

Guidelines for the Development and Promotion of Train Tourism under the Concept of a Green Economy for the Elderly in Thailand

Suchada Tanopanuwat^{1*}

Received: 11/06/2025, Revised: 30/09/2025, Accepted: 21/10/2025

Abstract

This research article evaluates 1) to analyze the transportation factors influencing the travel decisions of the elderly who prefer slow train travel and 2) to find ways to develop and promote train tourism under the concept of a green economy for the elderly. Using a mixed method research approach. The sample group consists of Thai tourists aged 60 and above who travel by train in Thailand. People were randomly selected using a simple random sampling method. Data were collected through questionnaires. The statistical methods used for data analysis included frequency, percentage, mean, standard deviation, and regression analysis using the Enter method. Additionally, data were collected from key informants from government agencies involved in tourism marketing and promotion, who have the authority to set organizational promotion guidelines, through interviews. Data were analyzed using content analysis methods. The results of this research are 1) the transportation factors influencing the decision to travel slowly by train among the elderly, in order of importance, are environmental friendliness (Beta = .435), followed by comfort (Beta = .233) and information provision (Beta = .220). 2) Guidelines for developing and promoting train travel under the concept of a green economy for the elderly in Thailand should include using environmentally friendly food and beverage containers, improving restrooms and cabins, and ensuring that facilities are suitable for the elderly. Additionally, ticket booking channels should be made easy, convenient, verifiable, and accurate.

Keywords: Train Tourism, Green Economy Concept, Elderly

¹ Research and Development Institute, Dhonburi Rajabhat University, E-mail: suchada.t@dru.ac.th

* Corresponding Author, E-mail: suchada.t@dru.ac.th

แนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟ ภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวสำหรับผู้สูงอายุในประเทศไทย

สุชาดา ธโนภาณุวัฒน์^{1*}

วันรับบทความ: 11/06/2568, วันแก้ไขบทความ: 30/09/2568, วันตอบรับบทความ: 21/10/2568

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) วิเคราะห์ปัจจัยการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนียบเข้าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ และ 2) หาแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวสำหรับผู้สูงอายุ ด้วยการใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน โดยกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักท่องเที่ยวชาวไทยอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไปที่เดินทางท่องเที่ยวรถไฟในประเทศไทย โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญด้วยแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์การถดถอย ด้วยวิธี Enter และเก็บข้อมูลกับผู้ใช้ข้อมูลสำคัญแบบเจาะจงจากหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการตลาดส่งเสริมสินค้าทางการท่องเที่ยว และมีอำนาจในการกำหนดแนวทางการส่งเสริมองค์กรด้วยแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการวิจัยสรุปได้ว่า 1) ปัจจัยการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนียบเข้าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ ได้แก่ ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ($Beta = .435$) รองลงมา ได้แก่ ความสะดวกสบาย ($Beta = .233$) และการให้ข้อมูลข่าวสาร ($Beta = .220$) 2) แนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวสำหรับผู้สูงอายุ ควรใช้ภาชนะใส่อาหารและเครื่องดื่มที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ควรปรับปรุงห้องน้ำและห้องโดยสารรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสมสำหรับผู้สูงอายุ และควรพัฒนาช่องทางการจองตั๋วให้ง่าย สะดวก ตรวจสอบได้ และถูกต้อง

คำสำคัญ: การท่องเที่ยวโดยรถไฟ, แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว, ผู้สูงอายุ

¹ สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี อีเมล: suchada.t@dru.ac.th

* Corresponding Author อีเมล: suchada.t@dru.ac.th

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเดินทางจากที่อยู่อาศัยประจำไปยังแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมชมความงามทางธรรมชาติและคุณค่าทางวัฒนธรรม จึงต้องอาศัยการขนส่งผู้โดยสารเป็นยานพาหนะในการนำไปยังแหล่งท่องเที่ยวตามต้องการ ถ้าไม่มีการขนส่งผู้โดยสารการท่องเที่ยวก็จะเกิดขึ้นไม่ได้ (บุญเลิศ จิตต์ตั้งวัฒนา, 2548) จากความสำคัญของการคมนาคมขนส่งในฐานะที่เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจทำให้ทางภาครัฐบาลและภาคเอกชนหันมาให้ความสำคัญต่อการพัฒนา อีกทั้งยกระดับมาตรฐานต่าง ๆ หลากหลายด้านเพื่อรองรับต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ทั้งการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ท่าเรือ การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ สนามบิน และการขนส่งทางบก ได้แก่ สถานีขนส่งรถประจำทาง สถานีรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟเป็นกิจการที่มีการลงทุนสูงมากในการสร้างสถานี เส้นทางวิ่ง หรือรางรถไฟ และยานพาหนะ คือ ขบวนรถไฟ โดยทั่วไปรัฐจะเป็นผู้ดำเนินการซึ่งจะดำเนินการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร พร้อมให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ตู้นอน ตู้เสบียง (อาหารเครื่องดื่ม) และห้องสุขา เป็นต้น สิ่งสำคัญคือการท่องเที่ยวโดยรถไฟช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Low-carbon) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) เป็นรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจที่เข้ามาแก้ปัญหาโลกที่กำลังเผชิญกับความเสื่อมถอยจากการเพิ่มขึ้นของประชากรโลกที่นำไปสู่ความต้องการที่เพิ่มขึ้น ทั้งด้านอาหารและพลังงาน พื้นที่ทำการเกษตรและที่อยู่อาศัย การสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลือง ทำให้ทรัพยากรลดจำนวนลงไปมาก บางส่วนเสื่อมโทรม มีการปล่อยของเสียออกสู่สิ่งแวดล้อมเป็นจำนวนมากเกินความสามารถของโลกที่จะรองรับได้ ดังนั้นเศรษฐกิจที่พัฒนาด้วยการคำนึงถึงความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม และตระหนักถึงคุณค่า ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการกระจายความมั่งคั่งอย่างทั่วถึงจึงเป็นเศรษฐกิจที่ทุกประเทศต้องนำไปเป็นแนวทางพัฒนา (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, 2566)

นอกจากการให้บริการหรืออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายคน หรือสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งอย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพแล้ว ระบบการขนส่งยังมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในด้านสังคมและเศรษฐกิจ โดยส่วนใหญ่ เมืองจะมีระบบขนส่งเป็นตัวชี้วัดที่แสดงถึงการเติบโตของเมือง ก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหลากหลาย และเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมในเมืองสำหรับประชากรทุกเพศ ทุกวัย อย่างไรก็ตาม จากการพัฒนาระบบขนส่งที่ผ่านมาพบว่า เป็นเพียงการพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางสำหรับประชากรในภาพรวม โดยไม่ได้พิจารณาวางแผนเพื่อรองรับการเดินทางเฉพาะกลุ่มสังคมผู้สูงอายุ ซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ปัจจุบันการพัฒนาเมืองในยุคที่มีจำนวนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น และกลุ่มผู้สูงอายุกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีความจำเป็นในการเดินทางเพื่อพบแพทย์ซื้อสินค้า การพบปะเพื่อนฝูง ญาติ การท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มสังคมผู้สูงอายุที่ยังสามารถช่วยเหลือตนเองได้ (Active Lifestyle) ควรจะได้รับการพัฒนาระบบขนส่งของเมืองให้เอื้อต่อการเดินทางของผู้สูงอายุกลุ่มดังกล่าวให้สามารถดำเนินชีวิตประจำวัน หรือการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ตลอดจนการเข้าถึง

บริการขั้นพื้นฐานทางสังคมได้อย่างปกติโดยไม่รู้สึกว่าเป็นภาระของผู้อื่น โดยให้ผู้สูงอายุได้รับความสะดวกสบาย ปลอดภัย และมีความเสมอภาค สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อการประกอบกิจกรรมและมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ง่าย อันจะส่งเสริมให้ผู้สูงอายุมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (พนกฤษณ คลังบุญครอง, 2561) ดังนั้นจึงเป็นที่มาให้ผู้วิจัยเห็นความสำคัญในการศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวสำหรับผู้สูงอายุในประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนบิซ่าโดยรถไฟของผู้สูงอายุในประเทศไทย
- 2) เพื่อหาแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวสำหรับผู้สูงอายุในประเทศไทย

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวเนบิซ่าและศึกษาสภาพแวดล้อมภายใน ได้แก่ ส่วนประสมทางการตลาด และสภาพแวดล้อมภายนอก (PEST Analysis)

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากร หมายถึง ผู้สูงอายุที่ท่องเที่ยวโดยใช้รถไฟเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยอาจซื้อตั๋วประเภทนำเที่ยว หรือตั๋วโดยสารทั่วไปที่มีวัตถุประสงค์เดินทางโดยรถไฟเพื่อท่องเที่ยว

ขอบเขตด้านพื้นที่

ผู้วิจัยเก็บข้อมูลกับผู้สูงอายุที่เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟภายในประเทศไทยในบริเวณต่าง ๆ ได้แก่ สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และขบวนรถไฟประเภทนำเที่ยวภายในประเทศ

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาดำเนินการวิจัย ตั้งแต่เดือน กุมภาพันธ์ 2567 - กุมภาพันธ์ 2568

การทบทวนวรรณกรรม

การขนส่งสำหรับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นเรื่องที่ว่ด้วยการเดินทางโดยสมัครใจของนักท่องเที่ยวจากที่อาศัยประจำไปยังแหล่งท่องเที่ยวเป็นการชั่วคราว โดยไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้ (ฉลองศรี พิมลสมพงษ์, 2560) โดยองค์ประกอบของการท่องเที่ยวจะประกอบด้วยทรัพยากรท่องเที่ยวหรือแหล่งท่องเที่ยว การตลาด

ห้องเที่ยว นักท่องเที่ยว การบริการท่องเที่ยว และการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยว ซึ่งกรอบแนวคิดของนักวิชาการที่ได้รับการยอมรับมากในยุโรป 2 ท่าน คือ Lumsdon and Page (2004) ได้กล่าวถึงโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวต้องมีการเริ่มต้นจากเรื่องของการขนส่งนักท่องเที่ยว ตลอดห่วงโซ่อุปทานที่เกื้อกูลต่อการขนส่งนักท่องเที่ยวเข้ามาไว้ด้วยอย่างบูรณาการ ซึ่งได้มีการเสนอกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การขนส่งนักท่องเที่ยวไว้ 8 ประการ ได้แก่

- 1) สิ่งที่มีให้บริการ (Availability) คือ ประเภทของยานพาหนะที่มีให้บริการ เส้นทางที่เปิดให้บริการ ระดับชั้นของคุณภาพของบริการที่มีให้บริการ เช่น ชั้นหนึ่ง ชั้นสอง รวมทั้งบริการเสริม หรือลิฟท์สำหรับผู้พิการ ผู้สูงอายุ หรือผู้มีสัณนิษฐาน นัก ตูเก็บสัณนิษฐาน (สล็อตเกอร์) และเครื่องมือสื่อสารในกรณีฉุกเฉิน เป็นต้น
- 2) การเข้าถึง (Accessibility) ของนักท่องเที่ยวที่จะสามารถใช้บริการได้ การอำนวยความสะดวกให้ผู้มาใช้บริการได้ เช่น สถานที่จำหน่ายตั๋ว ที่ตั้งของสถานีรถไฟ ที่ตั้งของป้ายบอกขึ้นตอน เป็นต้น
- 3) ข้อมูลข่าวสาร (Information) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง แม่นยำ และรวดเร็วเพื่อให้ผู้โดยสารไม่เกิดความสับสนในการเดินทาง และสามารถวางแผนล่วงหน้าได้ รวมถึงสถานที่ที่ให้ข้อมูลข่าวสารนั้นต้องอำนวยความสะดวก สามารถติดตามข่าวสารได้โดยง่าย
- 4) เวลา (Time) หมายถึง การจัดตารางเวลาในการเดินทางหรือการให้บริการที่เหมาะสม ไม่ทั้งช่วงนานเกินไปจนทำให้นักท่องเที่ยวรอนานมากเกินไป หรือบอ่ยเกินไปจนไม่มีผู้โดยสาร ความรวดเร็วในการเดินทาง รวมทั้งการตรงต่อเวลาของการเดินทาง
- 5) การเอาใจใส่นักท่องเที่ยว (Customer Care) โดยคำนึงถึงสวัสดิภาพของนักท่องเที่ยว เช่น ความสะอาดและถูกสุขลักษณะของที่นั่ง ห้องน้ำ พื้นและที่เก็บสัณนิษฐาน การบริการอาหารและเครื่องดื่มบนยานพาหนะ การมีสถานที่แยกสำหรับผู้สูบบุหรี่ การให้ส่วนลดสำหรับผู้เดินทางเป็นประจำ เป็นต้น
- 6) ความสะดวกสบาย (Comfort) หมายถึง การจัดบริการอันสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยวขณะเดินทาง ทั้งด้านกายภาพ เช่น เบาะนั่ง ช่องว่างสำหรับการเหยียดเท้า การออกแบบห้องโดยสารให้เหมาะสม สรีระ การปรับอุณหภูมิและความชื้นในห้องโดยสารให้พอเหมาะ และความเงียบสงบในการเดินทาง เป็นต้น
- 7) ความปลอดภัย (Safety) คือ การเตรียมความพร้อมเพื่อป้องกันการเดินทางที่เป็นอันตรายแก่นักท่องเที่ยวระหว่างการเดินทาง ปราศจากอุบัติเหตุในการแล่นไปของยานพาหนะ รวมถึงไม่มีอุบัติเหตุในห้องโดยสาร ไม่มีการรบกวนของสิ่งของสัมภาระมาโดนผู้โดยสาร การเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยในห้องโดยสาร และการมีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในกรณีฉุกเฉิน เป็นต้น
- 8) ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendliness) คือ การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ และคาร์บอนมอนอกไซด์ การไม่ใช้ก๊าซคลอรีนอันจะทำลายโอโซนในชั้นบรรยากาศ การไม่ปล่อยให้นักท่องเที่ยวทิ้งขยะและของเสียออกไปจากยานพาหนะ การใช้พลังงานทดแทน รวมทั้งการไม่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนผู้คนที่อาศัยอยู่ระหว่างเส้นทางที่ยานพาหนะแล่นผ่านไป

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นสิ่งที่มีให้บริการ รวมไปถึงการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร ระยะเวลาที่ให้บริการ การเอาใจใส่นักท่องเที่ยว ความสะอาดสบาย ความปลอดภัย และความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเป็นห่วงโซ่อุปทานที่เกื้อกูลต่อการขนส่งนักท่องเที่ยวที่ได้มีการรวมกันไว้อย่างบูรณาการ

การท่องเที่ยวเนิบช้า (Slow Tourism)

การท่องเที่ยวแบบเนิบช้า มีกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่ใช้เวลาส่วนใหญ่เรียนรู้ ทำความเข้าใจกับบริบทของสถานที่ท่องเที่ยวในด้านวิถีชีวิตความเป็นอยู่ วัฒนธรรมท้องถิ่น และตำนานเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ เช่น การเข้าชมโบราณสถาน อาคารทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรมท้องถิ่น ตลาดชาวบ้าน ชมวิธีการสาธิตการทำอาหาร ขนมโบราณ เป็นต้น ซึ่งมีผู้เชี่ยวชาญได้ให้หลักการสำหรับการท่องเที่ยวแบบเนิบช้า (Dall'Aglio, 2011) ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1) เวลา (Length) การท่องเที่ยวแบบเนิบช้ามีเวลาเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญ เนื่องจากการท่องเที่ยวการพักค้างคืน พักผ่อน ใช้เวลานานมากขึ้นให้เพียงพอแก่การท่องเที่ยว ตลอดจนการเรียนรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมท้องถิ่น เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ตำนานพื้นบ้าน เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจอย่างถ่องแท้

2) ความเนิบช้า (Slowness) หมายความว่า การท่องเที่ยวที่มีความเนิบช้าเป็นหลักเนื่องจากการเรียนรู้ผ่านประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยวด้วยการซึมซับความรู้สึกซึ่งของบรรยากาศในสถานที่ท่องเที่ยวที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา พบปะผู้คนใหม่ ๆ ในท้องถิ่นที่มีความแตกต่างเฉพาะถิ่น

3) การสร้างมิตรไมตรี (Contamination) หมายความว่า นักท่องเที่ยวได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนมุมมองของตนกับชาวบ้านในชุมชน หรือระหว่างนักท่องเที่ยวกับผู้ประกอบการ ตลอดจนเจ้าของพื้นที่และภายในกลุ่มของนักท่องเที่ยวเอง จนก่อให้เกิดความเข้าใจในความแตกต่างที่ได้เรียนรู้จากธรรมชาติ วัฒนธรรมขนบธรรมเนียมและวิถีชีวิตของคนในชุมชน

4) ความถ่องแท้ (Authenticity) สถานที่ท่องเที่ยว ชุมชน หรือวิถีชีวิตในท้องถิ่นมีเอกลักษณ์เฉพาะการเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้สร้างสรรค์ เรียนรู้ ซึ่งปราศจากการปรุงแต่งจากสิ่งก่อสร้างด้านวัตถุของสรรพสิ่งในสภาพแวดล้อมทางการท่องเที่ยวนั้น ๆ และวิถีชีวิตของชุมชน สัมผัสประสบการณ์การท่องเที่ยวจากสิ่งที่มองเห็นสัมผัส ชิมรส ได้ยิน สูดกลิ่น ด้วยประสาทสัมผัสทั้งห้าของนักท่องเที่ยว

5) ความยั่งยืน (Sustainability) การตระหนักถึงการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ความหลากหลายของสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม และเกิดประโยชน์อย่างสูงสุดในสถานที่ท่องเที่ยว การเคารพวัฒนธรรม ประเพณี และสังคม รวมไปถึงการปรับตัวและสร้างความเข้าใจความแตกต่างด้านวัฒนธรรมและประเพณีของแต่ละท้องถิ่น ซึ่งก่อให้เกิดการสร้างรายได้ต่อผู้ที่มีส่วนร่วมในการจัดการการท่องเที่ยวในชุมชนของแต่ละชุมชน

6) ความอารมณ์ (Emotion) การสร้างประสบการณ์และความทรงจำที่ดีด้านการท่องเที่ยวแบบเนิบช้า ตั้งแต่ก่อนไปเที่ยว ระหว่างการเที่ยว และภายหลังการเที่ยว ซึ่งผู้ที่เดินทางท่องเที่ยวจะได้รสชาติความรู้สึกถึงความเพลิดเพลิน ความสนุกสนาน ความประทับใจผ่านการเรียนรู้ การค้นพบสิ่งแปลกใหม่ในชีวิต

จนทำให้อยากกลับมาท่องเที่ยวอีกครั้ง ดังนั้นหากจะกล่าวถึงการท่องเที่ยวแบบเนิบช้า ผู้วิจัยสามารถสรุปจากการทบทวนวรรณกรรมจากข้อความข้างต้นได้ว่า การท่องเที่ยวแบบเนิบช้าเป็นการท่องเที่ยวที่ใช้เวลาการท่องเที่ยวมากขึ้น ได้รับประสบการณ์จากการชม การชม การเที่ยวในรูปแบบสัมผัสวิถีชีวิตของชาวท้องถิ่นอย่างลึกซึ้ง

แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว (BCG)

สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ระบุว่าเศรษฐกิจสีเขียว คือ การพัฒนาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน โดยกิจกรรมการพัฒนามีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการก่อผลกระทบให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สำนักเศรษฐกิจการเกษตรระหว่างประเทศ, 2556)

สืบเนื่องจากรัฐบาลมีความเห็นชอบให้ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศด้วยการใช้โมเดลเศรษฐกิจ BCG หรือ BCG Model อันประกอบด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจ 3 ด้าน ที่มีความเชื่อมโยงกัน ได้แก่ B-เศรษฐกิจชีวภาพ (Bioeconomy) C-เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และ G-เศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) ซึ่ง BCG Tourism หมายถึง การนำเอาองค์ความรู้และเทคโนโลยีตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียวมาประยุกต์ใช้กับการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ แปรรูปผลิตผลอย่างเป็นระบบ มีการหมุนเวียนการใช้ทรัพยากรลดการใช้พลังงานและปริมาณขยะ ไม่สร้างมลพิษหรือผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อันจะนำไปสู่ความยั่งยืนในทุกมิติ ซึ่งสามารถอธิบายแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจแต่ละด้าน ได้ดังนี้ (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, 2566)

1) แนวทางเศรษฐกิจชีวภาพ คือ การนำเอาเทคโนโลยีมาจัดการกับผลผลิตในรูปแบบฟาร์มอัจฉริยะ หรือ Smart Farming ที่เน้นการดูแลผลผลิตแบบเกษตรอินทรีย์อย่างครบวงจร มีการดูแลกระบวนการตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ และการพัฒนาผลผลิตให้มีคุณภาพ ปลอดภัย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวตามวิถีอินทรีย์

2) แนวทางเศรษฐกิจหมุนเวียน คือ การนำเอาผลผลิตหรือบริการในแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นชุมชนท้องถิ่นมาทำให้เกิดการหมุนเวียน ด้วยการวางแผนอย่างเป็นระบบ เริ่มตั้งแต่การออกแบบการผลิตที่ต้นทาง เพื่อให้วัตถุดิบถูกใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า และนำกลับมาใช้ซ้ำหรือปรับปรุงใหม่ได้ ซึ่งเป็นการช่วยลดปริมาณการใช้วัตถุดิบ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน รวมถึงสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวได้มากขึ้น

3) แนวทางเศรษฐกิจสีเขียว คือ การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เน้นความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมด้วยการไม่ใช้สารเคมี และลดปริมาณของเหลือทิ้งหรือขยะลง ตลอดจนสามารถนำขยะไปแปรรูปให้เกิดมูลค่าได้

ดังนั้นบริบทของ BCG Tourism ในที่นี้ คือ การท่องเที่ยว Low Carbon ที่ลดได้จากการท่องเที่ยวแนวทางไร้เชื้อเพลิงชุมชนด้วยองค์ความรู้ทางเทคโนโลยีชีวภาพ กิจกรรมเรียนรู้วิถีชีวิตเกษตรอินทรีย์ การทำปุ๋ยหมักจากขยะมูลฝอยที่สามารถสอดแทรกแนวคิดความยั่งยืนลงในกิจกรรมท่องเที่ยว เป็นต้น

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มผู้สูงอายุ

เมื่อพูดถึงคำว่านักท่องเที่ยวคุณภาพ (Quality Tourist) จะหมายถึง นักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูง สามารถจับจ่ายซื้อสินค้าทางการท่องเที่ยวตามที่ตนเองต้องการได้ และขณะเดียวกันต้องเป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่ก่อผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั้งด้านธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม ทำให้กลุ่มนักท่องเที่ยววัยทองหรือนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุนี้เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความสอดคล้องกับความหมายของคำว่า นักท่องเที่ยวคุณภาพ ดังที่สามารถ สุวรรณรัตน์ และคณะ (2558) ได้ระบุว่า การท่องเที่ยวแบบคุณภาพ คือ การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ เนื่องจากเป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่เน้นการเร่งรีบชอบและปรารถนาการท่องเที่ยวแบบเนิบช้าเน้นการสัมผัสซึมซับเรียนรู้ชื่นชม

ดังนั้นการท่องเที่ยวสำหรับผู้สูงอายุจึงเป็นตลาดใหม่สำหรับการท่องเที่ยวที่เมืองท่องเที่ยวต่าง ๆ ต้องมุ่งเน้นพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดให้กลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุเข้ามาท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นตลาดที่มีคุณภาพและมีกำลังซื้อในการท่องเที่ยวสูงกว่าตลาดทั่วไป พื้นที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ จึงจำเป็นต้องเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางด้านร่างกาย และต้องคัดสรรสินค้าทางการท่องเที่ยวให้ตรงกับความต้องการ และรองรับอุปสงค์ของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ เนื่องจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มผู้สูงอายุที่มีความเฉพาะตัวโดยมีความสอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในแต่ละประเภท (Cohen, 1979) ดังนี้คือ

1) กลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวแบบที่ต้องการได้รับความสำราญ (Recreational Tourists) เน้นความสำคัญของกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการพักผ่อนร่างกาย เน้นความสำราญเพลิดเพลิน ดังเช่นการศึกษาของ พัทธกิจ ศิริวงศ์ และคณะ (2559) ได้กล่าวว่า พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ เน้นการท่องเที่ยวเชิงนันทนาการ นอกจากนี้ ยังพบว่า นักท่องเที่ยวผู้สูงอายุชาวไทยยังมีความชอบท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลประเพณี (กรวรรณ สังขกร และคณะ, 2558) สำหรับแรงจูงใจในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุชาวยุโรปเอง ก็พบว่านักท่องเที่ยวผู้สูงอายุออกเดินทางท่องเที่ยวก็เพื่อพักผ่อนและคลายเครียดเช่นเดียวกัน (Aswin Sangpikul, 2007; ราณี อีสัยกุล และคณะ, 2552)

2) กลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวมุ่งหาประสบการณ์ (The Experiential Tourists) หมายความว่า เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเพื่อแสวงหาประสบการณ์ที่แท้จริง ซึ่งนักท่องเที่ยวประเภทนี้สนใจศึกษา และได้รับประสบการณ์จริงจากแหล่งท่องเที่ยวที่ได้ไปสัมผัส ดังเช่น การศึกษาของ Aswin Sangpikul (2007) ที่พบว่านักท่องเที่ยวผู้สูงอายุชาวญี่ปุ่นที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีความต้องการการเพิ่มพูนความรู้ของนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ และต้องการค้นหาความแปลกใหม่จากการมาท่องเที่ยว โดยสอดคล้องกับ วาริชต์ มัธยมบุรุษ (2554) กล่าวว่า นักท่องเที่ยวผู้สูงอายุต้องการได้รับข้อมูลความรู้ในแหล่งท่องเที่ยวที่ละเอียดมากกว่าปกติเพราะเคยเดินทางมาท่องเที่ยวแล้ว จึงต้องการให้แหล่งท่องเที่ยวควรมีมักคุเทศก์ที่มีความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ รวมถึงแรงจูงใจในการท่องเที่ยวของ

นักท่องเที่ยวผู้สูงอายุชาวยุโรปเองก็พบว่า เพื่อเรียนรู้และหาประสบการณ์ใหม่ และเพื่อท่องเที่ยวในแหล่งเที่ยวใหม่

3) กลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวแบบต้องการสัมผัสกับคนท้องถิ่น (The Experimental Tourists) โดยมีลักษณะเด่น คือ ชอบติดต่อกับคนท้องถิ่น เพื่อเรียนรู้และทำความเข้าใจในชีวิตความเป็นอยู่มีการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมของคนท้องถิ่น เนื่องจากผู้สูงอายุยังมีความต้องการทางสังคม เป็นผู้ที่อยากมีความกระฉับกระเฉง กระตือรือร้น และยังต้องการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ให้เหมือนอยู่ในวัยกลางคนให้มากที่สุด ดังที่ Eliopoulos (1987, อ้างถึงใน สามารถ สุวรรณรัตน์ และคณะ, 2558) ได้กล่าวว่า สังคมควรให้การสนับสนุนให้มีกิจกรรมที่น่าสนใจและเกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุด้วยกัน และต้องให้มีความเหมาะสมกับกระบวนการ ยกตัวอย่างเช่น การเปลี่ยนไปทำกิจกรรมที่ใช้ปัญญาแทนการใช้กำลังกาย

4) กลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ใช้ชีวิตแบบคนท้องถิ่น (The Existential Tourists) ซึ่งนักท่องเที่ยวประเภทนี้มีความต้องการผจญภัย หรือใช้ชีวิตภายใต้วัฒนธรรมและวิถีชีวิตเดียวกับคนท้องถิ่น ชอบใช้เวลาอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวเป็นเวลานาน ดังเช่นการศึกษาของ วาริชต์ มัธยมบุรุษ (2554) พบว่า นักท่องเที่ยวผู้สูงอายุเน้นท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โดยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถซึมซับความรู้สึกได้ยาวนานเหมือนการท่องเที่ยวแบบเนิบช้าหรือแบบไม่เร่งรีบ (Slow Tourism)

ดังนั้นเพื่อรักษาและดึงดูดนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพเหล่านี้ ภาครัฐควรยกระดับการท่องเที่ยวให้ทัดเทียม และให้มีความสามารถในการแข่งขันทางการท่องเที่ยวต่อไปได้ และยังเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของท้องถิ่นให้ดีขึ้นได้อีกด้วย

ทฤษฎีส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix หรือ 4P's)

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2546) กล่าวว่า ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix หรือ 4Ps) เป็นเครื่องมือที่ประกอบด้วยสิ่งต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ผลิตภัณฑ์ (Product) หมายถึง ผลิตภัณฑ์ที่เสนอขาย อาจจะมีตัวตนหรือไม่มีตัวตนก็ได้ ผลิตภัณฑ์จึงประกอบด้วย สินค้า บริการ ความคิด สถานที่ องค์กร หรือบุคคล ผลิตภัณฑ์ต้องมีรรถประโยชน์ (Utility) มีคุณค่า (Value) ในสายตาของลูกค้า จึงจะมีผลทำให้ผลิตภัณฑ์สามารถขายได้

2) ราคา (Price) หมายถึง คุณค่าผลิตภัณฑ์ในรูปตัวเอง ราคา เป็น P ตัวที่สองที่เกิดขึ้นถัดจาก Product ราคาเป็นต้นทุน (Cost) ผู้บริโภคจะเปรียบเทียบระหว่างคุณค่า (Value) ของผลิตภัณฑ์กับราคานั้น ถ้าคุณค่าสูงกว่าราคา ผู้บริโภคก็จะตัดสินใจซื้อ

3) การจัดจำหน่าย (Place หรือ Distribution) หมายถึง โครงสร้างของช่องทาง ซึ่งประกอบด้วย สถาบันและกิจกรรมใช้เพื่อเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์และบริการจากองค์การไปยังตลาด สถาบันที่นำผลิตภัณฑ์ออกสู่ตลาดเป้าหมาย คือ สถาบันการตลาด ส่วนกิจกรรมที่ช่วยในการกระจายตัวสินค้า ประกอบด้วย การขนส่ง การคลังสินค้า และการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

4) การส่งเสริมการตลาด (Promotion) เป็นเครื่องมือการสื่อสารเพื่อสร้างความพึงพอใจต่อตราสินค้าหรือบริการ โดยใช้เพื่อจูงใจให้เกิดความต้องการเพื่อเตือนความทรงจำในผลิตภัณฑ์โดยคาดว่าจะมีอิทธิพลต่อความรู้สึก ความเชื่อ และพฤติกรรมในการซื้อหรือเป็นการติดต่อสื่อสารเกี่ยวกับข้อมูลระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อเพื่อสร้างทัศนคติและพฤติกรรมการซื้อ

สรุปได้ว่า ส่วนประสมทางการตลาดเป็นปัจจัยที่สะท้อนสภาพแวดล้อมภายในขององค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟสำหรับผู้สูงอายุ ทั้งในปัจจุบันและอนาคตที่จะสามารถเป็นแนวทางในการพัฒนาต่อไปได้

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (PEST Analysis)

สภาพแวดล้อมภายนอกโดยทั่วไปเป็นปัจจัยภายนอกในระดับกว้าง จะไม่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานขององค์กร แต่สามารถมีอิทธิพลหรือผลกระทบทางอ้อมต่อการปฏิบัติการขององค์กร อธิบายรายละเอียดได้ (Wheelen & Hunger, 2011) ดังนี้

1) ปัจจัยด้านการเมืองและกฎหมาย (Political and Legal Factors)

(1) ปัจจัยทางการเมือง องค์กรจะต้องติดตามการดำเนินงานทางการเมือง เพื่อนำมาวิเคราะห์และกำหนดกลยุทธ์ เพราะปัจจัยเหล่านี้มีส่วนที่จะส่งผลกระทบต่อองค์กรทั้งทางบวกและทางลบ ขึ้นอยู่กับว่าผลกระทบดังกล่าวเป็นโอกาส หรืออุปสรรคต่อองค์กร เช่น นโยบายและเสถียรภาพของรัฐบาล

(2) ปัจจัยทางด้านกฎหมาย เช่น การแก้ไขกฎหมายและการปรับปรุงระเบียบต่าง ๆ ที่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนวิธีการทางการบริหาร ฯลฯ โดยกฎหมายบางอย่างนั้น จะเอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินกลยุทธ์ขององค์กร แต่กฎหมายบางอย่างก็ขัดต่อการดำเนินกลยุทธ์

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic Factors)

เป็นสภาพแวดล้อมที่สำคัญที่เป็นเครื่องบ่งชี้ให้เห็นถึงการจัดสรรทรัพยากรทางการบริหาร และมีส่วนสำคัญต่อการดำเนินงานทางธุรกิจขององค์กรอย่างสูง เช่น อัตราเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ย อัตราภาษี ฯลฯ ประเด็นสำคัญที่สุดก็คือการวิเคราะห์เพื่อการพยากรณ์ภาวะเศรษฐกิจในอนาคตเพื่อที่จะสามารถวางแผนการดำเนินงานได้อย่างถูกต้อง

3) ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (Social-Culture Factors)

เป็นสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวกับลักษณะทางสังคม มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับชีวิตประจำวันและมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการซื้อของผู้บริโภค ผู้บริหารจะต้องพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น โครงสร้างทางเพศ อายุ ระดับการศึกษา ทัศนคติ ค่านิยม ความเชื่อ ตลอดจนพฤติกรรมการบริโภคอุปโภค

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technological Factors)

การเข้ามาของเทคโนโลยีใหม่ ๆ ย่อมส่งผลกระทบต่อองค์กรในแง่ของระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น การคิดค้นทางเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ทันสมัยมาช่วยกระบวนการทำธุรกรรมการเงิน การติดต่อสื่อสาร รวมถึงการบริหารจัดการต่าง ๆ และนำมาปรับใช้ให้ทันต่อการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วในปัจจุบัน

ดังนั้นปัจจัยดังกล่าวข้างต้นที่เป็นสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว โดยรถไฟสามารถส่งผลต่อกระทบทางอ้อม หรือมีอิทธิพลต่อการพัฒนาการรถไฟต่อไปในอนาคตได้เช่นกัน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

คมสิทธิ์ เกียนวัฒนา และคณะ (2565) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวรถไฟในสถานการณ์โควิด-19 พบว่า การดำเนินงานของการท่องเที่ยวรถไฟในสถานการณ์โควิด-19 ด้านปัจจัยการขนส่งนักท่องเที่ยว ($\bar{X} = 3.80$, S.D. = 0.522) และปัจจัยการท่องเที่ยวเนบซ่า ($\bar{X} = 3.70$, S.D. = 0.542) อยู่ในระดับดี ปัจจัยการขนส่งนักท่องเที่ยวและปัจจัยการท่องเที่ยวเนบซ่ามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวรถไฟในสถานการณ์โควิด-19 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยด้านการเอาใจใส่นักท่องเที่ยว (Beta = .314) และด้านความปลอดภัย (Beta = .283) มิติด้านระยะเวลา (Beta = .245) และมิติด้านอารมณ์ความรู้สึก (Beta = .201) และมิติด้านการลดความเคลือบแคลงระหว่างกัน (Beta = .132) มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวรถไฟในสถานการณ์โควิด-19

ธวัช พุ่มดารา และสุวิตา พฤทธาภรณ์ (2565) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงกลุ่มผู้สูงอายุ จังหวัดสมุทรสงคราม ผลการศึกษาเชิงปริมาณ พบว่า พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงกลุ่มผู้สูงอายุ มีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับมาก โดยอันดับที่ 1 คือ ชื่นชอบเที่ยวไปเช้า ๆ ไม่เร่งรีบ มีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับมาก อันดับที่ 2 คือ เน้นการท่องเที่ยวระหว่างวันมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับมาก อันดับที่ 3 คือ ใช้เวลาในการท่องเที่ยวแต่ละครั้งไม่เกิน 3 วัน มีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับมาก ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า ส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนฟื้นฟูร่างกายและจิตใจ ใช้เวลาในการท่องเที่ยว 1-3 วัน เน้นการท่องเที่ยวที่ไม่เหนื่อยจนเกินไป มักจะเดินทางกับกับบุตรหลาน ญาติ พี่น้อง หรือครอบครัว นิยมกิจกรรมที่ได้ชมธรรมชาติ

ศศิธร อีสโร และคณะ (2564) ศึกษาเรื่อง ระดับความพึงพอใจการให้บริการระบบการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองสำหรับผู้โดยสารสูงอายุในประเทศไทย พบว่า ปัจจัยสำคัญที่เป็นอุปสรรคที่จะช่วยผู้โดยสารในการเดินทาง ได้แก่ ทางลาด รวจับบันได ห้องน้ำ และที่นั่งพัก สำหรับผู้โดยสารผู้สูงอายุ และปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ผู้โดยสารสูงอายุต้องการให้มี ได้แก่ ระบบขนส่งสาธารณะควรให้บริการจากสถานีขนส่งเข้าตัวเมืองมีความสำคัญระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.45$) และผู้โดยสารรถไฟ พบว่า ปัจจัยที่สำคัญอันดับแรก ได้แก่ รวกันตก ผันกันตก กันระหว่างขบวนขบวนรถไฟ มีความสำคัญระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.50$)

วัชรระ ยี่สุนเทศ และคณะ (2562) ปัจจัยการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวที่มีผลต่อความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรปราการ พบว่า ปัจจัยการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวของธุรกิจการท่องเที่ยว ประกอบด้วย การใช้สิ่งของที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การเอาใจใส่การให้บริการ ความสะดวกสบายของช่องทางติดต่อ ช่วงเวลาในการให้บริการและการให้บริการของว่าง และ

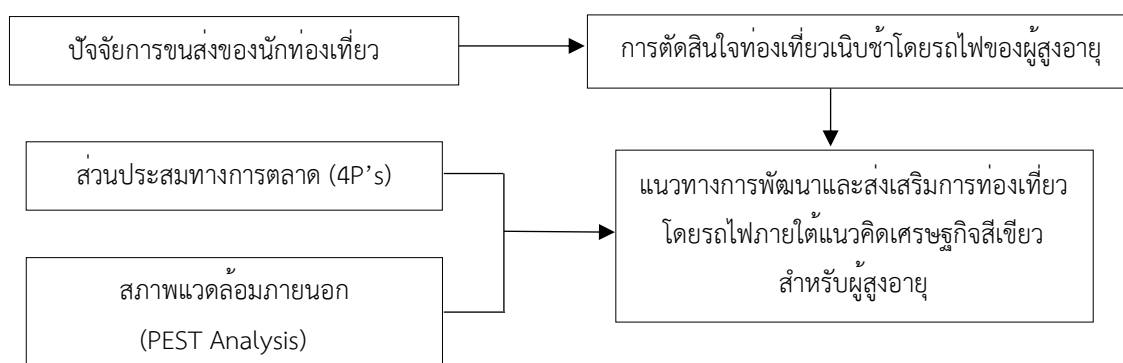
เครื่องดื่มนานพาทนะ มีความสัมพันธ์ต่อระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของธุรกิจการท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ศิริเพ็ญ เยี่ยมจรรยา (2562) ศึกษาเรื่อง การท่องเที่ยววิถีรถไฟ: การสร้างความหลากหลายของการท่องเที่ยวไทย กรณีศึกษาเส้นทางรถไฟสายแม่กลอง ผลวิจัยพบว่า สิ่งที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยวขึ้นชอบ ได้แก่ บรรยากาศของการเดินทาง การได้เจอเพื่อนใหม่ วิถีชีวิต ความประหลาด และวิว มีความประทับใจ ประสบการณ์บนรถไฟที่เกี่ยวกับบรรยากาศการทานอาหารในห้องอาหารในรถไฟ สนุกหริะจากการมองวิวด้านนอก บรรยากาศการนอนบนเตียงในรถไฟ บรรยากาศการพูดคุยบนรถไฟ และสนุกหริะจากการใช้เวลาส่วนตัวบนรถไฟ แต่ข้อจำกัดยังคงเป็นการที่การเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟนั้น ยังคงต้องอาศัยการเดินทางโดยใช้พาหนะอื่น ๆ ร่วมด้วย

Deshmukh et al. (2023) ศึกษาเรื่อง การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนและเนิบช้าสู่การลดการปล่อยคาร์บอน และผลกระทบต่อสุขภาพในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวอินเดีย พบว่า การท่องเที่ยวแบบเนิบช้าเป็นหนึ่งในทางเลือกหนึ่งในการบรรลุการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน และถือเป็นทางเลือกแทนการท่องเที่ยวแบบกลุ่มใหญ่ ซึ่งได้รับความนิยมในหมู่นักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยว หน่วยงานรัฐบาลท้องถิ่นและบริษัทท่องเที่ยวของรัฐ ยังส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบเนิบช้าผ่านโซเชียลมีเดีย และแคมเปญส่งเสริมการขายต่าง ๆ ผลการวิจัยเสนอให้พัฒนากรอบแบบจำลองการท่องเที่ยวแบบเนิบช้าไว้ในแนวทางปฏิบัติด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยว

กรอบแนวคิดการวิจัย

งานวิจัยนี้ศึกษาปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนิบช้าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ และศึกษาส่วนประสมทางการตลาดและสภาพแวดล้อมภายนอกของหน่วยงานที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยรถไฟ เพื่อนำมาวิเคราะห์และสรุปผลเป็นแนวทางการพัฒนา และส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวสำหรับผู้สูงอายุ



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ระเบียบวิธีการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1) ผู้สูงอายุ คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปี ขึ้นไป เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ ผู้วิจัยได้กำหนดตัวอย่างโดยการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างจากสูตรของคอแครน (Cochran, 1977) เนื่องจากว่าประชากรที่ศึกษานั้น ไม่สามารถระบุจำนวนได้ จึงใช้สูตรนี้ในการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่าง

$$n = \frac{P(1-P)Z^2}{e^2}$$

ดังนั้นจะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 384 คน จึงเก็บข้อมูล 400 คน เพื่อป้องกันความผิดพลาดที่เกิดจากการตอบแบบสอบถามไม่ครบถ้วน ผู้วิจัยเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยมีการใช้คำถามคัดกรองเบื้องต้นเป็นข้อแรกว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเดินทางท่องเที่ยวหรือโดยสารทั่วไป ณ สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) สถานีกลางบางซื่อ และบนขบวนรถไฟท่องเที่ยวในช่วงเดือนกันยายน - ธันวาคม 2567

2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) ได้แก่ ผู้แทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้แทนจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่ด้านการตลาดส่งเสริมสินค้าทางการท่องเที่ยว และมีอำนาจในการกำหนดแนวทางการส่งเสริมองค์กร จำนวน 4 คน

เครื่องมือการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ มีรายละเอียดดังนี้

1) แบบสอบถามการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟของผู้สูงอายุ ประกอบด้วยลักษณะคำถามแบบปลายเปิด และปลายปิด (Open and Close-ended) แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ สถานภาพ ระดับการศึกษา

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟของผู้สูงอายุ ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยว สถานที่ในการท่องเที่ยว ช่วงวันเวลาในการท่องเที่ยว ระยะเวลาในการท่องเที่ยว ความถี่ในการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ ลักษณะการท่องเที่ยว กิจกรรมระหว่างการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง เป็นต้น

ตอนที่ 3 ปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยว ได้แก่ สิ่งที่มีให้บริการ การเข้าถึง ข้อมูลข่าวสาร เวลาการเอาใจใส่พนักงานต้อนรับ ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Lumsdon & Page, 2004)

ตอนที่ 4 การท่องเที่ยวเนิบช้าโดยรถไฟ ได้แก่ เวลา ความเนิบช้า การสร้างมิตรไมตรี ความถ่องแท้ ความยั่งยืน และความเอื้อเฟื้อ (Dall'Aglio, 2011)

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

2) แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟของผู้สูงอายุ ประกอบด้วย 1) สภาพแวดล้อมภายใน ได้แก่ ส่วนผสมทางการตลาด (Marketing Mix หรือ 4P's) ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ ราคา การจัดจำหน่าย และการส่งเสริมการตลาด (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2546) และ 2) สภาพแวดล้อมภายนอก (PEST Analysis) ประกอบด้วย ปัจจัยด้านการเมืองและกฎหมาย ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม และปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Wheelen & Hunger, 2011) วิธีการสร้างเครื่องมือและหาคุณภาพเครื่องมือดังต่อไปนี้

- (1) ศึกษา ค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร ตำรา งานวิจัยต่างๆ ในประเด็นที่เกี่ยวข้อง
- (2) จัดทำเครื่องมือฉบับร่าง
- (3) นำเครื่องมือฉบับร่างให้ผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณวุฒิ ประสบการณ์วิชาการ และงานวิจัยในด้านการท่องเที่ยว โลจิสติกส์ และผู้สูงอายุ จำนวน 3 คน พิจารณาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของคำถามในแต่ละข้อว่า ตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้หรือไม่ โดยหาดัชนีความสอดคล้อง (IOC: Index of Item Objective Congruence) ของแบบสอบถาม ซึ่งจะเลือกข้อที่มีค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป (วรัญญา ภัทรสุข, 2557) ตามสูตรดังนี้

$$IOC = \frac{\Sigma R}{N}$$

สำหรับเกณฑ์ในการพิจารณาวัดค่าดัชนีความสอดคล้อง พิจารณาจากค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ดังต่อไปนี้

ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50 - 1.00	มีค่าความเที่ยงตรงใช้ได้
ข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.50	ต้องปรับปรุง ยังใช้ไม่ได้

- (4) นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงหรือเหมือนกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อตรวจสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability) ของแบบสอบถาม โดยหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบัค (Cronbach's Alpha Coefficient) (ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2555) ซึ่งผลการคำนวณปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยว ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.87 และการตัดสินใจท่องเที่ยวเนียบเข้าโดยรถไฟ ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.76 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้แสดงให้เห็นว่าข้อคำถามของแบบสอบถามนี้มีความน่าเชื่อถือ และสามารถนำไปใช้ในการศึกษากับกลุ่มตัวอย่างได้จริง

- (5) จัดทำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ แล้วนำไปใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

วิธีการเก็บข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างด้วยแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไปที่เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟและยินดีให้ข้อมูล โดยใช้คำถามคัดกรองเบื้องต้นเป็นข้อแรกว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟที่ไม่ใช่ผู้โดยสารรถไฟทั่วไป จำนวน 400 คน ณ สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) สถานีกลางบางซื่อ และบนขบวนรถไฟท่องเที่ยว ในช่วงเดือนกันยายน - ธันวาคม 2567 หลังจากนั้น ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม ลงรหัสข้อมูล และนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ผล และเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยแบบสัมภาษณ์จากผู้แทนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และนำข้อมูลไปวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่

1) วิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยใช้โปรแกรมวิเคราะห์ด้านสังคมศาสตร์ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และสถิติเชิงอนุมาน โดยการวิเคราะห์เพื่อทดสอบการส่งผลของตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยวที่มีต่อตัวแปรตาม คือ การตัดสินใจท่องเที่ยวเนิบช้าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ ผู้วิจัยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอย ด้วยวิธี Enter กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2) วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีวิเคราะห์เชิงเนื้อหาจากแบบสัมภาษณ์ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านสภาพแวดล้อมภายใน ได้แก่ ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix) และสภาพแวดล้อมภายนอก (PEST Analysis) แล้วนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้ง 2 ส่วนมาสรุปเป็นแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวสำหรับผู้สูงอายุในประเทศไทย

ผลการศึกษาวิจัย

1) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟของผู้สูงอายุ

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 262 คน คิดเป็นร้อยละ 65.50 อายุ 60 - 64 ปี จำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 58.25 รองลงมาอายุ 65 - 69 ปี จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 28.50 อาชีพก่อนเกษียณเป็นพนักงานรัฐ / รัฐวิสาหกิจ จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 บาท ขึ้นไป จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 48.50

ส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟเพื่อเปลี่ยนบรรยากาศในการเดินทาง จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 65.70 รองลงมาเพื่อหาประสบการณ์ท่องเที่ยวใหม่ ๆ จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 63.20 ในแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ จำนวน 239 คน คิดเป็นร้อยละ 59.75 แบบไปเช้า - เย็นกลับ จำนวน 279 คน คิดเป็นร้อยละ 69.75 ช่วงวันเสาร์ - อาทิตย์ จำนวน 321 คน คิดเป็นร้อยละ 80.25 เดินทางไปกับเพื่อน จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 53.00 รองลงมาเดินทางกับครอบครัว / ญาติพี่น้อง จำนวน 147 คน คิดเป็น

ร้อยละ 36.75 เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟนาน ๆ ครั้ง แล้วแต่โอกาส จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 36.25 มีค่าใช้จ่ายตลอดการเดินทาง 1,001 - 2,000 บาท จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 44.00 โดยกลุ่มเพื่อน / บุคคลใกล้ชิดมีผลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวโดยรถไฟ จำนวน 246 คน คิดเป็นร้อยละ 61.50

2) ผลวิเคราะห์ปัจจัยการขนส่งที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนียบเข้าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ

ตารางที่ 1 แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยของตัวแปรปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนียบเข้าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ

ปัจจัยการขนส่งทางท่องเที่ยว	B	Std.Error	Beta	T	P	VIF
1. สิ่งที่มีให้บริการ	.039	.059	.046	.663	.508	.427
2. การเข้าถึง	.026	.061	.029	.421	.674	.424
3. การให้ข้อมูลข่าวสาร	.179	.063	.220	2.821	.005*	.334
4. เวลา	.012	.045	.015	.258	.797	.568
5. การเอาใจใส่นักท่องเที่ยว	-.026	.061	-.037	-.432	.666	.275
6. ความสะดวกสบาย	.163	.062	.233	2.647	.009*	.261
7. ความปลอดภัย	-.028	.069	-.036	-.406	.685	.252
8. ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	.318	.056	.435	5.664	.000*	.345
ค่าคงที่	1.321	.185		7.147	.000*	

หมายเหตุ: Multiple R = 0.845a R Square = 0.714 Adjusted R square = 0.662 Std. Error = 0.377,

*p < 0.05

จากตารางที่ 1 พบว่า ปัจจัยการขนส่งทางท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนียบเข้าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เรียงตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Beta = .435) รองลงมา ได้แก่ ความสะดวกสบาย (Beta = .233) และการให้ข้อมูลข่าวสาร (Beta = .220)

3) ผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

(1) สภาพแวดล้อมภายใน

ก) สินค้าหรือบริการทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟที่เข้าถึงกลุ่มผู้สูงอายุในปัจจุบันและอนาคต และแนวทางการเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟสำหรับผู้สูงอายุ

รูปแบบบริการทางการท่องเที่ยว ได้แก่ เส้นทางไปเช้า-เย็นกลับ และพักค้างคืน ผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวจะเป็นขบวนรถไฟพิเศษที่รองรับผู้สูงอายุและผู้พิการ โดยในขบวน Royal Blossom ที่เป็นห้องน้ำแบบปิดและประตูห้องน้ำแบบผลักเหมือนเครื่องบิน ที่นั่งกว้าง รวมถึงรองรับนักท่องเที่ยวที่ไร้รถเข็นด้วย สำหรับแนวทางการเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟสำหรับผู้สูงอายุ ได้พัฒนารูปแบบของบริการท่องเที่ยวที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการมากขึ้นในเรื่องของขบวนที่รับรองผู้ไร้รถเข็นและตัวรถโดยสารที่สะดวกสบายมากขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1, รอง ผอ.ฝ่ายด้านการตลาด ฝ่ายบริการโดยสาร, รฟท., การสัมภาษณ์)

กิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่จัดในขบวนรถไฟแต่ละเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม โดย ททท.จะให้คำแนะนำการคัดเลือกสินค้า / กิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย อาทิ ความสะดวกสบายในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว กิจกรรม DIY ที่ไม่เสี่ยงต่ออันตรายด้านสุขภาพ รวมทั้งการนำเสนออาหารถิ่น / ชุมชนที่อร่อยและดีต่อสุขภาพ เพื่อให้การท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาคุณภาพชีวิตทั้งด้านร่างกายและจิตใจ (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2, ผอ.กองตลาดภาคกลาง ฝ่ายภูมิภาคภาคกลาง, ททท., การสัมภาษณ์)

ข) ราคาที่เหมาะสม การกำหนดราคา ส่วนลดสำหรับการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุในส่วนของผู้สูงอายุจะมีส่วนลดสำหรับขบวนโดยสารช่วงเดือนมิถุนายน แต่ขบวนท่องเที่ยวไม่ได้ลดราคาเพราะส่วนใหญ่เป็นแพคเกจ แต่ผู้สูงอายุจะได้รับการดูแลเป็นพิเศษ และการกำหนดราคาพิจารณาจากต้นทุนและราคาตลาดเป็นหลัก ซึ่งขบวนรถไฟ KIHA หรือ Royal Blossom จะเป็นขบวนท่องเที่ยวโดยเฉพาะที่มีความสวยงามและสะดวกสบาย โดยราคาแพคเกจจะมีราคาสูงเนื่องจากรวมบริการทุกอย่างพร้อมไกด์นำเที่ยว ซึ่งเหมาะสำหรับผู้สูงอายุที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่สามารถจ่ายได้ (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1, รองผอ.ฝ่ายด้านการตลาด ฝ่ายบริการโดยสาร, รฟท., การสัมภาษณ์)

ค) การจัดจำหน่าย ช่องทางการเข้าถึงสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ

การพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่ายมีเพิ่มขึ้น เปิดขายระบบออนไลน์ให้เข้าถึงทุกคน แต่ปัญหาระบบออนไลน์กับผู้สูงอายุก็มีตามวัย ถ้ามีลูกหลานก็จะจองได้เร็ว ในการจองทริปท่องเที่ยวรถไฟยังมีความไม่สะดวกอยู่บ้างเพราะว่า 1) จำนวนที่นั่งไม่เพียงพอรองรับนักท่องเที่ยว (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1, รอง ผอ.ฝ่ายด้านการตลาด ฝ่ายบริการโดยสาร, รฟท., การสัมภาษณ์) 2) การจองที่นั่งอาจไม่สะดวกเรื่องการปรับเปลี่ยน ซึ่งจะมีการพัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องด้วยทางการรถไฟมีปัญหาเรื่อง Over Demand หรือผู้ซื้อที่มีความต้องการ

ซื้อสินค้าและบริการที่มากเกินไปปกติด้วยข้อจำกัดเรื่องขบวนรถไฟท่องเที่ยวที่น้อย แต่ในระยะยาวคิดว่ามีเพียงพอแน่นอน (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 2, ผอ.กองตลาดภาคกลาง ฝ่ายภูมิภาคภาคกลาง, ททท., การสัมภาษณ์)

ง) การส่งเสริมการตลาด การโฆษณา ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยรถไฟแก่กลุ่มผู้สูงอายุ การส่งเสริมการตลาดส่วนใหญ่ ททท.จะจัดไปพร้อมกับทริป เช่น Royal Blossom จะเป็นพวงกุญแจของที่ระลึกและการจัดกิจกรรมพิเศษต่าง ๆ เช่น วันแม่ จะมีส่วนลดให้คุณแม่เดินทางฟรีในเดือนสิงหาคม รูปแบบท่องเที่ยว One Day Trip เป็นการส่งเสริมการขายกับกลุ่ม 2 วัย (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 4, พนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว กองส่งเสริมสินค้าการท่องเที่ยว ฝ่ายสินค้าการท่องเที่ยว, ททท., การสัมภาษณ์) มีการโฆษณาโดยเพิ่มความถี่การรับรู้ข่าวสารมากขึ้น มีการประชาสัมพันธ์ในเพจ Facebook ทีมพิอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย และช่องทางต่าง ๆ (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1, รองผอ.ฝ่ายด้านการตลาด ฝ่ายบริการโดยสาร, รฟท., การสัมภาษณ์)

(2) สภาพแวดล้อมภายนอก

ก) ปัจจัยด้านการเมืองและกฎหมายที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศทำให้สามารถเดินทางได้อย่างครอบคลุม และเชื่อมโยงการเดินทางได้หลากหลายรูปแบบ เนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันมีความสะดวกมากขึ้น ประกอบกับแนวโน้มการเดินทางท่องเที่ยวในอนาคต นักท่องเที่ยวนิยมจัดการเดินทางด้วยตนเองเพิ่มขึ้น การเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟจึงเป็นทางเลือกหนึ่ง และนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาลกระตุ้นให้ทุกหน่วยงานสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยเฉพาะททท. มีการกระตุ้นการใช้จ่ายเงินเพื่อการท่องเที่ยวที่ให้ส่วนลดสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวต่าง ๆ ทำให้มูลค่าทางการท่องเที่ยวลดลง ค่าใช้จ่ายลดลง กระตุ้นให้คนออกไปเที่ยวมากขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1, รอง ผอ.ฝ่ายด้านการตลาด ฝ่ายบริการโดยสาร, รฟท., การสัมภาษณ์)

ข) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ ตามที่ได้รับข้อมูลจากพันธมิตรผู้ประกอบการนำเที่ยวที่จัดกิจกรรมท่องเที่ยวทางรถไฟ พบว่าไม่ต่ำกว่า 90% เป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุที่มีศักยภาพในการซื้อสูง เนื่องจากพร้อมด้วยปัจจัยด้านกำลังซื้อและเวลาในการท่องเที่ยว ดังนั้นสถานการณ์การนำเสนอการท่องเที่ยวด้วยรถไฟขบวนท่องเที่ยวรูปแบบแพคเกจทัวร์จึงเป็นไปได้ด้วยดี โดยนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ให้ความสำคัญกับความความสะดวกสบายของที่พัก และการเดินทางรวมทั้งกระจายรายได้ด้านสินค้าของที่ระลึกเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัจจัยด้านนี้โดยภาพรวมมีผลต่อการท่องเที่ยวที่ทำให้นักท่องเที่ยวน้อยลง และถ้าราคาน้ำมันสูงอาจนั่งรถไฟมากขึ้นแล้วไปเช่ารถตู้ต่อไปยังจุดหมายปลายทาง (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3, พนักงานการตลาด กองตลาดภาคกลาง ฝ่ายภูมิภาคภาคกลาง, ททท., การสัมภาษณ์)

ค) ปัจจัยด้านสังคมที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ

สังคมผู้สูงอายุปัจจุบันส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟ เนื่องจากความต้องการผ่อนคลาย อยากรย้อนอดีต และสังคมผู้สูงอายุจะเดินทางมาเป็นกลุ่ม ในขบวนท่องเที่ยวพิเศษจะมีครอบครัวพาผู้สูงอายุ หรือกลุ่มเพื่อนผู้สูงอายุเที่ยวชมความสวยงามของขบวนรถไฟ จากข้อมูลของกลุ่มเสริมสร้างและพัฒนา ศักยภาพเครือข่าย กองส่งเสริมศักยภาพผู้สูงอายุ ณ วันที่ 21 มิถุนายน 2564 กล่าวว่า ประชากรที่มีอายุสูงกว่า 65 ปี ขึ้นไปในตอนนี้จะทยอยเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เป็น 25% ของจำนวนประชากรทั้งหมดในปี พ.ศ. 2583 ดังนั้น นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ จึงมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3, พนักงานการตลาด กองตลาดภาคกลาง ฝ่ายภูมิภาคภาคกลาง, ททท., การสัมภาษณ์)

ง) ปัจจัยด้านเทคโนโลยีที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ

ปัจจุบันผู้สูงอายุสามารถรับข่าวสารทางแพลตฟอร์มออนไลน์ได้มากขึ้น โดยเฉพาะ Line และ Facebook ช่องทางดังกล่าว จึงสามารถสร้างการรับรู้ได้เป็นอย่างดี (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 3, พนักงานการตลาด กองตลาดภาคกลาง ฝ่ายภูมิภาคภาคกลาง, ททท., การสัมภาษณ์) แต่สำหรับการจองตั๋วรถไฟท่องเที่ยวจะนิยม จองทางโทรศัพท์มากกว่าทางเว็บไซต์ การรถไฟมีการพัฒนาระบบ Waiting List หากจองไม่ได้แล้วกดยินยอม ในกรณีมีตู้เพิ่ม หรือนั่งเหลือ จะมีเจ้าหน้าที่ติดต่อกลับ และมีระบบติดตามขบวนรถไฟผ่านแอปพลิเคชัน เทคโนโลยีต่าง ๆ จึงเป็นปัจจัยอำนวยความสะดวกที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ (ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 1, รอง ผอ.ฝ่ายด้านการตลาด ฝ่ายบริการโดยสาร, รฟท., การสัมภาษณ์)

อภิปรายผลการวิจัย

1) ปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนิเข้าโดยรถไฟของผู้สูงอายุด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การเดินทางที่รักษาสิ่งแวดล้อม ปลอดภัย ลดการปล่อย ภาษีเรือนกระจก การใช้ภาชนะใส่อาหารและเครื่องดื่มที่ย่อยสลายได้ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการห้ามทิ้ง ขยะออกจากยานพาหนะ สอดคล้องกับงานวิจัยของวัชร เวชสุนทร และคณะ (2562) ศึกษาเรื่อง ปัจจัย การขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวที่มีผลต่อความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของธุรกิจการท่องเที่ยวใน จังหวัดสมุทรปราการ พบว่า ด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาราย ข้อพบว่า มีค่าเฉลี่ยตามลำดับ ได้แก่ อุปกรณ์ที่ใช้เป็นวัสดุที่นำไปรีไซเคิลได้ การใช้สิ่งของที่เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม และมีการจัดการเก็บขยะอย่างมีระบบ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาโมเดลเศรษฐกิจ BCG ของสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (2566) ว่าแนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว คือ การส่งเสริม การท่องเที่ยวที่เน้นความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมด้วยการไม่ใช้สารเคมี และลดปริมาณของเหลือทิ้งตลอดจน สามารถนำขยะไปแปรรูปให้เกิดมูลค่าได้ เช่นเดียวกับงานวิจัยของวัชร พุ่มดารา และสุวิดา พุกษอาภรณ์ (2565) ที่สรุปว่า การท่องเที่ยวคุณภาพสูงกลุ่มผู้สูงอายุ จังหวัดสมุทรสงคราม เป็นรูปแบบที่นับว่ามีความ สอดคล้องกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่เน้นการพัฒนาซึ่งครอบคลุม 3 มิติ คือ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม

และด้านเศรษฐกิจ โดยดำเนินงานอย่างสมดุลระหว่างกันโดยไม่ก่อให้เกิดการท่องเที่ยวที่ไปทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่อยู่ภายในพื้นที่ท่องเที่ยว

ปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนบซ่าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ ด้านความสะดวกสบาย ได้แก่ การปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสารให้พอเหมาะ ที่เก็บกระเป๋าหรือสัมภาระมีความเหมาะสม และความสบายของเบาะที่นั่ง / เบาะนอน ช่องว่างระหว่างที่นั่งสำหรับเหยียดเท้า และบันไดขึ้นลงให้มีความสะดวกและเหมาะสมกับผู้สูงอายุ สอดคล้องกับวารัฐ มัธยมบุรุษ (2554) ว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวสูงอายุ มีความต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางมากกว่าความหรูหรา สามารถใช้รถเข็นได้ด้วย ข้อจำกัดทางร่างกายของนักท่องเที่ยวสูงอายุ เช่นเดียวกับกรวรรณ สังขกร และคณะ (2558) พบว่า นักท่องเที่ยวสูงอายุชาวไทย ต้องการโปรแกรมการท่องเที่ยวที่เน้นการพักผ่อน เช่น การท่องเที่ยวครึ่งวัน หรือต้องมีเวลาให้พักผ่อนไปอีกสถานที่หนึ่ง นับว่าเป็นสิ่งสำคัญมากสำหรับนักท่องเที่ยวสูงอายุ

ปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนบซ่าโดยรถไฟของผู้สูงอายุ ด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร ได้แก่ การให้ข้อมูลข่าวสารที่รวดเร็ว เป็นปัจจุบัน สอดคล้องกับวัชร ยี่สุนเทศ และคณะ (2562) พบว่า ปัจจัยการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวของธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรปราการ ด้านข้อมูลข่าวสารภาพรวมอยู่ในระดับมาก เนื่องจากการให้บริการข้อมูลข่าวสารของสถานที่ท่องเที่ยวที่ถูกต้อง ชัดเจน เป็นเรื่องที่สำคัญทำให้ผู้บริโภคสามารถเดินทางได้ถูกต้อง สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทาง โดยการให้ข้อมูลที่รวดเร็ว และการประชาสัมพันธ์กิจกรรมท่องเที่ยวหรือเทศกาลผ่านสื่อออนไลน์ต่าง ๆ

2) สภาพแวดล้อมภายในที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ พบว่า มีผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวจะเป็นขบวนรถไฟพิเศษที่รองรับผู้สูงอายุและผู้พิการ ห้องน้ำแบบปิด และประตูห้องน้ำแบบผลักเหมือนเครื่องบิน ที่นั่งกว้าง รวมถึงรองรับนักท่องเที่ยวที่ใช้รถเข็นด้วย สำหรับกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่จัดในขบวนรถไฟแต่ละเส้นทางจะเหมาะสมกับนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย อาทิ ความสะดวกสบายในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สอดคล้องกับศศิธร อิสโร และคณะ (2564) พบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อผู้สูงอายุมากที่สุดเมื่อพิจารณาตามระดับความสำคัญที่ผู้สูงอายุต้องการ ได้แก่ ห้องน้ำสำหรับผู้สูงอายุ ที่จอดรถสำหรับผู้สูงอายุ และระบบขนส่งสาธารณะให้บริการจากสถานีขนส่งเข้าตัวเมือง ด้านราคาพบว่า ขบวนรถไฟท่องเที่ยวไม่ได้ลดราคาเพราะส่วนใหญ่เป็นแพคเกจ แต่ผู้สูงอายุจะได้รับการดูแลเป็นพิเศษ เนื่องจากรวมบริการทุกอย่างพร้อมไกด์นำเที่ยว ซึ่งเหมาะสำหรับผู้สูงอายุที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่สามารถจ่ายได้ และสอดคล้องกับ วารัฐ มัธยมบุรุษ (2554) ที่ว่า การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวสูงอายุเป็นลักษณะเฉพาะที่แตกต่างไปจากนักท่องเที่ยวทั่วไป คือ เน้นการท่องเที่ยวและบริการที่มีคุณภาพดี คำนึงถึงความคุ้มค่าในการใช้บริการทางการท่องเที่ยว เน้นการซื้อด้วยเหตุผลไม่ใช้อารมณ์ ทำให้นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีความยินดีที่จะจ่ายเงินเพิ่มขึ้นเพื่อแลกต่อการบริการที่เป็นพิเศษ ด้านการจัดจำหน่าย การแจ้งข้อมูล ช่องทางการเข้าถึงสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ พบว่า มีช่องทางการจัดจำหน่ายเพิ่มขึ้น มีระบบออนไลน์ให้เข้าถึงทุกคน ด้านการส่งเสริมการตลาด การโฆษณา ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยรถไฟแก่กลุ่ม

ผู้สูงอายุ พบว่า มีการจัดกิจกรรมพิเศษตามวันพิเศษ เช่น วันแม่ มีการประชาสัมพันธ์ในเพจ Facebook ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย และช่องทางต่าง ๆ สอดคล้องกับหนึ่งทฤษฎีรัตน์ กระจำนพัฒน์วงศ์ และอรอนงค์ พัวรัตนอรุณกร (2561) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ: กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครขอนแก่น พบว่า ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสารจากญาติ ครอบครัว เพื่อน และสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ สภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟของกลุ่มผู้สูงอายุ ได้แก่ ปัจจัยด้านการเมืองและกฎหมาย สอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาลโดยใช้ศักยภาพทางด้านระบบขนส่ง (Logistics) ของประเทศเป็นเครื่องมือกระตุ้นให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวตลอดทั้งปี ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ พบว่าไม่ต่ำกว่า 90% เป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุที่มีศักยภาพในการซื้อสูง เนื่องจากพร้อมด้วยปัจจัยด้านกำลังซื้อและเวลาในการท่องเที่ยว ดังนั้นสถานการณ์การนำเสนอการท่องเที่ยวด้วยรถไฟขบวนท่องเที่ยวรูปแบบแพคเกจทัวร์จึงเป็นไปได้ด้วยดี สอดคล้องกับสามารถ สุวรรณรัตน์ และคณะ (2558) ได้ระบุว่า การท่องเที่ยวแบบคุณภาพ คือ การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ ซึ่งหมายถึง นักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูงสามารถจับจ่ายซื้อสินค้าทางการท่องเที่ยวตามที่ตนเองต้องการได้ สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวหลักได้อย่างสะดวกสบาย ปัจจัยด้านสังคม เนื่องจากกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุต้องการผ่อนคลาย อยากรย้อนอดีต และสังคมผู้สูงอายุจะเดินทางมาเป็นกลุ่ม ในขบวนท่องเที่ยวพิเศษจะมีครอบครัวพาผู้สูงอายุ หรือกลุ่มเพื่อนผู้สูงอายุ ดังเช่น การศึกษาของพิทักษ์ ศิริวงศ์ และคณะ (2559) พบว่า ผู้สูงอายุนิยมเดินทางท่องเที่ยวแบบกลุ่ม หรือหมู่คณะโดยมีครอบครัว หรือญาติร่วมเดินทางและร่วมตัดสินใจ ซึ่งส่วนใหญ่เดินทางไปเที่ยวกับลูกหลาน ญาติ พี่น้อง กลุ่มเพื่อน เช่นเดียวกับ Nimrod (2008) ที่พบว่า ข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของผู้สูงอายุ คือ ไม่สามารถขาดเพื่อนร่วมเดินทาง และปัจจัยด้านเทคโนโลยีพบว่าผู้สูงอายุสามารถรับข่าวสารทางแพลตฟอร์มออนไลน์ได้มากขึ้น โดยเฉพาะ Line และ Facebook จึงสามารถสร้างการรับรู้ได้เป็นอย่างดี สอดคล้องกับการสำรวจการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในครัวเรือน พบว่า กลุ่มผู้สูงอายุก็มีแนวโน้มใช้อินเตอร์เน็ตเพิ่มขึ้น ซึ่งการใช้เทคโนโลยีและการสื่อสารมาประยุกต์ใช้ธุรกิจท่องเที่ยวสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน และสร้างความยั่งยืนให้กับธุรกิจท่องเที่ยวอีกด้วย (ปรเมษฐ์ คำชู, 2558)

องค์ความรู้ใหม่จากงานวิจัย

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศโดยรถไฟของนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุให้ความสำคัญด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับความหมายการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวคุณภาพว่า เป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่ก่อผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั้งด้านธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม และสอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีเขียว คือ การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เน้นความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมด้วยการไม่ใช้สารเคมี และลดปริมาณของเหลือทิ้งหรือขยะ (Low Carbon) รองลงมาคือ นักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุให้ความสำคัญด้านความสะดวกสบาย สอดคล้องกับทฤษฎีพฤติกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มผู้สูงอายุว่า เป็นนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูงสามารถจับจ่ายซื้อสินค้าทางการท่องเที่ยว ต้องการได้รับความสำราญ เน้นความสำคัญของกิจกรรม

การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการพักผ่อนร่างกาย และให้ความสำคัญด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร สอดคล้องกับ วัชรระ ยี่สุนเทศ และคณะ (2562) พบว่า ปัจจัยการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวของธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัด สมุทรปราการ ด้านข้อมูลข่าวสารมีความสำคัญในระดับมากเนื่องจากการให้ข้อมูลที่ชัดเจนทำให้สามารถวางแผนการเดินทางได้รวดเร็วและถูกต้อง

ข้อเสนอแนะการวิจัย

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1) ปัจจัยการขนส่งของนักท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนียบซ้ำโดยรถไฟของผู้สูงอายุ ด้านความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญ และมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวเนียบซ้ำ โดยรถไฟของผู้สูงอายุมากเป็นลำดับแรก ดังนั้นภาครัฐ การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมุ่งเน้นในการกำหนดนโยบายและส่งเสริมการลงทุนพัฒนาระบบการขนส่ง และโครงข่ายการขนส่งโดยรถไฟด้วยพลังงานสะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ที่ดีในสายตานักท่องเที่ยว เพิ่มพูนประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ

2) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภาคการท่องเที่ยวเพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวสูงอายุยังไม่ได้มีการพัฒนาที่เหมาะสม รัฐบาลส่วนกลางจึงควรจัดสรรงบประมาณสู่หน่วยงานภาครัฐระดับท้องถิ่น เพื่อพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ สถานีรถไฟปลายทาง ห้องนั่งเล่นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1) เนื่องจากงานวิจัยนี้ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มผู้สูงอายุที่เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟ จึงขอเสนอแนะให้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟของนักท่องเที่ยวกลุ่มอื่น หรือชาวต่างชาติ ซึ่งอาจมีความแตกต่างจากนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ และมีความต้องการทางด้านส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟที่แตกต่างกัน

2) การวิจัยครั้งต่อไป อาจมีการเก็บข้อมูลโดยสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม อาทิ กระทรวงวัฒนธรรม หน่วยงานภาคเอกชน หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง เพื่อบรรวบรวมข้อมูลจากมุมมองในหลากหลายมิติ สร้างเครือข่ายความร่วมมือในการพัฒนา และส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรวรรณ สังขกร และคณะ. (2558). การบริหารและการจัดการการท่องเที่ยวในภาคเหนือตอนบน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- คมสิทธิ์ เกียนวัฒนา, กฤติกา สายณะรัตน์ชัย, ศรีธัญญา ศรีทอง และอุษณีย์ วัชรไพศาลกุล. (2565). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวรถไฟในสถานการณ์โควิด-19. วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม, 4(2), 45-60.
- ฉลองศรี พิมลสมพงศ์. (2560). การวางแผนและพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว (พิมพ์ครั้งที่ 13). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ธวัช พุ่มดารา และสุวิดา พุกษอาภรณ์. (2565). พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงกลุ่มผู้สูงอายุ จังหวัดสมุทรสงคราม. วารสารวิชาการคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร, 6(1), 107-128.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2555). การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS (พิมพ์ครั้งที่ 13). ห้างหุ้นส่วนสามัญบิสซิเนสอาร์แอนด์ดี.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน. ศูนย์วิชาการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- ปรเมษฐ์ คำชู. (2558). Information and communication technologies for sustainable tourism. วารสารบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร, 10(2), 167-170.
- พนกฤษณ คลังบุญครอง. (2561). การวางแผนการขนส่งในเขตเมืองอย่างยั่งยืน: หลักการและปฏิบัติการ. โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พิทักษ์ ศิริวงศ์ และคณะ. (2559). แผนงานวิจัยการยกระดับการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพในภูมิภาคตะวันตกของนักท่องเที่ยวสูงอายุเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- ราณี อีสันกุล และคณะ. (2552). การวิจัยเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยวผู้สูงอายุจากทวีปยุโรปสู่ประเทศไทย. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- วรัญญา ภัทรสุข. (2557). ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์ (พิมพ์ครั้งที่ 5). คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วัชรระ ยี่สุนเทศ, ทศพร มะหะหมัด และเยาวลักษณ์ แซ่เลียง (2562). ปัจจัยการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวที่มีผลต่อความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรปราการ. วารสารเครือข่ายส่งเสริมการวิจัยทางมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 2(2), 1-11.

- วาร์ชต์ มัธยมบุรุษ. (2554, 27-29 มกราคม). แนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวสำหรับผู้สูงอายุ กรณีสืบศึกษาพื้นที่รอบการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแม่เมาะ จังหวัดลำปาง. ประชุมวิชาการมหาวิทยาลัยขอนแก่น ประจำปี 2554 เรื่อง การพัฒนาอนาคตชนบทไทย: ฐานรากที่มั่นคงเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน (น. 189-193). มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ศศิธร อิสโร, ธนินันต์ อารีย์พงศ์, อรพรรณ อำนวยศิลป์, วิลาวัลย์ จินวรรณ, อรวรรณ แซ่อึ้ง, และธรรมสันต์ สุวรรณโรจน์. (2564). การศึกษาระดับความพึงพอใจการให้บริการระบบการขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองสำหรับผู้สูงอายุในประเทศไทย. *วารสารนาครบุตรปริทรรศน์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีธรรมราช*, 13(1), 268-282.
- ศิริเพ็ญ เยี่ยมจรรยา. (2562). การท่องเที่ยววิถีรถไฟ: การสร้างความหลากหลายของการท่องเที่ยวไทย กรณีสืบศึกษา เส้นทางรถไฟสายแม่กลอง. *วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา*, 11(1), 15-26.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์, ศุภร เสรีรัตน์, ปณิศา มีจินดา, จิระวัฒน์ อนุวิชานนท์ และอรทัย เลิศวรรณวิทย์. (2546). *การบริหารการตลาดยุคใหม่*. ธรรมสาร.
- สามารถ สุวรรณรัตน์, สุตารัตน์ อุทธารัตน์, ณัฐสิทธิ์ ศรีนุรักษ์ และศศิพร แก้วพินิจ. (2558). แนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแบบมีส่วนร่วมระหว่างนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุและชุมชนในแหล่งท่องเที่ยวภาคเหนือตอนบน. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. (2566). รหัสลับท่องเที่ยวยั่งยืน BCG Tourism คืออะไร. BCG. <https://bcg.in.th/data-center/articles/bcg-tourism-travel-trends/>
- สำนักเศรษฐกิจการเกษตรระหว่างประเทศ. (2556). *การศึกษาเศรษฐกิจสีเขียว ในบริบทภาคการเกษตร*.
- หนึ่งฤทัยรัตน์ กระจำนังวงศ์ และอรอนงค์ พัวรัตน์อรุณกร. (2561). พฤติกรรมการท่องเที่ยวของผู้สูงอายุ: กรณีสืบศึกษาในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. *วารสารบริหารธุรกิจและการบัญชี มหาวิทยาลัยขอนแก่น*, 2(2), 34-50.
- Aswin Sangpikul. (2007). Segmenting the Japanese senior travel market: Implications for Thailand's tourism industry. *Journal of Hospitality & Tourism*, 5(1), 95-106.
- Cochran, W. G. (1977). *Sampling techniques* (3rd ed.). John Wiley & Sons.
- Cohen, E. (1979). A phenomenology of tourist experiences. *Sociology*, 13(2), 179-201.
- Dall'Aglio, S. (2011). *Slow tourism seminar*. http://www.tnp.si/images/1_stefano_dall_aglio.pdf
- Deshmukh, R., Adha, S., & Oak, A. (2023). Sustainable and slow tourism: A significant footprint towards reducing carbon emissions and negative health impacts: Perception of Indian travelers. *Journal of Pharmaceutical Negative Results*, 14(1), 44-45.

- Lumsdon, L., & Page, S. J. (2004). *Tourism and transport: issues and agenda for the new millennium*. Elsevier.
- Nimrod, G. (2008). Retirement and tourism themes in retirees' narratives. *Annals of Tourism Research*, 35(4), 859-878. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2008.06.001>
- Wheelen, T. L., & Hunger, J. D. (2011). *Strategic management and business policy: Achieving sustainability*. Prentice Hall.