

การวิเคราะห์ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ บริเวณถนน สุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร

The Willingness to Pay for Car Parking Building Service Located on Sukhumvit 93 Road in Bangkok Area

วันที่รับบทความ : 10/06/2565
วันแก้ไขบทความ : 31/08/2565
วันตอบรับบทความ : 15/11/2565

บุญชรัสมิ์ สนจิตร์¹ และ ศิวลาภ สุขไพบูลย์วัฒน์^{2*}
Buncharat Sonjit¹ and Sivalap Sukpaiboonwat^{2*}

บทคัดย่อ

การศึกษานี้ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ ผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร มีรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทาง และเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากผู้จอดรถริมถนน ใช้สูตรของ Yamane ในการคำนวณหากลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ตัวอย่าง การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้แบบสอบถามและเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่เรียกว่า การสมมติเหตุการณ์เพื่อประเมินมูลค่า (Contingent Valuation Method: CVM) โดยใช้การถามแบบต่อรองหลายครั้ง (Iterative Bid Game) ซึ่งผลการวิเคราะห์มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย (Willingness to Pay) ค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร พบว่ามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง มีมูลค่าเฉลี่ยเท่ากับ 979 บาทต่อเดือน ผลการศึกษาที่ได้ในครั้งนี้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางกำหนดอัตราค่าบริการที่สมเหตุสมผล เพื่อให้ผู้บริโภคมีความพึงพอใจที่จะจ่าย

คำสำคัญ : ความเต็มใจที่จะจ่าย, ค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์, สมมติเหตุการณ์เพื่อประเมินมูลค่า

Abstract

The objective of this study was to determine the Willingness to Pay for car parking rental services on the Sukhumvit 93 road in Bangkok Area. The population studied in this study was inhabitants of Sukhumvit 93, Bangkok, who drove private cars and were affected by roadside parking. The sample size of 400 was calculated by using Yamane's

¹ นิสิตปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Master's degree student, Master of Arts Program in Managerial Economics, Faculty of Economics, Srinakharinwirot University

² ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Assistant Professor Dr., Faculty of Economics, Srinakharinwirot University

* Corresponding author: E-mail address: sivalap@gmail.com

method. The data was collected using a questionnaire and an economic technique known as the Contingent Valuation Method (CVM) with the Iterative Bid Game. The value of the sample group's willingness to pay for car rental service was determined by analyzing the value of willingness to pay for car parking rental service the neighborhood of Sukhumvit 93, Bangkok. The average monthly cost was 979 baht. The findings of this study can be utilized as a guideline for establishing appropriate pricing that will satisfy consumers.

Keywords: Willingness to pay, Car parking building service, Contingent Valuation Method

บทนำ

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ การค้า และการบริการของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถูกจัดลำดับให้เป็นมหานครที่มีขนาดใหญ่อันดับที่ 15 ของโลก อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางทางการเงินนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Promthong, 2014) กรุงเทพมหานครจึงมีปัญหการจราจรที่แออัด เป็นอีกปัญหาที่ทำให้คุณภาพชีวิตของประชากรแย่ลง และทำให้เกิดผลกระทบทางด้านสังคม มาในรูปแบบของมลภาวะที่เป็นมลพิษต่อร่างกาย การเสียสุขภาพจิตและอารมณ์ของผู้เดินทาง และอีกประการหนึ่งคือมีผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ้นเปลืองพลังงานโดยไม่จำเป็น อย่างไรก็ตามทั้งภาครัฐและเอกชน หน่วยงานต่าง ๆ ต่างตระหนักถึงปัญหการจราจรติดขัด และมีความพยายามแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง พื้นที่จอดรถและจรถก็เป็นหนึ่งในการแก้ปัญหาดังกล่าว มีทั้งในรูปแบบของลานจอดรถและอาคารจอดรถ พื้นที่จอดและจรถเป็นการเปลี่ยนถ่ายจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล มาเป็นการใช้ระบบขนส่งมวลชน เพื่อลดจำนวนรถยนต์บนท้องถนนซึ่งจะช่วยลดปัญหการจราจรติดขัด กลุ่มสถิติการขนส่งกองแผนงานกรมการขนส่งทางบก ได้แสดงจำนวนรถจดทะเบียนใหม่กรุงเทพมหานคร พบว่ามีการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี ในช่วง พ.ศ.2554 ถึง พ.ศ. 2555 มีอัตราเพิ่มขึ้นของรถยนต์มากกว่าปีก่อน ๆ เนื่องจากเป็นช่วงของนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกในสมัยของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร สำหรับการซื้อรถยนต์แล้วสามารถนำไปขอคืนภาษีกับกรมสรรพสามิตได้สูงสุดไม่เกินหนึ่งแสนบาท นโยบายดังกล่าวเป็นตัวช่วยกระตุ้นให้เศรษฐกิจที่กำลังซบเซาจากช่วงมหาอุทกภัย หรือน้ำท่วมใหญ่เมื่อ พ.ศ.2554 (Patwongwanich, 2015) นโยบายนี้กระตุ้นให้ประชาชนซื้อรถยนต์คันใหม่ ถึงแม้ว่าน้ำท่วมใหญ่ทำให้เศรษฐกิจชะลอตัว แต่ก็ไม่ได้ทำให้ความต้องการซื้อรถยนต์ของประชาชนลดน้อยลง ต่อมา พ.ศ.2562 ได้เกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้ส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นอย่างมาก เกิดการหยุดชะงักของกลไกทางเศรษฐกิจทั่วโลก จึงทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและวิถีชีวิตของคนในสังคม ทำให้ พ.ศ.2562 ถึง พ.ศ.2563 มีร้อยละการเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนรถยนต์ลดลงร้อยละ 15.08 (Transport Statistics Sub-Division, Planning Division, Department of Land Transport, 2020) สืบเนื่องจากประเด็นดังกล่าว ถึงแม้เศรษฐกิจจะมีความชะลอตัว แต่กรุงเทพมหานครก็มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม แหล่งที่พักอาศัยจึงมีการขยายตัวออกไปยังเขตชานเมืองมากขึ้น เพื่อลดความหนาแน่นภายในเมือง กรุงเทพมหานครจึงต้องพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เชื่อมต่อการเดินทางให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดปัญหการจราจรให้มากที่สุด กรุงเทพมหานครจึงให้ความสำคัญถึงเรื่องความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการ จึงเกิดโครงการก่อสร้างทางเดินยกระดับ และลานจอดและจรถ ส่งผลให้มีผู้สนใจใช้บริการลานจอดและจรถเพิ่มขึ้น และมีความสะดวกในการเดินทางและเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนของประชาชนผู้เข้ามาใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเช่นกัน (Watanavatin, 2012) บริเวณถนนสุขุมวิท

93 กรุงเทพมหานคร เป็นย่านธุรกิจหนาแน่นเป็นจุดเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสถานีนี้นอกจากไปยังสถานีอื่น ๆ สภาพแวดล้อมปัจจุบันโดยรอบจะมีกลุ่มธุรกิจขนาดเล็กและโครงการสำนักงานขนาดใหญ่ ภาพรวมของแขวงบางจากนี้เต็มไปด้วยคนวัยทำงานระดับพื้นฐานไปจนถึงระดับกลาง หลังจากที่ดินรถไฟได้ต่อส่วนขยายสร้างเสร็จใน พ.ศ. 2554 (Mass Rapid Transit Authority of Thailand, 2011) ตั้งแต่สถานีบางจากจนถึงสถานีสำโรง ทำให้ย่านบางจากเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการที่อยู่อาศัยกับโครงการสำนักงานไปในทิศทางเดียวกัน ทำให้มีจำนวนคนทำงานหนาแน่นสูง และความต้องการที่อยู่อาศัยจึงเพิ่มขึ้นด้วย สิ่งตามมาคือรถยนต์นับว่าเป็นอีกความต้องการหนึ่งที่มีความต้องการสูงเช่นเดียวกันกับที่อยู่อาศัย ดังนั้นสถานที่จอดรถยนต์ก็เป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งการมีรถยนต์ต้องมองในปัจจัยอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายการดูแลรักษา รวมถึงที่อยู่อาศัยมีสถานที่จอดรถยนต์เพียงพอหรือไม่ ฯลฯ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร มีสภาพที่อยู่อาศัยที่หลากหลาย อาทิ บ้าน อพาร์ทเมนต์ ตึกแถว ทาวน์เฮาส์ คอนโดมิเนียม ฯลฯ บางส่วนประกอบกิจการค้าขายหรือที่อยู่อาศัยมีที่จอดรถยนต์ไม่เพียงพอร่วมด้วย ทำให้บริเวณถนนสุขุมวิท 93 มีปัญหาเรื่องการจราจรเป็นอย่างมาก โดยสภาพที่ดินบางส่วนเป็นที่ดินว่างเปล่าที่สามารถพัฒนาเป็นอาคารจอดรถยนต์ขนาดใหญ่ได้ การศึกษานี้ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการวิเคราะห์ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือจำนวนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในแขวงบางจาก เขตพระโขนง ซึ่งเป็นที่ตั้งของถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างจากผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ที่มีรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทาง และเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากผู้จอดรถยนต์ริมถนน เพื่อทำการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ ซึ่งต้องใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่เรียกว่า การสมมติเหตุการณ์เพื่อประเมินมูลค่า (Contingent Valuation Method; CVM) โดยใช้การถามแบบต่อรองหลายครั้ง (Iterative Bid Game) เพื่อให้ได้ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการอาคารจอดรถยนต์ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดราคาที่เหมาะสมพึงพอใจที่จะจ่าย และเป็นการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะประชาชนที่มีที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร

วัตถุประสงค์

เพื่อประเมินมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร

บททวนวรรณกรรม

การศึกษาในครั้งนี้ได้มีการทบทวนแนวคิดการศึกษาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ความต้องการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ ณ ถนนสุขุมวิท 93

รัฐบาลมีนโยบายที่จะขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ ลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชน เพื่อช่วยประหยัดงบประมาณในการนำเข้และสำรองน้ำมัน ที่มีผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลกที่นับวันจะมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Mass Rapid Transit Authority of Thailand, 2021) โดยสภาพพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางจาก ซึ่งอยู่ติดกับถนนสุขุมวิท 93 เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย ชุมชน และอาคารสำนักงาน ทำให้มีจำนวนประชากรที่หนาแน่น และความ

ต้องการที่จอดรถยนต์ก็มากขึ้นตามไปด้วย แสดงสถานที่ให้เช่าจอดรถยนต์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางจาก ดังนี้

Table 1 Car parking space for rent at the BTS Bangchak station.

Location	Distance from BTS Bangchak station (km)	Quantity of car	Price (baht/month)
AR Service Apartment	0.75	40	3,000
Phueng Mi 22	1.4	20	2,000
Phueng Mi 26	1.5	10	1,000
Fehalab	1.6	100	3,000
Sukhumvit 66	2.8	300	2,400
Park X Udomsuk	2.9	150	2,900

Source: Researched by researchers

เนื่องด้วยสภาพแวดล้อมและสถานที่ให้เช่าจอดรถยนต์บริเวณถนนสุขุมวิท 93 มีไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชนบริเวณใกล้เคียง ทำให้มีรถยนต์จอดริมถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดอยู่เสมอ จากตาราง 1 จะเห็นได้ว่า สถานที่ให้เช่าจอดรถยนต์ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบางจาก มีจำนวน 6 แห่ง สถานที่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบางจากมากที่สุดคือ AR Service Apartment ซึ่งห่างจากสถานีรถไฟฟ้าบางจาก 0.75 กิโลเมตร รองรับจำนวนรถยนต์ได้ 40 คัน ราคา 3,000 บาท และไกลจากสถานีรถไฟฟ้าบางจากมากที่สุดคือ Park X Udomsuk ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าบางจาก 2.9 กิโลเมตร รองรับจำนวนรถยนต์ได้ 150 คัน ราคา 2,900 บาทต่อเดือน

แนวคิดเกี่ยวกับความเต็มใจจ่าย (Willingness to Pay: WTP)

ความเต็มใจที่จะจ่าย (Willingness to Pay: WTP) ทฤษฎีพื้นฐานทางเศรษฐศาสตร์ที่สามารถอธิบายความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้บริโภคได้คือ ทฤษฎีว่าด้วยพฤติกรรมผู้บริโภคซึ่งแสดงพฤติกรรมของผู้บริโภคภายใต้ข้อสมมติที่ว่า ผู้บริโภคแต่ละบุคคลมีเหตุผลในการเลือกบริโภค คือ ผู้บริโภคได้รับความพอใจหรืออรรถประโยชน์สูงสุดภายใต้งบประมาณของผู้บริโภค แต่ละคนที่มีอยู่อย่างจำกัด (Sopukdee, 2015) เมื่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในฟังก์ชันอรรถประโยชน์เปลี่ยนแปลงไปจะทำให้พฤติกรรมในการเลือกบริโภคเปลี่ยนแปลงไปด้วยเพื่อรักษาอรรถประโยชน์ ณ ระดับเดิม การวัดมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย มักใช้ในการวัดผลกระทบการเปลี่ยนแปลงของสินค้าสาธารณะในกรณีที่อยู่ในสภาพเสียหายหรือเสื่อมโทรมให้กลับมามีอยู่ในสภาพเดิมหรือพัฒนาให้ดีขึ้น ในการประเมินมูลค่าชีวิตโดยอาศัยแนวคิดอรรถประโยชน์สามารถอธิบายในฟังก์ชันความสัมพันธ์โดยสมมติให้อรรถประโยชน์ของผู้บริโภคแต่ละคนมีความเป็นไปได้ในการเลือกกระหนาบการบริโภคสินค้าอื่น ๆ กับความเสี่ยงต่อสุขภาพที่อาจเกิดขึ้นของบุคคล ดังนั้นการตัดสินใจเลือกบริโภคอย่างมีเหตุผลจะต้องพิจารณาให้บุคคลได้รับอรรถประโยชน์สูงสุดภายใต้งบประมาณ จากแนวคิดเรื่องการประเมินมูลค่าชีวิตและความเต็มใจที่จะจ่าย (Alberini, 2006) ซึ่งบุคคลจะมีความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับบุคคลโดยความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดความเสี่ยงนั้นจะทำให้ฟังก์ชันอรรถประโยชน์ไม่เปลี่ยนแปลงไปจากความเสี่ยง ณ ระดับปกติ ซึ่งวิธีการสำรวจความเต็มใจที่จะจ่าย เป็นวิธีหนึ่งทางเศรษฐศาสตร์เพื่อการหาความต้องการสินค้าหรือบริการโดยที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงราคาจริงในตลาด (Asherfelter, 2006) ดังนั้น วิธีที่จะช่วยให้ทราบได้ว่าประชาชนมีความสามารถในการจ่ายร่วมในสินค้าหรือบริการได้อย่างไร ผลที่ได้นอกจากสามารถ

ประเมินอุปสงค์ของบริการแล้ว การที่ประชาชนมีส่วนร่วมจ่ายยังส่งผลให้ประชาชนใช้สินค้าหรือบริการอย่างเหมาะสมไม่ฟุ่มเฟือย

Janekarnkij (1995) ได้กล่าวถึงความเต็มใจที่จะจ่าย หมายถึง ความยินดีหรือความเต็มใจของผู้บริโภคที่พร้อมจะจ่ายสำหรับค่าสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง การที่ผู้บริโภคจะยินดีที่จะจ่ายค่าสินค้านั้นในราคาเท่าใดย่อมขึ้นอยู่กับ การประเมินสินค้าหรือบริการนั้นของผู้บริโภค และขึ้นอยู่กับว่าผู้บริโภคมีความสามารถที่จ่ายได้มากน้อยเพียงใด ด้วยความยินดีที่จะจ่ายนี้ ถือเป็นองค์ประกอบหนึ่งของอุปสงค์ที่ทรงประสิทธิภาพโดยปัจจัยสำคัญที่มีผลให้อุปสงค์สำหรับสินค้าหรือบริการชนิดหนึ่ง ๆ เปลี่ยนแปลงได้ เช่น ระดับรายได้ของผู้บริโภค ราคา สินค้าชนิดอื่นที่ใช้ประกอบหรือทดแทนกัน รสนิยมของผู้บริโภค จำนวนผู้บริโภคและการคาดคะเนเกี่ยวกับราคาในอนาคต ดังนั้นความเต็มใจที่จะจ่ายของแต่ละบุคคลมีความแตกต่างกัน เป็นการแสดงออกถึงมูลค่าสูงสุดที่ผู้ใช้บริการมีความยินดีที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอตระยงค์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร โดยการประเมินเป็นตัวเงินที่ยอมสละในการแลกกับผลประโยชน์จากการจ่ายด้วยความสมัครใจหรือความเต็มใจเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อ โดยผู้บริโภคจะต้องมีเงินเพียงพอและต้องมีความเต็มใจที่จะจ่ายซื้อสินค้าและบริการนั้น ๆ ได้ด้วย ผู้วิจัยใช้แนวคิดความเต็มใจที่จะจ่ายในแบบสอบถามความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอตระยงค์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร โดยการสร้างเหตุการณ์สมมติขึ้นเพื่อประเมินถึงความสามารถในการซื้อหรือความเต็มใจที่จะจ่ายสูงสุดของผู้ใช้บริการด้านราคา ซึ่งสามารถคำนวณได้โดยวิธีการประเมินความเต็มใจจ่ายของแต่ละบุคคล

แนวคิดของวิธีการสมมติเหตุการณ์การประเมินมูลค่าความเต็มใจจะจ่ายโดยใช้เทคนิค Contingent Valuation Method (CVM)

การประเมินมูลค่าโดยวิธีสมมติเหตุการณ์ หรือ Contingent Valuation Method (CVM) Throsby (2003) ได้กล่าวว่า เป็นการถามคำถามที่ทำให้บุคคลต้องบอกระดับประโยชน์ในรูปของมูลค่าที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมที่สมมติขึ้น ซึ่งคำถามที่ใช้การสอบถามผู้บริโภค จะถามในลักษณะความเต็มใจที่จะจ่าย (WTP) และความเต็มใจที่จะยอมรับเงินชดเชย (WTAC) ทั้ง 2 แบบ จะมีลักษณะแตกต่างกัน คือ การถามคำถามแบบ WTAC จะมีลักษณะจะถามคำถามเกี่ยวกับเงินสด ที่ต้องการเพื่อให้ยกเลิกการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม ส่วนการถามคำถามแบบ WTP ถามถึงการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อมที่จะก่อให้เกิดผลดีต่อประชาชน โดยที่ประชาชนไม่มีกรรมสิทธิ์ในการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณนั้น ตัวอย่างของคำถามด้วยวิธี CVM ได้แก่ ถามบุคคลว่าจะยอมรับเงินชดเชยเท่าใด (Willingness to Accept Compensation: WTAC) เพื่อทดแทนที่รัฐจะไม่ดำเนินโครงการพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม, ถามบุคคลว่าจะจ่ายเงิน (Willingness to Pay: WTP) X บาทหรือไม่ เพื่อช่วยให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น และถามบุคคลว่าความเต็มใจที่จะจ่าย (Willingness to Pay: WTP) มากที่สุดเท่าใดเพื่อปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น โดย CVM มีวิธีการตั้งคำถาม 2 รูปแบบ ดังนี้

1. การตั้งคำถามแบบเปิด (Open-Ended Question) เป็นการสำรวจด้วยวิธีการประเมินมูลค่าโดยวิธีสมมติเหตุการณ์การตั้งคำถามแบบเปิด จะถามผู้ถูกสัมภาษณ์ว่ามีความเต็มใจที่จะจ่ายเงินเท่าใดเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ได้แสดงความเต็มใจที่จะจ่ายที่มากที่สุด ต่อการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมที่ต้องการศึกษา ซึ่งการตั้งคำถามลักษณะนี้ผู้ถูกสัมภาษณ์ค่อนข้างจะตอบยาก ดังนั้นจึงมีโอกาสน้อยที่ผู้ถูกสัมภาษณ์จะไม่ตอบค่อนข้างมาก หรืออาจตอบค่าความเต็มใจที่จะจ่ายมากกว่าหรือน้อยกว่าความเป็นจริง

2. การตั้งคำถามแบบปิด (Closed-Ended Question) เป็นการสำรวจด้วยวิธีการประเมินมูลค่าโดยวิธีสมมติเหตุการณ์การตั้งคำถามแบบปิด เป็นการตั้งคำถามโดยกำหนดจำนวนเงินเริ่มต้น ให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ตัดสินใจโดยใช้เทคนิคการต่อรองราคา โดยจำนวนเงินเริ่มต้นที่กำหนดขึ้นจะใกล้เคียงกับผู้ถูกสัมภาษณ์จะตอบถ้ามีตลาดเกิดขึ้นจริง แต่คำถามที่สร้างขึ้นนี้เป็นสถานการณ์สมมติที่สร้างขึ้น ดังนั้นผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถต่อรองราคาได้จนถึงราคาที่ถูกสัมภาษณ์มีความเต็มใจที่จะจ่าย โดยในสถานการณ์ของสินค้าที่สมมติขึ้นผู้ถูกสัมภาษณ์ต้องมีความคุ้นเคยกับสินค้านี้ จึงจะได้ความเต็มใจที่จะจ่ายที่ใกล้เคียงกับความต้องการมากที่สุด ซึ่งการถามความเต็มใจที่จะจ่ายแบบปิด มี 2 ประเภท ดังนี้

2.1) การใช้การต่อรองครั้งเดียว (Single Bid Game) การต่อรองครั้งเดียวผู้สัมภาษณ์จะต้องอธิบายสถานการณ์ให้มีความชัดเจนมากที่สุด สามารถระบุจำนวนเงินเริ่มต้นเพื่อเป็นแนวทางให้แก่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้พิจารณา และสอบถามผู้ตอบแบบสอบถามว่าจำนวนเงินสูงสุดที่เต็มใจที่จะจ่ายคือเท่าไร

2.2) การใช้การต่อรองหลายครั้ง (Iterative Bid Game) วิธีการต่อรองราคาหลายครั้ง จะทำการสัมภาษณ์ผู้ตอบแบบสอบถามในหลาย ๆ ครั้ง จนผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่ามีความเต็มใจที่จะจ่าย โดยจะเริ่มสัมภาษณ์ในราคาเริ่มต้นที่มีราคาสูงหรือราคาต่ำก็ได้ แล้วทำการสอบถามไปเรื่อย ๆ จนผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่ามีความเต็มใจที่จะจ่าย ถ้าผู้สัมภาษณ์เริ่มต้นด้วยราคาที่สูง การถามในครั้งต่อไปก็จะลดลงจำนวนเงินลง จนผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่ามีความเต็มใจที่จะจ่าย ถ้าเริ่มต้นสอบถามในราคาต่ำ การสอบถามในครั้งถัดไปก็จะเพิ่มราคาสูงขึ้น จนผู้บริโภคมอบว่ามีความเต็มใจที่จะจ่าย หลังจากการสัมภาษณ์จะได้จำนวนเงินที่ผู้ตอบแบบสอบถามเต็มใจที่จะจ่ายที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด (Tantiwat, Gan & Yang, 2021)

งานวิจัยในครั้งนี้ใช้การสอบถามด้วยเทคนิค Contingent Valuation Method (CVM) โดยใช้การถามแบบต่อรองหลายครั้ง (Iterative Bid Game) โดยมีผลที่เป็นไปได้ทั้ง 8 แบบ ดังนี้

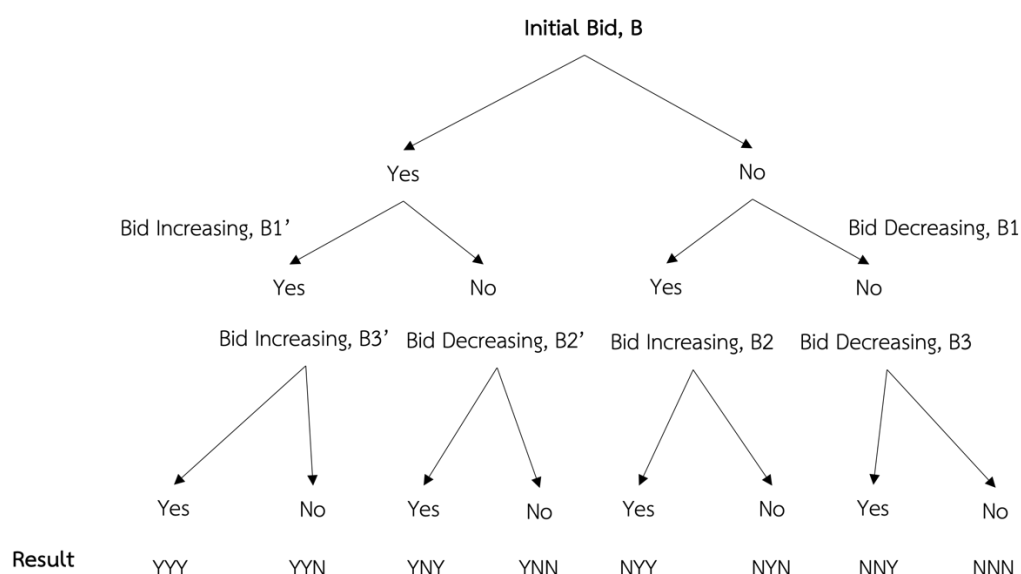


Table 2 Possibilities answers for calculate willingness to pay for car parking building service.

	Possibilities answers	Possibilities	Calculation of willingness to pay
1.	Yes – Yes - Yes	YYY	$B3'^*$
2.	Yes – Yes - No	YYN	$(B1' + B3')/2$
3.	Yes – No - Yes	YNY	$(B1' + B2')/2$
4.	Yes - No - No	YNN	$(B2' + B)/2$
5.	No - Yes - Yes	NYY	$(B + B2)/2$
6.	No – Yes - No	NYN	$(B1 + B2)/2$
7.	No - No - Yes	NNY	$(B1 + B3)/2$
8.	No – No - No	NNN	0

*At price $B3'$ Baht is the highest price in the questionnaire.

Source: Kamolchruphisuth (2011)

กรอบแนวคิดในการวิจัย

งานวิจัยนี้บูรณาการทฤษฎีความเต็มใจที่จะจ่าย (willingness to pay) กับการประเมินมูลค่า โดยวิธีการสมมุติ Contingent Valuation Method (CVM) สร้างเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

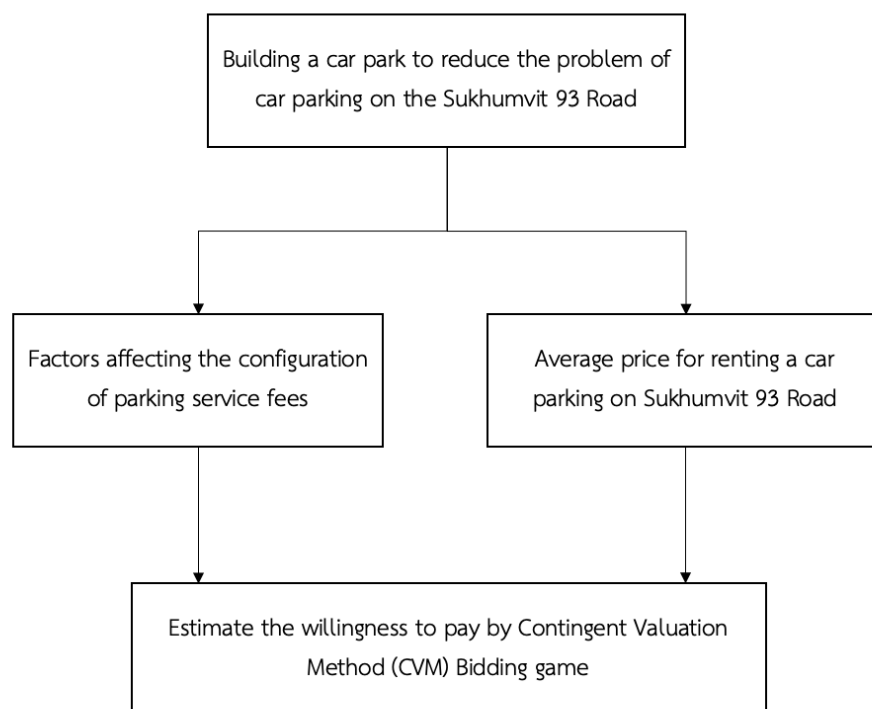


Figure 2 Conceptual framework

Source: Apply by Researchers

ระเบียบวิธีการศึกษา

การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษานี้ ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ จำนวนผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในแขวงบางจาก เขตพระโขนง ซึ่งเป็นที่ตั้งของถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร มีจำนวนประชากรทั้งหมด 68,101 คน

(National Statistical Office, 2020) โดยทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จากผู้ที่อาศัยในบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ที่มีรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทาง และเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากผู้จราจรติดขัด สามารถใช้สูตรในการคำนวณของ Yamane (1970) มาใช้คำนวณหากลุ่มตัวอย่าง จะได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษานี้ เป็นการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อหาความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จราจรติดขัด สำหรับผู้ที่อาศัยในบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ที่มีรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทาง และเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากผู้จราจรติดขัด ซึ่งในแบบสอบถามจะมีการสอบถามคัดกรองในส่วนนี้ เพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ที่ตอบแบบสอบถามนั้นอาศัยอยู่ในบริเวณที่กำหนด ทั้งนี้ ผู้ศึกษาสร้างแบบสอบถามขึ้นโดยศึกษาจากเอกสาร แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามประกอบไปด้วย 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามลักษณะทั่วไปทางประชากรของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ รายได้ อายุ อาชีพ เป็นต้น

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามสร้างขึ้นเพื่อหาความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จราจรติดขัด ใช้วิธี Bidding Games การใช้การต่อรองหลายครั้ง (Iterative Bid Game) ซึ่งผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามขึ้นโดยศึกษาจากเอกสาร แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนำมาสร้างแบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูล

แบบแผนวิธีการสมมติสถานการณ์

สถานการณ์ต่อไปนี้เป็นสมมติสถานการณ์ขึ้นเพื่อให้สามารถประเมินมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าเช่าอาคารสำหรับพื้นที่จราจรติดขัด โดยทำการต่อรองต่อไปเรื่อย ๆ จนผู้ให้สัมภาษณ์ตอบว่าเต็มใจที่จะจ่าย จะเริ่มสัมภาษณ์โดยใช้จำนวนเงินเริ่มต้นที่มีค่าสูง พบว่า ครั้งแรกผู้ให้สัมภาษณ์จะตอบว่าไม่ยินดีที่จะจ่าย ให้ถามต่อไปโดยลดจำนวนเงินลงเรื่อย ๆ จนกระทั่งถึงจำนวนเงินที่ตอบว่ายินดีที่จะจ่าย เมื่อสิ้นสุดการสัมภาษณ์จะได้จำนวนเงินที่มีความเต็มใจที่จะจ่ายที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งในแบบสอบถามจะมีคำถามว่า “ท่านเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จราจรติดขัด โดยสมมติว่าท่านมีการเช่าจราจรติดขัดรายเดือน เป็นเงิน 2,000 บาท หรือไม่” ถ้ากลุ่มตัวอย่างตอบว่าเต็มใจก็จะถามในครั้งที่สองโดยที่ราคาเสนอถัดไปจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 ถ้ากลุ่มตัวอย่างตอบว่าเต็มใจก็จะถามในครั้งที่สาม โดยที่ราคาเสนอถัดไปจะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 50 แต่หากผู้ตอบแบบสอบถามตอบว่าเต็มใจในครั้งแรกแต่ตอบไม่เต็มใจในครั้งที่สอง การสอบถามในครั้งที่สามจะเสนอราคาถัดไปเป็นราคาเฉลี่ยของราคาในครั้งแรกและครั้งที่สอง

วิธีการวัดจำนวนเงินสำหรับความเต็มใจที่จะจ่าย ค่าบริการเข้าพื้นที่จราจรติดขัด บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร อาศัยวิธีการประเมินค่าเสมอเหมือน (Contingent Valuation Method: CVM) ซึ่งใช้ในการประเมินพฤติกรรมผู้บริโภคจึงเป็นเครื่องมือที่เหมาะสมในการประเมินความเต็มใจที่จะจ่าย โดยเป็นการพยายามที่จะทราบถึงราคาที่ผู้บริโภคเต็มใจที่จะจ่าย วิธีที่จะทราบได้คือเป็นตั้งเหตุการณ์สมมติที่เป็นทางเลือกขึ้นมา ผู้วิจัยได้ใช้การต่อรองหลายครั้ง (Iterative Bid Game) เมื่อสิ้นสุดการสัมภาษณ์จะได้จำนวนเงินที่มีความเต็มใจที่จะจ่ายที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด สำหรับความเต็มใจที่จะจ่าย สามารถแสดงวิธีคำนวณค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จราจรติดขัดจากรูปแบบของคำตอบได้ ดังนี้

Table 3 How to calculate willingness to pay for car parking building service.

Possibilities answers		Calculation of willingness to pay		
1.	Yes – Yes - Yes	4,500	=	4,500*
2.	Yes – Yes - No	$(3,000+4,500)/2$	=	3,750
3.	Yes – No - Yes	$(2,500+3,000)/2$	=	2,750
4.	Yes - No - No	$(2,000+2,500)/2$	=	2,250
5.	No - Yes - Yes	$(2,000+1,500)/2$	=	1,750
6.	No – Yes - No	$(1,000+1,500)/2$	=	1,250
7.	No - No - Yes	$(1,000+500)/2$	=	750
8.	No – No - No	0	=	0

* At price 4,500 Baht is the highest price in the questionnaire.

Source: Case calculation by Researchers

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามออนไลน์ และเพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่ดีของประชากร จึงได้กำหนดข้อคำถามคัดกรอง 3 ข้อ ดังนี้ 1) เพื่อคัดกรองเรื่องพื้นที่อยู่อาศัยของผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานครหรือไม่ 2) เพื่อคัดกรองว่าเป็นผู้มีรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางหรือไม่ 3) เพื่อคัดกรองว่าเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากผู้ที่จอดรถยนต์ริมถนนบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานครหรือไม่

สำหรับเครื่องมือที่ใช้สร้างแบบสอบถามออนไลน์ ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถามผ่านทาง Google Forms และทำการกระจายแบบสอบถามผ่านทาง การลงพื้นที่จริงบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามสแกน QR Code แบบสอบถามที่สร้างขึ้น และกระจายแบบสอบถามผ่านทาง Application Line และเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนของผู้ตอบแบบสอบถามจึงได้กำหนดให้สามารถส่งกลับได้เพียงครั้งเดียว โดยในครั้งนี้มีผู้ตอบแบบสอบถามกลับมาทั้งสิ้น 427 ราย พบว่าเป็นแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์ จำนวน 400 ราย

ผลการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการอาคารจอดรถยนต์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ผลการศึกษา ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปทางประชากร

การศึกษาลักษณะทั่วไปทางประชากร บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ข้อมูลด้านรายได้ อายุ และอาชีพ จำนวน 400 ตัวอย่าง สามารถนำมาสรุปได้ดังนี้

Table 4 Frequency and percentage Income, Age and Occupation.

Data	Frequency	Percentage
Income (Baht/month)		
0 – 15,000	66	16.50
15,001 – 25,000	166	41.50
25,001 – 35,000	96	24.00
35,001 – 55,000	59	14.75
55,000 baht or more	13	3.25
Total	400	100.00
Age (Year)		
0 – 30	181	45.25
31 – 40	117	29.25
41 – 50	83	20.75
51 – 60	16	4.00
61 years or more	3	0.75
Total	400	100.00
Occupation		
Student	72	18.00
Self-employed	143	35.80
Office worker	132	33.00
Government officer/State enterprise employee	29	7.20
Retired government official	24	6.00
Total	400	100.00

Source: Case calculation by Researchers

จากการศึกษาพบว่า ด้านรายได้ กลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 15,001 ถึง 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 41.50 รองลงมารายได้ต่อเดือน 25,001 ถึง 35,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 24.00 รายได้ต่อเดือน 0 ถึง 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.50 รายได้ต่อเดือน 35,001 ถึง 55,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 14.75 และรายได้ต่อเดือน 55,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 3.25 ตามลำดับ ด้านอายุพบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ อยู่ในช่วง 0 ถึง 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.25 ของตัวอย่างทั้งหมด รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ 31 ถึง 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.25 ช่วงอายุ 41 ถึง 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 20.75 ช่วงอายุ 51 ถึง 60 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.00 และช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ และด้านอาชีพพบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพ ประกอบธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 35.80 รองลงมาอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน / ลูกจ้าง คิดเป็นร้อยละ 33.00 อาชีพนักเรียน / นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 18.00 อาชีพข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 7.20 และอาชีพแม่บ้าน / ข้าราชการบำนาญ ตามลำดับ

2. ผลการวิเคราะห์ความเต็มใจที่จะจ่าย

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีการใช้แบบสอบถามมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการอาคารจอดรถยนต์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร สามารถสรุปได้ดังนี้

Table 5 Frequency and percentage of respondents' willingness to pay

Willingness to pay	Frequency	Percentage
Satisfied	362	90.50
Dissatisfied	38	9.50
Total	400	100.00

Source: Case calculation by Researchers

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เต็มใจที่จะจ่าย จำนวน 362 คน คิดเป็นร้อยละ 90.50 และไม่เต็มใจที่จะจ่าย จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.50 เมื่อสอบถามถึงสาเหตุของความเต็มใจที่จะจ่ายได้ 3 ประการ คือ 1) พื้นที่จอดรถในที่พำนักอาศัยของท่านมีไม่เพียงพอ 2) เพื่อต้องการฝากรถยนต์ และ 3) เพื่อสะดวกต่อการเดินทางไปยังระบบขนส่งสาธารณะ

นอกจากนี้ยังสามารถจำแนกค่าความเต็มใจที่จะจ่ายจากตัวอย่างที่เต็มใจที่จะจ่ายทั้งหมด 400 ตัวอย่าง ดังนี้

Table 6 Frequency and percentage of respondents' willingness to pay as a range.

Willingness to pay as a range (Baht)	Average	Frequency	Percentage
0 – 500	250	38	9.50
501 – 1,000	750	236	59.00
1,001 – 1,500	1,250	92	23.00
1,501 – 2,000	1,750	8	2.00
2,001 – 2,500	2,250	10	2.50
2,501 – 3,000	2,750	3	0.75
3,001 – 3,500	3,250	5	1.25
3,501 – 4,500	3,750	8	2.00
Total	-	400	100.00

The average willingness to pay is 978.75 baht or 979 baht

Source: Case calculation by Researchers

ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ จากการศึกษพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 750 บาท คิดเป็นร้อยละ 59.00 รองลงมา ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 1,250 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.00 ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 0 บาท คิดเป็นร้อยละ 9.50 ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 2,250 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.50 ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 4,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.00 ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 1,750 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.00 ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 3,750 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.25 และความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเช่าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 2,750 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างค่าความเต็มใจที่จะจ่ายจากตัวอย่างที่เต็มใจที่จะจ่ายกับรายได้ อายุ และอาชีพ ดังนี้

Table 7 Value of willingness to pay for car parking building service fees classified by income, age and occupation.

Willingness to pay (baht/month)				
	Dissatisfied	Satisfied	Total	
Income (Baht/month)				
0 – 15,000	7 (18.42)	59 (16.30)	66 (16.50)	Pearson Chi-Square Value = 14.926 P = 0.005*
15,001 – 25,000	20 (52.63)	146 (40.33)	166 (41.50)	
25,001 – 35,000	7 (18.42)	89 (24.59)	96 (24.00)	
35,001 – 55,000	0 (0.00)	59 (16.30)	59 (14.75)	
55,001 baht or more	4 (10.53)	9 (2.49)	13 (3.25)	
Total	38 (100.00)	362 (100.00)	400 (100.00)	
Age (Years)				
0 – 30	17 (44.74)	164 (45.30)	181 (45.25)	Pearson Chi-Square Value = 0.488 P = 0.975
31 – 40	11 (28.90)	106 (29.30)	117 (29.30)	
41 – 50	8 (21.05)	75 (20.72)	83 (20.75)	
51 – 60	2 (5.26)	14 (3.87)	16 (4.00)	
61 years or more	0 (0.00)	3 (0.83)	3 (0.75)	
Total	38 (100.00)	362 (100.00)	400 (100.00)	
Occupation				
Government officer/State enterprise employee	4 (10.53)	25 (6.91)	29 (7.25)	Pearson Chi-Square Value = 7.143 P = 0.129
Student	8 (21.05)	64 (17.68)	72 (18.00)	
Self-employed	14 (36.84)	129 (35.64)	143 (35.75)	
Office worker	7 (18.42)	125 (34.53)	132 (33.00)	
Retired government official	5 (13.16)	19 (5.25)	24 (6.00)	
Total	38 (100.00)	362 (100.00)	400 (100.00)	

* Significant at 5% probability level.

Note: The values in () represent the percentage of the respondents.

Source: Case calculation by Researchers

จากการศึกษาพบว่า รายได้มีความสัมพันธ์กับความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอดรถยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีกลุ่มผู้ที่มีความเต็มใจที่จะจ่าย มีเงินเดือนอยู่ในช่วง 15,001 – 25,000 บาทต่อเดือน มีความเต็มใจจ่ายมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 40.33 ในขณะที่อายุและอาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการอาคารจอดรถยนต์

สรุปและการอภิปรายผล

งานศึกษาวิจัยนี้ได้ศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอดรถยนต์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร โดยสำรวจประชากรในบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ที่มีรถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทาง และเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากผู้ที่จอดรถยนต์ริมถนน โดยการสอบถามถึงความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าจอดรถยนต์ ใช้การสอบถามแบบการใช้การต่อรองหลายครั้ง (Iterative Bid Game) โดยผลการศึกษา พบว่า การวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปทางประชากร ด้านรายได้ ส่วนใหญ่มีรายได้ในช่วง 15,001 ถึง 25,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 41.5 ด้านอายุ ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 0 ถึง 30 คิดเป็นร้อยละ 45.25 และด้านอาชีพ และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 35.80 ผลการวิเคราะห์ความเต็มใจที่จะจ่าย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการอาคารจอดรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 90.50 เมื่อสอบถามถึง

สาเหตุของความเต็มใจที่จะจ่ายได้ 3 ประการ คือ 1. พื้นที่จอดรถในที่พักอาศัยของท่านมีไม่เพียงพอ 2. เพื่อต้องการฝากรถยนต์ และ 3. เพื่อสะดวกต่อการเดินทางไปยังระบบขนส่งสาธารณะ หากจำแนกเป็นค่าความเต็มใจที่จะจ่ายจากกลุ่มตัวอย่างผู้ทำแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอดรถยนต์ราคา 750 บาท คิดเป็นร้อยละ 59.00 หากวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความเต็มใจที่จะจ่ายกับรายได้ รายได้มีความสัมพันธ์กับความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอดรถยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากการศึกษามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอดรถยนต์บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร พบว่ามีมูลค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 979 บาทต่อเดือน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Kamolcharuphisuth (2011) ศึกษาเรื่องความเต็มใจที่จะจ่ายค่าเบี้ยประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลส่วนเพิ่ม พบว่ามีมูลค่าเฉลี่ยเท่ากับ 71.40 บาทต่อเดือน มูลค่าดังกล่าวอาจเป็นราคาที่ใกล้เคียงกับราคาจริงที่ผู้ตอบแบบสอบถามแต่ละคนต้องการตอบจริง หรือผู้ถูกสัมภาษณ์อาจเห็นด้วยกับเงินจำนวนเริ่มแรกที่ยื่นสัมภาษณ์กำหนดมา โดยไม่สนใจที่จะต่อรองราคาแต่ประการใด เพื่อให้การสอบถามเสร็จสิ้นโดยเร็วก็เป็นได้ หรือช่วงที่เก็บแบบสอบถามเป็นช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจที่ไม่ดีนัก เนื่องด้วยเหตุมาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่กำลังระบาดอยู่ทั่วโลก ทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศและต่างประเทศไม่ดีนัก ผู้ถูกสัมภาษณ์อาจได้รับผลกระทบ ผลที่ได้รับจึงอาจจะต่ำกว่าความเป็นจริงเนื่องด้วยเหตุผลดังกล่าว

ดังนั้น โครงการลงทุนสร้างอาคารจอดรถยนต์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร เป็นธุรกิจที่น่าลงทุน เป็นธุรกิจที่มีคู่แข่งต่ำ ทั้งในระดับอาคารและเป็นลานจอดรถยนต์ เนื่องจากส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเต็มใจที่จะจ่ายที่ราคาเฉลี่ย 979 บาทต่อเดือน มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายในส่วนนี้มีส่วนเพิ่มทางประโยชน์จากเศรษฐกิจได้ จากการประหยัดเวลาการเดินทาง ประหยัดค่าน้ำมัน ซึ่งสะท้อนถึงต้นทุนและค่าเสียโอกาสจากการเดินทางของผู้ที่ใช้บริการที่จอดรถลดลง อย่างไรก็ตามหากต้องลงทุนสร้างในรูปแบบอาคารอาจให้ผลตอบแทนที่ไม่คุ้มค่าในการลงทุน อาจจะพัฒนาที่จอดรถยนต์เป็นแบบลานจอดรถยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Choontanom (2016) กล่าวว่า พื้นที่จอดรถรูปแบบอาคารไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน ถ้าจะมีการดำเนินการต้องมีการให้ภาครัฐเข้ามาร่วมพัฒนาด้วยเพื่อรองรับสังคมเมือง และอีกทั้งยังพัฒนาให้เป็นจุดเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งสาธารณะ และลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการจอดรถกีดขวางการจราจร ดังนั้น จึงเป็นธุรกิจที่น่าลงทุน และรองรับสังคมเมืองได้เป็นอย่างดี

ข้อเสนอแนะ

1. การวิเคราะห์ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอดรถยนต์ บริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาสามารถนำมาสู่การแก้ไขปัญหาสถานที่จอดรถไม่เพียงพอ การจอดรถกีดขวางการจราจร และปัญหาการจราจรบริเวณถนนสุขุมวิท 93 กรุงเทพมหานคร โดยผลการศึกษาสามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายของภาครัฐบาลและเอกชนได้อย่างเหมาะสม อีกทั้ง เป็นแนวทางประกอบการตัดสินใจให้กับนักลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมการใช้บริการที่จอดรถ ดังนั้น ผู้ที่สนใจที่ศึกษาโครงการลงทุนพื้นที่จอดรถในลักษณะดังกล่าว จึงควรพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้บริโภคในแต่ละพื้นที่ก่อนการลงทุน

2. การศึกษาในครั้งนี้ พิจารณาเพียงความเต็มใจที่จะจ่ายค่าบริการเข้าพื้นที่จอดรถยนต์ โดยการสำรวจเพียงด้านของผู้บริโภคเท่านั้น ดังนั้น การศึกษาในครั้งต่อไป ควรพิจารณาในปัจจัยด้านอื่น ๆ ประกอบด้วย เช่น ด้านการตลาด (Marketing) ด้านสิ่งแวดล้อม EIA (Environmental Impact

assessment) เพื่อช่วยในการตัดสินใจในการลงทุนอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะการวิเคราะห์ผลกระทบจากโครงการหรือกิจการประเภทต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นต่อสภาพแวดล้อม ทั้งในทางบวกและทางลบ เพื่อเตรียมการป้องกันและแก้ไขก่อนการตัดสินใจดำเนินโครงการหรือกิจการนั้น ๆ

เอกสารอ้างอิง

- Alberini, A., Alistair, H., & Anil, M. (2006). Willingness to Pay to Reduce Mortality Risk: Evidence from a Three-country Contingent Valuation Study. *Environmental and Resource Economics*, 33, 251–264.
DOI: <https://doi.org/10.1007/s10640-005-3106-2>
- Asherfelter, O. (2006). Measuring the Value of Statistical Life: Problem and Prospects. IZA Discussion Paper. Retrieved from <https://ftp.iza.org/dp1911.pdf>
- Choontanom, J. (2016). Park and Ride Development Guidelines for Serving Bangkok Rail Transit System (Master's Thesis). Thammasat University. Retrieved from http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2016/TU_2016_5816030232_5360_4854.pdf
- Janekarnkij, P. (1995). Willing to Pay and Willing to Accept. *Economics Journal Kasetsart University*.
- Kamolchruphisuth, K. (2011). The Willingness to Pay to Purchase a Personal Accident Insurance Addendum of Motorcycle Reders in the Bangkok Metropolis. *Economics Journal Srinakharinwirot University*. Retrieved from http://thesis.swu.ac.th/swuthesis/Hum_Res_Econ/Kanokwan_K.pdf
- Mass Rapid Transit Authority of Thailand. (2011). History. Retrieved 10 April 2020, from <https://www.bts.co.th/info/info-history.html>
- National Statistical Office, (2020). Population Statistical Data. Retrieved 14 August 2021 from https://stat.bora.dopa.go.th/new_stat/webPage/statByYear.php
- Patwongwanich, T. (2015). First Car. *Journal Of Rajanagarindra University*, 12(27), 189-196. Retrieved from <http://academic.rru.ac.th/wp-content/uploads/2020/12/19-ธนาพร.pdf>
- Promthong, S. (2014). Bangkok to the Metropolis of ASEAN. Retrieved 5 June 2020, from <https://www.bangkokbiznews.com/tech/552734>
- Sopukdee, K. (2015). Willingness to Pay and Expectations in Online Travel Agent in Thailand. *Management Sciences Journal Silpakorn University*.
- Tantiwat, W., Gan, C., & Yang, W. (2021). The Estimation of the Willingness to Pay for Air-Quality Improvement in Thailand. *MDPI Journal*. 13(21), Retrieved from <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/21/12313/htm>
- Throsby D. (2003). Determining the Value of Cultural Goods: How Much (or How Little) Does Contingent Valuation Tell Us?. *Journal of Cultural Economics*, 27, 275-285.
DOI: <https://doi.org/10.1023/A:1026353905772>

- Transport Statistics Sub-Division, Planning Division, Department of Land Transport.
(2020), Number of New Registered Vehicle in Bangkok during 1 January - 31
December 2020. Retrieved 25 August 2021, from <https://web.dlt.go.th/statistics>
- Watanavatin, S. (2012). *A Study on Skywalk and Park & Ride Project that Affect to
Convenience of Travel and Mass Transit Transition: Case Study on BTS Wong
Wian Yai Station* (Master's Thesis). Silpakorn University. Retrieved from
[http://www.sure.su.ac.th/xmlui/bitstream/handle/123456789/11169/fulltext.pdf?
sequence=2&isAllowed=y](http://www.sure.su.ac.th/xmlui/bitstream/handle/123456789/11169/fulltext.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
- Yamane, T. (1970). *Statistics. An Introductory Analysis*. Harper and Row, New York.

