



ความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะ:
เส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี
Willingness to Pay of Student and Staff for The Public Van Service on The Route
from Ubon Ratchathani University to The Ubon Ratchathani Bus Terminal

ปวีณา คำพุกกะ^{1*}

¹อาจารย์ ดร., สาขาวิชาการจัดการธุรกิจ คณะบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
เลขที่ 85 ตำบลเมืองศรีโค อำเภอนาหว้า จังหวัดอุบลราชธานี 34190

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี และ 2) พฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะที่มีผลต่อความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรีและบุคลากรของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่เคยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 768 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นและแบบสะดวก เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-test F-test และ Fisher's LSD

ผลการวิจัยพบว่า 1) ความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 30.57 บาท และ 2) พฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะที่มีผลต่อความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ได้แก่ ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่เคยใช้บริการ และค่าใช้บริการต่อครั้ง

* ผู้เขียนหลัก
อีเมลล์: it_rains@hotmail.com



คำสำคัญ

ความเต็มใจในการจ่าย ค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทาง มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี สถานีขนส่ง

Abstract

This research aims to study 1) the willingness to pay (WTP) of student and staff for the public van service on the route from Ubon Ratchathani University to the Ubon Ratchathani bus terminal and 2) the influences of travel behavior of Ubon Ratchathani University's student and staff on the WTP for the public van service on the mentioned route. The samples were 768 Ubon Ratchathani University's undergraduate students and staff. The sampling sample were stratified random and convenience sampling. The research instrument was a questionnaire. The statistics were percentage, mean, mode, median, standard deviation, t-test, F-test and Fisher's Least Significant Difference (Fisher's LSD).

The findings were that 1) the WTP for the public van service on the route from Ubon Ratchathani University to the Ubon Ratchathani bus terminal was averaged 30.57 Baht ; and 2) types of services and the public van service fares per time influenced the WTP for the public van service at 0.05 level of statistical significance.

Keywords

Willingness to Pay (WTP), Public Van Services, Travel Behavior, Ubon Ratchathani University, Bus Terminal

บทนำ

การขนส่งมวลชนที่ดีมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของท้องถิ่นในด้านต่างๆ เช่น การช่วยลดภาระค่าครองชีพของประชาชน การตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ซึ่งจะส่งผลให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของท้องถิ่นเติบโตมากขึ้น ปัจจุบันการขนส่งมวลชนทางบกเป็นรูปแบบการขนส่งมวลชนที่มีความสะดวกและได้รับความนิยมมากที่สุด ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐได้พยายามพัฒนาระบบขนส่งมวลชน โดยนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการบริหารระบบขนส่งมวลชนทางบกเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการสร้างคุณภาพการบริการให้ดียิ่งขึ้น (สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร, 2554)

การที่ผู้บริโภคจะเต็มใจจ่ายค่าสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่งนั้นในราคาเท่าใดขึ้นอยู่กับการประเมินคุณค่า (Value) สินค้าหรือบริการนั้นของผู้บริโภค และขึ้นอยู่กับว่าผู้บริโภคมีความสามารถที่จ่ายได้มากน้อยเพียงใด ความเต็มใจที่จะจ่ายนี้ ถือเป็นองค์ประกอบหนึ่งของอุปสงค์ที่ทรงประสิทธิภาพ โดยปัจจัยสำคัญที่มีผลให้อุปสงค์

สำหรับสินค้าหรือบริการชนิดหนึ่งๆ เปลี่ยนแปลง ได้แก่ ระดับรายได้ของผู้บริโภค ราคาสินค้าชนิดอื่นที่ใช้ประกอบกันหรือทดแทนกันได้ รสนิยมของผู้บริโภค จำนวนผู้บริโภคและการคาดคะเนเกี่ยวกับราคาในอนาคต (กนกวรรณ กมลจารุพิศุทธิ์, 2554)

วิธีการประเมินมูลค่าภายใต้ตลาดสมมติ (Contingent Valuation Method: CVM) เป็นวิธีการทางตรงในการประเมินค่าความเต็มใจที่จะจ่าย โดยหลักการแล้วจะสอบถามทัศนคติหรือความคิดเห็นของกลุ่มบุคคลซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่เลือกมาเป็นตัวแทนของประชากรเกี่ยวกับจำนวนเงินที่กลุ่มตัวอย่างเต็มใจที่จะจ่าย สำหรับผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการที่พัฒนาขึ้นและ/หรือสอบถามเกี่ยวกับจำนวนเงินที่เต็มใจยอมรับ ค่าชดเชยจากการที่ต้องอดทนต่อผลกระทบเชิงลบหรือผลเสียของโครงการ จุดมุ่งหมายของ CVM คือ การค้นหาความจริงจากผู้ถูกสัมภาษณ์หรือกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับความเต็มใจที่จะจ่าย (หฤทัย มีนะพันธ์, 2550)

จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง จากรายงานภาวะเศรษฐกิจการคลังของจังหวัดอุบลราชธานีปี 2557 ซึ่งให้เห็นว่า เศรษฐกิจด้านอุปสงค์ (การใช้จ่าย) พบว่า ดัชนีการลงทุนภาคเอกชน ขยายตัวร้อยละ 16.81 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา จากยอดสิ้นเชื่อเพื่อการพาณิชย์เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.81 โดยคิดเป็นจำนวนเงิน 42,034.38 ล้านบาท จากธุรกิจนิติบุคคลที่จดทะเบียนใหม่มี 46 ราย โดยมีทุนจดทะเบียนธุรกิจนิติบุคคลใหม่ จำนวน 57.85 ล้านบาท ซึ่งแสดงให้เห็นถึงระบบขนส่งของจังหวัดอุบลราชธานีที่พัฒนาไม่สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจที่ดีขึ้นและได้พัฒนาขยายขยายความเจริญและเขตเศรษฐกิจสู่รอบเมือง เช่น ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่า หมู่บ้านจัดสรรต่างๆ เป็นต้น (กรมบัญชีกลาง, 2557)

มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีเป็นมหาวิทยาลัยประจำจังหวัดอุบลราชธานี ตั้งอยู่ ถนนสกลมารค์ ตำบลเมืองศรีโค อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี มีเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงสู่อำเภวารินชำราบและอำเภอเมือง โดยมีระยะทางห่างจากสถานีขนส่งจังหวัด 24 กิโลเมตร ในแต่ละปีมีนักศึกษาเข้ามาศึกษาใหม่ประมาณ 3,000-5,000 คน รวมทั้งบุคลากรอีกกว่า 1,500 คน นักศึกษาส่วนใหญ่ก็นั้นมาจากจังหวัดใกล้เคียงของจังหวัดอุบลราชธานี เช่น จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธร และจังหวัดอื่นๆ ปัญหาการเดินทางที่สำคัญของชุมชนชาวมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี คือ 1) การเดินทางเพื่อกลับภูมิลำเนาซึ่งจะต้องใช้บริการขนส่งสาธารณะจากมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีไปยังสถานีขนส่งอุบลราชธานี และ 2) การมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่ของห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพลาซ่าอุบลราชธานีที่ตั้งอยู่ในเส้นทางเดียวกันกับเส้นทางไปสถานีขนส่ง โดยห้างสรรพสินค้าดังกล่าวเป็นแหล่งนัดพบอีกแห่งหนึ่งที่นักศึกษาและบุคลากรของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีให้ความนิยมในการพบปะเพื่อนฝูงและพักผ่อนหย่อนใจ ดังนั้น จึงทำให้การเดินทางเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีไปสถานีขนส่งอุบลราชธานีมีบทบาทต่อการใช้ชีวิตของนักศึกษาและบุคลากรมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีเป็นอย่างมาก

จากการศึกษาของ Worku (2013) และ Eboli & Mazzulla (2008) โดยการใช้แนวคิด Willingness to Pay (WTP) ทำการศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายของประชาชนเพื่อให้รถโดยสารสาธารณะมีคุณภาพ การบริการดีขึ้น และเพื่อให้มีการเพิ่มจำนวนบริการรถโดยสารสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการ พบว่า ประชาชนมีความเต็มใจที่จะจ่ายในระดับสูงเพื่อให้รถโดยสารสาธารณะมีคุณภาพการบริการดีขึ้น และเพื่อให้มีการเพิ่มจำนวนบริการ

รถโดยสารสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการ และผลการวิจัยของ เอกวัฒน์ พันธาสู และ มนสิชา เพชรานนท์ (2554) ที่ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางในเมืองหลักของภูมิภาค: กรณีศึกษาเมืองเชียงใหม่ ผลของการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคม คริวเรือน ลักษณะเชิงพื้นที่ และลักษณะการให้บริการของขนส่งสาธารณะในย่านที่อยู่อาศัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเดินทาง โดยมีคุณลักษณะด้านอายุและอาชีพที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ผลการวิจัยของ นัฐพงษ์ ขาวขำ (2555) ที่ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้บริการขนส่งประเภท บุคคลของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ พบว่า ลักษณะส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับการเลือกรูปแบบการให้บริการขนส่ง และส่วนประสมทางการตลาดที่มีอิทธิพลกับความพึงพอใจของการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งมากที่สุด คือ ด้านผลิตภัณฑ์ (ยานพาหนะ) ดังนั้น การให้บริการของรถสองแถวสาธารณะในพื้นที่ใกล้เคียง มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี อาจไม่สามารถตอบสนองความต้องการของนักศึกษา บุคลากร และประชาชนทั่วไปได้เท่าที่ควร จากข้อมูลข้างต้นจึงเป็นเหตุให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการใช้รถโดยสารสาธารณะและความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะ เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาธุรกิจรถตู้โดยสารสาธารณะที่ให้บริการในเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีได้ในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทาง มหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะที่มีผลต่อความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี

การทบทวนวรรณกรรม

1. แนวคิดเกี่ยวกับ Contingent Valuation Method (CVM)

วิธีการประเมินมูลค่าภายใต้ตลาดสมมติ (Contingent Valuation Method: CVM) เป็นวิธีการที่จะวัดมูลค่าทางเศรษฐกิจของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ไม่ได้มีการซื้อขายผ่านตลาด เทคนิค CVM จัดอยู่ในกลุ่มเครื่องมือการประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมทางตรงที่เรียกว่า Stated Preference Technique เป็นวิธีการประเมินมูลค่าของความเต็มใจที่ผู้บริโภคเต็มใจที่จะจ่าย (Willingness to Pay: WTP) เพื่อที่จะได้มีการดำเนินมาตรการปรับปรุงให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมดีขึ้น (อรพวรรณ ณ บางช้าง ศรีเสาวลักษณ์, 2552) การคำนวณค่าความเต็มใจที่จะจ่ายโดยวิธี CVM (ชนิตา พันธมณี และ รัชสธรณ์ คงธนจารุอนันต์, 2555) มี 2 เทคนิค ดังนี้

1.1 การตั้งคำถามปลายเปิด (Opened – Ended) เป็นการวัดค่า WTP เชิงทัศนคติ กล่าวคือ วิธีการนี้จะให้ผู้บริโภคประเมินมูลค่าของสินค้าด้วยตัวเอง โดยการตั้งคำถามปลายเปิด เช่น ถามว่า “ผู้บริโภคเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับผักอินทรีย์ชนิดนี้เป็นจำนวนเงินเท่าใด” จากนั้นเมื่อผู้บริโภคระบุจำนวนเงินแล้ว ให้ผู้วิจัยบันทึกค่าลงไปเป็น

ตัวแปร Y และให้บันทึกตัวแปรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณลักษณะของผู้บริโภค เช่น เพศ อายุ รายได้ การศึกษา เป็นต้น

1.2 การตั้งคำถามปลายปิด (Closed - Ended) เป็นการวัดค่า WTP ตามแบบจำลองอรรถประโยชน์ที่แตกต่างกัน (Utility Difference Model) การตั้งคำถามลักษณะนี้ มีที่นิยมใช้ 2 รูปแบบ คือ

(1) แบบ Single Bounded CVM เป็นการเสนอราคาปิดครั้งเดียวเช่น ถามว่า “ผู้บริโภคเต็มใจที่จะจ่ายเพียง 50 บาทสำหรับซื้อผักอินทรีย์ชนิดนี้หรือไม่” ซึ่งจะถามเพียงครั้งเดียวไม่ว่าผู้บริโภคจะตอบว่าเต็มใจหรือไม่เต็มใจก็ตาม ถ้าผู้บริโภคตอบว่า “เต็มใจ” ให้บันทึก $y = 1$ ถ้าตอบว่า “ไม่เต็มใจ” ให้บันทึก $y = 0$

(2) แบบ Double Bounded CVM เป็นการตั้งคำถามปลายปิดโดยเสนอราคา 2 ครั้ง เช่น จากคำถามเดิม ถ้าผู้บริโภคตอบว่า “เต็มใจที่จะจ่าย” จะถามอีกครั้งโดยเพิ่มจำนวนเงินขึ้นตามสัดส่วนที่ผู้ถามกำหนดไว้ว่าเต็มใจจะจ่ายตามราคาที่สองหรือไม่ แล้วจึงหยุดถาม แต่ถ้าคำถามแรกผู้บริโภคตอบว่า “ไม่เต็มใจจะจ่าย” การถามคำถามครั้งที่ 2 จะลดราคาลงตามสัดส่วนที่กำหนดไว้เช่นกัน แล้วถามว่าเต็มใจจะจ่ายตามราคาที่สองหรือไม่ ซึ่งคำตอบที่ได้จากผู้บริโภค สามารถเป็นไปได้นั้น 4 รูปแบบ คือ 1) Yes – Yes 2) Yes – No 3) No – Yes และ 4) No – No

ทั้งนี้ในงานวิจัยครั้งนี้ สนใจประเมินมูลค่าการมีรถตู้โดยสารสาธารณะให้บริการในกรณีของ Use Value และไม่ได้ประเมินกรณีของ Non- Use Value และ Option Value ซึ่งการใช้คำถามแบบ WTP เหมาะสมในกรณีการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดผลดีและประชาชนไม่มีกรรมสิทธิ์/ไม่ใช่เจ้าภาพในการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมนั้น

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Worku (2013) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อการปรับปรุงบริการขนส่งสาธารณะในสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่าประชากรมีความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและปรับปรุงคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น เพียงพอต่อการเพิ่มจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วได้ ใช้แนวคิด Willingness to Pay (WTP) โดยทำการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง 852 ราย โดยใช้แบบจำลอง Probit และ แบบจำลอง Logit ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมที่สูงขึ้นแก่รถโดยสารสาธารณะเพื่อให้มีคุณภาพดีขึ้น และเพื่อให้มีการเพิ่มจำนวนบริการรถโดยสารสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการ

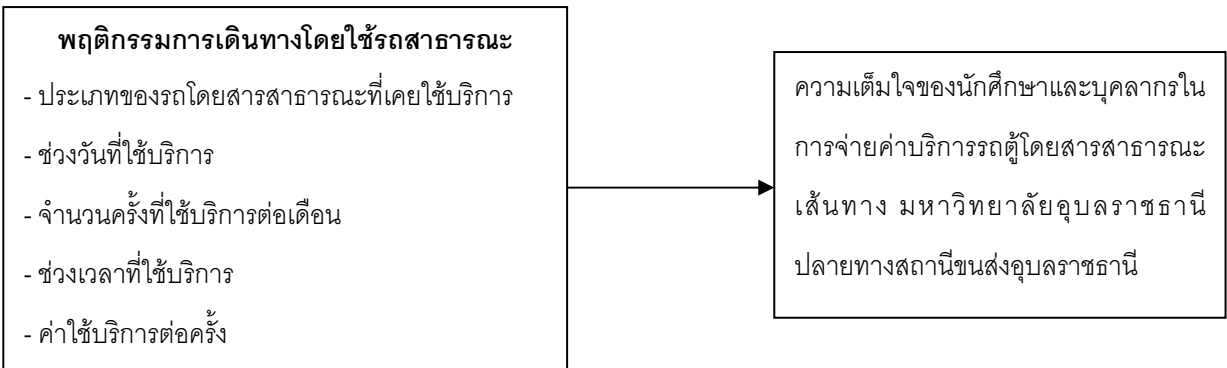
Eboli & Mazzulla (2008) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารขนส่งสาธารณะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาความเต็มใจที่จะจ่ายโดยการประเมินจากการให้บริการแบบเดิมเปรียบเทียบกับบริการหลังจากได้รับการปรับปรุงเรียบร้อยแล้ว ใช้วิธีการ Willingness to Pay (WTP) โดยใช้แบบจำลอง Logit ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการจะได้มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อปรับปรุงบริการสาธารณะให้ดีขึ้นเป็นจำนวนเงินมากกว่า 2 ล้านบาท

รุ่งนิศา ผลสุวรรณ (2556) ได้ศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมในการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเข้าเขตที่มีการจราจรหนาแน่น มีวัตถุประสงค์เพื่อคำนวณหามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายสำหรับการจ่ายค่าธรรมเนียมในการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเข้าเขตที่มี



การจรรยาบรรณแน่น กำหนดขอบข่ายการศึกษาในพื้นที่ถนนสี่ลม โดยเลือกใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าภายใต้ตลาดสมมติ (Contingent Valuation Method: CVM) และออกแบบสอบถามเพื่อสอบถามความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้เดินทาง (Willingness to pay: WTP) โดยประยุกต์ใช้รูปแบบคำถามปลายปิด 2 ชั้น (Double Bounded Close-Ended) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ คือ ผู้ที่อาจจะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเข้าในพื้นที่ถนนสี่ลม จำนวน 400 ตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่า ค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมเป็น 20 บาท/ครั้ง และปัจจัยที่มีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายของกลุ่มตัวอย่าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ระดับราคาเริ่มต้นที่เสนอ ระดับรายได้ ระดับการศึกษา อาชีพ และวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

ในงานวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดความหมายของคำว่า พฤติกรรมการเดินทาง หมายถึง การกระทำของบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง รวมถึงกระบวนการตัดสินใจที่ถือเป็นตัวกำหนดให้เกิดการเดินทาง โดยผู้วิจัยต้องการหาพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถสาธารณะที่มีผลต่อความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถโดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี โดยมีกรอบแนวความคิดในการวิจัย ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1: กรอบแนวความคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรของการวิจัย คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรีและบุคลากรของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่เคยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ประมาณ 15,000 คน ผู้วิจัยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) โดยแบ่งตามสัดส่วนประชากรในแต่ละหน่วยงานภายในมหาวิทยาลัย หลังจากนั้นทำการเลือกตัวอย่างแบบสะดวกหรือบังเอิญ (Convenience Sampling) ให้ครบตามจำนวน โดยกลุ่มตัวอย่างของการวิจัย คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรีและบุคลากรของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่เคยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 768 คน คิดเป็นร้อยละ 5.12

2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม ซึ่งข้อมูลจากแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 2 รอบ โดยได้มีการทดสอบแบบสอบถามรอบที่ 1 (Pre-Testing Survey) เป็นแบบสอบถามที่ใช้คำถามปลายเปิด จากกลุ่มตัวอย่างจริง จำนวน 100 ตัวอย่าง เพื่อหาค่าตั้งต้น สูงสุด 4 อันดับแรกของความเต็มใจที่จะจ่าย อีกทั้งยังเป็นการตรวจสอบความสมบูรณ์ ความน่าเชื่อถือของตัวแบบสอบถาม และทำการทดสอบแบบสอบถามด้วยว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจในแบบสอบถามมากน้อยเพียงใด

แบบสอบถามในรอบที่ 2 (Final-Survey) ผู้วิจัยได้พัฒนาแบบสอบถามจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และนำแบบสอบถามรอบที่หนึ่งมาปรับปรุงให้เหมาะสม เพื่อที่จะนำมาใช้ในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างรอบที่ 2 จำนวน 768 ตัวอย่าง ในระหว่าง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2557 - กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 ซึ่งแบบสอบถามในรอบที่ 2 เป็นแบบสอบถามที่ใช้คำถามปลายปิด โดยการเสนอราคาสองครั้งเพื่อถามความเต็มใจที่จะจ่าย

3. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ฐานนิยม มัธยฐาน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-test F-test และ Fisher's Least Significant Difference (Fisher's LSD)

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างจำนวน 768 คน พบว่า เป็นนักศึกษาปริญญาตรี จำนวน 408 คน คิดเป็นร้อยละ 53.10 และบุคลากร จำนวน 360 คน คิดเป็นร้อยละ 46.90 ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 64.80 อายุเฉลี่ย 26.45 ปี เป็นนักศึกษาและบุคลากรของคณะบริหารศาสตร์มากที่สุดร้อยละ 17.80 ภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดอุบลราชธานี ร้อยละ 57.90 พักอาศัยในเขตอำเภอวารินชำราบ ร้อยละ 53.60 ระดับรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท ร้อยละ 49.30 และใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ร้อยละ 57.00

พฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถสาธารณะ พบว่า นิยมใช้รถโดยสารสาธารณะมากที่สุด คือ รถสองแถว ม. อุบล หรือ รถมอแดง ร้อยละ 69.00 เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด คือ ราคาประหยัด/ถูก ร้อยละ 67.70 วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ คือ เพื่อกลับภูมิลำเนา ร้อยละ 47.30 ช่วงวันที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากที่สุด คือ ช่วงวันเสาร์ – วันอาทิตย์ ร้อยละ 57.30 จำนวนครั้งที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะต่อเดือน คือ จำนวน 2 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 33.90 ช่วงเวลาที่นิยมใช้บริการรถโดยสารมากที่สุด คือ เวลา 11: 01 – 16: 00 น. ร้อยละ 39.30 ค่าใช้จ่ายต่อครั้งในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ คือ 10 บาทต่อครั้ง ร้อยละ 62.90 โดยส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่าง มีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีสูงถึงร้อยละ 97.50



2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ในการวิจัย

2.1 ความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 30.57 บาท ฐานนิยมเท่ากับ 20.00 บาท และมีฐานเท่ากับ 25.00 บาท โดยมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 16.47 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1

ความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี

ค่าเฉลี่ย (Mean)	ฐานนิยม (Mode)	มัธยฐาน (Median)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
30.57	20.00	25.00	16.47

2.2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถสาธารณะกับความเต็มใจของนักศึกษาและบุคลากรในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี พบว่า ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่เคยใช้บริการ และค่าใช้บริการต่อครั้งที่แตกต่างกัน มีผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 2) กล่าวคือ นักศึกษาและบุคลากรมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่เคยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เช่น รถสองแถว รถแท็กซี่ และรถประจำทางมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีแตกต่างกัน โดยนักศึกษาและบุคลากรมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่เคยจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะไปสถานีขนส่งต่อครั้งมากกว่า 10 บาท มีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีมากกว่านักศึกษาและบุคลากรมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีที่เคยจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะไปสถานีขนส่ง ครั้งละ 10 บาท

ตารางที่ 2

ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะกับความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารสาธารณะเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี

พฤติกรรมการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะ	สถิติ	p-value	ผลการทดสอบ
ประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่เคยใช้บริการ	F = 18.757*	0.000	แตกต่างกัน
ช่วงวันที่ใช้บริการ	F = 0.219	0.803	ไม่แตกต่างกัน
จำนวนครั้งที่ใช้บริการต่อเดือน	F = 1.201	0.309	ไม่แตกต่างกัน
ช่วงเวลาที่ใช้บริการ	F = 1.048	0.351	ไม่แตกต่างกัน
ค่าใช้บริการต่อครั้ง	t = -5.218*	0.000	แตกต่างกัน

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เมื่อนำมาทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยรายคู่โดยวิธี Fisher's LSD ของประเภทการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะพบว่า ผู้ใช้บริการรถสองแถวกับผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ มีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถโดยสารเส้นทางจากมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางที่สถานีขนส่งอุบลราชธานีแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือ ผู้ใช้บริการรถสองแถวเป็นประจำมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถโดยสารเส้นทางจากมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางที่สถานีขนส่งอุบลราชธานีน้อยกว่าผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ จำนวน 8.71 บาท และ ผู้ใช้บริการรถสองแถวกับผู้โดยสารประจำทาง มีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถโดยสารเส้นทางจากมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือ ผู้ใช้บริการรถสองแถวเป็นประจำมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถโดยสารเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีน้อยกว่าผู้โดยสารประจำทาง จำนวน 4.87 บาท ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3

เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เคยใช้บริการกับความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการรถโดยสารสาธารณะเส้นทางจากมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี

ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เคยใช้ บริการ	n	ค่าเฉลี่ย (Mean)	รถสอง แถว	รถ แท็กซี่	รถบัสประจำทาง
รถสองแถว/รถมอแดง	530	28.29	-	-8.71*	-4.87*
รถแท็กซี่	155	37.00	-	-	3.84
รถบัสประจำทาง	83	33.16	-	-	-

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อภิปรายผลการวิจัย

1. จากผลการวิจัยพบว่า ความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถโดยสารสาธารณะเฉลี่ย 30.57 บาทต่อคนสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การกำหนดราคามาตรฐานเส้นทางของสถานีขนส่ง พ.ศ. 2551 (กรมการขนส่งทางบก, 2558) ที่ได้กำหนดราคาของเส้นทางเดินรถโดย 10 กิโลเมตรแรก คิดราคา 10 บาท และทุกๆ 3 กิโลเมตรถัดไป คิดกิโลเมตรละ 1 บาท ดังนั้น ในการศึกษาความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถโดยสารเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีซึ่งมีระยะทาง 23.9 กิโลเมตร จึงมีราคาค่าบริการมาตรฐานอยู่ที่ 14.63 บาท แต่กลุ่มตัวอย่างมีความเต็มใจในการจ่ายเฉลี่ยสูงถึง 30.57 บาท กล่าวคือราคาค่าบริการที่กลุ่มตัวอย่างเต็มใจในการจ่ายเป็น 2.09 เท่าของราคาค่าบริการมาตรฐาน

2. จากผลการวิจัยพบว่า ประเภทการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะไปสถานีขนส่งมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถโดยสารเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ และรถบัสประจำทางมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถโดยสาร



เส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีมากกว่าผู้ที่ใช้บริการรถสองแถวเป็นเงิน 4.87-8.71 บาท และผู้ที่เคยจ่ายค่าบริการรถโดยสารสาธารณะไปสถานีขนส่งมากกว่า 10 บาท มีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีมากกว่าผู้ที่เคยจ่ายค่าบริการครั้งละ 10 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับ ศรีัญญา แก้วศรี (2554) ที่ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารปรับอากาศเส้นทางสุราษฎร์-กรุงเทพฯ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่า ประเภทรถที่เลือกใช้มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจของผู้ใช้บริการในด้านของราคา เนื่องจากผู้ที่ใช้บริการรถแท็กซี่และรถบัสประจำทาง เป็นผู้ที่เคยจ่ายค่าบริการมากกว่า 10 บาท ได้ทำการเปรียบเทียบกับเวลาในการเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทางที่รวดเร็วกว่า รู้สึกคุ้มค่ามากกว่า จึงมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการเพิ่มขึ้นมากกว่าเมื่อเทียบกับการใช้บริการรถสองแถวที่มีค่าบริการค่อนข้างถูกเพียง 10 บาทตลอดเส้นทาง

สรุป

จากผลการวิจัยพบว่า ความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีเฉลี่ยเท่ากับ 30.57 บาท ดังนั้น ผู้ประกอบการหรือนักธุรกิจที่สนใจสามารถใช้อัตราดังกล่าวนี้มาประกอบการตั้งราคาค่าโดยสารและประกอบการพิจารณาในการเปิดเส้นทางรถตู้โดยสารจากมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีได้

นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ใช้บริการรถสองแถวมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการรถตู้โดยสารเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีน้อยกว่าผู้ให้บริการประเภทอื่นๆ เพราะรถที่ให้บริการในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นรถสองแถวจึงทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกน้อย ดังนั้นผู้ประกอบการจะเห็นช่องทางในการตอบสนองความต้องการให้แก่ผู้บริโภคได้ และประกอบกับหลักเกณฑ์การกำหนดราคามาตรฐานเส้นทางของสถานีขนส่ง พ.ศ. 2551 ที่ระยะทาง 23.9 กิโลเมตรคิดค่าบริการได้ไม่เกิน 14.63 บาท ดังนั้นทำให้ผู้ประกอบการมีความเชื่อมั่นได้ว่า การเปิดบริการเส้นทางนี้ที่อัตราค่าบริการ 14.63 บาท โดยผู้ให้บริการมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการถึง 30.57 บาท ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมีความเต็มใจในการจ่ายค่าบริการเป็น 2.09 เท่าของราคาค่าบริการมาตรฐาน นั่นคือผู้ให้บริการมีความรู้สึกจ่ายได้ถูกกว่าที่ตั้งใจไว้ จะทำให้การเปิดเส้นทางรถตู้โดยสารครั้งนี้มีโอกาสทำกำไรในทางธุรกิจมาก เพราะลูกค้ารู้สึกจ่ายถูกเมื่อเทียบกับบริการที่ได้รับ นั่นเอง

สำหรับข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป มีดังนี้

1. ในการวิจัยครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาและบุคลากรของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีเท่านั้น ในการศึกษากครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาประชาชนทั่วไปที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในเส้นทางมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีปลายทางสถานีขนส่งอุบลราชธานีเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

2. จังหวัดอุบลราชธานีมีชายแดนติดต่อประเทศเพื่อนบ้าน คือ ลาวและกัมพูชา และการคมนาคมมีความสำคัญในการตัดสินใจเดินทางของนักท่องเที่ยว ดังนั้นในการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาตัวแปรอื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการท่องเที่ยวของจังหวัดอุบลราชธานี เช่น ทศนคติของนักท่องเที่ยวที่มีต่อรถโดยสาร

สาธารณะ ความต้องการในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ และปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กนกวรรณ กมลจารุพิศุทธิ์. (2554). **ความเต็มใจในการซื้อประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลส่วนเพิ่มของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร**. สารนิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การพัฒนามนุษย์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- กรมบัญชีกลาง. (2557). **รายงานภาวะเศรษฐกิจการคลังจังหวัดอุบลราชธานี Ubonratchathani Economic & Fiscal Report**. สืบค้นเมื่อ 25 ธันวาคม 2557, จาก <http://klang.cgd.go.th/ubn/allpaper/EFjan14.pdf>.
- กรมการขนส่งทางบก. (2558). **ระบบสารสนเทศด้านกฎหมาย**. สืบค้นเมื่อ 22 พฤษภาคม 2558, จาก <http://elaw.dlt.go.th/>.
- ชนิตา พันธุ์มณี และ วัชสรณ์ คงธนจารุอนันต์. (2555). **รายงานวิจัย เรื่อง ความเต็มใจที่จะจ่ายและความสามารถที่จะจ่ายได้สำหรับผักสดอินทรีย์ของผู้บริโภคในจังหวัดเชียงใหม่**. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยแม่โจ้.
- นัฐพงษ์ ขาวขำ. (2555). **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้บริการขนส่งประเภทบุคคลของนักศึกษามหาวิทยาลัยเชียงใหม่. แบบฝึกหัดการวิจัยปัญหาเศรษฐกิจปัจจุบัน**. คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. สืบค้นเมื่อ 22 พฤษภาคม 2558, จาก http://library.cmu.ac.th/faculty/econ/Exer751409/2555/Exer2555_no108.
- รุ่งนิศา ผลสุวรรณ. (2556). **ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมในการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเข้าเขตที่มีกรจราจรหนาแน่นขอขบข้ายการศึกษาถนนสีลม**. การค้นคว้าอิสระ ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศรัญญา แก้วศรี. (2554). **ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารปรับอากาศเส้นทางสุราษฎร์-กรุงเทพฯ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี.
- สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร. (2554). **ประเทศไทย...เริ่มต้น พัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างไร**. วารสารนักบริหาร 31 (4), 55 – 58.
- หฤทัย มีนะพันธ์. (2550). **หลักการวิเคราะห์โครงการ ทฤษฎีและวิธีปฏิบัติเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ**. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อรพรรณ ณ บางช้าง ศรีเสาวลักษณ์. (2552). **รายงานวิจัย เรื่อง การศึกษามูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโลกมาในประเทศไทย**. [นันทบุรี]: กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
- เอกวัฒน์ พันธาสู และ มนสิชา เพชรานนท์. (2554). **พฤติกรรมการเดินทางในเมืองหลักของภูมิภาค: กรณีศึกษาเมืองเชียงใหม่**. วารสารวิชาการคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. 10, 74-91.



- Eboli, L. & Mazzulla, G. (2008). Willingness-to-Pay of Public Transport Users for Improvement in Service Quality. **European Transport/Trasporti Europein**. 38, 107-118.
- Worku, G. B. (2013). Demand for Improved Public Transport Services in the UAE: A Contingent Valuation Study in Dubai. **International Journal of Business and Management**. 8 (10), 108- 125.