

# การจัดการความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

## Risk Management of the Bicycle Tour Business in Bangkok

คมสิทธิ์ เกียนวัฒนา\*

Komsit Kianwatana\*

คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Faculty of Environmental Culture and Ecotourism,

Srinakharinwirot University

\*komsit.kwn@gmail.com

### บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร และเสนอแนะแนวทางการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร งานวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร การสำรวจพื้นที่ และการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมีกลุ่มตัวอย่างคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติที่มีประสบการณ์ท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร อายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานครที่มีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานไม่น้อยกว่า 3 ปี ผู้มีส่วนได้เสียจากท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร จำนวนรวม 77 คน

ผลการวิจัยพบว่า ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและความเสี่ยงด้านภัยธรรมชาติมีระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับสูง ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์การท่องเที่ยวและด้านสาธารณสุขมีระดับความเสี่ยงระดับปานกลาง นอกจากนี้แนวทางการจัดการต่อความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็น 4 วิธี ได้แก่ การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง การลดความเสี่ยง การหาผู้ร่วมรับความเสี่ยง/การร่วมจัดการ และการยอมรับความเสี่ยง

**คำสำคัญ :** ความเสี่ยงทางการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเชิงจักรยาน ธุรกิจนำเที่ยว กรุงเทพมหานคร

## Abstract

The objective of this study was to analyze and evaluate the risks associated with the bicycle tour business in Bangkok and to propose guidelines for managing these risks. This research is qualitative, involving data collection from documents, on-site surveys, and in-depth interviews. The sample group is comprised of Thai and international tourists, aged 18 and above, with experience in bicycle tourism in Bangkok, as well as bicycle tourism business operators in Bangkok with a minimum of 3 years of relevant experience and stakeholders from the bicycle tourism sector in Bangkok, totaling 77 individuals.

The research findings indicate that safety risks and natural disaster risks are high, while risks related to tourism image and public utilities are at a moderate level. Moreover, guidelines for responding to risks in the bicycle tour business in Bangkok are categorized into four methods: risk avoidance, risk reduction, seeking risk partners or joint management, and risk acceptance.

**Keywords :** tourism risk, bicycle tourism, tour agency business, Bangkok

## บทนำ

การท่องเที่ยวเชิงจักรยานเป็นการเดินทางที่เยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่างด้วยจักรยาน การเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานเป็นกิจกรรมที่ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของระบบคมนาคมที่ยั่งยืน เนื่องจากมีข้อดีคือ สร้างทางเลือกให้กับการเดินทางท่องเที่ยวในเมือง ลดปริมาณการใช้พลังงานในการเดินทาง ช่วยลดมลภาวะส่งเสริมสิ่งแวดล้อมที่ดี ช่วยเสริมสร้างสภาพเมืองให้น่าอยู่และมีผลดีต่อสุขภาพ มีส่วนช่วยสนับสนุนตามนโยบายของภาครัฐ โดยสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมมีตำแหน่งที่แน่นอนทำให้สามารถกำหนดเส้นทางและจุดจอดจักรยานที่แน่นอนได้ อีกทั้งรถจักรยานเป็นยานพาหนะที่วิ่งไม่เร็วนัก ทำให้นักท่องเที่ยวได้เห็นถึงโบราณสถานที่สำคัญและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในท้องถิ่นที่รถจักรยานนั้นวิ่งผ่านไป (Sonthamino, 1997) อีกทั้งมีงานวิจัยที่สนับสนุนความสำคัญของการท่องเที่ยวเชิงจักรยานในปัจจุบัน กล่าวคือ การวางแผนและการจัดการการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในอนาคตเป็นที่สนใจของประเทศที่กำลังพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในปัจจุบัน (Ritchie, 1998) การวางแผนและการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและข้อมูลเพื่อการท่องเที่ยวเชิงจักรยานถือเป็นข้อพิจารณาหลักในการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาเศรษฐกิจของการท่องเที่ยวรูปแบบนี้ในพื้นที่ภูมิภาค (Ritchie & Hall, 1999) นอกจากนี้การได้นำเสนอวัฒนธรรมของประเทศให้นักท่องเที่ยวเชิงจักรยานทำให้คนในพื้นที่เกิดความรู้สึกภาคภูมิใจต่อวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของตนเอง และสามารถนำไปสู่การฟื้นฟูและอนุรักษ์ให้แก่คนรุ่นหลังต่อไป (Meng et al., 2014)

จากสถานการณ์ทางการตลาดของนักท่องเที่ยวคุณภาพและตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการเข้ามาปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในประเทศไทยดังข้อมูลการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ที่ระบุว่าประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน 2.6 แสนคน/ครั้ง กล่าวคือ นักท่องเที่ยวคนหนึ่ง

อาจจะปั่นซ้ำเป็นครั้งที่ 2 และ 3 แล้วขยายเป็น 3.2 แสนคน/ครั้งในปีถัดมา นับเป็นสร้างกระแสเงินหมุนเวียนได้ถึง 1.1 พันล้านบาทต่อปี อัตราเพิ่มเฉลี่ยปีละ 25% จากความถี่ต่อคน/ครั้ง จากสถิติดังกล่าวถือเป็นดัชนีชี้ว่าในปัจจุบันนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากสถิติเดิมที่ทำไว้ปีละ 400,000 คน/ครั้ง นับเป็นรายได้ทางการท่องเที่ยว 1,350 ล้านบาท (Prasopsap, 2023) ประกอบกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580 ประเด็นการท่องเที่ยว ให้ความสำคัญกับการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลกจึงเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง โดยจะต้องพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งระบบ มุ่งเน้นนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว และมุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวในสาขาที่มีศักยภาพ แต่ยังคงรักษาจุดเด่นของประเทศด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม อัตลักษณ์ความเป็นไทย ตลอดจนให้คุณค่ากับสิ่งแวดล้อมไว้ได้ (MOTS, 2023) จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้นจากการสร้างผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวใหม่ร่วมกันของกลุ่มประเทศที่มีพื้นที่เชื่อมโยงกันบนฐานทางวัฒนธรรมและทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายด้วยการสร้างผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

กรุงเทพมหานครในฐานะเมืองหลวงและเมืองหลักทางการท่องเที่ยวของประเทศไทยอุดมด้วยทรัพยากรทางการท่องเที่ยวประเภทวัฒนธรรม ทรัพยากรวัฒนธรรมเหล่านี้ถูกนำมาใช้ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว จนเป็นที่สนใจของชาวต่างชาติ ศักยภาพของทรัพยากรวัฒนธรรมเหล่านี้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้เป็นอย่างดี สำนักงานเขตต่าง ๆ ได้จัดทำโครงการเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในพื้นที่ขึ้นเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและชุมชนท่องเที่ยวที่เก่าแก่และมีความสืบเนื่องมายาวนาน โครงการดังกล่าวจะมีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาและสร้างมูลค่าในเชิงการท่องเที่ยวของพื้นที่เขต แต่ทั้งนี้การประกอบธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานครยังมีความเสี่ยงและอุปสรรคหลายประการ เช่น ทางจักรยานหลายเส้นทางกลายเป็นที่จอดรถ เป็นช่องทางเดินรถร่วม เป็นย่านการค้า ฯลฯ ซึ่งอาจเกิดจากการพัฒนาที่ไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ การดำเนินการทางกฎหมายยังไม่เข้มข้นพอจึงทำให้ปัญหาเหล่านี้ไม่ได้รับการแก้ไข ถึงแม้จะเป็นเส้นทางจักรยานเฉพาะที่แยกออกจากระบบถนนก็ตาม การพัฒนาทางจักรยานยังไม่ได้พัฒนาเป็นโครงข่าย และการพัฒนาโครงสร้างของพื้นที่ไม่เหมาะสมกับการใช้จักรยาน เช่น ผ่านจุดตัดถนน ขาดจุดจอด ขาดแสงสว่าง มีสิ่งกีดขวาง เป็นต้น (ARDA, 2019)

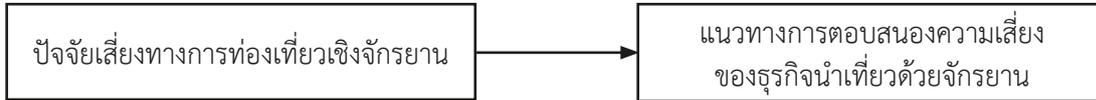
จากความสำคัญและปัญหาข้างต้น ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาเรื่องการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร เพื่อมุ่งเน้นต่อการศึกษาธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานครมีความเสี่ยงทางการท่องเที่ยวและการจัดการความเสี่ยงนั้นอย่างไร เนื่องจากการศึกษาความเสี่ยงช่วยให้ธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานได้ตระหนักถึงปัญหาและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ทำให้มีโอกาสพัฒนานวัตกรรมการจัดการและปรับปรุงบริการให้ตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ดียิ่งขึ้น ตลอดจนการศึกษาความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อให้ธุรกิจมีความยืดหยุ่นในการรับมือกับทั้งความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นในตลาดการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานครต่อไป

## วัตถุประสงค์

1. วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร
2. เสนอแนะแนวทางการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

## ทบทวนวรรณกรรมและกรอบแนวคิดการวิจัย

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คณะผู้วิจัยได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากภาพที่ 1 การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีตัวแปรต้นคือ ปัจจัยเสี่ยงทางการท่องเที่ยวเชิงจักรยานที่ส่งผลต่อตัวแปรตามคือ แนวทางการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ปัจจัยความเสี่ยง (Risk Factor) หมายถึง ต้นเหตุหรือสาเหตุที่มาของความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ทั้งนี้สาเหตุของความเสี่ยงที่ระบุควรเป็นสาเหตุที่แท้จริง เพื่อจะได้วิเคราะห์และกำหนดมาตรการป้องกันความเสี่ยงในภายหลังได้อย่างถูกต้อง โดยปัจจัยความเสี่ยงพิจารณาได้จากปัจจัยภายนอก เช่น เศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย และปัจจัยภายใน เช่น กฎระเบียบ ข้อบังคับภายในองค์กร ประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ ระบบการทำงาน เป็นต้น (ARDA, 2019)

2. แนวทางตอบสนองความเสี่ยงถือเป็นกระบวนการที่นำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ขององค์กรในทุกระดับ โดยได้รับการออกแบบให้สามารถระบุเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อองค์กร และจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้เพื่อให้ได้รับความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผลในการบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่องค์กรกำหนด โดยกลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยงมี 4 แบบ ได้แก่ การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance) เป็นการยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น เนื่องจากไม่คุ้มค่า ในการจัดการควบคุมหรือป้องกันความเสี่ยง การลดความเสี่ยง (Risk Reduction) เป็นการปรับปรุงระบบการทำงานหรือการออกแบบวิธีการทำงานใหม่เพื่อลดโอกาสที่จะเกิด หรือลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ การโอนความเสี่ยง (Risk Sharing) เป็นการกระจายหรือถ่ายโอนความเสี่ยงให้ผู้อื่นช่วยแบ่งความรับผิดชอบไปและหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance) เป็นการจัดการความเสี่ยงที่อยู่ในระดับสูงมากและหน่วยงานไม่อาจยอมรับได้ จึงต้องตัดสินใจยกเลิกกิจกรรมนั้น (Schiffman et al., 2010)

### ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานสามารถใช้กลยุทธ์การจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพซึ่งสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียทางการเงิน และรับประกันความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวและมัคคุเทศก์

2. ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานเข้าใจความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ผู้ปฏิบัติงานสามารถตัดสินใจโดยใช้ข้อมูลจากการวิจัย และสามารถนำไปสู่ความสำเร็จและการเติบโตของธุรกิจในระยะยาว

## วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะดังนี้

### วิธีการดำเนินการวิจัยระยะที่ 1: การศึกษาข้อมูลเอกสาร

ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากเอกสารหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ได้แก่ เอกสารต้นฉบับหลัก รวมถึงเอกสารท้องถิ่น เอกสารราชการและเอกสารทุติยภูมิ (แหล่งทุติยภูมิ) รวมทั้งงานวิชาการ ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมมาและกำหนดคำถามเพื่อใช้ในการสัมภาษณ์ ในระยะที่ 2 ของการศึกษา

### วิธีการดำเนินการวิจัยระยะที่ 2: การสำรวจพื้นที่ท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

#### 1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรที่ทำการศึกษาวิจัยในระยะนี้ ได้แก่

1.1 นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติที่มีประสบการณ์ท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร อายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป โดยยินยอมเข้าร่วมการวิจัยด้วยความสมัครใจ ผู้วิจัยทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวนรวมทั้งสิ้น 60 คน โดยแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 20 คน และนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน 40 คน

1.2 ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานครที่มีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงจักรยานไม่น้อยกว่า 3 ปี ผู้วิจัยทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างอย่างเจาะจง จำนวน 8 คน โดยแบ่งออกเป็นผู้บริหารธุรกิจท่องเที่ยวเชิงจักรยาน จำนวน 3 คน และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ จำนวน 5 คน

1.3 ผู้มีส่วนได้เสียจากท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ เจ้าหน้าที่รัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่ท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร จำนวน 12 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ซึ่งมีการสร้างและหาคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยจากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากเอกสารต่าง ๆ รวมทั้งข้อมูลที่ได้จากการดำเนินการวิจัยระยะที่ 1 เพื่อนำข้อมูลมากำหนดขอบเขต เนื้อหา และคำถามของแบบสัมภาษณ์

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร จำนวน 5 เขต ได้แก่ บางรัก ธนบุรี ราชบุรี บูรณะ ป้อมปราบศัตรูพ่าย และพระนคร ในวันที่ 15 สิงหาคม 2566 – 15 ตุลาคม 2566 หลังจากนั้นผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้จัดบันทึกตามประเด็นหลัก ทั้งนี้ในขั้นตอนสุดท้ายผู้วิจัยจะทวนผลประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มตัวอย่างได้ตรวจสอบคำตอบอีกครั้งก่อนจบการสัมภาษณ์

4. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยใช้การถอดความ และวิเคราะห์ความคิดเห็นในประเด็นที่มีความสอดคล้องและใกล้เคียงกัน เพื่อจัดลำดับความสำคัญตามข้อคิดเห็น หลังจากนั้นนำข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมไปวิเคราะห์ ประเมิน และร่างแนวทางการจัดการความเสี่ยงทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานครต่อไป

### วิธีการดำเนินการวิจัยระยะที่ 3: การประเมินและปรับปรุงร่างแนวทางการจัดการความเสี่ยงทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

1. ประชากร คือ นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

2. **กลุ่มตัวอย่าง** ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างได้มาโดยวิธีการเลือกแบบเจาะจง จำนวน 25 คน โดยมีรายละเอียด ได้แก่ (1) ผู้รู้คือ นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 3 คน (2) ผู้ปฏิบัติ ได้แก่ เจ้าหน้าที่รัฐ เอกชน และผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร จำนวน 12 คน และ (3) ผู้ใช้ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ นักท่องเที่ยว และประชาชนในพื้นที่ท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร จำนวน 10 คน

3. **เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย** ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับร่างแนวทางการจัดการความเสี่ยงทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

4. **การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์** ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง ระหว่างวันที่ 31 ตุลาคม – 22 พฤศจิกายน 2566 ในขั้นตอนแรกผู้วิจัยได้ชี้แจงรายละเอียดงานวิจัยและขออนุญาตกลุ่มตัวอย่างทั้ง 25 คน ทำการบันทึกเสียงการสัมภาษณ์ก่อนการสัมภาษณ์ นอกจากนี้ผู้วิจัยได้จัดบันทึกตามประเด็นหลักในแบบสัมภาษณ์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาสนับสนุนข้อมูลที่ได้จากการดำเนินการวิจัยระยะที่ 1 และ 2

5. **การวิเคราะห์ข้อมูล** ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างมีลักษณะเป็นความคิดเห็น ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสร้างข้อสรุปจากการถอดความ การวิเคราะห์ความคิดเห็นในประเด็นที่เหมือนกันหรือสอดคล้องกัน และจัดลำดับความสำคัญตามข้อคิดเห็น แล้วนำเสนอในลักษณะความเรียง

## สรุปผลการวิจัย

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

1. **การวิเคราะห์ความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร**

ผู้วิจัยได้นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์ความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยผลการวิเคราะห์สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

ประเด็นที่ 1 – ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	
ปัจจัยความเสี่ยงภายใน	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>การฝึกอบรมที่ไม่เพียงพอ</b> – การฝึกอบรมไกด์นำเที่ยวและช่างเครื่องที่ไม่เพียงพออาจนำไปสู่การจัดการที่ไม่เหมาะสมในกรณีฉุกเฉินหรืออุปกรณ์ทำงานผิดปกติ</li><li>• <b>ความประมาทเลินเล่อของพนักงาน</b> – พฤติกรรมที่ไม่ระมัดระวัง เช่น การไม่ปฏิบัติตามระเบียบการด้านความปลอดภัย หรือการปั่นจักรยานอย่างประมาท อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อทั้งพนักงานและนักท่องเที่ยว</li><li>• <b>ขาดการเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน</b> – การวางแผนไม่เพียงพอในการจัดการกับเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์หรืออุบัติเหตุอาจทำให้ผลที่ตามมาของเหตุการณ์รุนแรงขึ้น</li></ul>

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร (ต่อ)

ประเด็นที่ 1 – ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	
ปัจจัยความเสี่ยง ภายนอก	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจราจร – การจราจรที่หนาแน่นเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับนักท่องเที่ยวที่ไม่มีประสบการณ์หรือผู้ที่ไม่คุ้นเคยกับสภาพถนนในท้องถิ่น</li> <li>• สภาพอากาศ – สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น ฝนตกหนักหรือความร้อนจัด ส่งผลต่อสภาพการปั่นจักรยาน และเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วยจากความร้อนได้</li> <li>• พฤติกรรมคนเดินถนนและยานพาหนะ – พฤติกรรมที่คาดเดาไม่ได้ของคนเดินถนนและผู้ขับขี่รถยนต์ เช่น การเดินข้ามถนนหรือการขับรถโดยประมาท อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อนักปั่นจักรยานได้</li> </ul>
ประเด็นที่ 2 – ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์การท่องเที่ยวและสาธารณูปโภค	
ปัจจัยความเสี่ยง ภายใน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• คุณภาพการบริการต่ำ – หากผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวและสาธารณูปโภคไม่รักษามาตรฐานการบริการที่สูง อาจนำไปสู่การรับรู้เชิงลบในหมู่ลูกค้า และสร้างความเสียหายต่อภาพลักษณ์โดยรวมได้</li> <li>• การขาดการบำรุงรักษา – การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ เช่น ถนน หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ อาจสร้างข้อกังวลด้านความปลอดภัยและส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของภาคการท่องเที่ยวและสาธารณูปโภค</li> <li>• การฝึกอบรมพนักงานที่ไม่เพียงพอ – พนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมไม่เพียงพอ อาจประสบปัญหาในการให้บริการที่มีคุณภาพ ส่งผลให้ลูกค้าไม่พอใจและส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยาน</li> </ul>
ปัจจัยความเสี่ยง ภายนอก	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ข้อกังวลด้านความปลอดภัยและความมั่นคง – หากนักท่องเที่ยวหรือสาธารณชนรับรู้ถึงการขาดความปลอดภัยหรือความมั่นคงในจุดหมายปลายทาง อาจกีดกันผู้มาเยือนและส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของภาคการท่องเที่ยวและสาธารณูปโภค</li> <li>• การกระทำของคู่แข่ง – กลยุทธ์การตลาดเชิงรุกหรือแคมเปญเชิงลบของคู่แข่งอาจส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของจุดหมายปลายทางหรือสาธารณูปโภค ซึ่งส่งผลต่อการรับรู้ของนักท่องเที่ยว</li> <li>• ชุมชนท้องถิ่น – นักท่องเที่ยวมีความต้องการเดินทางเข้ามาชุมชนของนักท่องเที่ยวที่มากเกินไป จนกระทบต่อการใช้ชีวิตของชาวบ้านในชุมชน และคนในชุมชนมีความต้องการขัดจากนโยบายขององค์กรธุรกิจนำเที่ยว</li> </ul>
ประเด็นที่ 3 – ความเสี่ยงด้านภัยธรรมชาติ	
ปัจจัยความเสี่ยง ภายใน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน – การขาดแผนฉุกเฉินที่เหมาะสม รวมถึงขั้นตอนการอพยพและระบบการสื่อสาร สามารถขัดขวางการตอบสนองและการฟื้นฟูได้</li> <li>• มาตรการด้านความปลอดภัย – ระเบียบปฏิบัติด้านความปลอดภัยที่ไม่เพียงพอและการฝึกอบรมสำหรับไกด์นำเที่ยวและผู้เข้าร่วมอาจเพิ่มความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ</li> <li>• ช่องโหว่ของโครงสร้างพื้นฐาน – สภาพและความมั่นคงของเส้นทางทัวร์ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในระหว่างเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ</li> <li>• ความยืดหยุ่นทางการเงิน – การประกันภัยหรือทรัพยากรทางการเงินไม่เพียงพอต่อการรับมือกับความเสียหายที่เกิดจากภัยพิบัติทางธรรมชาติอาจทำให้เกิดความเสี่ยงที่สำคัญได้</li> </ul>

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร (ต่อ)

ประเด็นที่ 3 – ความเสี่ยงด้านภัยธรรมชาติ	
ปัจจัยความเสี่ยงภายนอก	<ul style="list-style-type: none"> <li>เหตุการณ์สภาพอากาศ – สภาพอากาศที่ไม่พึงประสงค์สามารถขัดขวางหรือยกเลิกทัวร์และอาจก่อให้เกิดความสูญเสียทางการเงิน</li> <li>พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว – นักท่องเที่ยวไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือกฎหมายขาดการได้รับความร่วมมือจากนักท่องเที่ยว เช่น นักท่องเที่ยวไม่ฟังคำสั่งการอพยพพื้นที่</li> </ul>

2. การประเมินความเสี่ยงธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

จากประเด็นความเสี่ยงทั้ง 3 ประเด็นด้านบนสามารถนำมาเขียน Risk Map ได้ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับโอกาสของการเกิดและระดับความรุนแรงของผลกระทบ

โอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง	ความรุนแรงของผลกระทบจากความเสียหาย				
	1 = น้อยที่สุด	2 = น้อย	3 = ปานกลาง	4 = มาก	5 = มากที่สุด
5 = มากที่สุด	5	10	15	20	25
4 = มาก	4	8	12	16	20
3 = ปานกลาง	3	6	9 (ประเด็นที่ 1)	12 (ประเด็นที่ 3)	15
2 = น้อย	2	4	6 (ประเด็นที่ 2)	8	10
1 = น้อยที่สุด	1	2	3	4	5

ประเด็นความเสี่ยงที่ 1 – ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

ธุรกิจนำเที่ยวมีกฎระเบียบและกลยุทธ์การรักษาความปลอดภัยที่ไม่มีประสิทธิภาพ อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทัวร์จักรยาน เช่น ขาดการฝึกอบรมพนักงานหรือข้อบกพร่องในระบบการตรวจสอบและการดูแลความปลอดภัยขณะท่องเที่ยว การไม่ทำตามแผนที่สร้างไว้สำหรับเส้นทางเดินทาง เนื่องจากต้องดูความเสี่ยงโดยรวมวันต่อวัน เช่น เส้นทางที่มีการปิดถนน เส้นทางรถติด เส้นทางซ่อมแซม จึงอาจมีการเปลี่ยนแปลงแผนการเดินทางได้ตลอดเวลา รวมถึงมีอุปกรณ์ที่ไม่พร้อมใช้งานอาจเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว หรืออาจเกิดจากความขัดแย้งทางการเมือง เช่น การประท้วงหรือการปิดถนน ซึ่งส่งผลต่อการเดินทางและความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวที่มาเข้าร่วมทัวร์ อาจทำให้การเดินทางไม่สะดวกหรือเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว โดยการประเมินความเสี่ยงพบว่า ระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับสูง

ประเด็นความเสี่ยงที่ 2 – ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์การท่องเที่ยวและด้านสาธารณสุข

เนื่องด้วยบริษัททัวร์มีนโยบายที่ยังไม่ชัดเจนในเรื่องของการเดินทาง ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความไม่เข้าใจเกี่ยวกับบริษัท อาจส่งผลให้ภาพลักษณ์ของบริษัทไม่เป็นไปตามที่คาดหวัง หรือพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวและแผนการพัฒนาทัศนียภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของทัวร์ นอกจากนี้

ยังเกี่ยวกับวัฒนธรรมและการสื่อสารที่แตกต่างกันระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในบริษัท และปัญหาเกี่ยวกับการร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่อาจไม่มีจริยธรรม โดยการประเมินความเสี่ยงพบว่า ระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง

### ประเด็นความเสี่ยงที่ 3 – ความเสี่ยงด้านภัยธรรมชาติ

การวิเคราะห์ความเสี่ยง – การดำเนินงานท่องเที่ยวทัวร์จักรยานเผชิญกับความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติที่สามารถมีผลกระทบในด้านต่าง ๆ ความไม่แน่นอนในการพยากรณ์อากาศและการเปลี่ยนแปลงในการรับมือกับภัยธรรมชาติที่มีความคลาดเคลื่อนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรัฐบาล ทำให้บริษัทยังไม่พร้อมรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น เนื่องจากสถานการณ์ภัยธรรมชาติที่ต่างกันทำให้ต้องรับมือต่างกัน พนักงานบางคนขาดการอบรมเรื่องการเตรียมตัวและการรับมือกับภัยธรรมชาติ และหากบริษัทมีอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานอาจส่งผลให้ความเสี่ยงเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ภัยธรรมชาติที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้อาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินทางที่ไม่เหมาะสมและความพร้อมของนักท่องเที่ยวที่ไม่สามารถให้ความร่วมมือในสถานการณ์ฉุกเฉินได้ โดยการประเมินความเสี่ยงพบว่า ระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับสูง

### ตอนที่ 2 แนวทางการจัดการความเสี่ยงธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

จากผลการวิจัยระยะที่ 2 ผู้วิจัยประเมินและปรับปรุงร่างแนวทางการจัดการความเสี่ยงทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แนวทางการจัดการความเสี่ยงธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

ประเด็นความเสี่ยงที่ 1 – ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	
การหลีกเลี่ยง	การดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงควรเป็นเหตุการณ์เฉพาะหน้าที่ไม่สามารถแก้ไขด้วยวิธีอื่นได้ เช่น เหตุการณ์ความมั่นคงทางการ ทางเจ้าหน้าที่ต้องแก้ไขปัญหาและแจ้งแก่นักท่องเที่ยวถึงเหตุการณ์ดังกล่าว พร้อมทั้งเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางให้ปลอดภัยมากขึ้น
การร่วมจัดการ	ทางเจ้าหน้าที่ของบริษัทต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของภาครัฐเพื่อเป็นตัวแทนในการพูดคุยกับชาวบ้านถึงปัญหาเส้นทางที่ใช้เดินทางที่เกิดขึ้น รวมทั้งสอบถามเส้นทางที่ใช้งานไม่ให้เกิดปัญหากับนักท่องเที่ยวภายหลัง
การลดความเสี่ยง	เจ้าหน้าที่ต้องประสานงานกับซัพพลายเออร์ (Supplier) ต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของนักท่องเที่ยว คอยเช็คอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ และให้คำแนะนำและแจ้งเตือนแก่นักท่องเที่ยวเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น
การยอมรับความเสี่ยง	–
ประเด็นความเสี่ยงที่ 2 – ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์การท่องเที่ยวและสาธารณูปโภค	
การหลีกเลี่ยง	–
การร่วมจัดการ	บุคลากรภายในองค์กรลงพื้นที่เพื่อพูดคุยสร้างความเข้าใจให้กับชาวบ้านในเรื่องของนโยบายและแผนงานของบริษัทให้รับทราบทั่วกัน และประสานงานกับภาครัฐเป็นสื่อกลางในการเจรจาหาข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกันของทั้งสองฝ่าย

ตารางที่ 3 แนวทางการจัดการความเสี่ยงธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร (ต่อ)

ประเด็นความเสี่ยงที่ 2 – ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์การท่องเที่ยวและสาธารณูปโภค	
การลดความเสี่ยง	จากนักท่องเที่ยวจำนวนมากได้เดินทางเข้ามาในพื้นที่ชุมชนส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชาวบ้าน เจ้าหน้าที่ควรพูดคุยกับชาวบ้าน ทำความเข้าใจ และนำมาต่อยอดสร้างรายได้
การยอมรับความเสี่ยง	การเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดและระเบียบต่าง ๆ ที่กระทบต่อแผนการดำเนินงาน ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ทางบริษัทเองต่างต้องทำความเข้าใจยอมรับกับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น และดำเนินการตามแผนการที่วางไว้เพื่อบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้
ประเด็นความเสี่ยงที่ 3 – ความเสี่ยงด้านภัยธรรมชาติ	
การหลีกเลี่ยง	ปัญหาภัยธรรมชาติเป็นปัญหาที่ไม่สามารถคาดเดาได้ แม้ว่าจะมีพยากรณ์ แต่ก็ไม่ได้แม่นยำมากนัก ทางเจ้าหน้าที่ของบริษัทควรเลื่อนวันในการออกทริปหรือเตรียมพร้อมรับมืออย่างรอบคอบต่อความเสี่ยงกับสถานการณ์ที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว
การร่วมจัดการ	ทางบริษัทจึงควรติดต่อภาครัฐเพื่อส่งวิทยากรมาแนะนำฝึกอบรมพนักงานให้มีความพร้อมในการรับมือกับสถานการณ์ต่าง และนำความรู้ที่ได้จากการอบรมมาอธิบายให้นักท่องเที่ยวเพื่อที่เมื่อเกิดภัยธรรมชาติจะได้รับมือกับสถานการณ์ได้ถูกต้อง
การลดความเสี่ยง	ทางบริษัทได้จัดเตรียมอุปกรณ์สำหรับรับมือกับภัยธรรมชาติที่มีความรุนแรงไม่มากนักให้กับนักท่องเที่ยว เมื่อเกิดเหตุการณ์ภัยธรรมชาติที่รุนแรงเจ้าหน้าที่ต้องเร่งนำนักท่องเที่ยวอพยพไปที่ปลอดภัย
การยอมรับความเสี่ยง	–

อภิปรายผล

ธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร มีประเด็นความเสี่ยงหลัก 3 ประเด็น ได้แก่

1. ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ถือเป็นความเสี่ยงระดับสูง เนื่องด้วยกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีการจราจรที่หนาแน่นมาก การนำเที่ยวด้วยจักรยานในย่านเมืองที่คนเดินเยอะอาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การชนกับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์อื่น ๆ ที่อาจไม่สังเกตเห็นได้ง่าย บางส่วนของถนนในกรุงเทพมหานครยังไม่เหมาะสมสำหรับการใช้จักรยาน อาจมีช่องว่างน้อยหรือไม่มีช่องว่างสำหรับจักรยานเลยซึ่งเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้การนำเที่ยวด้วยจักรยานในย่านเมืองอาจเสี่ยงต่อการขโมยจักรยานหรือสิ่งของที่ค้างอยู่บนจักรยาน ดังนั้นการหลีกเลี่ยงพื้นที่หรือสถานการณ์ที่มีความเสี่ยงสูงในระหว่างการเดินทางนำเที่ยวจักรยาน ซึ่งอาจรวมถึงการหลีกเลี่ยงถนนที่คับคั่งหรือพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น สถานที่ก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียงที่ไม่ปลอดภัย ด้วยการวางแผนเส้นทางอย่างรอบคอบและดำเนินการประเมินความเสี่ยงอย่างละเอียด ธุรกิจนำเที่ยวสามารถลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นได้ การลดความเสี่ยงถืออีกกลยุทธ์หนึ่งคือการใช้มาตรการที่ลดความเสี่ยงหรือผลกระทบของความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ซึ่งอาจเกี่ยวข้องข้องกับการจัดให้มีการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยที่ครอบคลุมแก่ไกด์นำเที่ยวและผู้เข้าร่วม ตรวจสอบให้แน่ใจว่าจักรยานทุกคันได้รับการดูแลอย่างดีและติดตั้งอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และดำเนินการตรวจสอบเส้นทางทัวร์เป็นประจำเพื่อหาอันตรายที่อาจเกิดขึ้น อีกทั้งธุรกิจสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบางส่วนได้

โดยกำหนดให้ผู้เข้าร่วมลงนามในการยกเว้นความรับผิดชอบหรือกรรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งจะช่วยปกป้องธุรกิจจากผลทางกฎหมายหรือทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดอุบัติเหตุระหว่างการเดินทาง นอกจากนี้การยอมรับความเสี่ยงในบางกรณีความเสี่ยงบางอย่างอาจหลีกเลี่ยงไม่ได้หรือมีค่าใช้จ่ายสูงเกินกว่าจะบรรเทาได้เต็มที่ ในสถานการณ์เช่นนี้ ธุรกิจอาจเลือกที่จะยอมรับความเสี่ยงเหล่านั้นแต่มีแผนฉุกเฉินที่พร้อมจะตอบสนองอย่างมีประสิทธิภาพหากเกิดขึ้น ซึ่งอาจรวมถึงการมีมาตรการรับมือเหตุฉุกเฉิน ชุดปฐมพยาบาล และระบบการสื่อสารที่พร้อมใช้งานในระหว่างการเดินทาง สอดคล้องกับผลงานวิจัยที่ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษด้านจักรยานที่สร้างขึ้นเป็นพิเศษสามารถลดการชนและการบาดเจ็บของผู้ขี่จักรยานซึ่งเป็นพื้นฐานสำหรับแนวทางวิศวกรรมจราจรเบื้องต้นเพื่อความปลอดภัยของผู้ขี่จักรยาน นอกจากนี้ไฟส่องสว่างบนท้องถนน พื้นถนนและความลาดชันมุมต่ำเป็นปัจจัยเพิ่มเติมที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขี่จักรยาน (Reynolds et al., 2009) และปัจจัยด้านการปฏิบัติงานและทางกายภาพต่าง ๆ เช่น ปริมาณการจราจร ความกว้างของเลน ความหนาแน่นของประชากร การจำแนกทางหลวง ถนนเดินรถทางเดียว และเส้นทางรถบรรทุก มีผลต่อความรุนแรงของ การบาดเจ็บอันเป็นผลจากอุบัติเหตุรถชนที่เกิดขึ้น ณ สถานที่ใดสถานที่หนึ่งโดยเฉพาะ (Allen–Munley et al., 2004) นอกจากนี้ยังมีผลการวิจัยพบว่า ประเภทผู้ใช้ถนน การละเมิดกฎจราจร และประเภทยานพาหนะ มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดจากจักรยานไฟฟ้า/จักรยานชนในเหอเฟย (Feng et al., 2014)

**2. ความเสี่ยงเกี่ยวกับภาพลักษณ์การท่องเที่ยวและสาธารณสุขโลก** ถือเป็นความเสี่ยงปานกลาง กล่าวได้ว่า ภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญในการดึงดูดนักท่องเที่ยวและส่งเสริมการรับรู้เชิงบวกต่อจุดหมายปลายทางหนึ่ง ๆ เหตุการณ์เชิงลบหรือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ความมั่นคง หรือความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมสามารถส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญสำหรับหน่วยงานการท่องเที่ยวและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดการกับข้อกังวลเหล่านี้และรับรองว่ามีการใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ในทำนองเดียวกันการหยุดชะงัก ความไร้ประสิทธิภาพ หรือเหตุการณ์เชิงลบใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสาธารณสุขโลกเหล่านี้สามารถนำไปสู่ภาพลักษณ์เชิงลบและส่งผลกระทบต่อประสบการณ์โดยรวมของทั้งนักท่องเที่ยวและผู้พักอาศัย ในการจัดการความเสี่ยงระดับปานกลางเหล่านี้ ธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานควรพัฒนากลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุม ซึ่งมุ่งเน้นไปที่มาตรการเชิงรุก รวมถึงการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเป็นประจำ การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพกับนักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัย การใช้ระเบียบการด้านความปลอดภัย และการลงทุนในแนวทางปฏิบัติที่ยั่งยืน การจัดการความเสี่ยงเหล่านี้และการจัดลำดับความสำคัญของภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวและสาธารณสุขโลก จะทำให้จุดหมายปลายทางสามารถเพิ่มความน่าดึงดูดใจ สร้างความไว้วางใจได้ และรับประกันประสบการณ์เชิงบวกสำหรับทั้งนักท่องเที่ยวและชุมชนท้องถิ่น ดังผลการวิจัยที่ระบุว่าภาครัฐและผู้ประกอบการสามารถจัดลำดับความสำคัญของการเพิ่มประสิทธิภาพและปรับปรุงการบริการได้ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพของสาธารณสุขโลก เช่น การเช่าจักรยานที่สถานีหนึ่งและส่งไปยังสถานที่ที่กำหนดอีกแห่งหนึ่ง ศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน การฝึกอบรมมัคคุเทศก์จักรยานที่สามารถให้บริการได้ เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ตามความสามารถของผู้ขี่ และกรรมธรรม์ประกันภัยการเดินทางแบบครบวงจร (Chen & Lee, 2017) และภาพลักษณ์เส้นทางจักรยานมีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญกับมูลค่าการท่องเที่ยวและ

ความตั้งใจที่จะท่องเที่ยวอีกครั้ง และมูลค่าการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความตั้งใจที่จะท่องเที่ยวอีกครั้ง (Hsieh et al., 2021) นอกจากนี้นักท่องเที่ยวต้องการเพิ่มเวลาในการปั่นจักรยานเพื่อปั่นจักรยานบนสิ่งอำนวยความสะดวกจักรยานที่แยกออกจากการจราจรอย่างสิ้นเชิงแทนที่จะปั่นไปตามถนนที่ไม่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านจักรยาน โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวหญิงที่มีสูงอายุนุ่มนวลที่เลือกสิ่งอำนวยความสะดวกด้านจักรยานที่มีทางจักรยานเฉพาะหรือแยกออกจากการจราจร (Deenihan & Caulfield, 2015)

**3. ความเสี่ยงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติในธุรกิจทัวร์จักรยาน** ถือเป็นความเสี่ยงในระดับสูง ภัยพิบัติทางธรรมชาติส่งผลกระทบบ่อยอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติงานและความปลอดภัยของทัวร์จักรยาน เหตุการณ์เหล่านี้อาจนำไปสู่การปิดถนน โครงสร้างพื้นฐานที่เสียหาย และสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย ทำให้ผู้ประกอบการทัวร์ดำเนินธุรกิจได้ยากเพื่อลดความเสี่ยงนี้ ธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานควรจัดลำดับความสำคัญของมาตรการความปลอดภัยและพัฒนาแผนฉุกเฉินที่ควรติดตามการพยากรณ์อากาศอย่างใกล้ชิดและติดตามตามระเบียบปฏิบัติเหตุฉุกเฉินในท้องถิ่น การพัฒนาช่องทางการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพเพื่อแจ้งให้ลูกค้าและพนักงานทราบทันทีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงหรือการยกเลิกอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางธรรมชาติเป็นสิ่งที่ยอมรับอย่างยิ่ง นอกจากนี้การลงทุนในการประกันภัยที่ครอบคลุมความคุ้มครองภัยพิบัติทางธรรมชาติโดยเฉพาะถือเป็นสิ่งสำคัญซึ่งจะให้ความคุ้มครองทางการเงินในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างเหตุการณ์ดังกล่าว สอดคล้องกับแนวคิดที่ระบุว่า การท่องเที่ยวเป็นภาคส่วนที่มีความเปราะบางมากซึ่งส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกจึงจำเป็นต้องมีการจัดการวิกฤตที่เกี่ยวข้องกับภัยพิบัติทางธรรมชาติ (Rindrasih, 2010) แม้วิกฤตและภัยพิบัติจะไม่สามารถหยุดยั้งได้ แต่ผู้บริหารทั้งภาครัฐและเอกชนสามารถจำกัดผลกระทบจากภัยได้ (Ritchie, 2004) และยังคงสอดคล้องกับข้อค้นพบที่ว่า การวางแผน การตลาด ความไว้วางใจ ความร่วมมือ และการฟื้นฟู คือกลยุทธ์และแนวทางที่ฝ่ายบริหารของสถานที่ท่องเที่ยวนำมาใช้หลังภัยพิบัติทางธรรมชาติ (Estevão & Costa, 2020) อีกทั้งเจ้าของธุรกิจท่องเที่ยวควรเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุการณ์จากภัยธรรมชาติที่เลวร้ายที่สุด และสามารถตอบสนองได้อย่างเหมาะสมหากเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น การวางแผนที่ดีสามารถลดความสูญเสียและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับภัยพิบัติทางธรรมชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยให้งานฟื้นฟูเร็วขึ้นได้กว่าปกติ (Tsai & Chen, 2011)

### ข้อเสนอแนะ

1. ภาครัฐควรปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการปั่นจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพฯ ฯ โดยการสร้างเลนและเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะเพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ
2. ภาครัฐควรบังคับใช้กฎระเบียบด้านความปลอดภัยที่เข้มงวดสำหรับผู้ประกอบการนำเที่ยวด้วยจักรยาน ซึ่งอาจรวมถึงการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยภาคบังคับสำหรับไกด์ การบำรุงรักษาจักรยานเป็นประจำ และการใช้อุปกรณ์นิรภัยที่เหมาะสมสำหรับนักท่องเที่ยว
3. ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานควรประสานความร่วมมือกับชุมชนท้องถิ่น เพื่อให้แน่ใจว่าการท่องเที่ยวมีความรับผิดชอบต่อชุมชนท้องถิ่นและสร้างความปลอดภัยกับนักท่องเที่ยว
4. ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยานตั้งทีมบริหารความเสี่ยงเพื่อติดตาม และประเมินความเสี่ยงทางการท่องเที่ยวเป็นระยะตลอดจนสร้างแผนปฏิบัติการเมื่อมีเหตุการณ์ฉุกเฉิน

## References

- Agricultural Research Development Agency (ARDA). (2019). **Risk Management Manual**. Bangkok.
- Allen–Munley, C., Daniel, J. & Dhar, S. (2004). Logistic Model for Rating Urban Bicycle Route Safety. *Transportation Research Record*, 1878(1), 107–115.
- Chen, C. A. & Lee, H. L. (2017). How to Promote Bike Tourism Globally. *Tourism and Hospitality Management*, 23(1), 1–16.
- Deenihan, G. & Caulfield, B. (2015). Do Tourists Value Different Levels of Cycling Infrastructure? *Tourism Management*, 46, 92–101.
- Estevão, C. & Costa, C. (2020). Natural Disaster Management in Tourist Destinations: A Systematic Literature Review. *European Journal of Tourism Research*, 25, 2502–2502.
- Feng, H., Donglai, L., Jie, Z. & Jian F., (2014) Related Risk Factors for Injury Severity of E–bike and Bicycle Crashes in Hefei. *Traffic Injury Prevention*, 15(3), 319–323.
- Hsieh, L. Y., Lin, Y. C., Lee, Y. H. & Lee, S. T. (2021). Relationship between Bikeway Image, Tourism Value and Intention to Revisit Bikeways in Taiwan. *Journal of Information and Optimization*, 42(1), 235–248.
- Kongsai, T. (2016). **Survey of the Trend of Cyclists in Bangkok, Bangkok to Measure the Future of ‘Bike Lanes’**. <https://www.komchadluek.net/scoop/229636>
- Meng, M., Koh, P. P., Wong, Y. D., & Zhong, Y. H. (2014). Influences of Urban Characteristics on Cycling: Experiences of Four Cities. *Sustainable Cities and Society*, 13, 78–88.
- Ministry of Tourism and Sports (MOTS). (2023). **Annual Government Operational Plan 2023**. <https://secretary.mots.go.th/ewtadmin/ewt/secretary/download/PDF/plan66smots.pdf>
- Prasopsap, B. (2023). **Thai Bicycle Tour... Far from the World Rankings from CNN Travel**. [https://www.matichonweekly.com/column/article\\_665057](https://www.matichonweekly.com/column/article_665057)
- Reynolds, C. C., Harris, M. A., Teschke, K., Crompton, P. A., & Winters, M. (2009). The Impact of Transportation Infrastructure on Bicycling Injuries and Crashes: A Review of the Literature. *Environmental Health*, 8, 1–19.
- Rindrasih, E. (2010). Tourism and Disaster: the Review of Government Policy toward the Impact of Natural Disaster on Tourism Industry Performance. *Development*, 470, 481.
- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle Tourism in The South Island of New Zealand: Planning and Management Issues. *Tourism Management*, 19(6), 567–582.
- Ritchie, B. W. (2004). Chaos, Crises and Disasters: A Strategic Approach to Crisis Management in the Tourism Industry. *Tourism Management*, 25(6), 669–683.

- Ritchie, B. W. & Hall, C. M. (1999). Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia*, 10(2), 89–112.
- Schiffman, L. G. & Wisenblit, J. (2010). **Consumer Behavior**. Prentice–Hall.
- Sitthiphan, C. (2022). **Create a Bicycle District: Travel Around by Cycling (Bicycle Corridor)**. <https://www.chadchart.com/policy/624ad29297c037fe0be0b6eb/>
- Sonthamino, P. (1997). **Guideline of Bicycle Lane Management for Cultural Tourism in Nakhon Si Thammarat Metropolitan**. King Mongkut’s Institute of Technology Ladkrabang.
- Tsai, C. H., & Chen, C. W. (2011). The Establishment of a Rapid Natural Disaster Risk Assessment Model for the Tourism Industry. *Tourism Management*, 32(1), 158–171.