



สารนิพนธ์

เรื่อง การศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนในการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยเพื่อการท่องเที่ยว

โดย

นายภูวนนท์ หล่อพุกกิจสกุล

รหัสนักศึกษา 05590638

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ชื่อเรื่องสารนิพนธ์	การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางที่เกี่ยวเนื่องกับการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยเพื่อการท่องเที่ยว
ผู้เขียน	นายภูวนนท์ หล่อพุกกิจสกุล
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิเศก ปันสุวรรณ
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์เรื่องการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางที่เกี่ยวเนื่องกับการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยเพื่อการท่องเที่ยว มีวัตถุประสงค์คือ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เลือกใช้บริการรถไฟฟ้าไทยเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยว เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยว และเพื่อศึกษาศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยเพื่อการท่องเที่ยว โดยมีวิธีการศึกษาจากการสังเกตพฤติกรรมนักท่องเที่ยว และสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว จัดทำเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยว และศึกษานโยบายของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย จากนั้นทำการวิเคราะห์ SWOT ANALYSIS การวิเคราะห์เนื้อหา และใช้เทคนิคทางแผนที่

ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว มักมาเป็นกลุ่มไม่เกิน 4 คน ในช่วงวัยรุ่น-วัยทำงาน มีทั้งเพศชายและหญิง เป็นการท่องเที่ยวด้วยตนเอง พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นิยมเหมารถสามล้อเช่าจากหน้าสถานีรถไฟฟ้าเพื่อท่องเที่ยวมากกว่าที่จะท่องเที่ยวด้วยตนเอง สามารถจัดเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองได้ในระยะเวลา 1 วัน ด้วยวิธีการปั่นจักรยาน มีสถานที่ท่องเที่ยวแนะนำคือวัดไชยวัฒนาราม วัดมหาธาตุ วัดพระศรีสรรเพชญ์ ศักยภาพโอกาสและอุปสรรคของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้าไทย พบว่ามีจุดแข็งในเรื่องการท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้าที่มีราคาถูก และมีโอกาสที่จะพัฒนาเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา ให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวหลักในอนาคตต่อไป

คำสำคัญ: พฤติกรรมนักท่องเที่ยว, นักท่องเที่ยวจีน, รถไฟฟ้าไทย

กิตติกรรมประกาศ

รายงานวิจัยเรื่องการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเงินในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450112-59 การศึกษาเอกเทศ (INDEPENDENT STUDY)

รายงานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความช่วยเหลือจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิเศก บันสุวรรณ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ายิ่งในการให้คำปรึกษาและคำแนะนำ การตรวจทานงานวิจัยอย่างละเอียด ตลอดจนการช่วยเหลืออย่างดียิ่ง รวมทั้งคณาจารย์ประจำ คณะอักษรศาสตร์ทุกท่านที่อบรมสั่งสอนและมอบความรู้ ทำให้ผู้วิจัยสามารถพัฒนาตนเองได้ดียิ่งขึ้น อันนำมาสู่งานวิจัยที่เสร็จสมบูรณ์ด้วยดี ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทยทุกท่าน รวมทั้งผู้ประกอบการร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ December House ผู้ให้บริการรถสามล้อเช่า พนักงานประจำท่าเรือข้ามฟาก บริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาทุกท่านที่ให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่องานวิจัยของข้าพเจ้า

ท้ายที่สุดขอขอบพระคุณบิดา มารดา ที่ให้โอกาสทางการศึกษาและให้การสนับสนุนอย่างดีเสมอมา รวมทั้งพี่ชายที่ให้คำแนะนำในการศึกษา ตลอดจนเพื่อนทุกคนที่คอยให้กำลังใจและให้คำปรึกษาอย่างดีโดยตลอด ซึ่งเป็นส่วนสำคัญอันนำมาสู่งานวิจัยเล่มนี้ให้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานวิจัยเล่มนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยต้องขออภัยไว้ ณ ที่นี้

ภูวนนท์ หล่อพุลกิจสกุล

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทคัดย่อ.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ข
สารบัญ.....	ค
สารบัญภาพประกอบ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	3
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	4
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว.....	5
2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจการท่องเที่ยว.....	9
2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว.....	12
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนการจ้ดนำเที่ยว.....	13
2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยว.....	14
2.6 นโยบายและแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย.....	15
2.7 ข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา.....	17

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
2.8 ข้อมูลและประวัติของรถไฟ.....	24
2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	31
บทที่ 3 วิธีการศึกษา.....	34
3.1 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	34
3.2 วิธีการศึกษา.....	35
3.3 เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูล.....	37
3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	37
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	38
4.1 พฤติกรรมการเดินทางด้วยรถไฟของนักท่องเที่ยวจีน.....	38
4.2 พฤติกรรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ของนักท่องเที่ยวจีน.....	42
4.3 เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.....	45
4.4 ศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว.....	55
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและอภิปรายผลการศึกษา.....	60
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	60
5.2 อภิปรายผลการศึกษา.....	62
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	65

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
5.4 ข้อจำกัดในงานวิจัย.....	66
บรรณานุกรม.....	67
ประวัติผู้วิจัย.....	71
แบบโอนลิชสิทธิ์สารนิพนธ์.....	72

สารบัญภาพประกอบ

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 1 มิติของแรงจูงใจนักท่องเที่ยงในทัศนะของ Swarbrooke.....	11
ภาพที่ 2 เศียรพระพุทธรูปในต้นไม้ภายในวัดมหาธาตุ.....	19
ภาพที่ 3 ปรากฏ์ประธานภายในวัดราชบูรณะ.....	20
ภาพที่ 4 เจดีย์ 3 องค์ ภายในวัดพระศรีสรรเพชญ์	20
ภาพที่ 5 พระมงคlopพิตร.....	21
ภาพที่ 6 อาคารทรงปราสาทยอด.....	22
ภาพที่ 7 พระพุทธรไสยาสน์.....	23
ภาพที่ 8 กิจกรรมชี้ข้างชมเกาะเมือง.....	24
ภาพที่ 9 จุดจำหน่ายตั๋วโดยสารในสถานีรถไฟกรุงเทพ.....	39
ภาพที่ 10 ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารสถานีรถไฟกรุงเทพ.....	41
ภาพที่ 11 ร้าน December House.....	43
ภาพที่ 12 เรือข้ามฟาก.....	44
ภาพที่ 13 จอแสดงรายละเอียดขบวนรถไฟ.....	46
ภาพที่ 14 ซอยตรงข้ามสถานีรถไฟอยุธยา.....	47
ภาพที่ 15 บัตรเข้าชมอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา.....	48
ภาพที่ 16 เศียรพระพุทธรูปในต้นไม้โพธิ์.....	48
ภาพที่ 17 พระประธานที่เสียหาย.....	49
ภาพที่ 18 พระพุทธรไสยาสน์.....	49

สารบัญภาพประกอบ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 19 เจดีย์ทรงลังกา 3 องค์.....	50
ภาพที่ 20 วิหารพระมงคลบพิตร.....	51
ภาพที่ 21 กิจกรรมขี่ช้างชมรอบเกาะเมือง.....	52
ภาพที่ 22 กว๊านเดียวเรือ.....	52
ภาพที่ 23 วัดไชยวัฒนาราม.....	53
ภาพที่ 24 ร้านเช่าชุดไทย.....	53
ภาพที่ 25 นักท่องเที่ยวสวมใส่ชุดไทย.....	54

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การท่องเที่ยวโดยรถไฟ ถือว่าเป็นการท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งแบบระบบราง ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ไม่สามารถพบได้จากการท่องเที่ยวโดยการโดยสารประเภทอื่น นักท่องเที่ยวสามารถชื่นชมกับทัศนียภาพสองข้างทาง ที่มากไปด้วยวิถีชีวิต วัฒนธรรมของผู้คน และเป็นการได้พบธรรมชาติที่หลากหลายตามเส้นทางที่เลือกไป โดยนักท่องเที่ยวอาจพบธรรมชาติที่หลากหลายจากการเดินทางในเส้นทางเดียว ยกตัวอย่างเส้นทางรถไฟที่น่าสนใจ เช่น เส้นทางกรุงเทพ-บัตเตอร์เวิร์ธ เป็นเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งเส้นทางจะมุ่งลงใต้เพื่อไปเปลี่ยนขบวนที่ท่าใหญ่ เพื่อขึ้นรถไฟอีกขบวนสู่ป่าดงเบงกอล ซึ่งถือว่าเป็นสถานีที่มีการเชื่อมต่อพรมแดนระหว่างสองประเทศ จากนั้นจึงต่อรถไฟเข้าสู่กัวลาลัมเปอร์ซึ่งจะผ่านบัตเตอร์เวิร์ธ ที่เป็นเมืองท่าของประเทศมาเลเซีย ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถนั่งเรือต่อไปเกาะปีนังเพื่อท่องเที่ยวได้อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีเส้นทางกรุงเทพ-สิงคโปร์ มีระยะทางรวมมากกว่า 2,000 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทาง 4 วัน 3 คืน เส้นทางจะผ่านทั้งสามประเทศ ได้แก่ กรุงเทพ มาเลเซีย และสุดท้ายที่สิงคโปร์ โดยเส้นทางรถไฟจะเริ่มจากนำนักท่องเที่ยวจากสถานีกรุงเทพไปยังจังหวัดกาญจนบุรี ที่ถือเป็นจังหวัดที่มีประวัติศาสตร์ของไทยรวมอยู่มาก โดยเฉพาะจากเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2 ที่ยังหลงเหลือร่องรอยประวัติศาสตร์ให้เห็นผ่านเส้นทางดังกล่าว หลังจากนั้นจะพานักท่องเที่ยวกลับมายังสถานีกรุงเทพ และเข้าสู่ประเทศมาเลเซียและเข้าสู่สิงคโปร์ ที่เป็นจุดหมายปลายทางตามลำดับ โดยความพิเศษของเส้นทางนี้ คือขบวนรถไฟ Eastern Oriental Express ที่มีคุณภาพเทียบเท่ากับขบวนรถไฟของยุโรปบางประเทศ อาทิ การให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวก การตรงต่อเวลา ความหรูหรา สิ่งเหล่านี้จึงทำให้การท่องเที่ยวโดยรถไฟนั้นเป็นสิ่งที่น่าสนใจ และแตกต่างจากการท่องเที่ยวแบบอื่น

การซื้อตั๋วรถไฟไทยนั้น นักท่องเที่ยวจะพบว่ามีความสะดวก มีหลายประเภทขบวนให้เลือกตามความต้องการ ขบวนรถไฟมีสินค้าจำหน่ายหลากหลาย นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังได้พบผู้คนที่หลากหลาย ซึ่งอาจมีจุดหมายปลายทางที่เหมือนกันหรือต่างกัน และการท่องเที่ยวโดยรถไฟยังมีความปลอดภัยอีกด้วย เนื่องจากมีการระบุเส้นทางไว้แล้วว่าจะต้องนำผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางใด

มีการกำหนดมาตรฐานความเร็วของรถไฟ และบนขบวนยังมีตำรวจรถไฟหรือเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟคอยให้บริการอยู่ตลอด (สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, 2561)

ในปัจจุบัน เส้นทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้น แบ่งออกได้เป็น 5 สาย ได้แก่ สายแม่กลอง สายภาคใต้ สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สายภาคตะวันออก และสายเหนือ ซึ่งในสายเหนือนี้ถือว่าเป็นเส้นทางหนึ่งที่เป็นเส้นทางที่ตัดผ่านหลายจังหวัด ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกไปตามความต้องการ และหนึ่งในนั้นคือเส้นทาง กรุงเทพ-อยุธยา ซึ่งมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจมาท่องเที่ยว โดยสถิติสถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศ รายจังหวัด พ.ศ. 2562 ในเดือนมิถุนายน พบว่า มีนักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยาทั้งสิ้น 467,564 คน และมีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งสิ้น 170,659 คน (กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2562)

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นหนึ่งในจังหวัดของภาคกลาง ที่มีที่ตั้งอยู่บนที่ราบลุ่มภาคกลางตอนล่างของประเทศไทย ไม่มีภูเขา สูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 3.5-5 เมตร มีแม่น้ำไหลผ่าน 4 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำน้อย มีระยะห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 76 กิโลเมตร มีเนื้อที่โดยประมาณ 2,556 ตารางกิโลเมตร (กิตติ โล่ห์เพชรรัตน์, 2557) มีบริเวณพื้นที่ที่สำคัญที่ถูกเรียกว่า “เกาะเมือง” ที่มากไปด้วยวัดและแหล่งโบราณสถานของจังหวัด ที่มีประวัติอันยาวนานมาแต่โบราณ ที่สามารถเรียกได้ว่าเป็นอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา โดยได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก จากการประชุมคณะกรรมการมรดกโลกสมัยสามัญ ณ กรุงคาร์เธจ ประเทศตูนิเซีย เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ซึ่งอาณาเขตที่องค์การ UNESCO ขึ้นทะเบียนให้เป็นมรดกโลกนั้น ล้วนอยู่ในบริเวณเกาะเมืองและบริเวณโดยรอบเกาะเมืองทั้งสิ้น (MUSEUM THAILAND, ม.ป.ป.) นอกจากนี้นักท่องเที่ยวจะสามารถเยี่ยมชมอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาแล้ว นักท่องเที่ยวสามารถเลือกทำกิจกรรมนั่งบนหลังช้าง เพื่อเป็นการเรียนรู้ถึงวิถีชีวิตของช้างและความผูกพันจากบริเวณเพนียดคล้องช้าง หรือเลือกที่จะเช่ารถจักรยานหรือรถจักรยานยนต์เพื่อชื่นชมบรรยากาศของเกาะเมือง นอกจากนี้อยุธยายังเป็นจังหวัดที่มีอาหารขึ้นชื่อคือโรตีสายไหม และยังมีภูมิปัญญาท้องถิ่นให้นักท่องเที่ยวได้เข้าไปเรียนรู้การทำและซื้อกลับเพื่อเป็นที่ระลึกได้อีกด้วย อาทิ มีดอรัญญิก ปลาตะเพียนสาน และการทำออบ

นักท่องเที่ยวจีน ถือได้ว่าเป็นนักท่องเที่ยวที่มีปริมาณมากที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย อ้างอิงจากสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยแยกเป็นรายเดือน พ.ศ. 2560 พบว่ามีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้ามาประเทศไทยในช่วงเดือนมกราคม-เดือนธันวาคม มีจำนวนทั้งสิ้น 9,806,260 คน (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2561) และเมื่อดูสถิตินักท่องเที่ยวภายในประเทศของอยุธยา พ.ศ. 2560 ระหว่างเดือนตุลาคม-เดือนธันวาคม พบว่ามีนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมายังอยุธยาและเข้าพักเป็นจำนวนมากถึง 18,205 คน ซึ่งสูงเป็นอันดับหนึ่งของนักท่องเที่ยวต่างชาติจากหลายประเทศ นอกจากนี้ยังพบว่าจำนวนผู้เข้าพักแรมเมื่อแยกตามประเภทที่พักและพาหนะ พบว่ามีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งหมด ใช้บริการรถไฟมายังอยุธยาจำนวนกว่า 5,447 คน (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2561)

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว โดยใช้เส้นทาง กรุงเทพ-อยุธยา เป็นขอบเขตการศึกษา โดยงานวิจัยนี้จะให้ข้อมูลทางด้านความเป็นมาของรถไฟไทยในเส้นทางดังกล่าว เพื่อเป็นการศึกษาและวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมในการใช้รถไฟไทยเส้นทางนี้เพื่อการท่องเที่ยว โดยผลการวิจัยนี้สามารถนำไปสู่การทราบพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อช่วยในการจัดเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมืองและเพื่อเป็นการวิเคราะห์ศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟ ซึ่งจะนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

1.2. วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีนที่เลือกใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว

1.2.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวจีน

1.2.3 เพื่อศึกษาเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

1.2.4 เพื่อศึกษาศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.3.1 ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีนเลือกใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว

1.3.2 ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวจีน

1.3.3 ทำให้ทราบถึงเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

1.3.4 ทำให้ทราบถึงศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทย และเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทย

1.3.5 ทำให้ทราบถึงแนวทางในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยรถไฟในประเทศไทยในเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยาและเส้นทางอื่น ๆ

1.4 ขอบเขตการศึกษา

1.4.1 ขอบเขตพื้นที่ พิจารณาศึกษาเฉพาะเส้นทางรถไฟกรุงเทพ-อยุธยา

1.4.2 ขอบเขตเนื้อหา พิจารณาศึกษาเฉพาะพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจีน

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หมายถึง การกระทำทุกอย่างของนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะการกระทำนั้น นักท่องเที่ยวจะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ตาม และบุคคลอื่นจะสังเกตเห็นการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม เพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสภาพการณ์ใดสภาพการณ์หนึ่ง (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2555)

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

2.1.1 ความหมายการท่องเที่ยว

ฐิรชญา มณีเนตร (2552) กล่าวว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางของมนุษย์จากสถานที่ใดสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง หรือการเดินทางจากถิ่นพำนักที่อาศัยไปยังสถานที่อื่นเป็นการชั่วคราวด้วยความสมัครใจไปและเป็นการเดินทางด้วยเหตุผลของการท่องเที่ยว มิใช่เพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้ เช่น การเดินทางเพื่อการพักผ่อน การเดินทางเพื่อไปชมการแข่งขันกีฬา การเดินทางเพื่อการศึกษา การเดินทางเพื่อการประชุมสัมมนา การเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติพี่น้องหรือเพื่อน การเดินทางเพื่อแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม เป็นต้น

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นเรื่องของการเดินทาง ถ้าไม่มีการเดินทางก็ไม่มีการท่องเที่ยว แต่ต้องเป็นการเดินทางที่เป็นการชั่วคราวด้วยความสมัครใจ มิใช่ถูกบังคับหรือเพื่อสินจ้าง แต่เพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ความสนุกสนานเพลิดเพลิน การศึกษาศาสนา กีฬา เยี่ยมญาติมิตร ติดต่อธุรกิจ การประชุมสัมมนา มิฉะนั้นก็จะเป็นการเดินทางที่ไม่ใช่การท่องเที่ยว

ปรีชา แดงโรจน์ (2544) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ ซึ่งกระทำเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดจากกิจการงานประจำ โดยปกติจะเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยไม่คำนึงถึงว่าระยะทางนั้นจะใกล้หรือไกลและการเดินทางนั้นจะมีการค้างแรมหรือไม่

ดังนั้น การท่องเที่ยว หมายถึง กิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ เป็นการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่หนึ่ง เป็นการเดินทางไปด้วยความสมัครใจ ไม่ถูกบังคับหรือเพื่อหารายได้ และเป็นการไปและกลับ โดยมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น เพื่อพักผ่อน เพื่อการประชุมสัมมนา เพื่อไปชมการแข่งขันกีฬา

2.1.2 วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว แบ่งออกได้เป็น 9 อย่าง คือ

- 1) การท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนในวันหยุด
- 2) การท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรมและศาสนา
- 3) การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา
- 4) การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬาและความบันเทิง
- 5) การท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์และความสนใจพิเศษ
- 6) การท่องเที่ยวเพื่องานอดิเรก
- 7) การท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมเยียนญาติมิตร
- 8) การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ
- 9) การท่องเที่ยวเพื่อประชุมสัมมนา

2.1.3 ประเภทของการท่องเที่ยว

1) การแบ่งประเภทของการท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

(1) การท่องเที่ยวเพื่อความเพลิดเพลินและการพักผ่อน เป็นการท่องเที่ยวเพื่อหลีกเลี่ยงความจำเจจากสภาพชีวิตประจำวัน การทำงานที่เร่งรีบและเคร่งเครียด โดยเดินทางไปพักผ่อนหรือหาความสนุกสนานเพลิดเพลินในแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งการไปเยี่ยมเยียนญาติสนิทมิตรสหาย นักท่องเที่ยวประเภทนี้นิยมซื้อรายการนำเที่ยวจากบริษัทนำเที่ยว เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายรวมที่ถูกกว่า และได้พบเพื่อนเดินทางจากการที่ต้องเดินทางเป็นหมู่คณะ ในปัจจุบันนักท่องเที่ยวเพื่อความเพลิดเพลินต้องการเดินทางแบบอิสระมากขึ้น และนิยมจัดรายการท่องเที่ยวเองตามอัธยาศัย (Foreign Independent Traveler : FIT)

(2) การท่องเที่ยวเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ เป็นการท่องเที่ยวของนักธุรกิจที่เดินทางเพื่อการเจรจาธุรกิจหรือเพื่อร่วมประชุมและสัมมนา การท่องเที่ยวเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจที่แม้จะเป็นส่วนหนึ่งของงาน แต่ก็จัดเป็นประเภทของการท่องเที่ยวที่มีความสำคัญ เนื่องจากการเดินทางของ

นักธุรกิจ สร้างรายได้ให้แก่ประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางจำนวนมาก และส่วนหนึ่งของการเจรจาธุรกิจ มักมีการให้บริการด้านความบันเทิงแก่ลูกค้า เช่น การรับประทานอาหารหรือฟังเพลงและเจรจาธุรกิจไปพร้อมกัน การเล่นกอล์ฟและการเจรจาธุรกิจ สินค้าและบริการท่องเที่ยวที่จำหน่ายแก่นักธุรกิจเป็น บัตรโดยสารเครื่องบิน บริการห้องพักในโรงแรมและบริการรถเช่า บริการกีฬา

(3) การท่องเที่ยวตามความสนใจพิเศษ เป็นการท่องเที่ยวเฉพาะทางหรือตลาดท่องเที่ยวเฉพาะ ที่นักท่องเที่ยวมีความสนใจเฉพาะด้านหรือตามแบบแผนการดำเนินชีวิต เช่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวเชิงกีฬา การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงอาหาร นับเป็นการท่องเที่ยวทางเลือกใหม่ที่มีกระแสความสนใจหลากหลาย และสลับซับซ้อนมากขึ้น (ราณี อีสัยกุล, 2557)

2) การแบ่งประเภทการท่องเที่ยวตามสภาพภูมิศาสตร์การเดินทาง

(1) การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ เป็นการท่องเที่ยวไปยังต่างประเทศ โดยไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ในประเทศนั้น

(2) การท่องเที่ยวในประเทศ เป็นการท่องเที่ยวเฉพาะภายในอาณาเขตของแต่ละประเทศนั้น ๆ

3) การแบ่งประเภทการท่องเที่ยวตามลักษณะการเดินทาง

(1) การท่องเที่ยวแบบกลุ่มเหมาจ่าย เป็นการท่องเที่ยวที่ธุรกิจนำเที่ยวขายรายการนำเที่ยวแบบเบ็ดเสร็จให้กับนักท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะ โดยธุรกิจนำเที่ยวเป็นผู้จัดการเกี่ยวกับยานพาหนะ ที่พัก อาหาร และการนำเที่ยวให้นักท่องเที่ยว โดยอาจดำเนินการอำนวยความสะดวกเต็มรูปแบบ หรืออาจจะจัดการบริการเที่ยวบางสิ่งบางอย่างให้ก็ได้

(2) การท่องเที่ยวแบบอิสระ เป็นการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยววางแผนจัดการเดินทางด้วยตัวเองทุกอย่าง หรือใช้บริการของธุรกิจนำเที่ยวในการอำนวยความสะดวกบางอย่าง

4) การแบ่งประเภทการท่องเที่ยวตามการตลาด

(1) การท่องเที่ยวตลาดหรูหรา เป็นการท่องเที่ยวที่ต้องจ่ายค่าบริการในอัตราสูง เพราะมุ่งให้บริการนักท่องเที่ยวชนชั้นหรูหรา

(2) การท่องเที่ยวตลาดมวลชน เป็นการท่องเที่ยวที่บริการท่องเที่ยวแบบพื้น ๆ ในราคาถูก โดยต้องการให้บริการผู้เดินทางที่มีรายได้น้อยแต่มีปริมาณมาก

5) การแบ่งประเภทการท่องเที่ยวตามการจัดการ

(1) การท่องเที่ยวแบบประเพณีนิยม เป็นการท่องเที่ยวมุ่งเน้นความพึงพอใจและปริมาณของนักท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อทรัพยากรท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม

(2) การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน เป็นการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นการจัดการอย่างดีเยี่ยมเพื่อสามารถดำรงไว้ซึ่งทรัพยากรท่องเที่ยวให้มีความดึงดูดใจอย่างไม่เสื่อมคลาย และธุรกิจท่องเที่ยวมีการปรับปรุงคุณภาพให้มีผลกำไรอย่างเป็นธรรม ในขณะเดียวกันก็ให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมได้รับผลประโยชน์ตอบแทนอย่างเหมาะสม และมีนักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมเยือนสม่ำเสมอเพียงพอ แต่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด สามารถแบ่งย่อยได้อีก 2 รูปแบบ คือ

(2.1) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีลักษณะที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ โดยได้รับความสนุกสนานเพลิดเพลินและมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างดีและมีมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงศึกษาธรรมชาติ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย การท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพธรรมชาติ

(2.2) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม หรือชมงานประเพณีต่าง ๆ ที่ชุมชนท้องถิ่นนั้น ๆ จัดขึ้น เพื่อให้ได้รับความสนุกสนานเพลิดเพลิน พร้อมทั้งได้ศึกษาความเชื่อ ความเข้าใจต่อสภาพสังคมและวัฒนธรรม มีประสบการณ์ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น มีจิตสำนึกต่อการรักษาสภาพแวดล้อมและวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวในงานประเพณีและศิลปวัฒนธรรม การท่องเที่ยววิถีชีวิตในชนบท

การท่องเที่ยวเชิงกีฬาและการบันเทิง การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพทางวัฒนธรรม (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548)

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจการท่องเที่ยว

2.2.1 นิยามและความหมายของแรงจูงใจและแรงจูงใจการท่องเที่ยว

ดารา ทีปะปาล (2542) ได้นิยามแรงจูงใจว่า เกิดจากการที่กลไกในร่างกายถูกกระตุ้นจนเป็นแรงผลักดันให้เกิดมูลเหตุจูงใจและพฤติกรรมกระทำต่าง ๆ ซึ่งมีทิศทางมุ่งไปสู่จุดหมายที่ตั้งไว้

ธร สุนทรายุทธ (2551) ได้นิยามว่า แรงจูงใจเป็นกระบวนการที่อินทรีย์ในร่างกายถูกกระตุ้นให้แสดงผลอย่างมีทิศทางเพื่อเคลื่อนไปสู่เป้าหมายตามที่แต่ละคนได้มีความสนใจหรือมีความอยากได้ จนเกิดแรงขับเคลื่อนจากแรงกระตุ้น แต่เมื่อได้ไปสู่เป้าหมายแล้วแรงจูงใจก็จะลดลง แล้วบุคคลนั้นก็หาค้นหาเป้าหมายอื่น ๆ ต่อไป

เลิศพร ภาระสกุล (2559) กล่าวว่า แรงจูงใจทางด้านการท่องเที่ยว เป็นแนวคิดที่เป็นแบบลูกผสมระหว่างแนวคิดทางจิตวิทยา (Psychological) ผสมกับแนวคิดทางด้านสังคมวิทยา (Sociological) แรงจูงใจของนักท่องเที่ยวจึงหมายถึงเครือข่าย (Network) ทั้งหมดของพลังงานทางวัฒนธรรมและทางชีววิทยา ซึ่งเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมท่องเที่ยว

ดังนั้น แรงจูงใจการท่องเที่ยว หมายถึง สิ่งที่อยู่ภายในตัวบุคคล เป็นส่วนผสมระหว่างจิตวิทยาและสังคมวิทยา ที่ส่งผลไปสู่พฤติกรรมที่ทำ มีพลังทางด้านจิตวิทยาและสังคมวิทยาเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม

2.2.2 ทฤษฎีแรงจูงใจทางการท่องเที่ยวในทัศนะของ Swarbrooke and Horner

Swarbrooke and Horner (2007) ได้พัฒนารูปแบบของแรงจูงใจหรือแรงกระตุ้นในการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการเสนอแนวคิดเกี่ยวกับแรงจูงใจในหลายมิติ และอธิบายแรงจูงใจในการท่องเที่ยว 6 ด้าน (Swarbrooke, 2007, อ้างถึงใน ราณี อธิชัยกุล, 2557) ดังนี้

1) แรงจูงใจด้านสรีระหรือทางกายภาพ (Physical) เช่น ความต้องการพักผ่อนหย่อนใจ ความต้องการออกกำลังกายและรักษาสุขภาพ ความต้องการที่จะได้รับแสงแดดหรืออาบแดดของชาวตะวันตก ความต้องการที่จะหาความสุขทางเพศสัมพันธ์

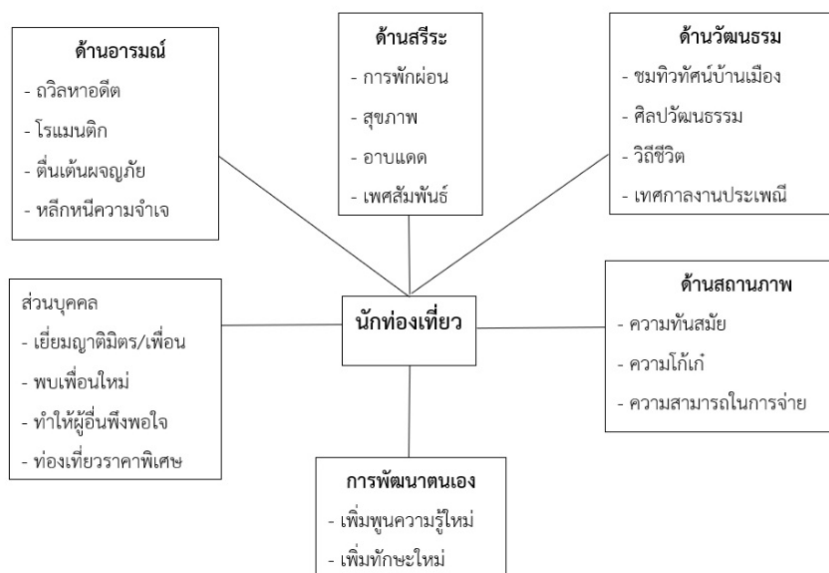
2) แรงจูงใจด้านอารมณ์ (Emotional) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองความรู้สึกบางอย่างตามอารมณ์ นักท่องเที่ยวบางคนท่องเที่ยวเพราะต้องการค้นหาอดีตหรือชีวิตแบบดั้งเดิมที่หาได้ยากในปัจจุบัน เช่น ความคิดถึงบ้านเดิมหรือถวิลหาอดีต (nostalgia) นักท่องเที่ยวพวกนี้จะนิยมท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ หรือเที่ยวชมในพิพิธภัณฑ์ต่าง ๆ ที่มีการแสดงของสิ่งที่หาได้ยาก นักท่องเที่ยวบางคนมีความต้องการบรรยากาศความรักโรแมนติก เนื่องจากเพิ่งแต่งงานหรือกำลังอยู่ในช่วงของการดื่มน้ำผึ้งพระจันทร์ ก็จะชอบไปท่องเที่ยวในเมืองที่มีบรรยากาศโรแมนติก เช่น กรุงปารีส กรุงเวนิส หรือสถานที่ท่องเที่ยวที่มีบรรยากาศชายทะเลยามเย็น แรงจูงใจที่เกิดจากอารมณ์ยังมีอีกหลายอย่าง เช่น ความต้องการหลีกเลี่ยงสภาพความจำเจ ความต้องการตื่นเต้นผจญภัย ความสงบทางจิตใจ ความเพ้อฝันหรือจินตนาการ ความสมหวังในเรื่องจิตวิญญาณ เป็นต้น

3) แรงจูงใจส่วนบุคคล (Personal) เกิดเป็นความต้องการส่วนบุคคลที่แตกต่างกันในแต่ละบุคคล เช่น ความต้องการเยี่ยมเยียนเพื่อนและญาติพี่น้อง ความต้องการได้พบเพื่อนใหม่ ความต้องการทำให้ผู้อื่นพึงพอใจด้วยการพาไปท่องเที่ยว ความต้องการท่องเที่ยวในราคาพิเศษ

4) แรงจูงใจด้านการพัฒนาตนเอง (Personal Development) เกิดจากความต้องการเดินทางเพื่อแสวงหาความรู้และทักษะใหม่ ๆ เช่น นักศึกษาเดินทางไปเรียนภาษาอังกฤษในช่วงฤดูร้อน เกิดจากความต้องการได้รับความรู้เพิ่มเติม หรือนักท่องเที่ยวที่สนใจเรียนทักษะการประกอบอาหารฝรั่งเศส หรือการประกอบอาหารไทย เกิดจากความต้องการเรียนรู้ทักษะใหม่

5) แรงจูงใจทางด้านวัฒนธรรม (Cultural) เกิดจากความสนใจที่จะได้สัมผัสวัฒนธรรมที่แปลกใหม่หรือแตกต่างจากวัฒนธรรมของตนเอง เช่น การเที่ยวชมทิวทัศน์ของบ้านเมืองอื่น นักท่องเที่ยวจะได้พบกับสถาปัตยกรรมที่แปลกใหม่ที่แตกต่างจากบ้านเรือนของตนเอง ได้พบเห็นศิลปะและวิถีชีวิตที่แตกต่างกันไป การได้รับประสบการณ์จากวัฒนธรรมอื่น การร่วมงานเทศกาลประเพณีต่าง ๆ ในแต่ละท้องถิ่น

6) แรงจูงใจทางด้านสถานภาพ (Status) เกิดจากความคิดว่าการได้ท่องเที่ยวจะทำให้มีหน้ามีตาในสังคมหรือความโก้เก๋ที่ทำให้คนอื่นสนใจ เช่น ความต้องการท่องเที่ยวให้ทันสมัยตามแฟชั่น เพื่อซื้อสินค้าตามกระแสนิยม ความต้องการแสดงสถานภาพว่ามีความสามารถในการใช้จ่ายเงินท่องเที่ยว ในแหล่งท่องเที่ยวที่ไปได้ยากลำบากและมีค่าใช้จ่ายสูง เช่น นักท่องเที่ยวจากตะวันออกไปท่องเที่ยวในทวีปอเมริกาใต้ หรือทวีปแอนตาร์กติกา



ภาพที่ 1 มิติของแรงจูงใจนักท่องเที่ยวในทัศนะของ Swarbrooke
ที่มา: ผู้วิจัยดัดแปลงมาจาก ราณี อีสซี่กุล (2557)

2.2.3 ทฤษฎีแรงผลักและแรงดึง (Push-pull factors) ของ Dann

Dann ได้นำเสนอทฤษฎีนี้ครั้งแรกในค.ศ. 1977 โดยเขาเป็นนักวิชาการด้านพฤติกรรม นักท่องเที่ยว โดย Dann (1997) ได้กล่าวว่า แรงจูงใจของนักท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ แรงผลัก (Push) และแรงดึง (Pull) แรงผลักคือแรงกระตุ้นภายในที่จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจไปเที่ยวแทนที่จะทำกิจกรรมอื่น ๆ โดยแรงผลักนี้เกิดจากความต้องการที่ยังไม่ได้รับการตอบสนองของ นักท่องเที่ยว เช่น ความต้องการที่จะหลีกเลี่ยงจากความจำเจ ความต้องการพักผ่อน ความต้องการผจญภัย ความต้องการสร้างภาพ ความต้องการสุขภาพที่ดี มีการตั้งข้อสังเกตได้ว่าทฤษฎีของมาสโลว์มีความ

เกี่ยวข้องกับแรงจูงใจประเภทนี้ (Kim & Lee, 2002, อ้างถึงในสุวีร์ณัสญ์ โสภณศิริ, 2554) ส่วนแรงดึงเกิดจากแรงกระตุ้นภายนอกที่ทำให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจว่าจะเดินทางไปเที่ยวยังสถานที่ใด โดยทั่วไปแรงดึงจะเกี่ยวข้องกับลักษณะหรือองค์ประกอบของสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง เช่น สภาพภูมิอากาศ ชายหาด สิ่งอำนวยความสะดวก หรือการที่ค่าบัตรโดยสารเครื่องบินมีราคาถูก (Klenosky, 2002, อ้างถึงในสุวีร์ณัสญ์ โสภณศิริ, 2554)

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

ความหมายของพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

กุลวรา สุวรรณพิมล (2552) กล่าวว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หมายถึง กระบวนการที่บุคคลหรือกลุ่มบุคคลจะทำการตัดสินใจในการซื้อบริการ ตลอดจนวิธีการซื้อและการใช้บริการนั้นอย่างไรจากกระบวนการตลาด การท่องเที่ยวซึ่งเกิดจากกระบวนการรับรู้ ความชอบหรือไม่ชอบ ทักษะคติ ตลอดจนปัจจัยภายนอกต่าง ๆ เช่น สถานภาพของบุคคล ครอบครัว สังคม และสิ่งแวดล้อม ฯลฯ ที่เป็นผลให้แต่ละบุคคลมีพฤติกรรมต่างกัน

นิตา ชัชกุล (2555) กล่าวว่า พฤติกรรมของผู้บริโภค คือ พฤติกรรมของบุคคลที่จะตัดสินใจซื้อสินค้าหรือบริการอะไรหรือไม่ ถ้าซื้อจะซื้อที่ไหน เมื่อไร อย่างไร และมีวิธีการอย่างไร

ราณี อธิชัยกุล (2557) กล่าวว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หมายถึง พฤติกรรมหรือกระบวนการกระทำที่แสดงออกถึงความรู้สึกนึกคิด ความต้องการของจิตใจที่ตอบสนองต่อการท่องเที่ยว เช่น จุดประสงค์ในการท่องเที่ยว ความถี่ในการท่องเที่ยว ระยะเวลาในการท่องเที่ยว วิธีการเตรียมการเดินทาง ผู้ร่วมเดินทาง สถานที่ที่จะไปท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยว แหล่งข้อมูลการท่องเที่ยว ประเภทของที่พักแรม ซึ่งพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแต่ละคนจะแตกต่างกันไปตามลักษณะแต่ละด้านของนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน

ศุภลักษณ์ อัครางกูร (2551) กล่าวว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยว คือ การแสดงออกของการกระทำกิจกรรมใด ๆ ก็ตามแบบคล้ายคลึงกันหรือบ่อยครั้งจนกลายเป็นเอกลักษณ์ของกลุ่มหรือของตน โดยมี

ปัจจัยกำหนดการท่องเที่ยว ได้แก่ ปัจจัยส่วนตัว และปัจจัยภายนอก ทั้งนี้ ปัจจัยส่วนตัว เช่น สุขภาพ รายได้ ทัศนคติ ประสบการณ์ ส่วนปัจจัยภายนอก เช่น การเมือง เศรษฐกิจ สังคม

ดังนั้น พฤติกรรมการท่องเที่ยว หมายถึง กระบวนการแสดงออกที่แสดงให้เห็นถึงความรู้สึกนึกคิด ของนักท่องเที่ยวทั้งของบุคคลและกลุ่ม มีความต้องการของจิตใจที่ตอบสนองต่อการท่องเที่ยวแตกต่างกัน มีปัจจัยกำหนดการท่องเที่ยวได้แก่ ปัจจัยส่วนตัวและปัจจัยภายนอก

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนการจ้ดนำเที่ยว

กุลวรา สุวรรณพิมล (2552) ได้อธิบายถึงการวางแผนจ้ดนำเที่ยวและเส้นทางการท่องเที่ยวที่ควร จะต้องประกอบไปด้วยปัจจัย ดังนี้

1. เส้นทางการท่องเที่ยวจะต้องเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวในขณะนั้น ซึ่งพฤติกรรม นักท่องเที่ยวมักจะมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา
2. เส้นทางการท่องเที่ยวจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก และมีมาตรฐานเทียบเท่ากับ สถานที่อื่น ๆ
3. เส้นทางการท่องเที่ยวจะต้องมีสิ่งดึงดูดกับนักท่องเที่ยวทุกเพศ ทุกวัย และทุกกลุ่ม รายได้ และต้องค้นหาที่จุดที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากกว่า
4. เส้นทางการท่องเที่ยวจะต้องมีระยะทางที่ไกลพอสมควร มีทรัพยากรท่องเที่ยวที่จะ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว ระยะทางไกลจะดึงดูดใจคนได้มากกว่าและบริษัทนำเที่ยวจะมีรายได้ดีกว่า ด้วย
5. เส้นทางการท่องเที่ยวจะต้องคำนึงถึงอากาศที่ดี ปลอดภัยตลอดเวลา
6. สถานที่ท่องเที่ยวเป็นแหล่งที่ตัวแทนแนะนำ ตัวแทนท้องถิ่นย่อมมีความรู้เกี่ยวกับ สถานที่ท่องเที่ยวนั้นดี

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว

การจัดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว คือ เส้นทางที่กำหนดขึ้นเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถพบเห็นหรือเข้าชมจุดต่าง ๆ ได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย ได้รับความรู้ และความเพลิดเพลินจากเส้นทางที่จัดทำขึ้น เส้นทางท่องเที่ยวอาจเกิดขึ้นโดยอนุมัติจากการที่นักท่องเที่ยวหลาย ๆ กลุ่มใช้เส้นทางเดิมอยู่เป็นประจำ เส้นทางท่องเที่ยวนี้อาจเป็นเส้นทางรถยนต์ ทางเท้า หรือทางอื่น ๆ อาจใช้ร่วมกับเส้นทางสัญจรปกติของเมืองหรืออาจเป็นการกำหนดเส้นทางขึ้นมาเฉพาะพิเศษ (วิฑูรย์ เหลียวรุ่งเรือง, 2547, อ้างถึงใน ศศิธร รัตน์ประยูร, 2557)

ข้อพิจารณาในการจัดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว

1. การกำหนดเส้นทาง การพิจารณากำหนดเส้นทางท่องเที่ยวควรสำรวจและสังเกตจากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เป็นอยู่ ประกอบกับแนวโน้มที่ควรจะเป็นในการจัดเส้นทาง ควรเริ่มต้นจากการพิจารณาตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ จัดลำดับความสำคัญและความน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความสามารถในการเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

2. การจัดเส้นทางในลักษณะวงจร ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดความเพลิดเพลินตลอดทางโดยไม่ต้องย้อนกลับมาทางเดิม นักท่องเที่ยวอาจเกิดความรู้สึกเบื่อและเสียเวลา ข้อดีอีกประการหนึ่ง คือ สะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มย่อยที่ต้องการทิ้งพาหนะของตนเองไว้ยังจุดเดิม อาจจัดให้มีการเดินทางสองลักษณะ เช่น เริ่มต้นด้วยการเดินเท้าไประยะหนึ่ง แล้วจึงเปลี่ยนเป็นการสัญจรทางเรือในขากลับ ซึ่งนักท่องเที่ยวจะได้พักผ่อนไปในตัวระหว่างขากลับ หรืออาจจัดในลักษณะทางเดียว โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสุดท้ายแยกกันอยู่ตามความเหมาะสม เช่น กรณีแหล่งท่องเที่ยวกระจายห่างไกลกัน เช่น แหล่งท่องเที่ยวอูร์มีน้ำ เป็นต้น เส้นทางลักษณะนี้จะไม่มีปัญหาสำหรับการท่องเที่ยวแบบกลุ่ม เพราะยานพาหนะสามารถไปรอรับอยู่ที่จุดใดก็ได้

3. การจัดเส้นทางให้มีความแตกต่าง การกำหนดเส้นทางอาจจัดทำขึ้นหลายเส้นทาง หรือหลายระบบก็ได้ภายในเมือง ๆ หนึ่ง เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากน้อยต่างกัน ความแตกต่างกันอันเนื่องมาจากความสนใจของนักท่องเที่ยว เช่น เส้นทางสำหรับผู้สนใจศิลปะและ

วัฒนธรรม อาจพานักท่องเที่ยวไปตามแม่น้ำลำคลอง เพื่อดูชีวิตความเป็นอยู่ และสภาพบ้านเมือง หรืออาจเป็นเส้นทางที่มีความหลากหลายและน่าสนใจหลายด้านรวมกันอยู่

4. ควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน การเข้าถึงและเดินทางต้องควบคุมได้ง่ายและไม่สับสน

5. การให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทาง จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทาง อย่างสม่ำเสมอ ด้วยระบบป้ายหรือด้วยวิธีอื่น ๆ เพื่อช่วยบอกทิศทางตำแหน่งที่ตั้งและระยะทาง เช่น ช่วยนักท่องเที่ยวกำหนดทิศทางด้วยที่หมายตา การสร้างความต่อเนื่องของเส้นทาง ด้วยการใช้วัสดุปูพื้นทางเท้าที่เหมือนกันไปตลอดทาง หรือใช้วัสดุพืชพันธุ์ที่เหมือนกันไปตลอดแนว

6. พิจารณาจัดประเภทของพาหนะตามสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเส้นทางท่องเที่ยว อาจใช้พาหนะในการเดินทางต่างกัน ทำให้เกิดความน่าสนใจแตกต่างกันตามความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ และลักษณะเฉพาะของตัวเมืองนั้น ๆ

2.6 นโยบายและแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

จากรายงานประจำปีพ.ศ. 2561 พบว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการดำเนินงานที่ข้องเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยรถไฟที่สำคัญ คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยรถไฟ ได้แก่

1. รถไฟทางคู่/ทางสายใหม่ เนื่องจากปัจจุบัน ทางรถไฟภายในประเทศมีขนาดความกว้างทาง 1 เมตร ระยะทางรวม 4,507.884 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดียวถึง 91% ของทางรถไฟทั้งหมด อีกประมาณ 9% จึงเป็นทางคู่หรือทางสาม การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้เร่งดำเนินการโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน และระยะที่ 2 บนเส้นทางรถไฟเดิม รวมถึงทางรถไฟสายใหม่ เพื่อยกระดับการให้บริการทางรถไฟให้เป็นแกนหลักในการพัฒนาการเดินทาง การขนส่ง และโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยประโยชน์ของรถไฟทางคู่นี้

1.1 ทำให้มีทางคู่เพิ่มขึ้น 3,157 กิโลเมตร หรือร้อยละ 65.33 ของเส้นทางรถไฟทั้งประเทศ

1.2 มีความจุทางเพิ่มขึ้น 4 เท่าของโครงข่ายรถไฟเดิม สามารถลดระยะเวลาการเดินทางได้ 30% เนื่องจากไม่ต้องรอหลีกขบวนรถ

1.3 เพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินรถ ด้วยการแก้ปัญหาจุดตัดถนนกับทางรถไฟโดยใช้สะพานข้ามทางรถไฟ หรือทางลอดใต้ทางรถไฟ และกั้นรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ

1.4 สามารถเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมพื้นฐานอื่น ๆ เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก

นอกจากนี้แผนพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป จะมีการเพิ่มเส้นทางรถไฟสายใหม่อีก 12 เส้นทาง มีระยะทางให้บริการรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 2,419 กม. เพิ่มจังหวัดที่ทางรถไฟผ่านจากเดิม 47 จังหวัด เป็น 61 จังหวัด นอกจากนี้ยังเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและปลอดภัย ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการเดินทางและขนส่งพร้อมกับสร้างโอกาสทางธุรกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟพาดผ่านมาก่อน

2. รถไฟความเร็วสูง เป็นยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทยในการยกระดับคุณภาพการเดินทางด้วยรถไฟและมีศักยภาพในการเชื่อมต่อในการเชื่อมต่อกับระบบรางของประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีประโยชน์จากรถไฟความเร็วสูง ดังนี้

2.1 ทางรถไฟมีขนาดกว้าง 1.435 เมตร ใช้ความเร็วสูงสุด 250 กม./ชม.

2.2 สามารถรองรับผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวนมาก และมีจุดหมายปลายทางที่รองรับผู้โดยสารได้มาก

2.3 เป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนที่รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย

2.4 มีความเร็วและคุณภาพการให้บริการทัดเทียมกับเครื่องบิน

2.5 เชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น ส่งเสริมการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2561)

นอกจากนี้ยังพบว่าในปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดกิจกรรมการท่องเที่ยวทางรถไฟ โดยเปิดเส้นทางท่องเที่ยวทั้งไปเข้าเย็นกลับ และเส้นทางที่มีการค้างคืน เพื่อเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวทางรถไฟ ได้แก่

1. เส้นทางไปเข้าเย็นกลับ

- 1.1 นั่งรถจักรไอน้ำย้อนรอยวันวาน
- 1.2 นั่งรถไฟท่องเที่ยวเดอะสวนไทรโยค แอดเวนเจอร์ปาร์ค
- 1.3 นั่งรถไฟเที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์
- 1.4 นั่งรถไฟเที่ยวสวนสนประดิพัทธ์
- 1.5 นั่งรถไฟเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์เมืองสิงห์
- 1.6 นั่งรถไฟเที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย

2. เส้นทางพักค้างคืน

- 2.1 นั่งรถไฟเที่ยวบ้านริมแคว แพร่มน้ำ รีสอร์ท
- 2.2 นั่งรถไฟเที่ยว 4 จังหวัดชายแดนภาคอีสาน เลาะริมแม่น้ำโขง (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

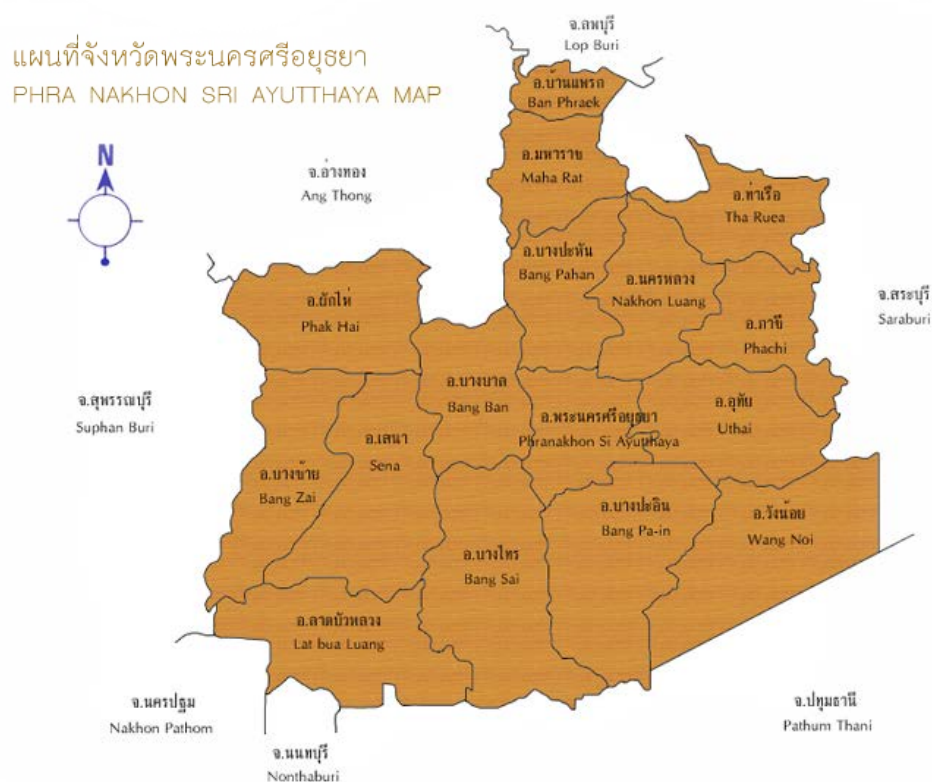
2.7 ข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

- 2.7.1 ที่ตั้ง อยู่ในที่ราบลุ่มภาคกลาง ห่างจาก จ.กรุงเทพมหานครประมาณ 70 กิโลเมตร
- 2.7.2 พื้นที่ 2,556.640 ตร.กม.
- 2.7.3 อาณาเขต ทิศเหนือ ติดกับ จ.อ่างทอง จ.ลพบุรี จ.สระบุรี ทิศใต้ติดกับ จ.นครปฐม จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี ทิศตะวันออกติดกับ จ.สระบุรี ทิศตะวันตกติดกับ จ.สุพรรณบุรี
- 2.7.4 แม่น้ำ มีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน 4 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำน้อย

2.7.5 ภูมิอากาศ ค่อนข้างร้อน อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 31 องศาเซลเซียส ต่ำสุดเฉลี่ย 24 องศาเซลเซียส แต่การที่มีที่ตั้งไม่ไกลจากอ่าวไทย ทำให้มีโอกาสได้รับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ เป็นระยะเวลานานถึง 5 เดือน จึงมีฝนตกชุกในช่วงเดือน พ.ค.-ต.ค.

2.7.6 การปกครอง แบ่งเป็น 16 อำเภอ ได้แก่ อ.พระนครศรีอยุธยา อ.ท่าเรือ อ.นครหลวง อ.ท่าไทร อ.บางบาล อ.บางปะอิน อ.บางปะหัน อ.ผักไห่ อ.ภาชี อ.ลาดบัวหลวง อ.วังน้อย อ.เสนา อ.บางซ้าย อ.อุทัย อ.บ้านแพรก และอ.มหาราช (องค์การบริหารส่วนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, ม.ป.ป.)

2.7.7 ประชากร ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2561 มีประชากรรวมของจังหวัดทั้งสิ้น 817,441 คน (ระบบสถิติทางการทะเบียน, 2561)



แผนที่ 1 จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ที่มา: <https://ww2.ayutthaya.go.th/content/map> (ม.ป.ป.)

2.7.8 สถานที่ท่องเที่ยวบริเวณรอบเกาะเมือง

1) วัดมหาธาตุ เป็นพระอารามหลวงในสมัยอยุธยาที่ประดิษฐานพระบรมสารีริกธาตุ ในพระราชพงศาวดารกล่าวไว้ว่า องค์พระปรางค์ประธานได้สร้างขึ้นในพ.ศ. 1917 ตรงกับรัชสมัยสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 1 (ขุนหลวงพะงั่ว) แล้วเสร็จสมบูรณ์ในรัชสมัยสมเด็จพระรามาเมศวร ครั้นเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ 2 ในพ.ศ. 2310 วัดมหาธาตุถูกไฟไหม้เสียหายและถูกทิ้งร้าง ปัจจุบันมีสิ่งที่เป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวภายในวัดคือ เศียรพระพุทธรูปในต้นไม้ และพุทธรูปในบริเวณวัดที่มีความเสียหาย



ภาพที่ 2 เศียรพระพุทธรูปในต้นไม้ภายในวัดมหาธาตุ

ที่มา: ผู้วิจัย (2562)

2) วัดราชบูรณะ ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของวัดมหาธาตุ พระราชพงศาวดารกรุงศรีอยุธยา ระบุว่า สมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 2 (เจ้าสามพระยา) โปรดฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อพ.ศ. 1967 ณ สถานที่ถวายเพลิงพระศพพระเจ้าเชษฐาทั้ง 2 พระองค์ คือ เจ้าอ้ายพระยา และเจ้ายี่พระยา ซึ่งทรงทำยุทธหัตถีแย่งชิงราชสมบัติจนสิ้นพระชนม์พร้อมกัน ส่วนบริเวณที่สิ้นพระชนม์โปรดฯ ให้ก่อเจดีย์เพื่อเป็นอนุสรณ์ขึ้น 2 องค์ เรียกว่าเจดีย์เจ้าอ้ายเจ้ายี่ อยู่บริเวณทิศตะวันออกเฉียงใต้ของวัด ในสมัยกรุงศรีอยุธยา วัดราชบูรณะมีฐานะเป็นพระอารามหลวง ภายในวัดประกอบด้วยพระปรางค์ประธานล้อมรอบด้วยระเบียงคต พระวิหารอยู่ที่ทิศตะวันออกขององค์ปรางค์ พระอุโบสถอยู่ที่ทิศตะวันตกในแนวเดียวกัน นอกจากนี้ภายในวัดยังมีเจดีย์รายและวิหารรายประกอบอีกจำนวนมาก



ภาพที่ 3 ปรารค์ประธานภายในวัดราชบูรณะ

ที่มา: ผู้วิจัย (2562)

3) วัดพระศรีสรรเพชญ์ นับเป็นต้นแบบของวัดในพระบรมมหาราชวังของสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ คือวัดพระศรีรัตนศาสดาราม สันนิษฐานว่าในพ.ศ. 2305 สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 พระราชโอรสของสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ ได้ทรงสร้างเจดีย์ใหญ่ขึ้น 2 องค์ที่วัดพระศรีสรรเพชญ์ คือเจดีย์ตะวันออก และองค์กลาง เพื่อบรรจุพระบรมอัฐิพระราชบิดาและพระเชษฐา เมื่อถึงรัชกาลสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 4 (พระหน่อพุทธางกูร) โปรดเกล้าฯ ให้สร้างเจดีย์ขึ้นอีก 1 องค์ เรียงต่อมาทางด้านทิศตะวันตก เพื่อบรรจุพระบรมอัฐิสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2



ภาพที่ 4 เจดีย์ 3 องค์ ภายในวัดพระศรีสรรเพชญ์

ที่มา: ผู้วิจัย (2562)

4) วิหารพระมงคลบพิตร มีพระมงคลบพิตรประดิษฐานอยู่ภายในวิหาร เป็นพระพุทธรูปโบราณขนาดใหญ่ที่สุดองค์หนึ่งของประเทศไทย ขนาดหน้าตักกว้าง 55 เซนติเมตร ส่วนสูงเฉพาะองค์ 12 เมตร 45 เซนติเมตร มีการสันนิษฐานว่าสร้างขึ้นในระหว่างพ.ศ. 1991-พ.ศ. 2145 ในแผ่นดินพระเจ้าเสือเกิดฟ้าผ่า ยอดมณฑปของพระมงคลบพิตรเกิดไฟไหม้ เครื่องมณฑปทรวดพังลงมา พระคอประมงคลบพิตรหัก จึงทรงโปรดให้บูรณะใหม่เป็นมหาวิหารและต่อพระเศียรพระมงคลบพิตรในสมัยสมเด็จพระเจ้าบรมโกศ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2533 สมเด็จพระญาณสังวรสมเด็จพระสังฆราชสกลมหาสังฆปริณายก ได้ประทานพระราชดำริว่าถ้าได้มีการปิดทองจะทำให้พุทธลักษณะงดงามน่าเลื่อมใสแก่ศาสนิกชน ประกอบกับสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถได้เสด็จฯ พระราชดำเนินมาทรงนมัสการพระมงคลบพิตร และได้พระราชทานทุนทรัพย์ส่วนพระองค์เป็นจำนวนเงิน 70,000 บาทเพื่อบูรณะปฏิสังขรณ์ ดังนั้นจึงดำเนินการบูรณะปิดทององค์พระมงคลบพิตรเพื่อเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และบริเวณโดยรอบวิหารยังมีตลาดนัดให้นักท่องเที่ยวเลือกซื้ออาหารและของที่ระลึกอีกด้วย



ภาพที่ 5 พระมงคลบพิตร

ที่มา: ผู้วิจัย (2562)

5) วัดไชยวัฒนาราม ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านทิศตะวันตกนอกเกาะเมืองอยุธยา แต่เดิมเรียกว่า “วัดไชยาราม” และ “วัดไชยชนะธาราม” เป็นพระอารามหลวงสมัยอยุธยา สร้างขึ้นใน พ.ศ. 2173 รัชสมัยสมเด็จพระเจ้าปราสาททอง โดยทรงสถาปนาเป็นวัดฝ่ายอรัญวาสี ณ บริเวณที่ดิน ซึ่งเป็นนิวาสถานของพระบรมราชชนนี ทรงสร้างเพื่ออุทิศถวายพระบรมราชชนนี และเฉลิมพระเกียรติ พระองค์ที่มีชัยชนะต่อการรบกับเขมร มีสถาปัตยกรรมหลักของวัดได้แก่ กลุ่มปราสาท 5 องค์ ล้อมรอบด้วย ระเบียงคต มีอาคารทรงปราสาทยอดอยู่กึ่งกลางและมุมของระเบียงคตแต่ละด้านเรียกว่า “เมรุทิศ-เมรุราย” ภายนอกติดกับบริเวณวัดมีร้านเช่าชุดไทย ให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ที่สามารถเช่ามา ถ่ายรูปภายในวัดได้ ซึ่งได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นจากละครทีวีเรื่อง “บุพเพสันนิวาส”



ภาพที่ 6 อาคารทรงปราสาทยอด

ที่มา: ผู้วิจัย (2562)

6) วัดโลกยสุธารามหรือวัดพระนอน ไม่ปรากฏหลักฐานที่แน่ชัดว่าเริ่มสร้างเมื่อใด แต่สันนิษฐานว่าวัดแห่งนี้ น่าจะสร้างขึ้นในช่วงสมัยอยุธยาตอนต้น ลักษณะรูปแบบแผนผังของวัดวางตัว ตามแนวแกนทิศตะวันออก-ทิศตะวันตก มีปราสาทประธานตั้งอยู่เป็นจุดศูนย์กลางของวัด ด้านหน้าปราสาท ประธานมีวิหารสามหลังตั้งเรียงกัน ด้านหลังปราสาทประธานเป็นอูโบสถ และวิหารประดิษฐาน พระพุทธไสยาสน์ ในพ.ศ. 2497 ได้มีการบูรณะองค์พระพุทธรูป โดยการก่อหุ้มองค์พระใหม่ทั้งองค์ พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนรูปแบบเศียรองค์พระเป็นแบบพระพุทธรูปทรงเครื่องอย่างที่เห็นในปัจจุบัน



ภาพที่ 7 พระพุทธไสยาสน์

ที่มา: ผู้วิจัย (2562)

7) วังช้างอยุธยา แล เพนียด เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอดนียมแห่งหนึ่งในบริเวณเกาะเมือง เนื่องจาก “ช้าง” ถือเป็นสัตว์คู่บ้านคู่เมืองไทยมาตั้งแต่ในอดีต ภายในสถานที่ที่มีบริการขี่ช้างชมเกาะเมือง ในระยะเวลาที่กำหนด มีการแสดงช้าง มีบริการถ่ายรูปคู่กับช้าง มีจุดให้อาหารช้าง นักท่องเที่ยวสามารถเข้ามาเยี่ยมชมวิถีชีวิตของช้างและความรู้ช้างได้ สถานที่แห่งนี้มีค่าธรรมเนียมเข้าชม ผู้ใหญ่ชาวไทย 50 บาท เด็กชาวไทย 30 บาท ผู้ใหญ่ชาวต่างชาติ 500 บาท และเด็กชาวต่างชาติ 100 บาท โดยเปิดให้บริการทุกวันตั้งแต่ 09.00–17.00 น. สถานที่แห่งนี้ถือเป็นจุดกำเนิดโครงการต่าง ๆ ที่สร้างคุณูปการอย่างยิ่งต่อประเทศไทย อาทิ ศูนย์การผสมพันธุ์ช้าง โครงการอนุบาลช้างน้อย โครงการบ้านพักช้างชรา (amazing Thailand, ม.ป.ป)



ภาพที่ 8 กิจกรรมขี่ช้างชมเกาะเมือง

ที่มา: ผู้วิจัย (2562)

2.8 ข้อมูลและประวัติของรถไฟ

2.8.1 ประวัติและข้อมูลรถไฟโลก

พ.ศ. 2320 ริชาร์ด เทรวีซิก ชาวอังกฤษ ได้ประดิษฐ์รถจักรไอน้ำ ที่สามารถขับเคลื่อนด้วยตนเองได้เป็นครั้งแรก แต่ยังไม่สามารถใช้งานได้ เพราะรถมีน้ำหนักมากเกินไป รางจึงไม่สามารถรับน้ำหนักได้

ต่อมาพ.ศ. 2355 จอห์น บลิงกินสอพ ชาวอังกฤษ ได้ประดิษฐ์รถจักรไอน้ำขึ้นอีกแบบ โดยมีลูกสูบตั้งตรง 2 ลูก ขับเคลื่อนเพลลาซึ่งติดกับล้อที่มีฟันเฟืองวิ่งไปบนรางซึ่งเป็นฟันเฟืองเช่นเดียวกัน ซึ่งสามารถช่วยให้รถจักรสามารถลากจูงขบวนรถขึ้นทางลาดชันมาก ๆ ได้ โดยนำมาใช้ระหว่างเหมืองถ่านหินกับเมืองลีดส์ เป็นระยะทางประมาณ 3 ไมล์ครึ่ง

ต่อมาในพ.ศ. 2356 วิลเลียม เฮตเลย์ ชาวอังกฤษ ได้ประดิษฐ์รถจักรชนิดใหม่ขึ้น โดยอาศัยความฝืดระหว่างล้อกับรางเหล็กแต่อย่างเดียว โดยไม่ใช้รางแบบมีฟันเฟือง และนำมาใช้ลากจูงรถบรรทุกถ่านหิน ระหว่างเหมืองถ่านหินรีแลมกับท่าเรือเลมิงตัน ออน ไทน์ ระยะทางประมาณ 5 ไมล์

ปีถัดมา จอร์จ สตีเฟนสัน ชาวอังกฤษ ซึ่งเป็นผู้นำเกี่ยวกับการรถไฟ และการสร้างรถจักร ได้สร้างรถจักรไอน้ำคันแรกชื่อว่า Blucher เป็นผลสำเร็จ แล้วนำมาใช้งานในเหมืองถ่านหินที่คิลลิงสวอร์ธ

ในพ.ศ. 2366 เอ็ดเวิร์ด ฟิส ชาวอังกฤษ ได้เชิญ จอร์จ สตีเฟนสัน มาสร้างทางรถไฟระหว่างเมืองสต็อกตันกับเมืองดาร์ลิงตัน ซึ่งเป็นผลสำเร็จ นับเป็นรถไฟสาธารณะสายแรกในโลกที่ลากจูงด้วยรถจักรไอน้ำ และให้บริการรับส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร โดยสองปีแรกพบว่า รถจักรไอน้ำมีความไม่เหมาะสมในการนำมาให้บริการ ยังมีความไม่แน่นอน และต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูง เหมาะที่จะนำไปลากจูงขบวนรถบรรทุกแร่ที่ใช้ความเร็วต่ำมากกว่า เนื่องจากกำลังลากจูงและน้ำหนักถูกจำกัดเพราะความอ่อนแอของทาง จึงต้องกลับมาใช้ม้าลากจูงแทนหลายครั้ง จนกระทั่งพ.ศ. 2370 ทิมอธี แอควีร์ท ชาวอังกฤษ ได้ประดิษฐ์รถจักรเรียกว่า Royal George ขึ้น จึงได้เลิกใช้ม้าลากจูงเพื่อขนสินค้าโดยสิ้นเชิง ในพ.ศ. 2376 ซึ่งในช่วงระยะเวลาเดียวกัน ความสนใจในการรถไฟได้แพร่ไปยังสหรัฐอเมริกา และประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรป (สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ, ม.ป.ป.)

2.8.2 ประวัติและข้อมูลรถไฟไทย

พ.ศ. 2398 สมเด็จพระราชินีวิกตอเรียแห่งสหราชอาณาจักร ได้โปรดให้ เซอร์ จอห์น เบาวริง เจ้าเมืองฮ่องกง เป็นราชทูตเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีกับประเทศไทย โดยนำ “รถไฟเล็ก” เป็นเครื่องราชบรรณาการมาถวายแด่รัชกาลที่ 4 ซึ่งจำลองมาจากการย่อส่วนจากรถจักรไอน้ำ และรถพ่วง 4 โบกี้ ที่วิ่งอยู่ในประเทศอังกฤษสมัยนั้น ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นให้รัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 ทรงสนพระทัยในเรื่องรถไฟ และทำให้ทรงคิดสถาปนากิจการรถไฟไทยในเวลาต่อมา

กิจการรถไฟไทยดั้งเดิมได้ถือกำเนิดขึ้นเมื่อพ.ศ. 2429 โดยรัฐบาลสยามให้สัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์ก สร้างทางรถไฟสายแรกจากกรุงเทพมหานครถึงสมุทรปราการ เป็นระยะทาง 21 กิโลเมตรเป็นที่รู้จักในนาม “รถไฟสายปากน้ำ” ซึ่งปัจจุบันได้ถูกรื้อถอนแล้ว

ต่อมาในพ.ศ. 2490 รัชกาลที่ 5 จึงได้มีพระราชโองการสำรวจพื้นที่เพื่อทำการสร้างทางรถไฟหลวงขึ้น หลังจากที่สำรวจเส้นทางต่าง ๆ แล้ว รัฐบาลพิจารณาเห็นว่าจุดแรกที่สมควรสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมกับเมืองหลวงคือ นครราชสีมา ดังนั้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น และเปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-อยุธยา เป็นสายแรก ณ ที่ทำการรถไฟกรุงเทพ โดยมีสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบล แห่งอังกฤษ เป็นผู้ประมูลได้ในราคาต่ำสุด โดยเสนอราคาเป็นเงิน 9,956,164 บาท จากนั้นจึงมีพระบรมราชโองการ ประกาศสร้างทางรถไฟสยามเส้นทางดังกล่าว เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433 ซึ่งนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการรถไฟไทยอย่างเป็นทางการ

2.8.3 ประวัติและข้อมูลรถไฟไทยเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา

ในสมัยแรกเริ่มนั้นจะใช้ชื่อเส้นทางว่า กรุงเทพ-กรุงเก่า โดยหลังจากที่บริษัทเอกชนได้เปิดเดินขบวนรถไฟสายปากน้ำได้ 3 ปี รถไฟหลวงสายแรกก็ได้ถือกำเนิดขึ้นในไทย จากสถานีกรุงเทพ-สถานีกรุงเก่า หรือในปัจจุบันคือสถานีอยุธยา โดยรัชกาลที่ 5 ตัดสินพระทัยใช้รางขนาด 1.435 เมตร ตามแบบยุโรป แทนที่จะใช้รางขนาด 1 เมตร ตามอย่างรัฐอาณานิคมรอบข้าง ณ ขณะนั้น

วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 หลังจากที่รัชกาลที่ 5 ทรงประกอบพระราชพิธีเปิดสถานีหัวลำโพง และทรงตอกหมุดเพื่อเปิดเดินขบวนรถไฟสายกรุงเทพ-กรุงเก่า อย่างเป็นทางการแล้ว พระองค์จึงเสด็จพระราชดำเนินด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่งเที่ยวปฐมฤกษ์ ทำขบวนด้วยรถจักรไอน้ำคูบส์ ที่ทรงสั่งซื้อมาจากประเทศเยอรมนี สู่สถานีบางปะอิน และเสด็จกลับในวันเดียวกัน จากนั้นเป็นต้นมา กรมรถไฟหลวงได้เปิดเดินขบวนรถไฟโดยสายจากกรุงเทพ-กรุงเก่า วันละ 4 เที่ยว (ไป 2 เที่ยว และกลับอีก 2 เที่ยว) โดยมีสถานีให้บริการทั้งสิ้น 6 สถานี ได้แก่ กรุงเทพ บางซื่อ หลักสี่ คลองรังสิต หลักหก และบางปะอิน ก่อนจะขยายเข้าสู่กรุงเก่า หรือสถานีอยุธยาในเวลาต่อมา

ปัจจุบันพ.ศ. 2562 มีขบวนรถจากกรุงเทพ-อยุธยา ให้บริการต่อวันมากถึง 32 เที่ยวขาไป และ 32 เที่ยวขากลับ ซึ่งประเภทรถ ระยะเวลาเดินทาง และราคาจะแตกต่างกันไปตามแต่ความประสงค์ของนักท่องเที่ยว หากนั่งจากสถานีกรุงเทพ ใช้เวลาทั้งสิ้นประมาณ 2 ชั่วโมง ผ่านสถานีทั้งสิ้นประมาณ 15 สถานี (หากใช้บริการขบวนรถธรรมดา) ปัจจุบันนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้มีขบวนนำเที่ยวเส้นทางนี้เป็นประจำแบบโปรแกรมนำเที่ยวสู่สถานที่อื่น แต่ยังคงมีโอกาสพิเศษที่การรถไฟร่วมมือกับบริษัททัวร์ โดยส่วนใหญ่จะจัดกิจกรรมดังกล่าวในวันที่ 26 มีนาคม ซึ่งถือเป็นวันเปิดเส้นทางนี้อย่างเป็นทางการ โดยนำรถไฟหัวจักรไอน้ำออกมาวิ่งเป็นกรณีพิเศษ นักท่องเที่ยวสามารถจ่ายเป็นราคาแบบเหมาจ่าย เป็นการย้อนวันวานกับรถจักรไอน้ำที่มีความเก่าแก่ที่อยู่คู่กับประเทศไทยมายาวนาน และยังสามารถไปเยี่ยมชมอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาที่มากไปด้วยโบราณสถาน อันหลอมรวมประวัติและความเป็นมาของราชธานีไทยแต่เดิมไว้อย่างลงตัว (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2554)

2.8.4 ความได้เปรียบและเสียเปรียบของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ได้อธิบายไว้ดังนี้

1) ข้อได้เปรียบของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ

- (1) เป็นบริการที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งระยะปานกลางและระยะไกล ๆ เพราะมีต้นทุนคงที่ เช่น ค่าเชื้อเพลิงขับเคลื่อนต่อหน่วยการขนส่งต่ำ
- (2) สามารถให้บริการได้คราวละมาก ๆ เนื่องจากรถไฟขบวนเดียวสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้มากกว่ารถยนต์โดยสารนับสิบคัน
- (3) สามารถปรับตัวตามปริมาณขนส่งได้ง่าย เพราะสามารถเพิ่มหรือลดตู้รถพ่วงได้ตามความต้องการ
- (4) มีความปลอดภัยสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ เพราะมีทางวิ่งของตนเองโดยเฉพาะ จึงเกิดอุบัติเหตุได้ยาก
- (5) มีความสบายในระหว่างการเดินทาง เพราะวิ่งไปบนรางอย่างราบเรียบ ไม่ขรุขระเหมือนสภาพของถนน

2) ข้อเสียเปรียบของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ

- (1) เป็นกิจกรรมการขนส่งที่ต้องลงทุนมาก ตั้งแต่ขั้นการสำรวจก่อสร้างและต้องสร้างทางของตนเอง จึงมีต้นทุนคงที่สูงมาก
- (2) ความคล่องตัวในการบริการมีน้อย เพราะต้องวิ่งบนราง ซึ่งมีข้อจำกัดในด้านเส้นทาง ไม่สามารถบริการแบบ Door-to-Door ได้
- (3) การบริการขนส่งระยะไกลต้องเสียต้นทุนสูง เพราะมีต้นทุนคงที่มาก
- (4) ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางให้บริการได้ ถ้าหากเส้นทางใดประสบปัญหาการขาดทุน ก็ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเป็นเส้นทางอื่นได้ ต้องทำการสร้างเส้นทางขึ้นใหม่ ซึ่งไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือใช้ทรัพย์สินเหล่านั้นได้คุ้มค่า

(5) หากมีการเลิกกิจการจะเสียหายมาก เนื่องจากเครื่องมือและอุปกรณ์ตอสนั้งซื้อ ต้องกำหนดขนาดและคุณภาพตามที่ต้องการ แต่เมื่อเลิกกิจการ เครื่องมือและอุปกรณ์ขายได้ในราคาต่ำ หรือขายไม่ได้เลย

2.8.5 องค์ประกอบของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ได้อธิบายไว้ดังนี้

1) ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ หมายถึง ผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟในการสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อบำเหน็จเป็นการค้า เราอาจแบ่งผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ

(1) ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟโดยรัฐบาล หมายถึง กิจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟที่รัฐบาลเป็นเจ้าของและได้ลงทุนในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ให้แก่ผู้ต้องการใช้บริการเองเพื่อสินจ้าง

(2) ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟโดยเอกชน หมายถึง กิจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟที่รัฐบาลอนุญาตให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการลงทุนในการผลิตบริการขนส่งสาธารณะ แก่ผู้ต้องการใช้บริการเพื่อสินจ้าง

2) ขบวนรถไฟ ประกอบไปด้วย 2 ส่วน คือ หัวรถจักร และตู้รถไฟโดยสาร

(1) หัวรถจักร บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) อธิบายว่า หัวรถจักรจะลากจูงตู้รถไฟโดยสารพ่วงกันเป็นขบวนไปตามเส้นทางต่าง ๆ ปัจจุบันหัวรถลากจูงมี 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

(2) หัวรถจักรไอน้ำ หัวรถจักรที่มีหม้อน้ำและเรือนไฟ ซึ่งใช้ไม้หรือถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงเผาให้น้ำกลายเป็นไอน้ำ เมื่อไอน้ำขยายตัวก็จะดันให้ลูกสูบเดินหน้าและถอยหลังภายในกระบอกสูบ แล้วการเคลื่อนที่ของลูกสูบจะไปหมุนล้อรถจักร

(3) หัวรถจักรไฟฟ้า เป็นหัวรถจักรที่ใช้พลังไฟฟ้าจากสายไฟฟ้าข้างบนหรือจากรางที่สามที่อยู่ข้าง ๆ ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าหลายตัว รถจักรประเภทนี้มีกำลังสูบและน้ำหนักเบา

เพราะไม่ต้องบรรทุกน้ำและเชื้อเพลิง ควบคุมง่าย สามารถออกรถและหยุดรถได้รวดเร็ว นอกจากนี้ยังไม่มีควันที่ทำให้อากาศเป็นพิษอีกด้วย

(4) หัวรถจักรดีเซล เป็นหัวรถจักรที่ใช้เครื่องยนต์แบบรดยนต์โดยสารใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง รถจักรประเภทนี้มีกำลังสู้อัดจักรไฟฟ้าไม่ได้ แต่สะดวกกว่าที่ไม่ต้องใช้สายไฟข้างบนหรือรางพิเศษ และมีควันไม่มากนัก หัวรถจักรดีเซลอาจแบ่งออกเป็น หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า หัวรถจักรดีเซลเครื่องกล และหัวรถจักรดีเซลไฮโดรลิก

3) ตู้โดยสาร สมัยแรกทำด้วยไม้ ปัจจุบันทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียมเป็นส่วนใหญ่ บางตู้แบ่งออกเป็นห้อง ๆ และบางตู้จัดที่นั่งแบบรถประจำทางโดยเรียงกันในแต่ละฟาก ถ้าเป็นรถไฟที่เดินทางระยะไกลมักมีตู้รถพิเศษ เช่น ตู้รถนอน และตู้รถเสบียงอาหาร ซึ่งการประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟสามารถจัดจำนวนตู้รถไฟโดยสารในแต่ละขบวนให้เหมาะสมกับปริมาณขนส่งผู้โดยสารและระดับบริการได้ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ม.ป.ป.) ได้แบ่งประเภทของขบวนรถไฟ 7 ประเภท ดังนี้

(1) ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกลหยุดสถานีที่สำคัญ ๆ เท่านั้น ปัจจุบันมีบริการจำนวน 10 ขบวน

(2) ขบวนรถด่วน (Express) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกลหยุดสถานีที่สำคัญ ๆ เท่านั้น แต่มีการให้บริการของชนิดรถฟ่วงมากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ ปัจจุบันมีบริการจำนวน 9 ขบวน

(3) ขบวนรถเร็ว (Rapid) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล แต่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารมากกว่าขบวนรถด่วน ปัจจุบันมีบริการจำนวน 17 ขบวน

(4) ขบวนรถธรรมดา (Ordinary) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารเดินทางไปยังส่วนภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศไทย หยุดทุก ๆ สถานี ปัจจุบันมีบริการจำนวน 27 ขบวน

(5) ขบวนรถชานเมือง (Bangkok Commuter) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รัศมีไม่เกิน 150 กม. เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน และติดต่อค้าขาย หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ

(6) ขบวนรถท้องถิ่น (Rural Commuter) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัด หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ มีบริการถึงภูมิภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ และใต้

(7) ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ จะหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น ปัจจุบันมีบริการจำนวน 4 ขบวน

4) เส้นทางรถไฟ เป็นเส้นทางสำหรับขบวนรถไฟโดยสารวิ่งบริการไปยังที่ต่าง ๆ ซึ่งเส้นทางรถไฟแต่ละสายมีความยาวไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม เส้นทางรถไฟได้มีการพัฒนาโดยใช้เหล็กแทนไม้ในการทำเป็นรางให้ขบวนรถไฟโดยสารวิ่งมีการใช้วัสดุอื่น เช่น ใช้คอนกรีตแทนหมอนไม้รองทางรถไฟ แต่การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟต้องลงทุนในการก่อสร้างเฉพาะเป็นพิเศษของตัวเอง จึงเป็นภาระหนักของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ อาจแบ่งเส้นทางรถไฟออกเป็น 2 ระบบ คือ

(1) เส้นทางรถไฟระบบทางเดี่ยว (Single Line) เป็นเส้นทางรถไฟที่สร้างให้ขบวนรถไฟวิ่งได้ขบวนเดียว หากต้องวิ่งสวนทางกัน จะต้องหยุดรอและหลีกเลี่ยงกัน ณ สถานีใดสถานีหนึ่ง ถ้าหากขบวนรถไฟโดยสารใดเกิดเสียเวลาหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้น จะทำให้ขบวนรถไฟโดยสารอื่น ๆ ต้องเสียเวลาเพื่อรอหลีกเลี่ยงทางด้วย

(2) เส้นทางรถไฟระบบทางคู่ (Double Line) เป็นเส้นทางรถไฟที่สร้างคู่กันไปให้ขบวนรถไฟโดยสารวิ่งสวนทางกันได้ตลอดเวลา โดยไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลีกเลี่ยงทางกัน แต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการลงทุนสูงขึ้น ซึ่งปัจจุบัน ประเทศไทยกำลังมีโครงการพัฒนาเส้นทางแบบนี้อยู่ โดยเริ่มจากสายใต้

5) สถานีรถไฟ เป็นสถานที่สำหรับให้ขบวนรถไฟโดยสารเข้าจอดรับส่งผู้โดยสารและให้ขบวนรถไฟโดยสารหลีกเลี่ยงกัน ในกรณีที่เส้นทางรถไฟเป็นระบบทางเดี่ยว ซึ่งหน้าที่ของสถานีรถไฟก็คล้ายกับสถานีขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ทุกประการ แต่สถานีรถไฟแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

(1) สถานีรถไฟต้นทางปลายทาง เป็นสถานีรถไฟต้นทางหรือปลายทางบริการที่กำหนดให้ เช่น เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ก็จะมีสถานีรถไฟกรุงเทพ และสถานีรถไฟเชียงใหม่ เป็นสถานีรถไฟต้นทางปลายทาง เป็นต้น

(2) สถานีรถไฟชุมทาง เป็นสถานีรถไฟที่มีเส้นทางรถไฟจากหลายเส้นทางมาบรรจบกัน เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถต่อรถไฟอีกขบวนหนึ่ง ไปยังเส้นทางที่ต้องการได้ เช่น สถานีชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นสถานีที่มีขบวนรถไฟโดยสารหลายเส้นทางผ่าน

(3) สถานีรถไฟปลายทาง เป็นสถานีรถไฟระหว่างทางของเส้นทางที่ให้บริการ ซึ่งการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟสายหนึ่ง ๆ จะมีสถานีปลายทางอยู่หลายสถานี เช่น เส้นทางรถไฟสายเชียงใหม่-กรุงเทพฯ มีสถานีรถไฟปลายทางอยู่หลายสถานี ได้แก่ สถานีรถไฟลำพูน ลำปาง แพร่ พิชณุโลก

2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอราวัศน์ โปธิสุตตานันท์ และคณะ (2557) ได้ทำการศึกษาแนวทางการจัดทำเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีวัตถุประสงค์คือ เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมทางการท่องเที่ยวและเส้นทางท่องเที่ยว ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมและเส้นทางท่องเที่ยว เพื่อจัดสภาพแวดล้อมทางการท่องเที่ยวและเสนอเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว โดยการศึกษาข้อมูลจากสภาพแวดล้อมและกลุ่มประชากรในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว จากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น กลุ่มละ 100 ตัวอย่าง เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสำรวจสังเกต, แบบสอบถาม, แบบสัมภาษณ์ จากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้ค่าความถี่ร้อยละ วิเคราะห์เชิงคุณภาพจากความสัมพันธ์ของข้อมูลและข้อเสนอแนะ จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าเทศบาลบางคล้า เป็นเมืองที่กำลังมีการขยายตัวทางด้านการท่องเที่ยว ทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาอย่างต่อเนื่อง และมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม จึงต้องมีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว และพัฒนาเส้นทางนั้นให้เกิดความประทับใจเพื่อให้นักท่องเที่ยวกลับมาท่องเที่ยวในครั้งต่อ ๆ ไป

ก้านทอง บุหระ (2559) ได้ทำการศึกษาแนวทางการปรับปรุงการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์คือ เพื่อศึกษาสถานภาพและปัญหาการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยและเพื่อหา

แนวทางการปรับปรุงการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพและการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า สถานภาพและปัญหาการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกิดจากปัจจัยภายใน ประกอบด้วยโครงสร้างองค์กร ระบบการทำงาน บุคลากร ยุทธศาสตร์ขององค์กร รูปแบบการบริหารงานของผู้บริหาร ทักษะขององค์กรและของคนในองค์กร และค่านิยมร่วมกันของคนในองค์กร อีกทั้งยังมีปัจจัยภายนอกคือ นโยบายและการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม เทคโนโลยีและนวัตกรรม สิ่งแวดล้อม และกฎหมายที่มีผลต่อองค์กร

สุลักษณ์ หมอยา (2562) ได้ทำการศึกษาแนวทางพัฒนาการให้บริการของรถไฟไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางพัฒนาการให้บริการของรถไฟไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวไทย ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการวิจัยเชิงคุณภาพ เครื่องมือที่ใช้คือแบบสัมภาษณ์ พบว่า แนวทางพัฒนาการให้บริการของรถไฟไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวไทย มีดังนี้ ด้านราคา ด้านความปลอดภัย ด้านระยะเวลา ด้านสื่อโฆษณา ด้านสถานที่ ด้านบุคลากรและด้านคุณภาพ จะต้องพัฒนาทั้ง 7 ด้านให้มีความเหมาะสม ปลอดภัยในการให้บริการ ตรงต่อเวลา นักท่องเที่ยวเข้าใจสื่อโฆษณาได้ดี มีพื้นที่เพียงพอในการรองรับนักท่องเที่ยว สะอาด บุคลากรพร้อมให้บริการซึ่งได้รับการฝึกอบรมเป็นอย่างดี ตลอดจนมีคุณภาพและทันสมัย

Ming Ming Su (2007) ได้ทำการศึกษาเส้นทางรถไฟชิงไห่-ทิเบตและการท่องเที่ยวทิเบตในมุมมองของนักท่องเที่ยวจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของการเข้าถึงที่มากขึ้นผ่านความสำเร็จของเส้นทางรถไฟชิงไห่-ทิเบตจากการตัดสินใจมาเที่ยวและประสบการณ์การท่องเที่ยวในทิเบตผ่านเส้นทางรถไฟชิงไห่-ทิเบตผ่านมุมมองของนักท่องเที่ยว และเพื่อศึกษาความสำคัญของความสัมพันธ์ของการเดินทางด้วยรถไฟเปรียบเทียบกับประสบการณ์ของการท่องเที่ยวที่จุดหมายปลายทางอย่างทิเบต ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจตำแหน่งของการคมนาคมในการท่องเที่ยวในกรณีของทิเบต และความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมและการท่องเที่ยวโดยทั่วไป มีการอ้างถึงระบบการท่องเที่ยวของ Neil Leiper ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยว โดยใช้เส้นทางจากลาซาของทิเบตเป็นต้นไปได้แบบสอบถามทั้งสิ้น 187 ชุด ผลการศึกษาพบว่า จุดหมายปลายทางอย่างทิเบตเป็นที่สนใจที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้รถไฟเพื่อไปท่องเที่ยวรวมถึงประสบการณ์การท่องเที่ยวในทิเบต ความคาดหวังและการมีส่วนร่วมของนักท่องเที่ยวต่อจุดหมายปลายทาง ถูกนำมาเปรียบเทียบกับความเป็นไปได้ในการพัฒนาทิเบตในอนาคต นอกจากนี้การศึกษานี้ยังเป็นการทำความเข้าใจให้ดียิ่งขึ้นในด้านอุปสงค์และ

อุปทานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในทิเบต ทั้งผลกระทบในทางทฤษฎีและผลกระทบในทางปฏิบัติ จากการนำเสนอผ่านการวิจัยนี้

Daniel Michiniak (2016) ได้ทำการศึกษาบทบาทของการท่องเที่ยวโดยรถไฟ โดยเลือกปัญหาและยกตัวอย่างจากประเทศสโลวาเกีย มีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อวิเคราะห์ปัญหารถไฟในสโลวาเกียและนำเสนอตัวอย่างที่ดีของการใช้ทางรถไฟรางแคบ มีการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบแผนที่สโลวาเกีย การแสดงแบบกราฟ และตารางข้อมูล ผลการศึกษาพบว่า การท่องเที่ยวโดยรถไฟลดลงอย่างเห็นได้ชัดในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา มีความล่าช้าของการขนส่งทางรถไฟ การขนส่งบนเส้นทางในภูมิภาคหลายแห่งอาจมีปัญหาต่อผลกระทบการพัฒนาการท่องเที่ยวในบางพื้นที่ โดยเฉพาะการที่ผู้คนมีความต้องการเดินทางด้วยรถไฟอย่างจำกัด การให้บริการรถไฟเป็นเรื่องยากในการทำกำไรและการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ เนื่องจากไปกระจุกตัวอยู่เพียงเส้นทางรถไฟสายหลักเท่านั้น ทางรถไฟรางแคบเป็นส่วนสำคัญในการท่องเที่ยวด้วยรถไฟในสโลวาเกีย มีตัวอย่างที่ดีอยู่ในภาคการท่องเที่ยวอย่าง Tatra ที่เป็นชื่อของภูเขาที่ถูกจัดเป็นเขตอุทยานแห่งชาติของสโลวาเกีย เนื่องจากผู้วิจัยมองว่าพื้นที่บริเวณภูเขาที่มีรถไฟผ่านเป็นบริเวณที่น่าสนใจมากที่สุด ในสโลวาเกีย ที่ประสบความสำเร็จในการปรับปรุงตำแหน่งขนส่งของการรถไฟไปยังที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีบริเวณ Kysuce ในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือของสโลวาเกีย ที่มีเส้นทางที่ถูกเรียกว่ามรดกของเส้นทางรถไฟที่ชื่อว่า Switchback Railway เป็นบริเวณที่มีมรดกทางวัฒนธรรมอยู่มาก มีพิพิธภัณฑสถานหลายแห่ง โดลกยุทธ์ทางการตลาดที่ประสบความสำเร็จนี้และการพัฒนาบริการเพิ่มเติมสำหรับนักท่องเที่ยว จะนำไปสู่การเติบโตของจำนวนผู้เข้าชมในสถานที่ท่องเที่ยว ในกรณีของเส้นทางที่ถูกทิ้งร้างในปัจจุบันก็มีความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาเป็นเส้นทางสีเขียว เนื่องจากพบว่ามีรางถูกทิ้งอยู่จำนวนมากในสโลวาเกีย ตัวอย่างเส้นทางอนุรักษ์คือการขีจักรยานเส้นทางสโลวาเกีย-โปแลนด์ ระหว่างเมืองต่าง ๆ ของ Trstená ของสโลวาเกีย และ Nowy Targ ของโปแลนด์ ที่มีเส้นทางยาวประมาณ 35 กิโลเมตร ซึ่งสิ่งนี้จะระบบการขนส่งทางเลือกที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมแก่นักท่องเที่ยว

บทที่ 3

วิธีการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนต่อการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยวครั้งนี้ จะแบ่งวิธีการดำเนินงานออกเป็น 4 ขั้นตอน ได้แก่

1. แหล่งที่มาของข้อมูล
2. วิธีการศึกษา
3. เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูล
4. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

3.1 แหล่งที่มาของข้อมูล

3.1.1 แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ

1) ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนและพฤติกรรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ของนักท่องเที่ยวจีน โดยการบันทึกผ่านการสังเกต และทำการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน ได้แก่ นายสถานีรถไฟ พนักงานตรวจตั๋วรถไฟ พนักงานท่าเรือข้ามฟาก ผู้ประกอบการร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ ผู้ให้บริการรถสามล้อเช่า โดยทำการเก็บข้อมูลช่วงระหว่างเดือนมกราคม-เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2563

2) ผู้วิจัยจัดทำเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวจากการลงพื้นที่เพื่อศึกษาสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวจีน จากนั้นจำลองการปั่นจักรยานเพื่อคำนวณระยะเวลาที่ต้องใช้จริง เพื่อมาคำนวณเวลาให้ออกมาเป็นโปรแกรมการท่องเที่ยวภายใน 1 วัน โดยทำการเก็บข้อมูลช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

3.1.2 แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ

- 1) ข้อมูลนโยบายและแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากสื่อออนไลน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 2) ข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากหนังสือและสื่อออนไลน์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และป้าให้ความรู้บริเวณแหล่งท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง
- 3) ข้อมูลและประวัติของการรถไฟ ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากสื่อสิ่งพิมพ์ ได้แก่ สารานุกรมสำหรับเยาวชน หนังสือของการรถไฟแห่งประเทศไทย และหนังสือการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว
- 4) ข้อมูลทางเอกสาร งานวิจัย และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากหนังสือภายในห้องสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์และวิทยาเขตสารสนเทศเพชรบุรี สื่อออนไลน์ และฐานข้อมูลงานวิจัยจากทั้งในและต่างประเทศ

3.2 วิธีการศึกษา

3.2.1 ทำการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนและพฤติกรรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวจีนในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว ดังนี้

- 1) ทำการศึกษาข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยใช้ข้อมูลจากหนังสือและสื่อออนไลน์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวได้จากป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จากนั้นจึงนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์เชิงบรรยาย เพื่อศึกษาข้อมูลทางภูมิศาสตร์เบื้องต้นและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญบริเวณเกาะเมืองของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย
- 2) ทำการศึกษาข้อมูลและประวัติของการรถไฟ โดยรวบรวมข้อมูลจากสารานุกรมเยาวชนและหนังสือของการรถไฟแห่งประเทศไทย และหนังสือการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

โดยรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์เชิงบรรยาย เพื่อเรียบเรียงความเป็นมาของการรถไฟโลก การรถไฟไทย และเส้นทางรถไฟกรุงเทพ-อยุธยา และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

3) ทำการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางและพฤติกรรมทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยวโดยมีการลงพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ บนขบวนรถไฟ และที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยใช้การบันทึกผ่านการสังเกตและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการท่องเที่ยวด้วยรถไฟของนักท่องเที่ยวจีน ได้แก่ นายสถานีรถไฟ พนักงานตรวจตั๋วรถไฟ พนักงานท่าเรือข้ามฟาก ผู้ประกอบการร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ ผู้ให้บริการรถสามล้อเช่า จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เนื้อหาจากนั้นจึงนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย และแบบตาราง

3.2.2 ทำการจัดเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดังนี้

1) ทำการศึกษาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวจากป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมืองจากการลงพื้นที่ศึกษา เพื่อศึกษาข้อมูลสถานที่ท่องเที่ยวเบื้องต้น จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์เชิงบรรยาย และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

2) ทำการศึกษาสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวจีนจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ และผู้ให้บริการรถสามล้อเช่า จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์เชิงบรรยาย และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

3) ทำการจัดเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยว จากการลงพื้นที่ศึกษาตามแหล่งท่องเที่ยวที่จะจัดโปรแกรม โดยการจำลองระยะเวลาการปั่นจักรยานเพื่อคำนวณเวลาในการท่องเที่ยวและกิจกรรมแต่ละแหล่งท่องเที่ยว จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์เนื้อหาและเทคนิคทางแผนที่ จากนั้นนำเสนอในรูปแบบการบรรยายประกอบแผนที่

3.2.3 ทำการศึกษาศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว ดังนี้

1) ทำการศึกษานโยบายและแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยใช้ข้อมูลจากสื่อออนไลน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จากรายงานประจำปี.ศ 2561 โดยแยกเป็นแผนการ

ดำเนินงานที่สอดคล้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยรถไฟและกิจกรรมการท่องเที่ยวของการรถไฟแห่งประเทศไทย จากนั้นจึงนำมาวิเคราะห์เชิงบรรยาย เพื่อให้ทราบถึงประโยชน์ของนโยบายที่จะช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวโดยรถไฟ จากนั้นจึงนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

2) ทำการศึกษาศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว โดยรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่จริงร่วมกับนโยบายและแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทำการวิเคราะห์แบบ SWOT ANALYSIS เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ที่เกิดขึ้นและอาจเกิดขึ้นจากการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว จากนั้นจึงนำเสนอในรูปแบบบรรยาย

3.3 เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูล

3.3.1 SWOT Analysis

3.3.2 Content Analysis

3.3.3 เทคนิคทางแผนที่

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

Google Maps

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่องพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว มีผลการศึกษาสามารถแยกเป็นเนื้อหาต่าง ๆ ได้แก่ พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีน พฤติกรรมการท่องเที่ยวในบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และรูปแบบเส้นทางการท่องเที่ยวโดยรถไฟเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา และศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทย

4.1 พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีนที่เลือกใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว

4.1.1 พฤติกรรมก่อนการเดินทาง

จากการบันทึกผ่านการสังเกต พบว่า นักท่องเที่ยวจีนเลือกที่จะใช้บริการรถไฟชั้น 3 เป็นส่วนมาก เนื่องจากมีอัตราค่าโดยสารที่ถูก ไม่ว่าจะเป็นประเภทขบวนรถธรรมดา รถเร็ว หรือรถด่วน หากใช้บริการจากสถานีกรุงเทพ-อยุธยา นักท่องเที่ยวจะเสียค่าโดยสารเพียง 15-20 บาท/คน และนักท่องเที่ยวจะมาซื้อตั๋วในวันเดินทาง เนื่องจากรถไฟชั้น 3 ไม่เปิดจองล่วงหน้าหลายวัน สามารถซื้อตั๋วได้ก่อนการเดินทางเท่านั้น แต่จะเป็นตั๋วแบบไม่ระบุที่นั่ง

โดยสาเหตุที่รถไฟชั้น 3 จากสถานีกรุงเทพ-อยุธยาไม่เปิดจองล่วงหน้าหลายวันนั้น เนื่องจากตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2561 เป็นต้นมา การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขยายเวลาการจองตั๋วล่วงหน้าได้ไม่เกิน 90 วัน นับตั้งแต่วันรุ่งขึ้นของวันซื้อตั๋วตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

-ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วเดินทาง น้อยกว่า ร้อยละ 25 ของระยะทางขบวนรถ ซื้อตั๋วล่วงหน้าได้ 1 วัน

-ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วเดินทาง ระหว่าง ร้อยละ 25-59 ของระยะทางขบวนรถ ซื้อตั๋วล่วงหน้าได้ ภายใน 30 วัน

-ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วเดินทาง ตั้งแต่ ร้อยละ 60 ของระยะทางขบวนรถขึ้นไป ซื้อตั๋วล่วงหน้าได้ ภายใน 90 วัน (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

จากการสังเกตพบว่าส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวจีนจะมาเป็นกลุ่มไม่เกิน 4 คน อยู่ในช่วงอายุ วัยรุ่น-วัยทำงาน มีทั้งเพศชายและเพศหญิง เป็นการมาท่องเที่ยวด้วยตนเอง ไม่มีไกด์คอยแนะนำ แต่จากการสังเกต นักท่องเที่ยวจีนที่ใช้บริการรถไฟไทยยังมีปริมาณน้อยกว่านักท่องเที่ยวชาติอื่นอย่างชัดเจน

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้สัมภาษณ์นายสถานีหัวลำโพง พบว่า “เนื่องจากระยะทางจาก สถานีกรุงเทพ-อยุธยา มีระยะทางที่ใกล้กัน นักท่องเที่ยวจีนจึงไม่เลือกประเภทขบวนรถมากนัก และมักใช้บริการรถไฟชั้น 3 เพราะมีอัตราค่าโดยสารที่ถูก มีการเดินทางตลอดวัน” (สัมภาษณ์นายสถานีหัวลำโพง เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563) และจากการสัมภาษณ์นายตรวจตั๋ว พบว่า “นักท่องเที่ยวจีนนิยมใช้บริการรถไฟขบวน 71, 75 และ 201 เพราะเป็นขบวนรถไฟรอบเช้า ที่เลือกใช้บริการรถไฟเพราะอัตราค่าโดยสารที่ถูก ถ้าเป็นรถด่วนหรือรถเร็วจะมีอัตราค่าโดยสาร 20 บาท รถธรรมดามีอัตราค่าโดยสาร 15 บาท สาเหตุที่เลือกจุดหมายปลายทางที่อยุธยาเพราะเป็นเมืองโบราณสถาน มักเดินทางไปและกลับโดยไม่ใช้บริการรถไฟขบวนเดียวกัน อาจเดินทางกลับด้วยรถไฟขบวนอื่นหรือเปลี่ยนวิธีการเดินทางกลับด้วยตนเอง ส่วนมากมักเดินทางเป็นกลุ่ม ในช่วงอายุวัยรุ่น-วัยทำงาน ไม่พบมาเป็นครอบครัวมากนัก” (สัมภาษณ์นายตรวจตั๋วขบวนรถไฟที่ 201 เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563)



ภาพที่ 9 จุดจำหน่ายตั๋วโดยสารในสถานีรถไฟกรุงเทพ

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

และจากการศึกษาตารางการเดินรถไฟที่เหมาะสมกับการไปท่องเที่ยวที่อยุธยา ผู้วิจัยพบว่าตารางการเดินรถไฟจากกรุงเทพ-อยุธยา มีช่วงเวลาที่เหมาะสมในการเดินทางไปท่องเที่ยวในช่วง 04.00-12.00 น. มีดังนี้

ตารางที่ 1: ตารางการเดินรถไฟกรุงเทพ-อยุธยา ช่วงเวลา 04.00-12.00 น.

ลำดับ	เลขขบวนรถ	ประเภทขบวนรถ	กรุงเทพ	อยุธยา
1	303	ชานเมือง	4.20	5.48
2	339	ชานเมือง	5.20	6.44
3	21	ด่วนพิเศษ	5.45	6.58
4	135	เร็ว	6.40	8.25
5	111	เร็ว	7.00	8.37
6	75	ด่วน	8.20	9.41
7	7	ด่วนพิเศษ	8.30	9.47
8	201	ธรรมดา	9.25	11.27
9	71	ด่วน	10.05	11.24
10	3	ด่วนพิเศษ	10.50	12.15
11	209	ธรรมดา	11.20	13.04
12	233	ธรรมดา	11.40	13.06

ที่มา: <http://procurement.railway.co.th/checktime/checktime.asp> (ม.ป.ป.)

ส่วนตารางการเดินรถไฟเที่ยวกลับจากอยุธยา-กรุงเทพฯ ในช่วงเวลา 12.00-20.00 น. มีดังนี้

ตารางที่ 2: ตารางการเดินรถไฟอยุธยา-กรุงเทพฯ ช่วงเวลา 12.00-20.00 น.

ลำดับ	เลขขบวนรถ	ประเภทขบวนรถ	อยุธยา	กรุงเทพฯ
1	202	ธรรมดา	12.14	14.05
2	234	ธรรมดา	12.40	14.15
3	106	เร็ว	13.11	14.40
4	72	ด่วน	13.17	14.55
5	76	ด่วน	15.35	17.10
6	112	เร็ว	15.59	18.00
7	136	เร็ว	16.37	18.40
8	8	ด่วนพิเศษ	18.06	19.25
9	2210	ธรรมดา	18.48	20.35
10	102	เร็ว	19.16	21.10
11	146	เร็ว	19.25	21.10

ที่มา: <http://procurement.railway.co.th/checktime/checktime.asp> (ม.ป.ป.)



ภาพที่ 10 ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารสถานีรถไฟกรุงเทพ

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

4.1.2 พฤติกรรมระหว่างเดินทาง

จากการบันทึกผ่านการสังเกต พบว่า เมื่อนักท่องเที่ยวขึ้นมาบนขบวนรถไฟแล้วนั้น มีอาการสับสนกับที่นั่งของตนเอง เนื่องจากเป็นรูปแบบไม่ระบุที่นั่ง กล่าวคือ นักท่องเที่ยวสามารถนั่งตรงไหนก็ได้ในตู้รถไฟชั้น 3 หากไม่มีผู้ใช้บริการท่านอื่นที่มีตัวแบบระบุที่นั่งมานั่ง ระหว่างการเดินทาง นักท่องเที่ยวเงินไม่สนใจบริโภคอาหารที่มีการนำมาขายบนรถไฟ เช่น เครื่องดื่ม อาหารท้องถิ่น ของฝาก หรือของที่ระลึก เมื่อใกล้ถึงสถานีรถไฟอยุธยา นักท่องเที่ยวจะไม่รู้ว่าใกล้ถึงสถานีอยุธยาด้วยตนเอง เพราะอ้างอิงจากเวลาในตัวไม่ได้บางครั้ง เนื่องจากขบวนรถไฟอาจมีความล่าช้าจากหลายสาเหตุ นักท่องเที่ยวบางส่วนมักดูป้ายประจำสถานีอื่น ๆ เมื่อรถไฟจอด เพราะจะมีรายละเอียดบอกอย่างชัดเจนว่าขณะนี้อยู่ที่สถานีอะไร ต่อไปคือสถานีอะไร และต้องมีเจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถมาประกาศตามแต่ละตู้รถไฟ หรือใช้การสอบถามจากผู้ใช้บริการท่านอื่น

4.1.3 พฤติกรรมหลังการเดินทาง

จากการบันทึกผ่านการสังเกต พบว่า เมื่อลงจากขบวนรถไฟแล้ว หากนักท่องเที่ยวเงินไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยวเบื้องต้น จะใช้การสอบถามนายสถานีรถไฟอยุธยา หรือบริเวณจุดให้บริการนักท่องเที่ยวของสถานีรถไฟอยุธยา ซึ่งจะตั้งอยู่หน้าบริเวณจุดขายตั๋ว ที่มีพนักงานสามารถพูดได้หลายภาษา สามารถให้บริการแก่นักท่องเที่ยวได้ และนักท่องเที่ยวเงินจะไม่ซื้อตั๋วรถไฟหากกลับเลยทันที จะเดินทางท่องเที่ยวก่อน โดยมากมักนิยมใช้บริการรถสามล้อเช่าจากหน้าสถานีรถไฟ เพราะว่ามีผู้ให้บริการคอยมาแนะนำเป็นแพ็คเกจท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวได้เลือกตามความประสงค์ของตนเอง หลังจากการท่องเที่ยว พบว่า นักท่องเที่ยวบางส่วนเลือกจะใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยวในเส้นทางสายเหนือต่อจากอยุธยาอีกด้วย

4.2 พฤติกรรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวเงิน

จากการบันทึกผ่านการสังเกต ผู้วิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวเงินจะท่องเที่ยวด้วยตนเองน้อยเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวชาติอื่น กล่าวคือ จะไม่ใช้บริการรถจักรยานหรือรถจักรยานยนต์เช่า หรือการเดินทางเท้า แต่มักจะเลือกใช้บริการรถสามล้อเช่าจากหน้าบริเวณสถานี

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้สัมภาษณ์เจ้าของกิจการร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ พบว่า “นักท่องเที่ยวจีนจะเดินทางท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมืองน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวจากฝั่งยุโรป แต่จะมีนักท่องเที่ยวเกาหลีและญี่ปุ่นให้ความสนใจมากกว่า ต่อวันนักท่องเที่ยวจีนจะใช้บริการรถจักรยานและรถจักรยานยนต์เช่าในอัตราส่วน 5 : 100 เมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด อ้างอิงได้จากสำเนาพาสปอร์ตที่ร้านเก็บไว้เป็นหลักฐานทุกครั้ง และด้วยสภาพอากาศของอยุธยาที่ร้อนมากและเป็นสถานที่ท่องเที่ยวกลางแจ้งเยอะ จึงไม่นิยมขี่จักรยานหรือจักรยานยนต์ท่องเที่ยวด้วยตนเองมากนัก และคนจีนมักจะมาทัวร์จากสนามบินเลย เพราะมีราคาที่ชัดเจน สะดวกสบาย และมีช่วงเวลาท่องเที่ยวที่แน่นอน” (สัมภาษณ์เจ้าของกิจการร้าน December House เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563)



ภาพที่ 11 ร้าน December House

ที่มา: <https://www.facebook.com> (2562)

และจากการสัมภาษณ์พนักงานท่าเรือข้ามฟากตลาดเจ้าพรหม พบว่า “ไม่ค่อยมีนักท่องเที่ยวจีนใช้บริการเรือข้ามฟากเพื่อท่องเที่ยวด้วยตนเอง เพราะไม่มีข้อมูลการเดินทางแบบนี้มากนัก ถ้านักท่องเที่ยวไม่รู้จักเส้นทางจะใช้บริการรถสามล้อเช่าบริเวณด้านหน้าสถานีเลย” (สัมภาษณ์พนักงานท่าเรือข้ามฟากตลาดเจ้าพรหม เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563)



ภาพที่ 12 เรือข้ามฟาก

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

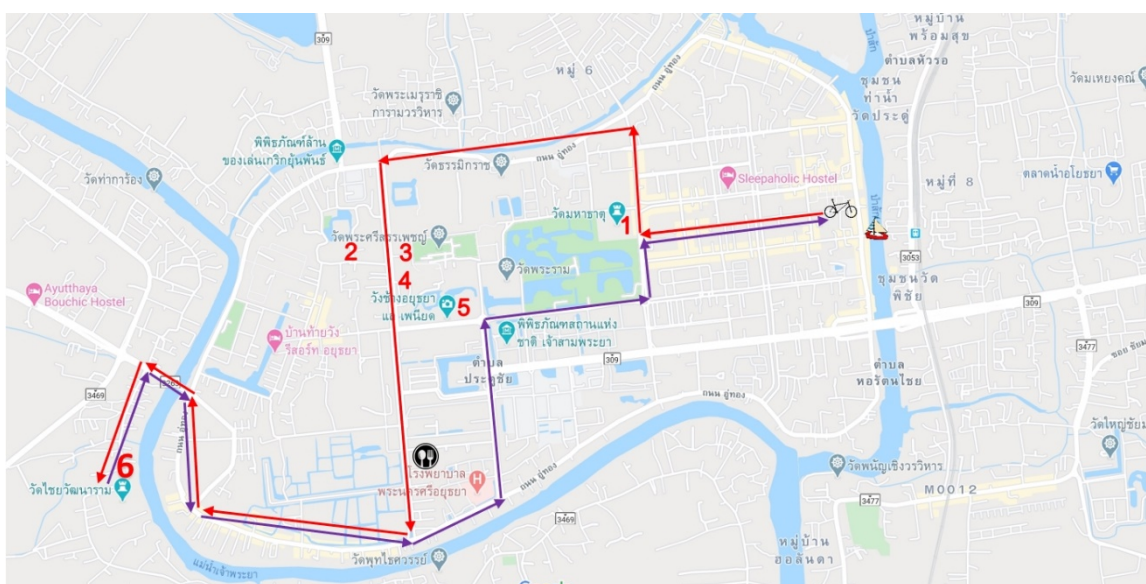
เมื่อไปสอบถามผู้ให้บริการรถสามล้อเช่า (รถสามล้อหัวกบ) พบว่า “คนจีนบางกลุ่มเหมารถรับจ้างจากหน้าสถานีรถไฟอยุธยาไปท่องเที่ยวเลย เพราะมีผู้ให้บริการเชิญชวน มีแพ็คเกจและที่ท่องเที่ยวให้เลือก อัตราค่าบริการจะอยู่ที่ 200-300 บาท/ชม. นักท่องเที่ยวมักใช้บริการท่องเที่ยวไม่เกิน 5 ที่/วัน เพราะค่าใช้จ่ายจะสูงไปและเวลาท่องเที่ยวไม่พอ ส่วนสาเหตุที่เลือกใช้บริการรถสามล้อเช่าเพราะถ้านักท่องเที่ยวมาเป็นกลุ่ม เมื่อเฉลี่ยอัตราค่าใช้บริการต่อคนแล้วจะถูกลง จึงเป็นที่นิยมถ้านักท่องเที่ยวมาเป็นกลุ่ม โดยนักท่องเที่ยวจีนนิยมไปตลาดน้ำอโยธยา วัดมหาธาตุ วัดไชยวัฒนาราม วิหารพระมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์” (สัมภาษณ์ผู้ให้บริการรถสามล้อเช่า เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563)

โดยจากการศึกษาพบว่าสาเหตุที่นักท่องเที่ยวใช้บริการรถสามล้อเช่าท่องเที่ยวได้น้อย เนื่องจากขบวนรถไฟที่นักท่องเที่ยวมักจะเดินทางมายังอยุธยานั้น จะเดินทางมาถึงในช่วงสายถึงเที่ยงของแต่ละวัน หากนักท่องเที่ยวรายใดเป็นการเดินทางแบบไปและกลับ จะมีเวลาท่องเที่ยวเพียงแค่วันเท่านั้น และเน้นท่องเที่ยวที่สถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นจุดเด่นของบริเวณเกาะเมือง โดยเลือกจากสถานที่ที่ผู้ให้บริการรถสามล้อเช่านำมาเสนอขาย

4.3 เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

4.3.1 เส้นทางการท่องเที่ยว




ผู้วิจัยขอเสนอเส้นทางท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาด้วยวิธีการปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเองในระยะเวลา 1 วัน โดยใช้เส้นทางจากแผนที่ด้านล่างนี้



แผนที่ 2 เส้นทางท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง

ที่มา: ผู้วิจัยดัดแปลงมาจาก <https://www.google.com/maps/place/จังหวัดพระนครศรีอยุธยา>
(ม.ป.ป.)

คำอธิบายสัญลักษณ์

-  คือ ท่าเรือข้ามฟากตลาดเจ้าพรหม
-  คือ ร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ December House
-  คือ ร้านก๋วยเตี๋ยวเรือพรเพ็ญ (คลองท่อ)

- | | | |
|----------------------|----------------------------|----------------------|
| 1. วัดมหาธาตุ | 2. วัดโลกยสุธาราม | 3. วัดพระศรีสรรเพชญ์ |
| 4. วิหารพระมงคลบพิตร | 5. วัดช้างอยุธยา แล เพนียด | 6. วัดไชยวัฒนาราม |

โดยนักท่องเที่ยวสามารถเดินจากสถานีรถไฟมายังท่าเรือข้ามฟาก ซึ่งท่าเรือจะอยู่ในซอยตรงข้ามกับสถานีรถไฟอยุธยาพอดี เมื่อเข้าซอยมาแล้ว ให้เดินต่อไปโดยระยะทางประมาณ 200 เมตรจึงจะพบท่าเรือ ซึ่งจะเสียค่าบริการ 5 บาท/คน (ราคาทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ) หากนำจักรยานขึ้นเรือด้วย ต้องเสียเพิ่มอีกคนละ 5 บาท/คน/คัน เมื่อเรือเทียบท่าที่ตลาดเจ้าพรหมแล้ว จะพบกับร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ December House โดยมีค่าบริการในการเช่าจักรยาน 50 บาท/วัน (สามารถเช่าได้ถึง 18.00 น.) โดยใช้บัตรประชาชนเป็นหลักฐานในการมัดจำ หากเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติให้ใช้สำเนาพาสปอร์ตเป็นหลักฐานในการมัดจำ และนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้ตามเส้นทางที่ผู้วิจัยเสนอมาข้างต้นในระยะเวลา 1 วัน

4.3.2 โปรแกรมการท่องเที่ยว

- 6.00 น.** นักท่องเที่ยวถึง**สถานีกรุงเทพ** ซื้อตั๋วโดยสารรถไฟไปอยุธยาด้วยขบวนรถเร็วที่ 111 กรุงเทพ-เด่นชัย จากนั้นรับประทานอาหารเช้า และทำธุระส่วนตัวให้เรียบร้อย
- 6.30 น.** สถานีประกาศเรียกนักท่องเที่ยว**ขึ้นขบวนรถไฟ**ที่จอดให้บริการอยู่ที่ชานชาลาแล้ว โดยให้นักท่องเที่ยวดูชานชาลาจากจอแสดงบริเวณหน้าชานชาลา



ภาพที่ 13 จอแสดงรายละเอียดขบวนรถไฟ

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

- 7.00 น. รถไฟออกจากสถานีกรุงเทพ ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที
- 8.40 น. รถไฟถึง**สถานีอยุธยา** นักท่องเที่ยวเดินเข้าซอยตรงข้ามสถานีเพื่อมุ่งหน้าสู่ท่าเรือข้ามฟากตลาดเจ้าพรหม



ภาพที่ 14 ซอยตรงข้ามสถานีรถไฟอยุธยา

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

- 8.45 น. นักท่องเที่ยวนั่งเรือข้ามฟากสู่ฝั่งตลาดเจ้าพรหม ใช้ระยะเวลาเพียง 5 นาที จากนั้นเข้าจักรยานที่ร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ December House เพื่อท่องเที่ยวรอบเกาะเมือง โดยจุดหมายแรกคือวัดมหาธาตุ
- 9.15 น. นักท่องเที่ยวถึง**วัดมหาธาตุ** ผู้วิจัยแนะนำให้ซื้อบัตรเข้าชมอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาแบบรวม เพราะมีความคุ้มค่าและใช้ได้หลายสถานที่ โดยชาวไทยมีค่าเข้าชม 40 บาท/คน ชาวต่างชาติมีค่าเข้าชม 220 บาท/คน จากนั้นเยี่ยมชมเศียรพระพุทธรูปในต้นโพธิ์ รวมทั้งร่องรอยพระประธานที่ได้รับความเสียหายเมื่อครั้งอดีตที่ถูกเมียนมาโจมตีในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 และยังมีเจดีย์แปดเหลี่ยม ที่มีลักษณะแปลกตา ที่เป็นเจดีย์ลดหลั่นกัน 4 ชั้น 8 เหลี่ยม



ภาพที่ 15 บัตรเข้าชมอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

ที่มา: <https://www.facebook.com> (2559)



ภาพที่ 16 เศียรพระพุทธรูปในต้นไม้โพธิ์

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 17 พระประธานที่เสียหาย

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

10.15 น.

นักท่องเที่ยวถึงวัดโลกยสุธาราม เยี่ยมชมพระพุทธรูปไสยาสน์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในเกาะเมือง ที่ประดิษฐานอยู่กลางแจ้ง และเยี่ยมชมโบราณสถานบริเวณด้านหลังพระพุทธรูปไสยาสน์



ภาพที่ 18 พระพุทธรูปไสยาสน์

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

- 10.30 น. นักท่องเที่ยวถึงวัด**พระศรีสรรเพชญ์** เยี่ยมชมเจดีย์ทรงลังกา 3 องค์ ที่วางตัวเรียงกัน เป็นเจดีย์ที่บรรจุพระบรมอัฐิของสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 และสมเด็จพระบรมราชาธิราชที่ 3



ภาพที่ 19 เจดีย์ทรงลังกา 3 องค์

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

- 11.00 น. นักท่องเที่ยวถึง**วิหารพระมงคลบพิตร** เป็นวัดที่มีความเก่าแก่ตั้งแต่สมัยอยุธยาและได้รับบูรณะหลังช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้ยังมีความงดงามอยู่ ทั้งตัววิหารภายนอกและองค์พระประธานภายใน ซึ่งเป็นพระมงคลบพิตร ซึ่งเป็นพระประธานองค์เดียวในประเทศไทยที่ตัวองค์พระหล่อด้วยทองสัมฤทธิ์ทั้งองค์ นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังสามารถเยี่ยมชมตลาดขายของฝากและของที่ระลึกบริเวณข้างวิหาร ซึ่งมีทั้งอาหารท้องถิ่นที่เป็นที่นิยมอย่าง โรตีสายไหม ก๋วยเตี๋ยวเรือ และของที่ระลึกซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาอย่าง มีดอรัญญิก ปลาตะเพียนสาน



ภาพที่ 20 วิหารพระมงคลบพิตร

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

12.00 น. นักท่องเที่ยวถึงวังช้างอยุธยา แล เพนียด นักท่องเที่ยวสามารถให้อาหารช้าง ถ่ายรูปกับช้าง ชมโชว์ช้างและนั่งช้างชมบรรยากาศเกาะเมือง โดยแบ่งตามรอบ ได้แก่ รอบเล็ก รอบกลาง รอบใหญ่ ซึ่งแบ่งรอบตามระยะเวลาและค่าบริการ นักท่องเที่ยวจะได้ชื่นชมช้างที่เรียกว่าเป็นสัตว์คู่บ้านคู่เมืองของประเทศไทย



ภาพที่ 21 กิจกรรมขี่ช้างชมเกาะเมือง

ที่มา: <https://www.changdee.com> (ม.ป.ป.)

- 12.45 น. นักท่องเที่ยวถึงร้านก๋วยเตี๋ยวเรือพรเทพ (คลองท่อ) นักท่องเที่ยวจะได้รับประทานอาหารท้องถิ่นที่มีชื่อเสียงของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาอย่าง “ก๋วยเตี๋ยวเรือ” ที่มีความดั้งเดิม รสชาติอร่อย เป็นก๋วยเตี๋ยวขามเล็กในราคา 15 บาท



ภาพที่ 22 ก๋วยเตี๋ยวเรือ

ที่มา: [https://www.facebook.com \(2562\)](https://www.facebook.com (2562))

- 13.45 น. นักท่องเที่ยวถึงวัดไชยวัฒนาราม เยี่ยมชมวัดที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำนอกเกาะเมือง เยี่ยมชมปราสาทประธานและปราสาทบริวารที่มีความสวยงาม และยังมีระเบียงคตที่เชื่อมต่อเมรุทั้ง 4 ทิศเข้าด้วยกัน เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยมมาท่องเที่ยวตามรอยละครไทยเรื่อง “บุพเพสันนิวาส” ซึ่งได้ถ่ายทำที่วัดแห่งนี้ นักท่องเที่ยวสามารถเช่าชุดไทยมาสวมใส่ตั้งตัวละครในเรื่องได้ทั้งชายและหญิง ถือเป็นเอกลักษณ์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของวัดนี้ จากนั้นเดินทางกลับมาคืนจักรยาน



ภาพที่ 23 วัดไชยวัฒนาราม

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 24 ร้านเช่าชุดไทย

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)



ภาพที่ 25 นักท่องเที่ยวสวมใส่ชุดไทย

ที่มา: ผู้วิจัย (2563)

- 15.15 น. นักท่องเที่ยวถึงร้านเช่าจักรยานและจักรยานยนต์ December House คีนจักรยาน พร้อมรับบัตรประชาชนคีน และนั่งเรือข้ามฟากกลับไปยังฝั่งสถานีรถไฟอยุธยา
- 15.30 น. นักท่องเที่ยวถึง**สถานีรถไฟอยุธยา** ซื้อตั๋วรถไฟขบวนรถเร็วที่ 112 เเดนชัย-กรุงเทพฯ จากนั้นทำธุระส่วนตัวให้เรียบร้อย รอประกาศเรียกเมื่อขบวนรถไฟใกล้มาถึง
- 16.00 น. นักท่องเที่ยว**ขึ้นขบวนรถไฟ** รถไฟออกจากสถานีอยุธยา ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง
- 18.00 น. นักท่องเที่ยวถึง**สถานีกรุงเทพ**โดยสวัสดิภาพ

4.4 ศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยเพื่อการท่องเที่ยว

ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์แบบ SWOT Analysis เพื่อศึกษาศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการใช้บริการรถไฟฟ้าไทยเพื่อการท่องเที่ยว เพื่ออาจเป็นแนวทางในการพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้าไทยในอนาคตต่อไป โดยแบ่งหัวข้อได้ดังนี้

4.4.1 จุดแข็ง (Strengths)

1) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีการจัดเส้นทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้าให้นักท่องเที่ยวได้เลือกใช้บริการตามความสนใจ ทั้งการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เช่น เส้นทางนั่งรถไฟเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์เมืองสิงห์ หรือการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เช่น นั่งรถไฟเที่ยวเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ นั่งรถไฟเที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย นอกจากนี้ยังมีรูปแบบการท่องเที่ยวให้เลือกถึง 2 แบบคือ ไปเช้าเย็นกลับ และค้างคืน ให้นักท่องเที่ยวได้เลือกใช้บริการตามเป้าประสงค์การเดินทาง

2) อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ายังคงมีราคาถูกในบางประเภทขบวน และหากเป็นตั๋วแบบไม่ระบุที่นั่งก็จะได้ที่ราคาที่ถูกลงอีก ซึ่งถือเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้ให้นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการทั้งนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ โดยเฉพาะขบวนรถไฟชั้นสาม ที่จะสามารถชื่นชมทัศนียภาพสองข้างทาง และได้พบกับอาหารท้องถิ่นมากมายที่ผู้ค่านำมาขายบนขบวน ถือเป็นเสน่ห์ของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้าไทยในรูปแบบหนึ่ง

3) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีบุคลากรบริเวณสถานีและบนขบวนรถไฟฟ้าที่มีคุณภาพ พนักงานสามารถพูดได้หลายภาษา สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้ มีความรู้เรื่องตารางเวลารถไฟอย่างครบถ้วน สามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่การท่องเที่ยว

4.4.2 จุดอ่อน (Weaknesses)

1) สภาพขบวนรถไฟฟ้าที่เก่าตามระยะเวลา ทำให้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถไฟก็เก่าตามลงไปด้วย เช่น ห้องน้ำ ที่นั่ง พื้นหรือเพดาน ที่ในปัจจุบันพบว่าไม่มีความสะอาดเท่าที่ควร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์การท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้าไทยได้ อาจทำให้จำนวนผู้ใช้บริการหรือนักท่องเที่ยว น้อยลง

2) การซื้อตั๋วรถไฟชั้นสามหรือประเภทขบวนรถธรรมดาที่เป็นตัวแบบไม่ระบุที่นั่ง ทางสถานีควรมีนโยบายการคัดกรองผู้โดยสารโดยการตรวจบัตรประชาชนทุกครั้ง เพื่อเป็นการไม่อนุญาตให้ผู้ให้บริการที่มีประวัติการกระทำผิดกฎหมายหรือเคยมีประวัติประพฤติตนไม่เหมาะสมขึ้นรถไฟ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงในการก่อเหตุที่ไม่พึงประสงค์ต่อส่วนรวม เช่น มั่วสุม ทะเลาะวิวาท

3) ขบวนรถไฟควรออกกฎไม่อนุญาตให้สูบบุหรี่ในทุกกรณี ไม่ว่าจะ เป็นประเภท ขบวนรถหรือผู้โดยสารชั้นใดก็ตาม เนื่องจากเป็นการรบกวนผู้โดยสารท่านอื่น เช่น รถไฟขบวนธรรมดา ชั้น 3 ที่มีผู้โดยสารออกไปสูบบุหรี่บริเวณทางเดินระหว่างตู้ ทำให้มีควันบุหรี่ลอยไปตามลมผู้โดยสาร ท่านอื่น และเป็นการสร้างขยะจากการทิ้งก้นบุหรี่บริเวณทางรถไฟ ทำให้ภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยว ด้วยรถไฟไทยเสียหาย

4) สถานีรถไฟทุกสถานีจะต้องทำขานชาลาแบบระบบปิด กล่าวคือ ผู้โดยสารที่จะเข้าไป ถึงขานชาลาได้ จะต้องมิดูโดยสารเท่านั้น และจะต้องมีเจ้าหน้าที่ตรวจตราก่อนเข้าขานชาลา เพื่อป้องกัน คนนอกหรือคนพเนจรที่ใช้บริเวณขานชาลาเป็นที่พักอาศัย เช่น สถานีชุมทางบางซื่อ ที่มีคนไปนอนพัก อาศัยบริเวณใต้ต้นไม้ริมขานชาลา ซึ่งเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เช่น รถไฟ ทับคน รถไฟชนคน และการปล่อยให้คนพเนจรได้ใช้บริเวณสถานีเป็นที่พักอาศัย อาจส่งผลให้ นักท่องเที่ยวไม่มีความมั่นใจที่จะใช้บริการ เพราะรู้สึกไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินได้

5) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลบนเว็บไซต์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย แม้จะสามารถ เลือกได้ว่าจะเข้าชมเว็บไซต์เป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ แต่ทว่า แม้เลือกเข้าชมเว็บไซต์เป็น ภาษาอังกฤษแล้ว แต่เนื้อหาและรูปภาพภายในเว็บไซต์ยังคงใช้ภาษาไทยอยู่ อาจจะทำให้นักท่องเที่ยว สับสนต่อการใช้บริการต่าง ๆ ได้ เช่น การจองตั๋วรถไฟ และเนื้อหาบนเว็บไซต์รูปแบบภาษาไทยกับ ภาษาอังกฤษยังมีเนื้อหาข้อมูลที่ไม่เหมือนกัน เช่น โปรแกรมการท่องเที่ยวกับการรถไฟ

6) การไม่ตรงต่อเวลาในการเดินรถไฟ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าสำหรับผู้โดยสารหรือ นักท่องเที่ยวที่จำเป็นต้องใช้บริการ นักท่องเที่ยวอาจเกิดความสับสนกับเวลาเดินทางในตัวโดยสารและ เวลาเดินทางจริงที่ไม่มีความสอดคล้องกัน อาจทำให้นักท่องเที่ยวเกิดปัญหาเกี่ยวกับการวางแผนการ ท่องเที่ยวต่อได้

4.4.3 โอกาส (Opportunities)

1) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยมีแผนการดำเนินงานเพื่อพัฒนาการขนส่งระบบรางให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น อ้างอิงได้จากรายงานประจำปี พ.ศ. 2561 ที่กำลังมีโครงการที่สำคัญ 2 โครงการ คือ

(1) รถไฟทางคู่/ทางสายใหม่ ที่จะช่วยเพิ่มความจุทางให้เพิ่มมากขึ้นถึง 4 เท่า จากโครงข่ายรถไฟเดิม ลดระยะเวลาการเดินทางได้ 30% เนื่องจากไม่ต้องรอลูกขบวนรถ เพิ่มความเร็วและความปลอดภัยในการเดินทาง ด้วยการแก้ปัญหาจุดติดถนนกับทางรถไฟโดยการสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ หรือทางลอดใต้ทางรถไฟ และมีการกันรั้วตลอดแนวเส้นทางรถไฟ และสามารถเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมพื้นฐานอื่น ๆ ได้ เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ซึ่งจะส่งผลให้การท่องเที่ยวด้วยระบบรางของประเทศไทยมีคุณภาพมากขึ้น นักท่องเที่ยวมีความมั่นใจที่จะใช้การท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทย

(2) รถไฟความเร็วสูง ที่จะช่วยให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวนมาก เป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนมากขึ้น มีความรวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย มีความเร็วและคุณภาพทัดเทียมกับเครื่องบิน และเชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น สร้างโอกาสการท่องเที่ยว ทำให้การท่องเที่ยวด้วยระบบรางเป็นตัวเลือกสำหรับนักท่องเที่ยว และจากการที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคได้ ทำให้การท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยมีโอกาสเติบโตขึ้น เมื่อรถไฟเข้าถึงจุดหมายปลายทางที่การท่องเที่ยวด้วยวิธีอื่นเข้าไม่ถึง

2) การก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในพ.ศ. 2564 จะช่วยยกระดับการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยได้เป็นอย่างมาก เพราะในอนาคตจะกลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางด้วยรถไฟหลักของประเทศไทยแทนที่สถานีกรุงเทพเดิม โดยจะเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมการเดินทางแบบอื่นเข้าด้วยกัน สถานีกลางบางซื่อจะถูกกำหนดให้เป็นสถานีต้นทางของรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งจะแบ่งสถานีออกเป็นสี่ชั้น สามารถลดความสับสนแก่นักท่องเที่ยวที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟ โดยแบ่งชั้นได้ดังนี้

- (1) ชั้นใต้ดิน เป็นพื้นที่จอดรถ รองรับจำนวนรถได้ 1,700 คัน
- (2) ชั้นที่ 1 พื้นที่จำหน่ายตั๋ว ร้านค้า และจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน
- (3) ชั้นที่ 2 ชานชาลาสำหรับรถไฟฟ้าสายสีแดง 4 ชานชาลา และรถไฟทางไกล อีก 8 ชานชาลา
- (4) ชั้นที่ 3 ชานชาลาที่จะรองรับโครงการรถไฟความเร็วสูงตามที่ได้กล่าวข้างต้น และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จำนวนทั้งสิ้น 12 ชานชาลา (นพวรรณ เตชะเสนีย์, 2561)

นอกจากนี้สถานีกลางบางซื่อจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย เช่น ร้านค้า ลิฟท์ บันไดเลื่อน และห้องน้ำจำนวนมาก ซึ่งผู้วิจัยคาดว่าเป็นจุดแข็งที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาท่องเที่ยวด้วยรถไฟในจำนวนที่มากขึ้น และเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

การสร้างสถานีกลางบางซื่อและการจัดซื้อขบวนรถไฟใหม่ ทำให้ภาพลักษณ์ของการขนส่งระบบรางดีขึ้น อาจส่งผลให้ผู้ใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยวมีเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการท่องเที่ยวเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยาด้วย

3) จากการที่มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทำให้นักลงทุนจากต่างประเทศมีความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนเพื่อก่อสร้างและพัฒนาการขนส่งระบบรางในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสได้แลกเปลี่ยนความรู้และเทคโนโลยีกับต่างชาติเพื่อนำมาพัฒนาต่อในอนาคต และยังเป็นการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้จากโครงสร้างระบบรางแบบชาติอื่นมากขึ้น เพื่อเป็นฐานการพัฒนาทักษะแรงงานในอนาคตให้มีคุณภาพต่อไป ยกตัวอย่างเช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ที่ไทยร่วมมือทำกับจีนเพื่อหวังสร้างทางรถไฟเชื่อมสามประเทศเข้าด้วยกันได้แก่ ไทย-ลาว-จีน

4) การที่มีโครงการพัฒนาระบบรางเพิ่มมากขึ้น จะทำให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ มีความสนใจที่จะท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยมากขึ้น เพราะแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาและปรับปรุงแก้ไขสิ่งที่เป็นจุดบกพร่องในอดีต และการที่โครงการรถไฟในอนาคตจะเชื่อมหลายภูมิภาคเข้าด้วยกัน จะทำให้ออกโอกาสการที่การขนส่งระบบรางจะเข้าสู่พื้นที่ห่างไกลก็จะมีมากขึ้น ทำให้เป็นตัวเลือกในการเดินทางของนักท่องเที่ยวในอนาคตได้

5) จากการลงพื้นที่ศึกษาพบว่า มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจในเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยาทุก วันหยุดและวันธรรมดา จึงมีโอกาที่พัฒนาเส้นทางนี้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวประจำต่อไปในอนาคต แม้ปัจจุบันจะมีโปรแกรมท่องเที่ยวไปอยุธยากับการรถไฟไทยแล้ว แต่ทว่า ยังเป็นโปรแกรมการท่องเที่ยวในบางเทศกาลหรือบางโอกาสเท่านั้น ซึ่งอาจทำเป็นโปรแกรมการท่องเที่ยวทุกวันเสาร์-อาทิตย์ แบบเช่น เส้นทางรถไฟเที่ยวสวนสนประดิพัทธ์ หรือเส้นทางรถไฟเที่ยวน้ำตกไทรโยคน้อย และถ้ามีการจัดทำบอร์ดแผนที่แสดงสถานที่ท่องเที่ยวหรือป้ายบอกทางว่าเส้นทางดังกล่าวจะไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวใด อาจส่งผลให้การท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยาได้รับความนิยมมากขึ้น

4.4.4 อุปสรรค (Threats)

1) การที่ประเทศไทยมีโครงการก่อสร้างและพัฒนาระบบรางเพิ่มมากขึ้น ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านก็ย่อมมีการตื่นตัวกับการเปลี่ยนแปลงเช่นกัน เช่น โครงการรถไฟ ECRL (East Coast Rail Link) ของประเทศมาเลเซีย ที่มุ่งสร้างทางรถไฟที่เชื่อมเมืองทางชายฝั่งตะวันออกเข้าด้วยกัน เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าและการท่องเที่ยว แม้โครงการดังกล่าวจะถูกยกเลิกไปเมื่อพ.ศ 2562 แต่ก็ถือเป็นนัยสำคัญที่ทำให้เห็นได้ว่า ประเทศเพื่อนบ้านก็ตื่นตัวกับการพัฒนาระบบรางให้สามารถแข่งขันและเทียบกับสากลได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการทั่วไปภายในประเทศไทยในอนาคตได้

2) ประเทศไทยยังจำเป็นต้องพึ่งพาเทคโนโลยีระบบรางต่าง ๆ จากต่างประเทศ เนื่องจากไม่มีประสบการณ์ในการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่แบบปัจจุบันมากนัก รวมทั้งผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ความสามารถเพื่อให้คำแนะนำและร่วมมือกันก่อสร้างโครงการให้บรรลุตามเป้าประสงค์

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและอภิปรายผลการศึกษา

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวจีนที่เลือกใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว

จากการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟของนักท่องเที่ยวจีน พบว่า เลือกใช้บริการรถไฟชั้น 3 เพราะอัตราค่าโดยสารที่ถูก โดยจะซื้อตั๋วในวันเดินทางเพราะจองล่วงหน้าไม่ได้หากเป็นตั๋วไม่ระบุที่นั่ง มักมาเป็นกลุ่มไม่เกิน 4 คน อยู่ในช่วงอายุวัยรุ่น-วัยทำงาน มีทั้งเพศชายและหญิง เป็นการมาท่องเที่ยวด้วยตนเอง ไม่ได้มากับไกด์หรือว่าเหมาตู้โดยสาร แต่นักท่องเที่ยวจีนยังคงมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวชาติอื่น การใช้บริการรถไฟขณะเดินทาง พบว่านักท่องเที่ยวจีนมีอาการสับสนกับที่นั่งเนื่องจากเป็นตั๋วไม่ระบุที่นั่ง ไม่นิยมบริโภคอาหารที่มีการนำมาขายบนรถไฟ เมื่อใกล้ถึงสถานีอยุธยา นักท่องเที่ยวจะไม่รู้ว่าใกล้ถึงสถานีอยุธยาด้วยตนเอง เพราะอ้างอิงเวลาจากในตั๋วโดยสารไม่ได้ เนื่องจากอาจมีความล่าช้าจากหลายสาเหตุ มักดูป้ายตามสถานีอื่น ๆ ว่าขณะนี้อยู่ที่สถานีอะไร สถานีต่อไปคือสถานีอะไร และต้องมีเจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถคอยประกาศตามแต่ละตู้ หรือใช้การสอบถามจากผู้ใช้บริการท่านอื่น เมื่อถึงสถานีรถไฟอยุธยาแล้ว ไม่ซื้อตั๋วรถไฟขากลับเลยทันที จะท่องเที่ยวก่อนหากนักท่องเที่ยวไม่มีข้อมูลการท่องเที่ยวเบื้องต้น จะใช้การสอบถามจุดให้บริการนักท่องเที่ยวของสถานีอยุธยา หลังจากการท่องเที่ยวพบว่า นักท่องเที่ยวบางส่วนเลือกที่จะใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยวต่อไปในเส้นทางรถไฟสายเหนือต่อ เช่น ลพบุรีและเชียงใหม่

5.1.2 พฤติกรรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวจีน

จากการศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวจีน พบว่า นักท่องเที่ยวจีนจะท่องเที่ยวด้วยตนเองน้อยเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวชาติอื่นคือ จะไม่เลือกใช้บริการเช่ารถจักรยานหรือจักรยานยนต์เพื่อท่องเที่ยวด้วยตนเอง แต่จะใช้บริการรถสามล้อเช่าในการท่องเที่ยว แต่ว่าการใช้บริการรถสามล้อเช่าจะท่องเที่ยวได้น้อย เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะมาถึงสถานีอยุธยาในช่วงสายถึงเที่ยงของแต่ละวัน หากนักท่องเที่ยวเดินทางไปและกลับ จะมีเวลา

ท่องเที่ยวเหลือเพียงครึ่งวันเท่านั้น และการท่องเที่ยวจะเน้นไปที่สถานที่ที่เป็นจุดเด่นของบริเวณเกาะเมือง ได้แก่ ตลาดน้ำอโยธยา วัดมหาธาตุ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วิหารพระมงคลบพิตร วัดไชยวัฒนาราม

5.1.3 เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

จากการศึกษาเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผู้วิจัยเสนอเส้นทางการบินจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเองบริเวณเกาะเมืองเป็นระยะเวลา 1 วัน มีสถานที่ท่องเที่ยวที่นำเสนอได้แก่ วัดมหาธาตุ วัดโลกยสุธาราม วัดพระศรีสรรเพชญ์ วิหารพระมงคลบพิตร วัดช้างอยุธยา แล เพนียด และวัดไชยวัฒนาราม นอกจากนี้ยังแนะนำนักท่องเที่ยวรับประทานอาหารเช้าที่เป็นอาหารท้องถิ่นอย่าง “ก๋วยเตี๋ยวเรือ” ที่ร้านก๋วยเตี๋ยวเรือพรเพ็ญคลองท่อ และนักท่องเที่ยวยังสามารถซื้อของฝากและของที่ระลึกได้ที่ตลาดข้างวิหารพระมงคลบพิตร

5.1.4 ศักยภาพ โอกาส และอุปสรรคของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทย

จากการศึกษาศักยภาพ โอกาส และอุปสรรคของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทย พบว่า ในด้านจุดแข็ง การท่องเที่ยวด้วยรถไฟยังเป็นการเดินทางที่มีอัตราค่าโดยสารที่ถูกในบางประเภทขบวน องค์กรมีบุคลากรที่มีศักยภาพ สามารถสื่อสารได้หลายภาษา ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการสื่อสารกับนักท่องเที่ยวต่างชาติรวมทั้งนักท่องเที่ยวจีน และยังมีเส้นทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟให้เลือกหลากหลายทั้งแบบไปเช้าเย็นกลับและค้างคืน ในด้านจุดอ่อน ยังมีปัญหาของขบวนรถที่มีสภาพเก่าที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งอำนวยความสะดวกและความสะอาดภายในขบวนตามไปด้วย การซื้อตั๋วรถไฟชั้นสามที่ไม่มีการตรวจบัตรประชาชน อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร ปัญหาการสูบบุหรี่ในขบวนรถไฟชั้น 3 บริเวณทางเดินเชื่อมระหว่างตู้ที่ส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวท่านอื่นและปัญหาการทิ้งขยะบนรางรถไฟ สถานีรถไฟที่ยังไม่ได้ทำชานชาลาแบบระบบปิด ทำให้มีคนนอกหรือคนเพนจรใช้บริเวณชานชาลาเป็นที่พักอาศัย อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินแก่นักท่องเที่ยวท่านอื่น และการประชาสัมพันธ์บนเว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทยยังพบปัญหาทางด้านเนื้อหาที่ไม่สอดคล้องกับภาษาที่เลือก อาจทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติสับสนต่อการใช้บริการเว็บไซต์ได้ นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องความตรงต่อเวลาของการเดินรถไฟ ที่อาจทำให้นักท่องเที่ยวเกิดปัญหาเกี่ยวกับการวางแผนการท่องเที่ยวได้ ในด้านโอกาส จากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่/ทางสายใหม่ รถไฟความเร็วสูง และสถานีกลางบางซื่อ จะช่วยยกระดับการขนส่งระบบรางในประเทศไทยให้มีความทัดเทียมกับสากล และเป็นการดึงดูดให้มีการท่องเที่ยวด้วยรถไฟ

ไทยมากยิ่งขึ้น รวมทั้งในเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยาด้วย ทำให้มีโอกาที่จะพัฒนาเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยาให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวหลักทุกวันเสาร์-อาทิตย์ในอนาคตต่อไป และจากการที่มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ทักษะแรงงานภายในประเทศพัฒนา นักลงทุนต่างชาติสนใจจะเข้ามาลงทุนเพิ่มมากขึ้น และจะเป็นโอกาสที่การขนส่งระบบรางจะเข้าสู่พื้นที่ห่างไกลมากขึ้น ในด้านอุปสรรค การที่มีโครงการก่อสร้างและพัฒนาาระบบรางเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ประเทศเพื่อนบ้านมีการตื่นตัว ซึ่งอาจนำไปสู่การแข่งขันการพัฒนา และการดึงจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการภายในประเทศไทยในอนาคตให้ลดลงได้ และการที่ยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีระบบรางต่าง ๆ จากต่างประเทศและผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ความสามารถอยู่ เนื่องจากประเทศไทยยังขาดประสบการณ์ในการพัฒนาการขนส่งระบบรางแบบนี้มาก

5.2 อภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยของนักท่องเที่ยวจีน พบว่า การที่นักท่องเที่ยวจีนเลือกท่องเที่ยวด้วยรถไฟนั้น พบว่าสอดคล้องกับทฤษฎีแรงผลักและแรงดึงของ Dann (1977) ซึ่งกล่าวว่าแรงผลักเป็นแรงกระตุ้นภายในที่จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปเที่ยว ในกรณีของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟ พบว่าเป็นการหลีกเลี่ยงความจำเจจากการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่น และจากแรงดึงที่เป็นแรงกระตุ้นจากภายนอกที่ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปเที่ยว ในกรณีของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟ พบว่าเป็นการท่องเที่ยวที่มีอัตราค่าโดยสารที่ถูก นักท่องเที่ยวสามารถเลือกประเภทขบวนรถได้ตามความต้องการในอัตราค่าโดยสารเพียง 15-20 บาท ในส่วนพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเองของนักท่องเที่ยวจีนที่มีจำนวนน้อยกว่านักท่องเที่ยวชาติอื่น สอดคล้องกับการศึกษาเรื่องสภาพภูมิอากาศของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งพบว่ามีภูมิอากาศค่อนข้างร้อน อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 31 องศาเซลเซียสต่ำสุดเฉลี่ย 24 องศาเซลเซียส ซึ่งอาจไม่เหมาะกับนักท่องเที่ยวชาวจีน ที่มาจากประเทศที่มีสภาพภูมิอากาศที่อุณหภูมิต่ำกว่าประเทศไทย และจากการที่มีฝนตกชุกในช่วงเดือน พ.ค.-ต.ค. ซึ่งไม่เหมาะกับการท่องเที่ยว เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวกลางแจ้งทั้งสิ้น ทำให้สภาพภูมิอากาศเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยของนักท่องเที่ยวจีน

จากการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวจีน พบว่า นิยมใช้บริการรถสามล้อเช่าจากบริเวณสถานีอยุธยาเพื่อท่องเที่ยว และใช้บริการท่องเที่ยวได้ไม่เกิน 5 ที่ต่อวัน เพราะระยะเวลาจะไม่พอ และค่าใช้จ่ายจะสูงเกินไป แต่หากเดินทางมาเป็น

กลุ่ม จะสามารถเฉลี่ยค่าใช้จ่ายบริการต่อคนได้ราคาที่ถูกลง สอดคล้องกับแนวคิดของบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ที่ได้อธิบายถึงการแบ่งประเภทการท่องเที่ยวตามลักษณะเดินทางในส่วนของการเดินทางท่องเที่ยวแบบกลุ่มเหมาจ่ายไว้ว่า เป็นการท่องเที่ยวที่ธุรกิจนำเที่ยวขายรายการนำเที่ยวแบบเบ็ดเสร็จให้กับนักท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะ โดยธุรกิจนำเที่ยวจะเป็นผู้จัดการเกี่ยวกับยานพาหนะ ที่พัก อาหาร และการนำเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยว โดยอาจดำเนินการอำนวยความสะดวกแบบเต็มรูปแบบ หรืออาจจะจัดการบริการเที่ยวบางสิ่งบางอย่างให้ก็ได้

จากการศึกษาเส้นทางการท่องเที่ยวและโปรแกรมการท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า สามารถจัดเส้นทางท่องเที่ยวบริเวณเกาะเมืองด้วยจักรยานเป็นระยะเวลา 1 วัน เนื่องจากอุทยานประวัติศาสตร์มีแหล่งทรัพยากรท่องเที่ยวอยู่มาก และเหมาะแก่การจัดเส้นทางท่องเที่ยวด้วยตนเองหลังจากใช้บริการรถไฟ โดยเส้นทางจะเป็นลักษณะวงกลมบริเวณเกาะเมือง ก่อนออกไปวัดไชยวัฒนารามที่อยู่นอกเกาะเมืองแล้วจึงวนกลับมาในเกาะเมืองอีกครั้ง ซึ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่ผู้วิจัยนำเสนอล้วนแต่เป็นสถานที่ยอดนิยมของนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น สอดคล้องกับผลการวิจัยของ Daniel Michiniak (2016) ได้ทำการศึกษาบทบาทของการท่องเที่ยวโดยรถไฟ ซึ่งได้เสนอว่าปัจจุบันมีรถไฟถูกทิ้งอยู่มากที่สโลวาเกีย แต่ยังมีทรัพยากรท่องเที่ยวที่สามารถท่องเที่ยวได้ จึงเสนอเส้นทางปั่นจักรยานข้ามประเทศจากสถานีที่ถูกทิ้งร้างไว้อย่างเมือง Trstená จากสโลวาเกีย สู่มือง Nowy Targ ของโปแลนด์ มีระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร เป็นการท่องเที่ยวที่สร้างคาร์บอนต่ำและสามารถนำมาปรับใช้กับสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงอยู่ในปัจจุบันได้ ซึ่งระหว่างทางจะมากไปด้วยธรรมชาติและสถานที่ท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวได้ชื่นชมและท่องเที่ยว และยังสอดคล้องกับงานของเฮอร์วีสน์ โพธิสุตานันท์ และคณะ (2557) ที่ได้ทำการศึกษาแนวทางการจัดทำเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยผลวิจัยพบว่า เทศบาลบางคล้าเป็นเมืองที่กำลังมีการขยายตัวทางด้านการท่องเที่ยวทำให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามาอย่างต่อเนื่อง มีแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรม จึงต้องมีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและพัฒนาเส้นทางให้เกิดความประทับใจเพื่อให้นักท่องเที่ยวกลับมาเที่ยวในครั้งต่อ ๆ ไป นอกจากนี้การจัดเส้นทางท่องเที่ยวนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับเส้นทางการท่องเที่ยวของกุลวรา สุวรรณพิมล (2548) เกี่ยวกับปัจจัยของแผนที่จัดนำเที่ยวและเส้นทางที่ท่องเที่ยว คือ 1. เส้นทางการท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวในขณะนั้น 2. เส้นทางการท่องเที่ยวจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกและมีมาตรฐานเทียบเท่ากับสถานที่อื่น ๆ 3. เส้นทางการท่องเที่ยวจะต้องมีสิ่งดึงดูด

กับนักท่องเที่ยวทุกเพศ ทุกวัย ทุกกลุ่มรายได้ 4. เส้นทางท่องเที่ยวจะต้องคำนึงถึงอากาศที่ดี ปลอดภัยตลอดเวลา และยังคงสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวของ ศศิธร รัตนประยูร (2557) เกี่ยวกับข้อพิจารณาในการจัดเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยว คือ 1. การกำหนดเส้นทางการพิจารณากำหนดเส้นทางท่องเที่ยวควรสำรวจและสังเกตจากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เป็นอยู่ 2. การจัดเส้นทางในลักษณะวงจร ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดความเพลิดเพลินตลอดทางโดยไม่ต้องย้อนกลับมาทางเดิม 3. ควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน การเข้าถึงและการเดินทางต้องควบคุมได้ง่ายและไม่สับสน

จากการศึกษาศักยภาพ โอกาสและอุปสรรคของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทย พบว่าในด้านจุดอ่อนของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยที่ผู้วิจัยได้เสนอเกี่ยวกับความสะดวกของขบวนรถและความตรงต่อเวลาของการเดินทางนั้น สอดคล้องกับผลการวิจัยของ ก้านทอง บุหระ (2559) ที่ได้ศึกษาแนวทางการปรับปรุงการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่พบว่า แนวทางการปรับปรุงการรถไฟแห่งประเทศไทย ในส่วนข้อเสนอแนะแนวทางในด้านของแนวทางการดำเนินการภายในของการรถไฟแห่งประเทศไทยในข้อยุทธศาสตร์การบริหารงานเชิงรุก ได้แก่ 1. ด้านความสะดวก การปรับปรุงการให้บริการในด้านความสะดวกภายในขบวนรถ 2. ความตรงต่อเวลา จะสามารถปรับปรุงได้ในภายหลังจากได้มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้เป็นระบบรถไฟรางคู่แล้ว ซึ่งจะมีผลต่อความน่าเชื่อถือแก่ผู้ใช้บริการ และในด้านโอกาสของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟ ที่ผู้วิจัยได้เสนอเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อรถไฟทางคู่/ทางสายใหม่ และรถไฟความเร็วสูงที่จะมีผลต่อการท่องเที่ยวในอนาคตนั้น ก็มีความสอดคล้องกันในด้านของแนวทางการดำเนินงานรองรับสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งได้เสนอแนะปัจจัยทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ คือ การนำขบวนรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนมาให้บริการ จะเป็นอีกภาพลักษณ์หนึ่งของการเดินทางที่มีความสะดวก การใช้พลังงานที่สะอาด และรักษาสีสิ่งแวดล้อมตามไปด้วย แต่ในระยะแรกควรเร่งดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบรางมีประสิทธิภาพเพียงพอ มีความปลอดภัยในการเดินทาง ตรงต่อเวลาก่อน เนื่องจากการเปลี่ยนขบวนรถมีการลงทุนสูง ซึ่งจะต้องมีการดำเนินการอีกหลายขั้นตอน และขึ้นอยู่กับความคุ้มค่าในการลงทุน รวมทั้งนโยบายของภาครัฐที่จะต้องมีการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป นอกจากนี้ในด้านจุดอ่อนและโอกาสของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยของผู้วิจัย ยังสอดคล้องกับงานของสุลักขณา หมอทยา (2562) ที่ได้ศึกษาแนวทางการพัฒนาการให้บริการของรถไฟไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวไทย พบว่าแนวทางการพัฒนาการให้บริการของ

รถไฟฟ้าแก่นักท่องเที่ยวชาวไทย มีดังนี้ 1. ความปลอดภัย ต้องมีการพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยให้มีความทันสมัย อีกทั้งยังوبرมบุคลากรที่ดูแลความปลอดภัยให้มีความพร้อมในการให้บริการรักษาความปลอดภัยทั้งในบริเวณสถานีและในขณะที่ยานรถให้มากขึ้น 2. ระยะเวลา ให้มีระบบแจ้งเวลาการเดินทางให้ชัดเจนมีความทันสมัย และความตรงต่อเวลาในการออกจากสถานีหรือเวลาที่ถึงจุดหมายปลายทาง และจากการที่ผู้วิจัยได้เสนอโอกาสที่จะพัฒนาเส้นทางรถไฟกรุงเทพ-อยุธยาให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวประจำทุกเสาร์-อาทิตย์แบบการท่องเที่ยวโปรแกรมอื่น ๆ นั้น เนื่องจากอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาได้รับความนิยมนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติในการไปท่องเที่ยว สอดคล้องกับงานวิจัยของ Ming Ming Su (2007) ที่ได้ทำการศึกษาเส้นทางรถไฟชิงไห่-ทิเบตและการท่องเที่ยวทิเบตในมุมมองของนักท่องเที่ยวจีน โดยผลการศึกษาพบว่า จุดหมายปลายทางอย่างทิเบตเป็นที่สนใจที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้รถไฟเพื่อไปท่องเที่ยว และประสบการณ์การท่องเที่ยว ความคาดหวังและการมีส่วนร่วมของนักท่องเที่ยวต่อจุดหมายปลายทาง ถูกนำมาเปรียบเทียบกับความเป็นไปได้ในการพัฒนาทิเบตในอนาคต

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องมีการจัดซื้อขบวนรถไฟเพื่อมาทดแทนขบวนที่วิ่งอยู่ในปัจจุบันที่มีสภาพเก่าตามระยะเวลาใช้งาน และไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาจเป็นรถไฟที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการเดินทางเพื่อเป็นการพัฒนาการขนส่งระบบรางให้มีความน่าสนใจและดึงดูดนักท่องเที่ยว ทั้งยังช่วยรักษาสภาพแวดล้อมในระยะยาวอีกด้วย

2) จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ที่สามารถสื่อสารได้หลายภาษา ประจำการตามสถานีหลักหรือสถานีที่เป็นเมืองท่องเที่ยวตลอดเวลา และจะต้องมีการประกาศแก่นักท่องเที่ยวหรือผู้ให้บริการบริเวณสถานีได้หลายภาษา ยกตัวอย่างเช่น สถานีอยุธยา มีการประกาศเรียกขึ้นรถไฟเป็นภาษาไทย อังกฤษ และจีน นอกจากนี้ยังมีพนักงานที่พูดได้หลายภาษามาคอยให้บริการบริเวณชานชาลาเสมอ ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าเป็นเช่นนี้ตามสถานีที่กล่าวไปข้างต้น เพื่อช่วยยกระดับการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทยในมุมมองของชาวต่างชาติ และลดความสับสนในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่อาจเกิดขึ้นได้

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่องานวิจัยในอนาคต

- 1) ควรศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนจากทุกประเภทขบวนรถและทุกประเภทชั้นโดยสารของขบวนรถไฟ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
- 2) ควรลงพื้นที่ศึกษาในระยะเวลาที่แตกต่างกันบ้าง ซึ่งอาจเห็นผลของข้อมูลที่แตกต่างออกไป

5.4 ข้อจำกัดในงานวิจัย

5.4.1 การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ส่งผลให้เกิดปัญหาการลงพื้นที่ในการเก็บข้อมูล จึงทำให้ต้องเปลี่ยนวัตถุประสงค์งานเป็นการสังเกตพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

5.4.2 การเลือกพื้นที่ศึกษาที่มีระยะทางห่างจากสถานศึกษาค่อนข้างไกล ทำให้มีความยากลำบากต่อการเดินทางลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลพอสมควร

บรรณานุกรม

สื่อสิ่งพิมพ์

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2554). **สถานีรถไฟ บันทึกความทรงจำ ความผูกพัน และการเปลี่ยนแปลง**. กรุงเทพฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย
- กิตติ โล่เพชรรัตน์. (2557). **มรดกอยุธยา**. กรุงเทพฯ: ก้าวแรก
- กุลวรา สุวรรณพิมล. (2552). **หลักการมัคคุเทศก์**. กรุงเทพฯ: แสงดาว
- จิรัชญา มณีเนตร. (2552). **ไทยศึกษาเพื่อการท่องเที่ยว**. ขอนแก่น: คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- ดารา ทีปะปาล. (2542). **พฤติกรรมผู้บริโภค**. กรุงเทพฯ: รุ่งเรืองสาสน์การพิมพ์
- ธร สุนทรายุทธ. (2551). **การบริหารจัดการเชิงปฏิรูป: ทฤษฎี วิจัย และการปฏิบัติทางการศึกษา**. กรุงเทพฯ: เนติกุลการพิมพ์
- นิตา ชัชกุล. (2555). **อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). **อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2555). **พฤติกรรมนักท่องเที่ยว : Tourist behavior**. นนทบุรี: เพ็رينซ์ฮาวงพรีนติ้ง แอนด์พับลิชชิ่ง
- ปรีชา แดงโรจน์. (2544). **อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสู่ศตวรรษที่ 21**. กรุงเทพฯ: ไฟว์ แอนด์ โฟร์พรีนติ้ง
- ราณี อีสัยกุล. (2557). **การจัดการการท่องเที่ยวเฉพาะทาง**. นนทบุรี: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- เลิศพร ภาวะสกุล. (2559). **พฤติกรรมนักท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- ศศิธร รัตนประยูร. (2557). “การจัดเส้นทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศในจังหวัดชัยภูมิ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนท้องถิ่นอย่างยั่งยืน.” รายงานการศึกษาอิสระปริญญาบริหารธุรกิจ มหบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยว คณะบริหารการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ศุภลักษณ์ อัครางกูร. (2551). **พฤติกรรมนักท่องเที่ยว**. ขอนแก่น : คลังนานาวิทยา
- สุลักษณ์ หมอยา. (2562). **แนวทางพัฒนาการให้บริการของรถไฟไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวไทย**. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการนำเสนอผลงานวิจัยระดับชาติของนักศึกษาชั้นมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 2 ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, 19 มกราคม.
- สุวีร์ณัฐ โสภณศิริ. (2554). **การวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยว : ก้าวแรกสู่การเป็นผู้บริหารธุรกิจท่องเที่ยวอย่างมืออาชีพ**. กรุงเทพฯ : อินทนิล
- เอราวัศน์ โพธิสุตานันท์ และคณะ. (2557). **แนวทางการจัดทำเส้นทางสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวเทศบาลตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา**. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการทางการศึกษาระดับชาติ ครั้งที่ 4 “การพัฒนาประสบการณ์การเรียนรู้ในชีวิตจริง : กระบวนทัศน์การเรียนรู้สู่อาเซียน” ณ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 9 พฤษภาคม.
- Michiniak, Daniel. (2016). “Main trends in communiting in Slovakia.” *European Journal of Geography* 7, 2:6 (July): 6-20.
- Ming Ming Su. (2007). “The Qinghai-Tibet Railway and Tibet Tourism : Travelers’ Perspectives.” Master Degree, Applied Environmental Studies, Faculty of Environment, University of Waterloo.

สื่อออนไลน์

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). **สถิตินักท่องเที่ยวภายในประเทศปี 2560 (ภาคกลาง)**. เข้าถึงเมื่อ 17 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก <https://www.mots.go.th/News-link.php?nid=11006>

กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2561). **สรุปสถานการณ์พักแรม
จำนวนผู้เยี่ยมชม และรายได้จากผู้เยี่ยมชม เดือนมิถุนายน 2562**. เข้าถึงเมื่อ 20 สิงหาคม.
เข้าถึงได้จาก <https://www.mots.go.th/News-link.php?nid=11834>

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). **วังช้างอยุธยา แล เพนียด**. เข้าถึงเมื่อ 17 ตุลาคม.

เข้าถึงได้จาก

<https://thai.tourismthailand.org/Attraction/%E0%B8%A7%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%8A%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%AD%E0%B8%A2%E0%B8%B8%E0%B8%98%E0%B8%A2%E0%B8%B2-%E0%B9%81%E0%B8%A5-%E0%B9%80%E0%B8%9E%E0%B8%99%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B8%94>

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (ม.ป.ป.). **ท่องเที่ยวการรถไฟ**. เข้าถึงเมื่อ 16 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก

<http://www.railway.co.th/NewsAndEvents/TravelSRT?value1=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD0100000C46D67B26C3986B792FE12E1595124ADFB71BA0D46398F725B740A1E09F559DA&value2=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD0100000206B5B9A121FA624C13EB8FE2652C7BE7119DC9D42AFA156C6F05F438E51EAC8>

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2561). **ANNUAL REPORT 2018 SRT – FOCUSED SUSTAINABILITY GROWTH**. เข้าถึงเมื่อ 16 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก

<http://www.railway.co.th/AboutUs/AnnualReport?value1=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD010000005F7575B44A4552C9864BBE26DB9B5F2F7C07720FC05310C04038708ED64CE7B&value2=00DE5502B5AA7B42A92BE9FF953D8EBD01000005347AAF60516A3039F9BE88558490FD9A9C56CA5505662C690C28864CDCE531A&fbclid=IwAR3D988d2P8g0ODh2w3MczhcKWPFHQp2jSThQ45JG6HKMOqfd24QmU2vegs>

ก้านทอง บุหระ. (2559). “แนวทางการปรับปรุงการรถไฟแห่งประเทศไทย.” **วารสารวิจัยและพัฒนา
วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สาขามนุษย์ศาสตร์และสังคมศาสตร์** 11, 2
(พฤษภาคม-สิงหาคม): 279-288. เข้าถึงเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2563. เข้าถึงได้จาก
<https://so06.tcithaijo.org/index.php/vrurdihsjournal/article/view/65893>

ระบบสถิติทางการลงทะเบียน. (2561). **จำนวนประชากรแยกอายุ เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2561.**

เข้าถึงเมื่อ 27 สิงหาคม. เข้าถึงได้จาก

http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age_disp.php

สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน. (ม.ป.ป.). **ประวัติการรถไฟในประเทศไทย.**

เข้าถึงเมื่อ 6 กันยายน. เข้าถึงได้จาก

<http://kanchanapisek.or.th/kp6/sub/book/book.php?book=4&chap=7&page=t4-7-infodetail03.html>

สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2561). **รถไฟท่องเที่ยวเส้นทางรถไฟสายมรณะ :**

โอกาสในการเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยว. เข้าถึงเมื่อ 18 สิงหาคม. เข้าถึงได้จาก

<https://library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2561/hi2561-040.pdf>

องค์การบริหารส่วนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. (ม.ป.ป.). **อาณาเขตและที่ตั้ง.** เข้าถึงเมื่อ 17 ตุลาคม.

เข้าถึงได้จาก <http://aypao.go.th/aypao/area.html#module=area&1571282483008>

MUSEUM THAILAND. (ม.ป.ป.) **มรดกโลกอยุธยา.** เข้าถึงเมื่อ 20 สิงหาคม เข้าถึงได้จาก

<https://www.museumthailand.com/th/3084/storytelling/%E0%B8%A1%E0%B8%A3%E0%B8%94%E0%B8%81%E0%B9%82%E0%B8%A5%E0%B8%81%E0%B8%AD%E0%B8%A2%E0%B8%B8%E0%B8%98%E0%B8%A2%E0%B8%B2/>

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	ภูวนนท์ หล่อพูลกิจสกุล
วันเกิด	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2540
ที่อยู่	1 ถนนวงศ์สว่าง แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10800
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาจากโรงเรียนการัญญศึกษา สำเร็จการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาจากโรงเรียนวัดเขมาภิรตาราม สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ สาขาวิชาเอเชียศึกษา มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ จังหวัดนครปฐม

แบบโอนลิขสิทธิ์สารนิพนธ์

เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ข้าพเจ้า	นายภูวนนท์ หล่อพุลกิจสกุล
นักศึกษาชั้นปีที่ 4	วิชาเอกเอเชียศึกษา ภาษาจีน
ชื่อสารนิพนธ์	การศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว
ชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิเศก ปั่นสุวรรณ
ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้	1 ถนนวงศ์สว่าง แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800
หมายเลขโทรศัพท์	0891702778

ลิขสิทธิ์ของสารนิพนธ์อันเป็นผลจากการศึกษาเล่าเรียน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรระดับปริญญาบัณฑิต ข้าพเจ้ายินดีโอนลิขสิทธิ์ตามมาตรา 17 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2537 เป็นของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยมีข้อกำหนดตลอดอายุการคุ้มครองสิทธิ์

ลงนามผู้โอน.....

(นายภูวนนท์ หล่อพุลกิจสกุล)

ลงนามผู้รับโอน.....

(.....)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....