดยเฉลี่ยเท่ากับ 300,000 บาทต่อคัน ค่าต่อเติมรถพร้อมประกอบการ โดยเฉลี่ยเท่ากับ 45,000 บาทต่อคัน ค่าป้ายทะเบียนรถยนต์ โดยเฉลี่ยเท่ากับ 2,000 บาทต่อคัน และค่าบำรุงแรกเข้า โดยเฉลี่ยเท่ากับ 50,000 บาทต่อคัน ซึ่งจากผลการศึกษา จะพบว่า ต้นทุนในการลงทุนประกอบกิจการรถโดยสารขนาดเล็กโดยเฉลี่ยเท่ากับ 797,000 บาทต่อคัน

ตารางที่ 5.10 แสดงโครงสร้างต้นทุนในการลงทุนของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ - ฝาง

ต้นทุนในการลงทุนประกอบกิจการ	**ราคาเฉลี่ย (บาทต่อคัน)**
ราคารถยนต์โดยเฉลี่ย	400,000
ค่าสิทธิในการวิ่งรถโดยเฉลี่ย	300,000
ค่าต่อเติมพร้อมประกอบการ โดยเฉลี่ย	45,000
ค่าป้ายทะเบียนรถยนต์	2,000
ค่าบำรุงแรกเข้า	50,000
ต้นทุนในการลงทุนประกอบกิจการ โดยเฉลี่ย	**797,000**

ที่มา : จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2.2 ต้นทุนในการดำเนินการ (Operating Cost)

ต้นทุนในการดำเนินงาน หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเพื่อให้ธุรกิจดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินมีทั้ง ค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเป็นรายวัน และค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายรายปี จากผลการศึกษา พบว่า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของผู้ประกอบการรถโดยสารทั้งหมด 27 ราย มีรายละเอียดดังนี้

1) ค่าคิวรายวัน เป็นต้นทุนคงที่ในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการต้องเสียทุกวัน ถึงแม้วันนั้นจะไม่ได้วิ่งโดยสารก็ตาม ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการส่วนนี้ที่เสียไป เพื่อที่จะนำมาบริหารจัดการระบบคิวรถและจ้างบุคคลมาดูแลคิวรถโดยสารสายเชียงใหม่ - ฝาง ซึ่งจากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก พบว่า ผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าคิววันละ 100 บาท ต่อวัน เมื่อนำมาคิดเป็นรายปี ผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าคิวโดยเฉลี่ยปีละ 36,500 บาท ต่อคัน จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ คิดเป็นร้อยละ 8.9 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด ดังตารางที่ 5.11

2) ค่าบำรุงรายปี เป็นต้นทุนคงที่ในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ต้องเสียให้กับบริษัทยานยนต์นครเชียงใหม่ ทุกๆปี ปีละ 2,000 บาท ต่อคัน เพื่อเป็นการรักษาสภาพสิทธิในการวิ่งรถ ซึ่งค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ คิดเป็นร้อยละ 0.5 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด ดังตารางที่ 5.11

3) ค่าภาษีรถยนต์รายปี เป็นต้นทุนคงที่ในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการต้องเสียให้กับกรมการขนส่งทางบก ทุกๆ ปี จากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก พบว่า ผู้ประกอบการต้องเสียค่าภาษีรถยนต์รายปี เท่ากับ 1,100 บาทต่อคัน คิดเป็นร้อยละ 0.3 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด ดังตารางที่ 5.11

4) เงินเข้ากองทุนรายปี เป็นต้นทุนคงที่ในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการต้องเสียทุกเดือน โดยเงินกองทุนนั้นเป็นเงินที่จัดเก็บขึ้น เพื่อนำมาไว้ช่วยเหลือ ดูแลสมาชิกรถโดยสารขนาดเล็ก เมื่อประสบอุบัติเหตุในขณะให้บริการรถโดยสาร ซึ่งจากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก พบว่า ผู้ประกอบการต้องเสียเงินเข้ากองทุนโดยเฉลี่ย 700 บาทต่อเดือน เมื่อนำมาคิดเป็นรายปี ผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ โดยเฉลี่ยปีละ 8,400 บาท ต่อคัน คิดเป็นร้อยละ 2.1 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด ดังตารางที่ 5.11

5) ค่าประกันภัยรถยนต์ เป็นต้นทุนคงที่ในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เป็นค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการรถโดยสารต้องเสียทุกๆ ปี โดยเป็นกรมธรรม์

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก พบว่า ผู้ประกอบการต้องเสียค่าประกันภัยรถยนต์ โดยเฉลี่ยปีละ 828.18 บาทต่อคัน คิดเป็นร้อยละ 0.2 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในส่วนอื่นๆ ถือว่าค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าประกันภัยรถยนต์เสียน้อยมาก ดังตารางที่ 5.11

6) ค่าน้ำมัน เป็นต้นทุนผันแปร ในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กนี้ จากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสาร พบว่า ผู้ประกอบการจะใช้น้ำมันโดยเฉลี่ยวันละ 24 ลิตร ซึ่งในช่วงการเก็บแบบสอบถามนั้นเป็นช่วงเดือนพฤษภาคม ซึ่งราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 36.27บาทต่อลิตร เมื่อนำมาคิดจะพบว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก จะมีค่าใช้จ่ายในส่วนของน้ำมันโดยเฉลี่ย 870.50 บาทต่อวัน เมื่อนำมาคิดเป็นรายปี ผู้ประกอบการจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนของน้ำมัน โดยเฉลี่ยปีละ 317,732.50 บาทต่อคัน เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในส่วนอื่นๆ ค่าน้ำมันเป็นส่วนที่เสียค่าใช้จ่ายสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 78.0 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด

7) ค่าบำรุงรักษา เป็นต้นทุนผันแปรในการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ประกอบไปด้วย ค่าน้ำมันเครื่อง น้ำยาแอร์ ไส้กรอง โดยเสียค่าใช้จ่ายเฉลี่ยเดือนละ 1,400 บาทต่อคัน เมื่อคิดเป็นปีจะได้ค่าใช้จ่ายส่วนนี้โดยเฉลี่ยเท่ากับ 16,800 บาทต่อคัน ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนยางรถยนต์ โดยเฉลี่ยปีละ 9,600 บาทต่อคัน และค่าเปลี่ยนอะไหล่รถที่ชำรุด ผู้ประกอบการจะเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้โดยเฉลี่ยปีละ 15,000 บาทต่อคัน จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก เสียค่าใช้จ่ายด้านค่าบำรุงรักษา โดยเฉลี่ยปีละ 41,400 บาทต่อคัน ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เสียมาก รองมาจากค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 10.0 ของต้นทุนในการดำเนินการทั้งหมด เนื่องจากการบำรุงรักษาถือเป็นสิ่งจำเป็นในการประกอบธุรกิจนี้ เมื่อมีการดูแลบำรุงรักษารถยนต์เป็นประจำก็จะทำให้อายุการใช้งานของรถยนต์ยาวนานขึ้นตามไปด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้น พบว่า ค่าน้ำมันถือเป็นค่าใช้จ่ายที่เสียมากที่สุดในค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมด รองลงมาคือ ค่าบำรุงรักษาและค่าคิวรถ ตามลำดับ นั่นแสดงให้เห็นว่า น้ำมันเป็นปัจจัยที่สำคัญในการดำเนินกิจการ เมื่อราคาน้ำมันมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อยๆ จึงส่งผลกระทบต่อรถโดยสารขนาดเล็กโดยตรง ซึ่งหมายถึง ต้นทุนในการดำเนินการที่ต้องเพิ่มขึ้นไปด้วย และจากผลการศึกษา พบว่า ต้นทุนในการดำเนินการที่ผู้ประกอบการรถโดยสารต้องเสียในแต่ละปี โดยเฉลี่ยเท่ากับ 407,960.68 บาทต่อคัน ดังตารางที่ 5.11

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.11 แสดงโครงสร้างต้นทุนในการดำเนินการของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ - ฝาง

ต้นทุนในการดำเนินการ	ราคาเฉลี่ย (บาทต่อคัน)	ร้อยละ
ค่าคิว ต่อปี โดยเฉลี่ย	36,500	8.9
ค่าบำรุงรายปี	2,000	0.5
ค่าภาษีรถยนต์รายปี	1,100	0.3
เงินเข้ากองทุนรายปี โดยเฉลี่ย	8,400	2.1
ค่าประกันภัยรถยนต์ รายปี โดยเฉลี่ย	828.18	0.2
ค่าน้ำมัน ต่อปี โดยเฉลี่ย	317,732.50	78.0
ค่าบำรุงรักษา โดยเฉลี่ยปีละ	41,400	10.0
ต้นทุนในการดำเนินการ โดยเฉลี่ยปีละ	**407,960.68**	**100**

ที่มา : จากการศึกษา

5.2.3 รายได้

เป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงรายได้ต่อปีของกลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เพื่อสามารถนำมาเปรียบเทียบกับต้นทุน โดยใช้การสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ทั้งหมด 27 ราย เกี่ยวกับรายได้ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1). รายได้ เพื่อให้ทราบถึงรายได้ที่ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จะได้รับโดยเฉลี่ยต่อปี โดยแบ่งรายได้ออกเป็น 2 ส่วน คือ รายได้จากค่าโดยสาร และรายได้จากค่าฝากส่งของ โดยได้ทำการศึกษาจากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก พบว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กมีรายได้เฉลี่ย 51,500 บาทต่อเดือน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 45% หรือเท่ากับ 23,175บาท และรายได้จากค่าฝากส่งของ 55% หรือเท่ากับ 28,325 บาท เมื่อนำมาคิดเป็นรายปี ผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็กจะมีรายได้โดยเฉลี่ย 618,000 บาทต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 5.12

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.12 แสดงรายได้โดยเฉลี่ยรายปีของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่- ฝาง

รายได้	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	รายได้เฉลี่ยต่อปี (บาท)
รายได้จากค่าโดยสาร (45%)	23,175	278,100
รายได้จากค่าฝากส่งของ (55%)	28,325	339,900
รวม	**51,500**	**618,000**

ที่มา : จากการศึกษา

5.2.4 การเปรียบเทียบต้นทุนกับรายได้ต่อปีของการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง

เป็นการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนรถโดยสารขนาดเล็ก ซึ่งพิจารณาเฉพาะในส่วนของต้นทุนในการดำเนินการกับรายได้ของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ผลการศึกษามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ต้นทุนเฉลี่ยในการประกอบกิจการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นค่าคิว ค่าบำรุงรายปี ค่าภาษีรถยนต์ เงินเข้ากองทุน ค่าประกันภัยรถยนต์ และค่าบำรุงรักษา ซึ่งรวมแล้วมีต้นทุนในการดำเนินการ โดยเฉลี่ยปีละ 407,960.68 บาทต่อคัน และเมื่อนำต้นทุนดังกล่าวมาหักออกจากรายได้ จะพบว่าในแต่ละปีผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง มีกำไรโดยเฉลี่ย 210,039.32 บาทต่อคัน ดังตารางที่ 5.13

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่-ฝาง ยังสามารถที่จะประกอบธุรกิจรถโดยสารขนาดเล็กต่อไปได้ เนื่องจากยังได้กำไรมากกว่าต้นทุน นอกจากนี้ผู้ศึกษา ได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อให้ทราบชัดเจนยิ่งขึ้นว่าธุรกิจรถโดยสารขนาดเล็กนี้น่าลงทุนต่อไปหรือไม่ โดยการหาระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) และอัตราผลตอบแทนของการลงทุน ซึ่งจะมีรายละเอียดในส่วนต่อไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.13 แสดงรายได้และต้นทุนของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่- ฝาง

รายได้และต้นทุน	**รวม (บาทต่อคัน)**
รายได้ต่อปี	
รายได้เฉลี่ยจากการให้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ - ฝาง	618,000
รวมรายได้เฉลี่ยต่อปี	**618,000**
ต้นทุนในการดำเนินการ	
ค่าคิว ต่อปี โดยเฉลี่ย	36,500
ค่าบำรุงรายปี	2,000
ค่าภาษีรถยนต์รายปี	1,100
เงินเข้ากองทุนรายปี โดยเฉลี่ย	8,400
ค่าประกันภัยรถยนต์ รายปี โดยเฉลี่ย	828.18
ค่าบำรุงรักษา โดยเฉลี่ยปีละ	41,400
ค่าน้ำมันต่อปี โดยเฉลี่ย	317,732.50
รวมต้นทุนในการดำเนินการเฉลี่ยต่อปี	**407,960.68**
กำไรโดยเฉลี่ยต่อปี	**210,039.32**

ที่มา : จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2.5 ระยะเวลาคืนทุน

เป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงระยะเวลาในการคืนทุน เมื่อมีการลงทุนในธุรกิจหรือโครงการต่างๆ โดยสามารถคำนวณได้จาก

$$\text{ระยะเวลาคืนทุน} = \frac{\text{เงินลงทุนแรกเริ่ม}}{\text{ผลตอบแทนสุทธิเฉลี่ยต่อปี}}$$

จากการศึกษาพบว่าระยะเวลาคืนทุนของธุรกิจรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง สามารถคำนวณได้จาก

$$\text{ระยะเวลาคืนทุน} = \frac{797,000}{210,039.32}$$

$$= 3.8 \text{ ปี}$$

จากผลการศึกษา พบว่า ระยะเวลาคืนทุนของธุรกิจรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง เท่ากับ 3.8 ปี

5.2.6 อัตราผลตอบแทนของการลงทุน

อัตราผลตอบแทนของการลงทุน สามารถคำนวณได้จาก

$$\text{อัตราผลตอบแทนของการลงทุน} = \frac{\text{ผลตอบแทนสุทธิเฉลี่ยต่อปี} * 100}{\text{เงินลงทุนแรกเริ่ม}}$$

จากการศึกษา อัตราผลตอบแทนของการลงทุนของธุรกิจรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\text{อัตราผลตอบแทนของการลงทุน} = \frac{210,039.32 * 100}{797,000}$$

$$= 26.35 \%$$

จากผลการศึกษา การลงทุนในธุรกิจรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง พบว่าอัตราผลตอบแทนของการลงทุนมีค่าเท่ากับ 26.35% ซึ่งในการคำนวณครั้งนี้เป็นการคำนวณเบื้องต้นไม่ได้มีการนำเงินในการลงทุนครั้งแรกมาคิดอัตราลดเทียบเป็นมูลค่าในปัจจุบัน จะแสดงให้เห็นว่าอัตราผลตอบแทนของการลงทุนที่ได้รับนั้นมีค่ามาก ดังนั้นธุรกิจนี้จึงน่าลงทุน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.3 ข้อมูลด้านปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบการ

ปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ที่ผู้ประกอบการเห็นพ้องตรงกันก็คือ การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดีเซล ที่ราคาน้ำมันมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีทีท่าว่าราคาจะนิ่ง ซึ่งน้ำมันดีเซลถือเป็นปัจจัยสำคัญในการทำธุรกิจนี้ ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนในการประกอบการที่สูงขึ้น โดยที่ราคาค่าโดยสารยังมีราคาเท่าเดิม ซึ่งผู้ประกอบการได้ให้ความเห็นว่า การจะขึ้นค่าโดยสารได้จะต้องผ่านการอนุมัติของกรมขนส่งทางบก ซึ่งต้องใช้เวลาในการพิจารณาอนุมัติเป็นเวลานานด้วยเหตุนี้ ทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ทำให้การวิ่งรถในบางเที่ยวเกิดการขาดทุนไม่คุ้มค่าน้ำมันที่เสียไป และปัญหาอีกข้อนึงที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการก็คือ การที่จำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการน้อยลงไม่ค่อยที่จะเดินทาง หรือเดินทางน้อยลง จะเดินทางก็ต่อเมื่อจำเป็นเท่านั้น เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันที่อยู่ในช่วงข้าวยากหมากแพง ทำให้คนส่วนมากที่มาใช้บริการรถโดยสารต้องพิจารณาให้มากขึ้นเมื่อมีการจะเดินทางไปที่ต่างๆ ทำให้ปัญหาการลดลงของผู้โดยสารก็เป็นปัญหาสำคัญอีกปัญหาหนึ่งที่ทำให้รายได้ในการประกอบการลดลง นอกจากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นแล้วยังมีปัญหาภายในเกี่ยวกับบริษัทแม่ นั่นคือ บริษัทยานยนต์นครเชียงใหม่จำกัด ที่มีโครงการจะเพิ่มจำนวนเที่ยวรถ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบให้ผู้โดยสารมาใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กน้อยลงได้ เนื่องจากรถเมล์มีขนาดใหญ่และนั่งสบายกว่ารถโดยสารขนาดเล็กผู้ใช้บริการก็จะหันไปใช้บริการรถเมล์กัน ในขณะที่รถโดยสารขนาดเล็กนั้น มีขนาดเล็กและที่นั่งจำนวนน้อย ดังนั้นจึงทำให้รถโดยสารขนาดเล็กที่ปกติจะต้องพึ่งพาผู้โดยสารแล้วจึงต้องพึ่งพาการฝากส่งของที่รถเมล์ไม่สามารถรับไปได้ เพื่อทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้น แต่ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวรถป้ายดำที่มาแย่งของฝาก และอาจทำให้รายได้ของรถโดยสารขนาดเล็กลดลงได้ ซึ่งในปัจจุบันปัญหานี้ยังส่งผลกระทบให้แก่รถโดยสารขนาดเล็กไม่มาก แต่ปัญหาที่กล่าวมาอาจจะส่งผลต่อการประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ในอนาคตต่อไปได้ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงได้รวบรวมแต่ละปัญหาและอุปสรรคของการประกอบธุรกิจรถโดยสารขนาดเล็กที่เกิดขึ้น เพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่แท้จริงที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่พบและควรหาวิธีรับมือ เพื่อที่จะได้แก้ไขปัญหาต่อไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.4 ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง

การศึกษาข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จะศึกษาเฉพาะผู้ที่ใช้บริการเดินทางเท่านั้น ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย จำนวนสมาชิกในครัวเรือน และภูมิลำเนา ซึ่งผลการศึกษามีรายละเอียด ดังนี้

5.4.1 เพศ

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการจะเป็นเพศหญิง จำนวน 90 ราย คิดเป็นร้อยละ 60.0 และเป็นผู้ใช้บริการเพศชาย จำนวน 60 ราย คิดเป็นร้อยละ 40.0

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ดังตารางที่ 5.14

ตารางที่ 5.14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	60	40.0
หญิง	90	60.0
รวม	**150**	**100**

ที่มา: จากการศึกษา

5.4.2 อายุ

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการจะมีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี จำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.7 รองลงมามีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.0 และอายุระหว่าง 41 – 50 ปี จำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.7 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนมากมีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง 21 – 30 ปี ดังตารางที่ 5.15

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	19	12.7
21 – 30 ปี	58	38.7
31 – 40 ปี	33	22.0
41 – 50 ปี	28	18.7
มากกว่า 50 ปี	12	8.0
รวม	**150**	**100**

ที่มา: จากการศึกษา

5.4.3 สถานภาพสมรส

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 75 ราย คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมามีสถานภาพสมรส จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.3 มีสถานภาพหย่า จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.0 และมีสถานภาพหม้าย จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.7 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสดและสถานภาพสมรสในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ดังตารางที่ 5.16

ตารางที่ 5.16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	75	50.0
สมรส	65	43.3
หย่า	6	4.0
หม้าย	4	2.7
รวม	**150**	**100**

ที่มา: จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.4.4 ระดับการศึกษา

ในการศึกษาระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 53 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.3 รองลงมามีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 35 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.3 และมัธยมศึกษา จำนวน 27 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.0 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ดังตารางที่ 5.17

ตารางที่ 5.17 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	4	2.7
ประถมศึกษา	35	23.3
มัธยมศึกษา	27	18.0
อาชีวศึกษา/ อนุปริญญา	23	15.3
ปริญญาตรี	53	35.3
สูงกว่าปริญญาตรี	8	5.3
รวม	**150**	**100**

ที่มา: จากการศึกษา

5.4.5 อาชีพ

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ส่วนใหญ่มีอาชีพลูกจ้าง/พนักงานบริษัท จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.7 รองลงมาคือ นักเรียน/นักศึกษา จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.7 ถัดมาคือ อาชีพธุรกิจส่วนตัว จำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.6 ในส่วนของอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจและรับจ้างมีจำนวนเท่ากัน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.0 เท่ากันทั้งสองอาชีพ และอื่นๆ เช่น แม่บ้าน จำนวน 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.3 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพลูกจ้าง/พนักงานบริษัท ดังตารางที่ 5.18

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.18 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามประเภทอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	31	20.7
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	18	12.0
ลูกจ้าง/พนักงานบริษัท	37	24.7
ธุรกิจส่วนตัว	25	16.6
เกษตรกร	4	2.7
รับจ้าง	18	12.0
อื่นๆ	17	11.3
รวม	**150**	**100**

ที่มา: จากการศึกษา

5.4.6 รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย

ในการศึกษาระดับรายได้ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ในครั้งนี้ ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม ซึ่งข้อมูลที่ได้นั่นเป็นรายได้เฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน ในการศึกษาพบว่า รายได้เฉลี่ยครัวเรือน ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงรายได้ 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.3 รองลงมามีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน อยู่ในระดับ ต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 44 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.3 และมีรายได้อยู่ในช่วงรายได้ 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.3 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มีรายได้ปานกลาง คือมีรายได้เฉลี่ยครัวเรือน ต่อเดือน คือ 10,001 – 20,000 บาท ดังตารางที่ 5.19

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามรายได้ครัวเรือนเฉลี่ย

รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย (บาทต่อเดือน)	**จำนวน**	**ร้อยละ**
ต่ำกว่า 10,000	44	29.3
10,001 – 20,000	65	43.3
20,001 – 30,000	23	15.3
30,001 – 40,000	6	4.0
40,001 – 50,000	2	1.3
มากกว่า 50,000 ขึ้นไป	10	6.7
รวม	**150**	**100**

ที่มา: จากการศึกษา

5.4.7 สมาชิกในครัวเรือน

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีสมาชิกในครัวเรือนอยู่ระหว่าง 3 – 4 คน จำนวน 91 ราย คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมามีสมาชิกในครัวเรือนอยู่ระหว่าง 5 – 6 คน จำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 20 และมีสมาชิกในครัวเรือนอยู่ระหว่าง 1 – 2 คน จำนวน 27 ราย คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนอยู่ระหว่าง 3- 4 คน ดังตารางที่ 5.20

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามจำนวนสมาชิกในครัวเรือน

จำนวนสมาชิกในครัวเรือน	จำนวน	ร้อยละ
1 – 2 คน	27	18.0
3 – 4 คน	91	60.7
5 – 6 คน	30	20.0
มากกว่า 6 คนขึ้นไป	2	1.3
รวม	**150**	**100**

ที่มา: จากการศึกษา

5.4.8 ภูมิลำเนา

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาอยู่ภายในจังหวัดเชียงใหม่ โดยสามารถแยกรายละเอียดเป็นระดับอำเภอ ได้ดังนี้ ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการมีภูมิลำเนาอยู่ที่อำเภอเมือง จำนวน 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 28 รองลงมาคือ อำเภอ ฝาง จำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.3 และอำเภอเชียงดาว จำนวน 34 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.7 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีผู้ใช้บริการที่ไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ เช่น เชียงราย ลำพูน ลำปาง นครราชสีมา มาเลเซียและพม่า จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.7

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ ดังตารางที่ 5.21

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามภูมิลำเนา

ภูมิลำเนา	จำนวน	ร้อยละ
เมือง	42	28.0
แม่แตง	3	2.0
เชียงดาว	34	22.7
ไชยปราการ	13	8.6
ฝาง	38	25.3
แม่อาย	4	2.7
อื่นๆ	16	10.7
รวม	**150**	**100.0**

ที่มา: จากการศึกษา

5.5 พฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง

ในหัวข้อนี้เป็นการศึกษาเพื่อต้องการทราบข้อมูลด้านพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง โดยสอบถามถึงวัตถุประสงค์ในการใช้บริการว่าเป็นการมาใช้บริการเพื่อทำธุระ กลับบ้าน ทำงาน หรือพักผ่อนหย่อนใจ นอกจากนี้แล้วยังเป็นการสอบถามถึงเหตุผลในการเลือกใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก (สี่ล้อส้ม) ความถี่ในการใช้บริการ จุดหมายปลายทางของผู้ใช้บริการ รวมถึงลักษณะการเดินทาง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝางต่อไปได้ ผลการศึกษามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.5.1 วัตถุประสงค์ของการใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ - ฝาง

เป็นการศึกษาเพื่อรับทราบถึงพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ว่าส่วนใหญ่มาใช้บริการด้วยวัตถุประสงค์ใด เช่น เดินทางกลับบ้าน ทำธุระ ทำงาน พักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า การมาใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์มาใช้บริการเพื่อเดินทางกลับบ้าน จำนวน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

69 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.0 รองลงมาใช้บริการเพื่อทำธุระเช่น การติดต่อสถานที่ราชการ จำนวน 39 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.0 มาใช้บริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ จำนวน 21 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.0 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มาใช้บริการในการเดินทางกลับบ้าน ดังตารางที่ 5.22

ตารางที่ 5.22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการใช้บริการ

วัตถุประสงค์	จำนวน	ร้อยละ
กลับบ้าน	69	46.0
ทำธุระ	39	26.0
ทำงาน	9	6.0
พักผ่อนหย่อนใจ	21	14.0
อื่นๆ	12	8.0
รวม	**150**	**100.0**

ที่มา: จากการศึกษา

5.5.2 ประเภทกลุ่มที่มาใช้บริการ

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กส่วนใหญ่จะมาใช้บริการคนเดียว จำนวน 98 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.3 รองลงมาคือมาใช้บริการกับครอบครัว จำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.0 และมาใช้บริการกับเพื่อน จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.7 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่มาใช้บริการคนเดียว ดังตารางที่ 5.23

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามประเภทกลุ่มมาใช้บริการ

ประเภทกลุ่มที่มาใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
มาคนเดียว	98	65.3
มากับเพื่อน	22	14.7
มากับครอบครัว	30	20.0
รวม	**150**	**100.0**

ที่มา: จากการศึกษา

5.5.3 เหตุผลที่ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก

ผลการศึกษาเหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า เหตุผลหลักที่ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เลือกใช้บริการ เพราะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง/ขนส่ง จำนวน 84 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.0 รองลงมาคือ ความสะดวก ปลอดภัย จำนวน 60 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.0 ไม่มีรถส่วนตัว จำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.25 ไม่มีความชำนาญเส้นทาง จำนวน 39 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.25 และอื่นๆ เช่น มีสัมภาระในการเดินทางจำนวนมากจึงต้องใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก และการใช้บริการเพื่อให้ไปส่งนอกเส้นทาง การใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กจะสะดวกกว่าการใช้รถโดยสารประจำทางประเภทอื่นๆ จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่เลือกใช้บริการ เพราะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง/ขนส่ง ดังตารางที่ 5.24

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามเหตุผลที่ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก

เหตุผลในการใช้บริการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	**จำนวน**	**ร้อยละ**
สะดวกปลอดภัย	60	25.0
ไม่มีรถส่วนตัว	51	21.25
ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง/ขนส่ง	84	35.0
ไม่มีความชำนาญเส้นทาง	39	16.25
อื่นๆ	6	2.5
รวม	**240**	**100.0**

ที่มา: จากการศึกษา

5.5.4 ความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก

ผลการศึกษาความถี่ในการใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กส่วนใหญ่ใช้บริการไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับความจำเป็น จำนวน 90 ราย คิดเป็นร้อยละ 60.0 รองลงมาคือ ใช้บริการ 2 ครั้งต่อเดือน จำนวน 36 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.0 ใช้บริการ 1 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.0 และ อื่นๆ เช่น เดินทางมาทุกๆ 3 เดือน เพื่อมารายงานความประพฤติ เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่ใช้บริการไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับความจำเป็น ดังตารางที่ 5.25

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามความถี่ในการใช้บริการ

ความถี่ของการใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
1 ครั้ง ต่อ สัปดาห์	18	12.0
2 ครั้ง ต่อ เดือน	36	24.0
ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับความจำเป็น	90	60.0
อื่นๆ	6	4.0
รวม	**150**	**100.0**

ที่มา: จากการศึกษา

5.5.5 ค่าโดยสาร

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กส่วนใหญ่จะเสียค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 80 - 99 บาท จำนวน 96 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.0 รองลงมาคือ เสียค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 40 - 59 บาท จำนวน 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.0 และเสียค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 60 – 79 บาท จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่เสียค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 80 - 99 บาท ดังตารางที่ 5.26

ตารางที่ 5.26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตามอัตราค่าโดยสาร

ค่าโดยสาร (บาท)	จำนวน	ร้อยละ
40 - 59	42	28.0
60 - 79	12	8.0
80 - 99	96	64.0
รวม	**150**	**100.0**

ที่มา: จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.5.6 จุดหมายปลายทาง

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 ราย พบว่า ผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กส่วนใหญ่จะใช้บริการเพื่อจะเดินทางไปอำเภอฝาง มากที่สุด จำนวน 96 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.0 รองลงมา คือ อำเภอเชียงดาว จำนวน 42 ราย คิดเป็น ร้อยละ 28.0 และ อำเภอไชยปราการ จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสาย เชียงใหม่ – ฝาง ส่วนใหญ่ใช้บริการเพื่อจะเดินทางไปอำเภอฝาง ดังตารางที่ 5.27

ตารางที่ 5.27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ใช้บริการเดินทางรถโดยสารขนาดเล็ก จำแนกตาม จุดหมายปลายทาง

จุดหมายปลายทาง	จำนวน	ร้อยละ
เชียงดาว	42	28.0
ไชยปราการ	12	8.0
ฝาง	96	64.0
รวม	**150**	**100.0**

ที่มา: จากการศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจในการใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก โดยภาพรวมมีระดับความพึงพอใจของการใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีรายละเอียดในประเด็นต่างๆ ดังแสดงในตาราง 5.28

ตารางที่ 5.28 แสดงค่าคะแนนความพึงพอใจในการใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก

ประเด็นคำถาม	ระดับความพึงพอใจ						
	มาก (3)	ปานกลาง (2)	น้อย (1)	น้อยมาก (0)	รวม	คะแนนเฉลี่ย	คะแนนเฉลี่ยรวม
1. สภาพรถ							
1.1 สภาพโดยทั่วไป	36	107	6	1	150	2.19 (ปานกลาง)	**2.15 (ปานกลาง)**
1.2 อุปกรณ์ภายใน (ที่นั่ง, ราวที่จับสำหรับผู้โดยสาร, ขั้นบันไดขึ้นลง - รถ ฯลฯ)	42	93	15	0	150	2.18 (ปานกลาง)	
1.3 ความสะอาด	24	116	9	1	150	2.09 (ปานกลาง)	
2. พนักงานขับรถโดยสาร							
2.1 ใช้ภาษาที่สุภาพกับผู้โดยสาร	51	93	6	0	150	2.3 (ปานกลาง)	**2.36 (ปานกลาง)**
2.2 มีมารยาทในการขับรถและเคารพกฎจราจร	57	90	3	0	150	2.36 (ปานกลาง)	
2.3 ให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร เมื่อผู้โดยสารต้องการเป็นอย่างดี	69	75	6	0	150	2.42 (ปานกลาง)	
3. การให้บริการ							
3.1 ออกรถตรงตามเวลา	99	51	0	0	150	2.66 (มาก)	
3.2 ถึงจุดหมายตรงต่อเวลา	30	93	27	0	150	2.02 (ปานกลาง)	

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.28 (ต่อ)

3.3 จอดรับท่านทุกครั้งที่ท่านให้สัญญาณจะขึ้นรถ	55	89	6	0	150	2.33 (ปานกลาง)	**2.34 (ปานกลาง)**
3.4 จำนวนรถที่ให้บริการมีจำนวนเพียงพอ	36	111	3	0	150	2.22 (ปานกลาง)	
3.5 ความสะดวกสบายในการใช้บริการ	48	102	0	0	150	2.32 (ปานกลาง)	
3.6 ความปลอดภัยในการใช้บริการ	63	84	3	0	150	2.5 (มาก)	
4. ค่าโดยสารและค่าของฝาก 4.1 มีการประกาศอัตราค่าโดยสารและค่าของฝาก ให้ผู้ใช้บริการทราบอย่างชัดเจน	75	63	12	0	150	2.42 (ปานกลาง)	**2.39 (ปานกลาง)**
4.2 ถ้าผู้ขับรถมีการคิดค่าโดยสารหรือค่าของฝากเพิ่ม มีการบอกให้ผู้ใช้บริการทราบก่อนทุกครั้ง	66	75	6	3	150	2.36 (ปานกลาง)	
4.3 ราคาค่าโดยสารและค่าของฝากในปัจจุบันมีความเหมาะสม	63	81	6	0	150	2.38 (ปานกลาง)	

ที่มา: จากการศึกษา

1) ด้านสภาพรถ ผู้ใช้บริการมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวม เท่ากับ 2.15 ซึ่งคะแนนระดับความพึงพอใจในส่วนต่างๆ ของด้านสภาพรถนี้มีคะแนนเฉลี่ยใกล้เคียงกัน ไม่ว่าจะเป็นสภาพทั่วไปของรถที่ยังอยู่ในสภาพที่ดี (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.19) อุปกรณ์ภายใน (ที่นั่ง, ราวที่จับสำหรับผู้โดยสาร, ขั้นบันไดขึ้นลง - รถ, ช่องหน้าต่าง ฯลฯ) (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.18) และความสะอาดของรถโดยสาร (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.09)

2) ด้านพนักงานขับรถโดยสาร ผู้ใช้บริการมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวม เท่ากับ 2.36 โดยในส่วนนี้ การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารเป็นอย่างดี เมื่อผู้โดยสารต้องการความช่วยเหลือ ได้รับคะแนนระดับความพึงพอใจสูงที่สุด (ระดับคะแนนเฉลี่ย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

2.42) รองลงมาคือ การมีมารยาทในการขับรถ และเคารพกฎจราจร (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.36) และพนักงานขับรถใช้ภาษาที่สุภาพกับผู้โดยสาร (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.3)

3) ด้านการให้บริการ ผู้ใช้บริการมีระดับความพึงพอใจมาก ในส่วนของการออกรถตรงตามเวลา (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.66) โดยได้คะแนนระดับความพึงพอใจสูงที่สุด แต่ในส่วนของการถึงจุดหมายปลายทางนั้น ผู้ใช้บริการมีระดับความพึงพอใจปานกลาง ซึ่งในส่วนนี้ได้คะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุด (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.02) ส่วนการจอดรับผู้โดยสารทุกครั้ง ที่ผู้โดยสารให้สัญญาณจะขึ้นรถนั้น มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.33) จำนวนรถที่ให้บริการผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจระดับปานกลาง (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.22) โดยให้ความเห็นว่าจำนวนรถมีพอกับการให้บริการแล้ว ในส่วนความสะดวกสบายในการใช้บริการ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.32) และความปลอดภัยในการใช้บริการนั้น ผู้ใช้บริการส่วนมากมีความพึงพอใจมาก (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.5) ซึ่งในด้านการให้บริการได้คะแนนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 2.34

4) ด้านอัตราค่าโดยสารและค่าของฝาก ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าคะแนนเฉลี่ยใกล้เคียงกัน ไม่ว่าจะเป็นการประกาศอัตราค่าโดยสารและค่าของฝาก ให้ผู้ใช้บริการทราบอย่างชัดเจน โดยในส่วนนี้ได้คะแนนระดับความพึงพอใจสูงสุด (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.42) รองลงมาคือ ราคาค่าโดยสารและค่าของฝากในปัจจุบันมีความเหมาะสม (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.38) และถ้าผู้ขับรถมีการคิดค่าโดยสารหรือค่าของฝากเพิ่ม มีการบอกให้ผู้ใช้บริการทราบก่อนทุกครั้ง (ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.36) ซึ่งในด้านค่าโดยสารและค่าของฝากถือได้ว่ามีระดับคะแนนเฉลี่ยสูงกว่าด้านอื่นๆ โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 2.39

จากที่กล่าวมาข้างต้น เมื่อมาพิจารณาในแต่ละด้าน จะพบว่า ด้านที่ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจมากที่สุด (คะแนนเฉลี่ยรวม 2.39) คือ ด้านอัตราค่าโดยสารและค่าของฝาก เนื่องจากอัตราค่าโดยสารถูกกำหนดจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนอัตราค่าของฝากนั้นถูกกำหนดจากคณะกรรมการและสมาชิกรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จึงทำให้ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจว่าไม่ถูกเอารัดเอาเปรียบจากการใช้บริการ รองลงมาคือ ด้านพนักงานขับรถโดยสาร (คะแนนเฉลี่ยรวม 2.36) และ ด้านการให้บริการ (คะแนนเฉลี่ยรวม 2.34) เมื่อมองในภาพรวมระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็กประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง โดยรวมมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลางในทุกๆด้าน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.7 ด้านปัญหาและอุปสรรคของผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง

ผลการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง จำนวน 150 คน พบว่า ส่วนใหญ่จะมีระดับปัญหาในการใช้บริการอยู่ในระดับที่ไม่มีปัญหาหรือมีปัญหาน้อย ซึ่งสามารถอธิบายรายละเอียดปัญหาต่างๆ ดังแสดงในตาราง 5.29

ตารางที่ 5.29 แสดงค่าคะแนนของระดับปัญหาในการใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง

ประเด็นคำถาม	ระดับของปัญหา						
	มาก (3)	ปานกลาง (2)	น้อย (1)	น้อยมาก (0)	รวม	คะแนนเฉลี่ย	คะแนนเฉลี่ยรวม
1. ปัญหาเกี่ยวกับรถโดยสาร							
1.1 จำนวนรถให้บริการน้อยเกินไป	6	63	57	24	150	1.34 (น้อย)	**1.25 (น้อย)**
1.2 ตัวรถโดยสารมีสภาพเก่า	6	42	63	39	150	1.1 (น้อย)	
1.3 ที่นั่งค่อนข้างเก่า และคับแคบ	9	51	63	27	150	1.28 (น้อย)	
1.4 รถโดยสารไม่ความสะอาด	3	60	66	21	150	1.3 (น้อย)	
2. ปัญหาเกี่ยวกับพนักงานขับรถโดยสาร							
2.1 พนักงานขับรถไม่มีความสุภาพ	6	51	51	42	150	1.14 (น้อย)	**1.15 (น้อย)**
2.2 ขับรถไม่เคารพกฎจราจร	9	42	63	36	150	1.16 (น้อย)	
3. ปัญหาการให้บริการ							
3.1 รับผู้โดยสารมากเกินทำให้เกิดความแออัด	55	59	24	12	150	2.05 (ปานกลาง)	**1.43 (น้อย)**
3.2 รถโดยสารออกไม่ตรงเวลา	18	28	50	54	150	1.07 (น้อย)	
3.3 รถโดยสารถึงปลายทางไม่ตรงเวลา	27	60	42	21	150	1.62 (ปานกลาง)	

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.29 (ต่อ)

3.4 เวลาในการออกรถแต่ละเที่ยวนานเกินไป	15	39	69	27	150	1.28 (น้อย)	
3.5 ความปลอดภัยในการเดินทาง	7	45	59	39	150	1.13 (น้อย)	
4. ปัญหาอัตราค่าบริการ	18	39	69	24	150	1.34 (น้อย)	**1.34 (น้อย)**

ที่มา: จากการศึกษา

1) ปัญหาเกี่ยวกับรถโดยสาร ผู้ใช้บริการเห็นว่ามีระดับปัญหาอยู่ในระดับที่น้อย โดยคะแนนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 1.25 ไม่ว่าจะเป็นจำนวนรถให้บริการน้อยเกินไป (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.34) ตัวรถโดยสารมีสภาพเก่า (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.1) อุปกรณ์ที่นั่งค่อนข้างเก่าและคับแคบ (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.28) และรถโดยสารไม่สะอาด (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.3)

2) ปัญหาเกี่ยวกับพนักงานขับรถโดยสาร ก็เช่นเดียวกันผู้ใช้บริการเห็นว่ามีระดับปัญหาอยู่ในระดับที่น้อย ซึ่งคะแนนเฉลี่ยรวมของปัญหาด้านนี้น้อยที่สุด โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 1.15 พนักงานขับรถไม่มีความสุภาพ (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.14) ขับรถไม่เคารพกฎจราจร (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.16)

3) ปัญหาการให้บริการ มีคะแนนเฉลี่ยรวม เท่ากับ 1.43 โดยผู้ใช้บริการเห็นว่า การรับผู้โดยสารมากเกินทำให้เกิดความแออัดนั้น(ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.05) มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ในส่วนของรถโดยสารออกเดินทางไม่ตรงเวลานั้นถือว่า ระดับของปัญหาน้อย (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.07) รถโดยสารถึงปลายทางไม่ตรงเวลาผู้ใช้บริการเห็นว่ามีระดับปัญหาปานกลาง(ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.62) เวลาในการออกรถแต่ละเที่ยว (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.28) และความปลอดภัย (ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.13) ผู้ใช้บริการเห็นว่าปัญหาอยู่ในระดับน้อยมาก

4) **ปัญหาด้านค่าโดยสาร** ระดับคะแนนเฉลี่ยรวม เท่ากับ 1.34 ผู้ใช้บริการก็เห็นว่าระดับปัญหาค่าโดยสารยังน้อย เนื่องจากค่าโดยสารกำหนดโดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัดเชียงใหม่

จากที่กล่าวมาข้างต้น เมื่อมาพิจารณาในแต่ละด้านจะพบว่า ด้านที่ผู้ใช้บริการเห็นว่ามีระดับปัญหามากที่สุด คือ ด้านการให้บริการ (คะแนนเฉลี่ยรวม 1.43) โดยเฉพาะในส่วนของการรับผู้โดยสารมากเกินไป และการไปถึงจุดหมายไม่ตรงเวลา รองลงมาคือ ด้านอัตราค่าโดยสาร (คะแนนเฉลี่ยรวม 1.34) เนื่องจากการที่น้ำมันมีราคาเพิ่มขึ้น ทำให้มีการปรับราคาค่าโดยสารขึ้นจึง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่งผลกระทบถึงผู้ใช้บริการที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น และด้านสภาพรถโดยสาร (คะแนนเฉลี่ยรวม 1.25) ที่ผู้ใช้บริการเห็นว่ารถบางครั้งมีอายุการใช้งานมากเกินไป ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้บริการของตัวผู้โดยสารเอง แต่เมื่อมองในภาพรวมระดับความปัญหาของผู้ใช้บริการรถโดยสารขนาดเล็ก ประจำทางสายเชียงใหม่ – ฝาง โดยรวมมีระดับของปัญหาอยู่ในเกณฑ์น้อยในทุกๆ ด้าน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved