

แนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตูกตูกหัวกบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน
Guidlines conservation Tuk Tuk Hua Kob Trang's cultural identity
towards a sustainable career

จารุณี คงกุล¹, วาสนา ศรีนวลไย², พรพิมล เตียมวัง³ และอิศ พลชัย⁴

¹⁻⁴ สาขาวิชาการพัฒนาชุมชน คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตูกตูกหัวกบ และเพื่อศึกษาแนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตูกตูกหัวกบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน โดยใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลแบบผสมผสาน คือ การวิจัยปริมาณและคุณภาพ กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนในเขตเทศบาลนครตรัง จำนวน 400 คน ตอบแบบสอบถามโดยการสุ่มแบบบังเอิญ และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 10 คน ด้วยการสัมภาษณ์โดยการเลือกแบบเจาะจง การวิเคราะห์ข้อมูลใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า ระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตูกตูกหัวกบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน มีความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.82$) ได้แก่ ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติความเป็นมา ($\bar{X} = 4.54$) ด้านอัตลักษณ์รดตูกตูก หัวกบ ($\bar{X} = 4.23$) ด้านอาชีพและการบริการ ($\bar{X} = 3.90$) และด้านการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์ ($\bar{X} = 2.61$) ตามลำดับ โดยมีแนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตูกตูกหัวกบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน คือ ควรเก็บรวบรวมข้อมูลในรูปแบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์และรูปแบบสิ่งพิมพ์ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ลักษณะความโดดเด่น ข้อมูลเส้นทาง และอัตราค่าบริการ ควรส่งเสริมการอนุรักษ์ความเป็นอัตลักษณ์เพื่อเป็นสัญลักษณ์ประจำจังหวัดตรังโดยการเพ้นบนรดตูกตูกหัวกบเป็นรูปสัญลักษณ์ของจังหวัดตรัง เช่น พะยูม ปะการัง ดอกสัตรี หอนาฬิกา เป็นต้น ควรมีพื้นที่สำหรับรับฟังปัญหาและความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมให้เกิดการอนุรักษ์รดตูกตูกหัวกบจังหวัดตรังร่วมกันระหว่างหน่วยงานท้องถิ่น ผู้ประกอบ และภาคเอกชน ควรส่งเสริมทักษะด้านอาชีพและการบริการ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับประวัติของสถานที่ท่องเที่ยว เส้นทางท่องเที่ยว การสร้างความประทับใจด้วยการถ่ายภาพ รวมถึงการส่งเสริมความสามารถการเข้าถึงสื่อออนไลน์ให้แก่ผู้ให้บริการรดตูกตูกหัวกบ

คำสำคัญ: การอนุรักษ์, อัตลักษณ์, รดตูกหัวกบ, อาชีพที่ยั่งยืน

Abstract

The objective of this research is to study the level of conservation of Tuk Tuk Hua Kob identity and to study guidelines to preserve the identity of Tuk Tuk Hua Kob in Trang Province towards a sustainable career. This research uses a mixed-method approach, including quantitative and qualitative data collection. The sample group consists of 400 people within the Trang Municipal Area, who were randomly selected for questionnaire surveys, and 10 people informants who were specific interview sampling. Data analysis includes percentages, means, standard deviations, and content analysis. The results that research indicate that conservation the identity of the Tuk Tuk Hua Kob in Trang Municipality the overall potential level at a high level ($\bar{x} = 3.82$) including data collection and history ($\bar{x} = 4.54$), Tuk Tuk Hua Kob identity ($\bar{x} = 4.23$), occupation and services ($\bar{x} = 3.90$), and promotion and support of conservation ($\bar{x} = 2.61$). Guidelines for conservation the identity Tuk Tuk Hua Kob's identity of Trang province towards sustainable career. Data should be collected in electronic and print formats, with content related to historical, distinctive features, route information, and service rates. Promote the conservation of the identity by featuring it as a symbol of Trang Province on Tuk Tuk Hua Kob vehicles, such as through paintings of local symbols like Dugong fish, coral, Jacaranda and clock tower. Establish a platform for listening to problems and opinions about Tuk Tuk Hua Kob conservation collaboratively among local authorities, operators, and the private sector. Promote vocational and service skills, including knowledge of the area's history, tourist routes, creating impressive experiences through photography, and enhancing online media accessibility for Trat Duck service providers.

Keywords: Conservation, Identity, Tuk Tuk Hua Kob, Sustainable Career

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตพฤติกรรม การเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้นในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง คือ การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) ทั้งนี้แนวคิดในการพัฒนาทั้ง 3 ประเด็นดังกล่าวจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง โดยมีวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็นระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุม ทัวถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการเพื่อให้สามารถ



รองรับความต้องการการเดินทาง การขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย 4.0 (กระทรวงคมนาคม, 2562, น.6-8)

กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรที่มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และสร้างสรรค์การดำเนินงาน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกำหนดให้วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบกบรรลุผลภายใน พ.ศ. 2570 ตามพันธกิจ 1) พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ รองรับคนทั้งมวล และเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งภายในและระหว่างประเทศ 2) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 3) พัฒนานวัตกรรมและนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย และ 4) พัฒนาการบริการและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการงานให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีบูรณาการและเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล (กรมการขนส่งทางบก, 2565, น.1-2)

รถตุ๊กตุ๊ก หรือรถสามล้อเครื่องเป็นรถโดยสารประเภทหนึ่งที่ได้รับคามนิยมในประเทศไทยและในหลาย ประเทศ เนื่องจากมีประโยชน์ในการใช้งานสูง ทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า ประกอบกับเป็นรถที่มีเอกลักษณ์ที่โดดเด่น และมีรูปลักษณะที่แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ทั้งสี่ด้าน รูปทรง และเสียงของเครื่องยนต์ จึงทำให้ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว (โครงการสนับสนุนการใช้งานรถตุ๊กตุ๊กเป็นรถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้า, 2560)

จังหวัดตรังเป็นจังหวัดทางชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยการขนส่งผู้โดยสารในพื้นที่เทศบาลนครตรัง หรือในเขตตำบลทับเที่ยงจะมีรถโดยสารที่มีลักษณะเป็นรถสามล้อ หรือที่เรียกกันว่า รถสามล้อตุ๊กตุ๊ก แต่ของจังหวัดตรังมีรูปร่างที่แปลกกว่าที่อื่น คือ เป็นรถตุ๊กตุ๊ก ช่วงหน้า เรียกว่า หัวกระบ เป็นที่ขึ้นขอบของนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดตรังเป็นอย่างมาก จังหวัดตรังจึงนำรูปรถสามล้อตุ๊กตุ๊ก มาเป็นสัญลักษณ์ในการประชาสัมพันธ์ (Promote) การท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง (ถนนศักดิ์หนูหนุ่ม, 2565)

จากที่มาและความสำคัญดังกล่าว คณะผู้วิจัยสนใจศึกษาระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหัวกระบจังหวัดตรัง และแนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหัวกระบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน ซึ่งจากการที่คณะผู้วิจัยได้ลงพื้นที่พูดคุยกับผู้ประกอบอาชีพบริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบ สามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังนี้ 1) ปัญหาระหว่างผู้ประกอบอาชีพบริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบกับสำนักงานขนส่งเกี่ยวกับกฎระเบียบการโอน ชื่อ ขาย รถตุ๊กตุ๊กหัวกระบให้ดำเนินการกับผู้มิใช่ผู้ประกอบการ และเป็นผู้ที่มิใช่คนในจังหวัดตรังเท่านั้น 2) ปัญหาการสนับสนุนและส่งเสริมจากหน่วยงานราชการในท้องที่หรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการ 3) ปัญหาการแทรกแซงผลประโยชน์ของรถแค็บคาร์ (Cap Car) เข้ามามีบทบาทแทนที่รถตุ๊กตุ๊กหัวกระบทั้งที่ถูกกฎหมาย (ป้ายเหลือง) และผิดกฎหมาย (รถป้ายขาว) 4) ปัญหาการเรียกใช้บริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบเพียงคนเดียวเพื่อนำรถทัวร์นักท่องเที่ยวไปตามสถานที่ท่องเที่ยว แต่เก็บค่าหัวตามโปรแกรมการบริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบนำเที่ยวเมืองตรัง 5) ปัญหาทางเทคโนโลยีในการไม่มีแอปพลิเคชัน (Application) สำหรับติดต่อเรียกใช้บริการที่ทันสมัย ไม่มีการประชาสัมพันธ์ผ่านโซเชียลอย่างจริงจัง 6) ปัญหาการขาดผู้นำชมรมหรือผู้นำกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพบริการขนส่งผู้โดยสารรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบที่มีความคิดสร้างสรรค์ที่จะขับเคลื่อนรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบให้เป็นอาชีพหลัก ตามความเหมาะสมของการเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดตรังอย่างแท้จริง

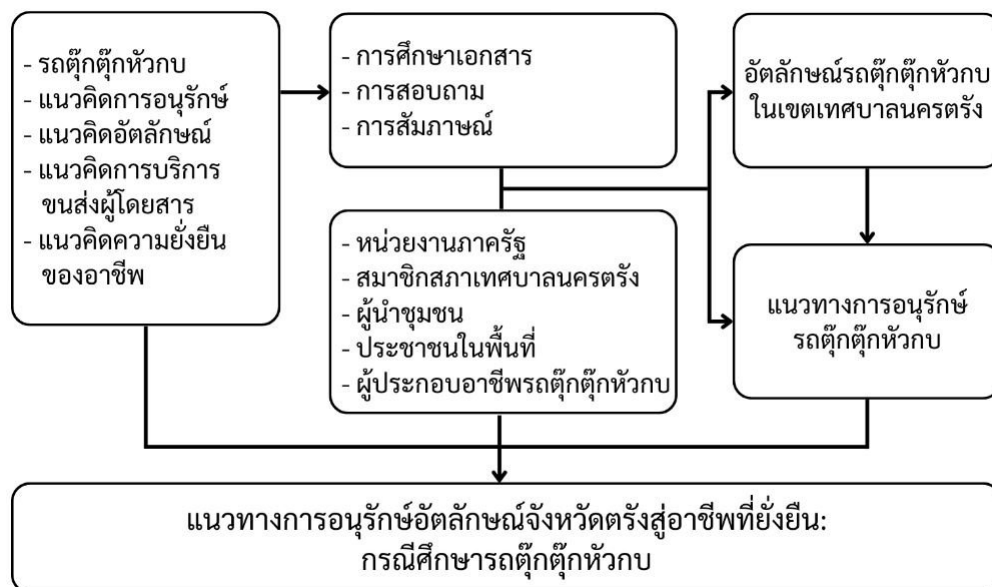
ด้วยประเด็นปัญหาข้างต้น ส่งผลต่ออาชีพให้บริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบลดน้อยถอยลงอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ พ.ศ. 2520 ในเขตเทศบาลนครตรัง มีผู้ประกอบการอาชีพบริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบ จำนวน 500 คัน (ถนนศักดิ์หนูหนุ่ม, 2565) ใน พ.ศ. 2566 มีผู้ประกอบการอาชีพบริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกระบในเขตเทศบาลนครตรัง จำนวนเพียง 20-30 คัน คณะผู้วิจัยจึงเห็นควรแก่การศึกษาหาแนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหัวกระบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน เพื่อรักษารถตุ๊กตุ๊กหัวกระบให้เป็นอัตลักษณ์หรือเอกลักษณ์ของจังหวัดตรังให้คงอยู่สืบไป



2. วัตถุประสงค์การวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษาระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตึกตึกหัวกบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน
- 2.2 เพื่อศึกษาแนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตึกตึกหัวกบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน

3. กรอบแนวคิดการวิจัย



4. การทบทวนวรรณกรรม

คณะผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการอนุรักษ์รดตึกตึกหัวกบซึ่งเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดตรัง โดยรดตึกตึกหัวกบเริ่มเข้ามาในจังหวัดตรังใน พ.ศ. 2502 จากประเทศญี่ปุ่น (เสาวภาคย์ วุฒิ, 2558) ซึ่งมีลักษณะเฉพาะ คือ หัวรถคล้ายกบ เป็นรถขนส่งสาธารณะในจังหวัดตรัง โดยมีจำนวนลดลงเนื่องจากปัญหาเครื่องยนต์ซึ่งไม่มีอะไหล่ในการซ่อมแซม ปัญหาการไม่มีผู้สืบทอดอาชีพขับรดตึกตึกหัวกบรับจ้าง เป็นต้น (ถนอมศักดิ์ หนูนุ่ม, 2565) จึงนำมาสู่การใช้แนวคิดการอนุรักษ์เพื่อดูแล รักษา ปกป้อง และป้องกันไม่ให้รดตึกตึกหัวกบสูญหาย โดยกระบวนการอนุรักษ์ทุนภูมิปัญญาท้องถิ่น (เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2554) ด้วยการค้นคว้าวิจัย การอนุรักษ์ การฟื้นฟู การพัฒนา การถ่ายทอด การส่งเสริมกิจกรรม การเสริมสร้างอัตลักษณ์ และการเผยแพร่แลกเปลี่ยนเพื่อให้รดตึกตึกหัวกบยังคงอยู่

คณะผู้วิจัยยังใช้แนวคิดอัตลักษณ์ประกอบการศึกษาวิจัย เนื่องจากอัตลักษณ์ หมายถึง คุณสมบัติที่มีลักษณะเด่นของบุคคล ชุมชน สังคม หรือสิ่งที่ทำให้เป็นที่รู้จักหรือจำได้ (จารุณี ทองอร่าม และคณะ, 2563, น.6) คณะผู้วิจัยได้ทำการถอดอัตลักษณ์รดตึกตึกหัวกบซึ่งเป็นการถอดอัตลักษณ์ของชุมชน โดยพบรดตึกตึกหัวกบในจังหวัดตรังอันนำมาซึ่งการเกิดอาชีพคนขับรดตึกตึกหัวกบและควรสนับสนุนให้เป็นอาชีพของคนในจังหวัดตรัง การศึกษาครั้งนี้ควบคู่กับแนวคิดการบริการขนส่งผู้โดยสารและแนวคิดความยั่งยืนของอาชีพเพื่อพัฒนาทักษะอาชีพและสร้างเสริมศักยภาพคนขับรดตึกตึกหัวกบให้สามารถบริการได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพอันเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิต และสร้างโอกาสการเรียนรู้เพื่อให้คนขับรดตึกตึกหัวกบเป็นอาชีพที่ยั่งยืนในจังหวัดตรัง



ภาพที่ 1 รถตุ๊กตุ๊กหวัภในเขตเทศบาลนครตรัง

ที่มา: คณะผู้วิจัย

5. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method) เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ผสานกับการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

5.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชากรในเขตเทศบาลนครตรัง ข้อมูลเดือนเมษายน พ.ศ. 2566 จำนวน 55,133 คน (กรมการปกครอง, 2566) เนื่องจากทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนจึงสามารถกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของเครซีและมอร์แกน (Krejcie and Morgan) โดยกำหนดค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ทำให้ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง 382 คน แต่ผู้ศึกษาวิจัยได้ปรับขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็นจำนวน 400 คน โดยใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ในการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ผู้นำชุมชนในเขตเทศบาลนครตรัง สมาชิกสภาเทศบาลนครตรัง ผู้ประกอบอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหวัภในเขตเทศบาลนครตรัง และประชาชนในเขตเทศบาลนครตรัง จำนวน 10 คน

5.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่

5.2.1 แบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อสอบถามระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหวัภจังหวัดตรัง และแนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหวัภจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน จำนวน 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติความเป็นมา ด้านอัตลักษณ์ ด้านการส่งเสริมและสนับสนุน และด้านอาชีพและการบริการ

5.2.2 แบบสัมภาษณ์ (Interview) มีความครอบคลุมกับวัตถุประสงค์ในการวิจัยเกี่ยวกับอัตลักษณ์และแนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหวัภจังหวัดตรังอาชีพที่ยั่งยืน

5.3 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ คณะผู้วิจัยนำเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเสนอผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และความถูกต้องด้านการใช้ภาษา ด้วยวิธีการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Congruency: IOC) ซึ่งกำหนดเกณฑ์ค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป ถือว่าข้อคำถามผ่านเกณฑ์ (สุรพงษ์ คงสัตว์ และธีรชาติ ธรรมวงศ์, 2551) โดยผลการประเมินเครื่องมือ พบว่า แบบสอบถาม มีค่าดัชนีความสอดคล้องทั้งฉบับ อยู่ที่ 0.91 และแบบสัมภาษณ์ มีค่าดัชนีความสอดคล้องทั้งฉบับ อยู่ที่ 1.00



5.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

5.4.1 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analytics) โดยใช้สถิติเบื้องต้น ได้แก่ แจกแจงความถี่ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลผลค่าเฉลี่ย 5 ระดับตามเกณฑ์ของ ธานินทร์ ศิลป์จารุ (2557) ดังนี้

4.50 – 5.00 หมายถึง ระดับความเหมาะสมมากที่สุด

3.50 – 4.49 หมายถึง ระดับความเหมาะสมมาก

2.50 – 3.49 หมายถึง ระดับความเหมาะสมปานกลาง

1.50 – 2.49 หมายถึง ระดับความเหมาะสมน้อย

1.00 – 1.49 หมายถึง ระดับความเหมาะสมน้อยที่สุด

5.4.2 การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) สรุปประเด็นเชิงเนื้อหาในภาพรวม โดยการนำมาจัดหมวดหมู่ เชื่อมโยงประเด็นในการศึกษา เพื่อให้เป็นเรื่องเดียวกันและนำมาเปรียบเทียบ ซึ่งครอบคลุมตามวัตถุประสงค์

6. สรุปผลการวิจัย

6.1 การศึกษาระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตึกตึกห้วยบกจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน

6.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็น เพศหญิง จำนวน 207 คน (ร้อยละ 51.80) มีช่วงอายุ 20–39 ปี มากที่สุด จำนวน 197 คน (ร้อยละ 49.30) การรู้จักรดตึกตึก ห้วยบกจังหวัดตรัง จำนวน 397 คน (ร้อยละ 99.30) การใช้บริการรดตึกตึกห้วยบกจังหวัดตรัง จำนวน 373 คน (ร้อยละ 93.20)

6.1.2 ผลการวิเคราะห์ระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตึกตึกห้วยบกจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน พบว่า ระดับการ อนุรักษ์อัตลักษณ์รดตึกตึกห้วยบกจังหวัดตรังมีความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.82$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านที่มี ค่าเฉลี่ยมากที่สุดไปหาน้อยที่สุด ดังนี้ ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติความเป็นมา อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.54$) ด้านอัตลักษณ์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.23$) ด้านอาชีพและการบริการ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.90$) และด้านการส่งเสริมและ สนับสนุน อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.61$) ตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตึกตึกห้วยบกจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน

ประเด็น	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย
ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติความเป็นมา	4.54	0.74	มากที่สุด
ด้านอัตลักษณ์	4.23	0.99	มาก
ด้านการส่งเสริมและสนับสนุน	2.61	1.24	ปานกลาง
ด้านอาชีพและการบริการ	3.90	0.69	มาก
รวม	3.82	0.92	มาก

เมื่อพิจารณาระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตึกตึกห้วยบกจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน เป็นรายด้าน พบว่าผู้ตอบ แบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รดตึกตึกห้วยบกจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน ดังนี้

ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติความเป็นมา โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.54$) เมื่อพิจารณาใน รายประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 ประเด็น ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลโดยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ($\bar{X} = 4.79$) การรวบรวมข้อมูลเป็น หนังสือ ($\bar{X} = 4.52$) และการรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษารายละเอียด ($\bar{X} = 4.31$) ตามลำดับ

ด้านอัตลักษณ์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.23$) เมื่อพิจารณาในรายประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 ประเด็น ได้แก่ หักรดและตัวรดรูปร่างคล้ายกบ ($\bar{X} = 4.76$) การเลือกที่นั่งบริเวณด้านหน้าหรือด้านหลังของรด ($\bar{X} = 4.40$) ที่นั่งของ ผู้โดยสาร ($\bar{X} = 4.34$) และเสียงของเครื่องยนต์ ($\bar{X} = 3.84$) ตามลำดับ



ด้านการส่งเสริมและสนับสนุน โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.61$) เมื่อพิจารณาในรายประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 ประเด็น ได้แก่ กลุ่มรถตุ๊กตุ๊กหวัภ ($\bar{x} = 3.18$) หน่วยงานราชการ ($\bar{x} = 2.79$) และประชาชน ($\bar{x} = 2.57$) ระดับปานกลาง ตามลำดับ

ด้านอาชีพและการบริการ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.90$) เมื่อพิจารณาในรายประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 ประเด็น ได้แก่ เป็นอาชีพควรแก่การอนุรักษ์ ($\bar{x} = 4.86$) เป็นอาชีพที่ควรส่งเสริม ($\bar{x} = 4.84$) และเป็นอาชีพดั้งเดิม ($\bar{x} = 4.67$) ตามลำดับ

6.2 การศึกษาแนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหวัภจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน

6.2.1 ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติความเป็นมา การเก็บรวบรวมข้อมูลไว้ในรูปแบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เว็บไซต์ เพจ เฟสบุ๊ก และหนังสือ คู่มือ โดยเก็บข้อมูลจากประธานหรือผู้นำกลุ่มชมรมผู้ประกอบการอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหวัภ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีเนื้อหาสาระที่สำคัญ ประกอบด้วย ประวัติความเป็นมาของรถตุ๊กตุ๊กหวัภ ลักษณะความโดดเด่น คุณค่าคุณประโยชน์ของรถตุ๊กตุ๊กหวัภ รูปรถแต่ละรุ่น รุ่น MP3 รุ่น MP4 รุ่น MP5 ข้อมูลของผู้ประกอบการอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหวัภ สถานะรถตุ๊กตุ๊กหวัภข้อมูลเส้นทางอัตราค่าบริการข้อมูลในรูปแบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์และหนังสือมีความสำคัญแตกต่างกัน เนื่องจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์เหมาะสำหรับผู้ที่มีความสามารถในการเข้าถึงสื่อออนไลน์ วัยรุ่น วัยทำงาน หนังสือเหมาะกับผู้ที่รักการอ่าน วัยกลางคน ผู้สูงอายุ รวมถึงการศึกษาวิจัยที่ต้องการหาแนวทางเพื่อการพัฒนาเปลี่ยนแปลงปรับปรุงเพื่อส่งผลการศึกษาให้ชมรมผู้ประกอบการอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหวัภ ชุมชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการต่อ และนำข้อมูลที่รวบรวมมาเรียบเรียงให้มีความน่าสนใจในส่วนของสื่ออิเล็กทรอนิกส์มีการอัปเดตข้อมูลค่าบริการเส้นทางรถท่องเที่ยวและข้อมูลอื่น ๆ ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ

6.2.2 ด้านการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหวัภเป็นสัญลักษณ์ประจำจังหวัดตรัง ลักษณะรูปร่างของตัวรถ หัวคล้ายกบมีดวงไฟกลมเปรียบเสมือนดวงตาของกบ เพื่อการอนุรักษ์ความเป็นอัตลักษณ์ลักษณะรูปร่างของตัวรถต้องคงไว้ รูปแบบเดิมสีของรถตุ๊กตุ๊กหวัภเป็นสีเขียวอ่อน สามารถเปลี่ยนสีรถให้มีสีสันสวยงามโดยการเพ้นท์หรือทำสีใหม่ให้มีความโดดเด่น โดยใช้สัญลักษณ์ของจังหวัดตรังสีผ่านสีของรถ เช่น การเพ้นท์ลวดลาย พะยูง ปะการัง ดอกสัตรีง หอนาฬิกา ลงบนตัวรถตุ๊กตุ๊กหวัภเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว หรือคงความเป็นสีเขียวอ่อนแบบเดิมไว้ และเดิมเสียงของรถตุ๊กตุ๊กหวัภจะมีเสียงดังเป็นอัตลักษณ์ สื่อถึงวิถีชีวิตของคนจังหวัดตรังโดยมีเสียงรถตุ๊กตุ๊กหวัภดังขึ้นยามรุ่งสางในการให้บริการพ่อค้าแม่ค้าขนย้ายข้าวของไปตั้งขายในตลาดสด เสียงรถที่ดังเปรียบเสมือนนาฬิกาปลุกบอกถึงวิถีชีวิตประจำวันของคนตรังเริ่มขึ้นแล้วต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงเครื่องยนต์รถตามพัฒนาการของเทคโนโลยี ส่งผลให้เสียงรถเบาลงเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ความสะดวกของการซ่อมบำรุงรักษา และลดมลพิษทางอากาศ ระบบเบรกเปลี่ยนจากระบบดรัมเบรกเป็นระบบดิสก์เบรกด้วยเครื่องยนต์ของรถตุ๊กตุ๊กหวัภในปัจจุบันเป็นเครื่องยนต์ 3 สูบ 660 แรงม้า สามารถทำความเร็วได้มากกว่าเครื่องยนต์แบบเดิม ระบบดิสก์จึงมีความปลอดภัยได้ดีและปลอดภัยกว่าระบบดรัมเบรกมีการเปลี่ยนแม่ล้อให้มีความทันสมัยไฟท้ายรถใช้ไฟรถยนต์เพื่อการมองเห็นที่เด่นชัดขึ้น ปลอดภัย และอนาคตอาจมีการพัฒนาเป็นรถตุ๊กตุ๊กหวัภไฟฟ้าไร้มลพิษ

6.2.3 ด้านการส่งเสริมและสนับสนุน การอนุรักษ์รถตุ๊กตุ๊กหวัภจังหวัดตรังได้มีหน่วยงานราชการ เทศบาลนครตรัง ท้องถิ่นจังหวัดตรัง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำนักงานตรัง ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดตรัง หอการค้าจังหวัดตรัง วัฒนธรรมจังหวัดตรังและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับผู้ประกอบการอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหวัภ ภาคเอกชน ร่วมประชุมปรึกษาหารือเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการอนุรักษ์รถตุ๊กตุ๊กหวัภ โดยการกำหนดประเด็นรถตุ๊กตุ๊กหวัภให้เป็นประเด็นหลักในการประชุม รับฟังปัญหา ความคิดเห็นของผู้ประกอบการอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหวัภ แต่งตั้งคณะทำงานในการขับเคลื่อนการอนุรักษ์รถตุ๊กตุ๊ก ระดมความคิด ตกลงร่วมกันและบรรจุไว้เป็นส่วนหนึ่งของแผนงานในหน่วยงานราชการ หรือจัดกิจกรรม โครงการ

บูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานราชการ ผู้ประกอบอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ องค์กรเอกชน เทศบาลนครตรังจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ จำนวนรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ ข้อมูลผู้ให้บริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ ช่องทางการติดต่อใช้บริการที่เข้าถึงได้ง่าย รวดเร็ว สะดวก เส้นทางท่องเที่ยว พัฒนาและควบคุมคุณภาพการให้บริการ อัตราค่าบริการ นำไปสู่การสร้างคอนเทนต์ (Content) การประชาสัมพันธ์สื่อให้นักท่องเที่ยวรับรู้การเดินทางมาจังหวัดตรังต้องนั่งรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ สร้างแพลตฟอร์มที่กินที่เที่ยว ยานพาหนะ ราคาการบริการต่าง ๆ และสำนักงานขนส่งหรือหน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการแก้ไขข้อกฎหมายเพื่อลดหย่อนเรื่องการซื้อ โอน ขาย และสิทธิ์ในการครอบครอง การต่อทะเบียนภาษีเพื่อให้ผู้ที่สนใจสามารถเข้าถึงได้ง่าย หรือหน่วยงานราชการนำรถตุ๊กตุ๊กหัวกบทั้งหมดสภาพการใช้งานไปสร้างเป็นแลนด์มาร์ค (Landmark) จุดเช็คอินในทีสัจหรือในหน่วยงานซึ่งเป็นอีกวิธีการอนุรักษ์ โดยที่ผ่านมาไม่เคยมีการประชุมหัวข้อรถตุ๊กตุ๊กอย่างจริงจังหรือเป็นหัวข้อหลักของหน่วยงานราชการ เป็นเพียงประเด็นย่อยในการประชุมซึ่งไม่ได้เป็นบริบทสำคัญ

6.2.4 ด้านอาชีพและการบริการ หน่วยงานรัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดให้มีกิจกรรมหรือโครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการให้บริการรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ การสื่อสารที่ไพเราะและสื่อสารภาษาที่หลากหลาย กิริยามารยาท การแต่งกายที่สุภาพเรียบร้อย เพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวหรือสถานที่ทางประวัติศาสตร์ เส้นทางท่องเที่ยว การถ่ายภาพให้ได้ภาพที่สวยงามสร้างความสามารถเข้าถึงสื่อออนไลน์ การผลิตสื่อให้มีความน่าสนใจ พัฒนาให้ผู้ให้บริการที่มีมาตรฐาน สามารถแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวเพื่อสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการ โดยหน่วยงานของรัฐเป็นผู้ดำเนินการให้มีการจัดกิจกรรมหรือโครงการดังกล่าว และเป็นหน่วยงานหลักในการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ เพื่อให้มีการจัดตั้งองค์กรรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ และสนับสนุน ส่งเสริม พัฒนา ต่อยอด อยู่สม่ำเสมอ

7. อภิปรายผลการวิจัย

ระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหัวกบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน พบว่า ระดับการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหัวกบจังหวัดตรัง มีความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.82$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดไปหาน้อยที่สุด ดังนี้ ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติความเป็นมา อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.54$) ด้านอัตลักษณ์ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.23$) ด้านอาชีพและการบริการ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.90$) และด้านการส่งเสริมและสนับสนุน อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.61$) ซึ่งสอดคล้องกับ กรณพิทักษ์ อาสนสุวรรณ (2557) กล่าวว่า ปัญหาอุปสรรคการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ด้านบุคลากร พนักงานขับรถส่วนใหญ่มีความรู้ต่ำ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรขาดการฝึกอบรมจากผู้ประกอบการ ขาดจิตสำนึกในการให้บริการ เรียกรับแล้วไม่จอด ซึ่งสอดคล้องกับคุณภาพการบริการ แนวทางการแก้ไขพัฒนาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ควรมีการแก้ไขและพัฒนาการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ด้านบุคลากร คือ ควรจัดฝึกอบรมและสร้างจิตสำนึกการให้บริการแก่พนักงานขับรถ ควบคุมดูแลให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรประเมินผลการให้บริการของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

แนวทางการอนุรักษ์อัตลักษณ์รถตุ๊กตุ๊กหัวกบจังหวัดตรังสู่อาชีพที่ยั่งยืน ได้แก่ 1) ด้านการเก็บรวบรวมข้อมูลและประวัติความเป็นมา พบว่า การเก็บรวบรวมข้อมูลไว้ในรูปแบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เว็บไซต์ เพจ เฟสบุ๊กและในรูปแบบหนังสือ โดยเก็บข้อมูลจากประธาน ผู้นำกลุ่มหรือชมรมผู้ประกอบการอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ข้อมูล มีเนื้อหาสาระที่สำคัญ ประกอบด้วย ประวัติความเป็นมาของรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ ลักษณะความโดดเด่น คุณค่าคุณประโยชน์ของรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ รุปรดแต่ละรุ่น ข้อมูลของผู้ประกอบอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ สถานะรถตุ๊กตุ๊กหัวกบ ข้อมูลเส้นทาง อัตราค่าบริการ รวมถึงการศึกษาวิจัยที่ต้องหาแนวทางเพื่อการพัฒนา เปลี่ยนแปลง ปรับปรุงเพื่อส่งผลการศึกษาให้ชุมชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการต่อไป 2) ด้านการอนุรักษ์ พบว่า รถตุ๊กตุ๊กหัวกบเป็นสัญลักษณ์ประจำจังหวัดตรัง ลักษณะรูปร่างของตัวรถ หัวคล้ายกบ ดวงไฟกลมเปรียบเสมือนดวงตาของกบ เพื่อการอนุรักษ์ความเป็นอัตลักษณ์ลักษณะรูปร่างของตัวรถต้องคงไว้รูป



แบบเดิม สีของรถตุ๊กตุ๊กหวับเป็นสีเขียวอ่อน สามารถเปลี่ยนสีรถให้มีสีสันสวยงามโดยการเพ้นต์เป็นรูปสัญลักษณ์ของจังหวัดตรัง เช่น พะยูม ปะการัง ดอกสัตรี้ง หอนาฬิกาลงบนตัวรถตุ๊กตุ๊กหวับ หรือคงความเป็นสีเขียวอ่อนแบบเดิมไว้ และเดิมเสียงของรถตุ๊กตุ๊กหวับจะมีเสียงดังเป็นอัตลักษณ์ ในระยะหลังมีการเปลี่ยนแปลงเครื่องยนต์รถตามพัฒนาการของเทคโนโลยี ส่งผลให้เสียงรถเบาลงเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ความสะดวกของการซ่อมบำรุงรักษาและลดมลพิษทางอากาศ ระบบเบรกเปลี่ยนจากระบบดรัมเบรกเป็นระบบดิสก์เบรกเพื่อความปลอดภัย มีการเปลี่ยนแม่ล้อให้มีความทันสมัย ไฟท้ายรถใช้ไฟรถยนต์เพื่อการมองเห็นที่เด่นชัดขึ้น ปลอดภัย และอนาคตอาจมีการพัฒนาเป็นรถตุ๊กตุ๊กหวับไฟฟ้าไร้มลพิษ ซึ่งสอดคล้องกับศรัณยา เสี่ยงอารมณ และคณะ (2564) ได้กล่าวไว้ว่า การให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเห็นถึงคุณค่าของฐานทรัพยากรและอัตลักษณ์ของชุมชนผ่านการสนทนา สังเกต และกระบวนการร่วมคิดร่วมสร้างเพื่อเรียบเรียงเรื่องราวให้มีความเหมาะสมและชัดเจนเป็นส่วนสำคัญในการสร้างเสริมให้คนในชุมชนสร้างวิสัยทัศน์และพันธกิจร่วมกัน แล้วจึงนำมาออกแบบเรื่องเล่าและแบรนด์สินค้าชุมชนเพื่อสื่อสาร ภาพลักษณ์ที่แสดงถึงคุณค่าและความเข้มแข็งดังกล่าวสู่ภายนอกได้อย่างมีประสิทธิภาพ 3) ด้านการส่งเสริมและสนับสนุน พบว่า หน่วยงานราชการ เทศบาลนครตรัง ท้องถิ่นจังหวัดตรัง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำนักงานตรัง ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัดตรัง หอการค้าจังหวัดตรัง วัฒนธรรมจังหวัดตรัง และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องร่วมกับผู้ประกอบการอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหวับ ภาคเอกชนร่วมประชุมปรึกษาหารือการสนับสนุนและส่งเสริมเพื่อการอนุรักษ์รถตุ๊กตุ๊กหวับ โดยการกำหนดประเด็นรถตุ๊กตุ๊กหวับให้เป็นประเด็นหลักในการประชุม รับฟังปัญหาความคิดเห็นของผู้ประกอบการอาชีพรถตุ๊กตุ๊กหวับ แต่งตั้งคณะทำงานในการขับเคลื่อนการอนุรักษ์รถตุ๊กตุ๊ก และสำนักงานขนส่งหรือหน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีการแก้ไขข้อกฎหมายเพื่อลดหย่อนเรื่องการซื้อ โอน ขาย และสิทธิในการครอบครองการต่อทะเบียนภาษีเพื่อให้ผู้ที่สนใจสามารถเข้าถึงได้ง่าย หรือเพื่อความรวดเร็วในการดำเนินการให้หน่วยงานเอกชนเป็นผู้ดำเนินการ โดยภาครัฐเข้ามีส่วนร่วมสนับสนุน มีโครงสร้างการทำงานอย่างเป็นระบบและมีมาตรฐาน ส่งผลให้รถตุ๊กตุ๊กหวับกลายเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดตรังและได้ผลประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งสอดคล้องกับเสาวภาคย์ วุฒิ (2558) ได้กล่าวไว้ว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนควรเข้ามาช่วยเหลือการประชาสัมพันธ์ การส่งเสริมในการใช้บริการรถตุ๊กตุ๊กหวับ การใช้สื่อในการต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ โฆษณา วิทยู โพรทัศน์ในการท่องเที่ยวเมืองตรังให้นักท่องเที่ยวสนใจการนั่งรถตุ๊กตุ๊กหวับในการท่องเที่ยวเมืองตรังตามสถานที่ที่สำคัญ เพราะจังหวัดตรังมีความหลากหลายทางวัฒนธรรม เช่น ตึกจีนฮกเกี้ยนตึกซิโน-โปรตุกีส วัด ศาลเจ้า ฯลฯ ที่มีสถาปัตยกรรมที่สวยงาม ควรให้ความสำคัญในการอนุรักษ์รถตุ๊กตุ๊กหวับเป็นอย่างมาก เพราะในอนาคตรถตุ๊กตุ๊กหวับมีแนวโน้มลดลง รถตุ๊กตุ๊กหวับเป็นรถขนส่งสาธารณะที่คนในเมืองตรังใช้บริการตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน จนเกิดเป็นวัฒนธรรมการเดินทางในเมืองตรัง และเป็นเอกลักษณ์อย่างหนึ่งของจังหวัดตรังที่ควรอนุรักษ์ต่อไป และสอดคล้องกับธัชกร ภัทรพันธุ์ และณัฐภา จิวคิวนนท์ (2561) ศึกษาการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อถีบในจังหวัดสมุทรปราการ พบว่า ระดับความต้องการต่อการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อถีบ ประกอบด้วย ด้านความช่วยเหลือและสนับสนุน เช่น การกำหนดเส้นทางที่เหมาะสมกับสภาพจราจร การให้กู้เงินเพื่อส่งเสริมอาชีพ เป็นต้น ด้านสวัสดิการและความมั่นคงในชีวิต เช่น การตรวจสุขภาพประจำปีโดยไม่เสียค่าบริการ การมีสวัสดิการทางการศึกษา การรักษาพยาบาลของบุตร เป็นต้น ด้านการเพิ่มรายได้ของอาชีพ เช่น การบริการเสริมอาชีพ การให้บริการนักท่องเที่ยว เป็นต้น ด้านการลดต้นทุนในการประกอบการอาชีพ เช่น การดูแลสภาพการใช้งานรถสามล้อถีบอย่างสม่ำเสมอ การมีรถสามล้อถีบของตนเอง เป็นต้น 4) ด้านอาชีพและการบริการ พบว่า หน่วยงานรัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดให้มีกิจกรรมหรือโครงการการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการอาชีพให้บริการรถตุ๊กตุ๊กหวับ การสื่อสารที่ไพเราะและสื่อสารภาษาที่หลากหลาย กิจกรรมร่ายท การแต่งกายที่สุภาพเรียบร้อย เพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวหรือสถานที่ทางประวัติศาสตร์ เส้นทางท่องเที่ยว การถ่ายภาพให้ได้ภาพที่สวยงาม สร้างการเข้าถึงสื่อออนไลน์ การผลิตสื่อให้มีความน่าสนใจ พัฒนาให้เป็นผู้ให้บริการที่มีมาตรฐานอยู่สม่ำเสมอ ซึ่งสอดคล้องกับเสาวภาคย์ วุฒิ (2558) ศึกษาการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะเชิงวัฒนธรรมในเมืองตรัง กรณีศึกษารถตุ๊กตุ๊กหวับสามารถแบ่งออกเป็น 6 ส่วน คือ (1) รถตุ๊กตุ๊กหวับเป็นรถขนส่งสาธารณะที่นิยมใช้กันมาตั้งแต่อดีต เนื่องจากลักษณะพื้นที่



จังหวัดเป็นเนินสูง ๆ ต่ำ ๆ ถนนแคบ การใช้รถติดในการขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร จึงมีความเหมาะสมและสะดวก เพราะนอกจากจะช่วยทุ่นแรงแล้วยังสามารถเข้า-ออกภายในซอยที่คับแคบได้โดยง่าย แม้ว่าในระยะหลังคนในเมืองตรังใช้บริการรถน้อยลง แต่มีกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเยือนให้ความนิยมในการใช้บริการจำนวนมาก เพราะรูปแบบยานพาหนะที่แตกต่างจากรถติดในกรุงเทพฯ เนื่องจากมีลักษณะคล้ายหีบ (2) การวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถติด พบว่ากลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว วัตถุประสงค์การเดินทาง การเหมารถเที่ยวรอบเมืองตรังและสถานที่สำคัญต่าง ๆ ในเมืองตรัง นอกจากนี้กลุ่มคนในพื้นที่ในเมืองตรังและคนต่างอำเภอส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักเรียนและกลุ่มพ่อค้าแม่ค้า รองลงมา วัตถุประสงค์ในการเดินทางจากโรงเรียนไปห้างสรรพสินค้า และจากตลาดสดไปบ้าน (3) ความพึงพอใจในการใช้บริการรถติด พบว่า อยู่ในระดับปานกลางซึ่งควรมีการปรับปรุงด้านราคาการใช้บริการ (4) ปัญหาและอุปสรรคของการใช้บริการรถติด พบว่า อยู่ในระดับปานกลางซึ่งควรมีการปรับปรุงด้านราคาการใช้บริการค่อนข้างสูงและความทรุดโทรมของสภาพรถที่ใช้บริการ (5) ความสำคัญในการใช้บริการรถติด พบว่า เหตุผลสำคัญที่เลือกใช้บริการ คือ ความเคยชินในการใช้บริการมาตั้งแต่ในอดีตและรูปแบบของตัวรถที่เป็นลักษณะหีบและเหตุผลที่จะทำให้เปลี่ยนไปใช้บริการรถขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น คือ อัตราค่าโดยสารที่สูงขึ้นและไม่แน่นอน (6) การวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์ พบว่า คนขับรถติดประสบปัญหาของรายได้ที่ลดลง เนื่องจากน้ำมันที่สูงขึ้น และมีทั้งรถมินิบัสตรัง รถสองแถววิ่งรอบเมืองทับเส้นทางกันแย่งผู้ใช้บริการในพื้นที่ เพราะอัตราค่าโดยสารที่ถูกกว่า ในอนาคตหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาช่วยเหลือแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการ (คนขับ) ควรส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การใช้บริการรถติดหีบควบคู่กับการอนุรักษ์รถติดหีบให้อยู่คู่กับจังหวัดตรังต่อไป

8. ข้อเสนอแนะ

- 1) ภาครัฐและภาคเอกชนหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมกับชมรมรถติดหีบจังหวัดตรังหาแนวทางการอนุรักษ์รถติดหีบจังหวัดตรัง เพื่อนำข้อมูลไปเป็นนโยบายในการขับเคลื่อนให้เกิดการอนุรักษ์อย่างจริงจัง
- 2) ภาครัฐและภาคเอกชนหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรจัดให้มีโครงการหรือกิจกรรมการพัฒนาศักยภาพการบริการให้แก่ผู้ประกอบการให้บริการรถติดหีบอย่างสม่ำเสมอ
- 3) ภาครัฐและภาคเอกชนหรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรจัดให้มีโครงการหรือกิจกรรมการให้ความรู้แก่เด็ก เยาวชน และประชาชนในชุมชนให้เกิดความตระหนักการให้ความสำคัญกับรถติดหีบ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

- 1) การจัดการความรู้โดยการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับรถติดหีบในรูปแบบหนังสือ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือรูปแบบอื่น ๆ ที่เหมาะสม
- 2) ศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถติดหีบและการให้บริการขนส่งสาธารณะในจังหวัดตรัง
- 3) ศึกษานโยบายภาครัฐและภาคเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบทบาทในการส่งเสริม และสนับสนุนเพื่อการอนุรักษ์รถติดหีบในจังหวัดตรัง

9. เอกสารอ้างอิง

- กรณีพิทักษ์ อาสน์สุวรรณ. (2557). *การพัฒนาคุณภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองจังหวัดชลบุรี*
กรณีศึกษาสองแถวสีน้ำเงิน. วิทยานิพนธ์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารทั่วไป มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กรมการขนส่งทางบก. (2565). *แผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566–2570) กรมการขนส่งทางบก*. สืบค้นจาก
<https://web.dlt.go.th/dlt-direction/media/attachments/2566/02/09/dlt-plan-66-70.pdf>

กรมการปกครอง. (2566). สถิติประชากรทางการทะเบียนราษฎร (รายเดือน). สืบค้นจาก

<https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statMONTH/statmonth>

กระทรวงคมนาคม. (2562). ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580.

สืบค้นจาก https://web.dlt.go.th/dlt-direction/media/attachments/2565/07/08/-20-_-62.pdf

โครงการสนับสนุนการใช้งานรถตุ๊กตุ๊กเป็นรถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้า. (2560). การใช้งานรถตุ๊กตุ๊กในปัจจุบัน.

สืบค้นจาก <https://www.enconlab.com/etuktuk/index.php/menu-news-etuktuk/7-a-type-%20tuktuk>

จารุณี ทองอร่าม, วชิร เพ็ชรวงษ์, กนกวรรณ ตีภักตร์น้อย และเพ็ญสิริ ทิพย์เรือนทอง. (2563). การพัฒนาเกมเพื่อส่งเสริม

การรับรู้อัตลักษณ์จังหวัดชัยนาทบนสมาร์โฟน. คณะบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีสารสนเทศ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ. สืบค้นจาก

<https://research.rmutsb.ac.th/fullpaper/2563/research.rmutsb-2563-20200813112419402.pdf>

ถนอมศักดิ์ หนูนม. (2565). พ่อเมืองตรัง ผลิตรถตุ๊ก ๆ หักกบเป็นใช้พลังงานไฟฟ้าก่อนจะสูญพันธุ์.

สืบค้นจาก <https://shorturl.asia/oOBCi>

เทิดชาย ช่วยบำรุง. (2554). ภูมิปัญญาเพื่อการพัฒนาท้องถิ่นเชิงสร้างสรรค์. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า.

ธัชกร ภัทรพันธุ์ และณัฐสุภา จิวศิวานนท์. (2560). แนวทางการยกระดับรายได้ของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อ

ถีบในจังหวัดสมุทรปราการ. มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี. สืบค้นจาก

<https://cms.dru.ac.th/jspui/handle/123456789/1668>

ธัชกร ภัทรพันธุ์ และณัฐสุภา จิวศิวานนท์. (2561). การยกระดับรายได้ของผู้ประกอบการอาชีพสามล้อถีบในจังหวัด

สมุทรปราการ. วารสารวิจัยราชภัฏธนบุรี รับใช้สังคม. 4(2), 60-70.

ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2557). การวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย Spss และ Amos. (พิมพ์ครั้งที่ 15).

นนทบุรี: เอส อาร์ พรินติ้ง แมสโปรดักส์.

รวีวรรณ แพทย์สมาน. (2563). แนวโน้มและทิศทางในอนาคตของการให้บริการรถสี่ล้อแดงในเขตอำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่. วารสารรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์. 11(2), 109-140.

ศรันยา เสี่ยงอารมณ์, ณัฐพงศ์ พันธุ์น้อย, ณัฏพัฒน์ สายกระสุน, วิวิธพล โพธิ์นาค, ทิวา สุขแก้ว, ธิณนินน์ สิริพันธ์สกุล

และสุนิศา ตันกุลธร. (2564). เป็นเรื่องเป็นเรา คู่มือกระบวนการถอดอัตลักษณ์ เพื่อออกแบบเรื่องราวและอัตลักษณ์

ของแบรนด์สินค้าชุมชน. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สืบค้นจาก [https://community.eef.or.th/process-manual-](https://community.eef.or.th/process-manual-identity-co-creation/)

[identity-co-creation/](https://community.eef.or.th/process-manual-identity-co-creation/)

สุรพงษ์ คงสัตย์ และธีรชาติ ธรรมวงศ์. (2551). การหาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (IOC).

สืบค้นจาก <https://www.mcu.ac.th/article/detail/14329>

เสาวภาคย์ วุฒิ. (2558). การวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะเชิงวัฒนธรรมในเมืองตรัง

กรณีศึกษาจากตุ๊กตุ๊กหักกบ. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.