



สารนิพนธ์

เรื่อง บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)
ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน

โดย นางสาว อัจฉรา พัฒนโยธิน
รหัสนักศึกษา 620510422

ภาคนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษารายวิชา 450 109 การศึกษาเอกเทศ
สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
ภาคการศึกษาต้น ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของอักษรศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร

กิตติกรรมประกาศ

ภาคนิพนธ์บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450 112 การศึกษาเอกเทศ (Independent Study)

ภาคนิพนธ์ชิ้นนี้สามารถสำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับการกรุณาอย่างสูงจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศุภฤกษ์ โออินทร์ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษาตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่ง จนทำให้ภาคนิพนธ์ในครั้งนี้นี้เสร็จสมบูรณ์ ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณอาจารย์อย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ และขอขอบคุณครอบครัว และเพื่อน ๆ ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ ตลอดจนให้กำลังใจ ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้การศึกษาวิจัยในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้วิจัยหวังว่า ภาคนิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ หากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าก็ขออภัยไว้ ณ ที่นี้

อัจฉรา พัฒนโยธิน

ผู้วิจัย

ชื่องานวิจัย	บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน
ชื่อผู้วิจัย	นางสาวอัจฉรา พัฒนโยธิน รหัสนักศึกษา 620510422
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศุภฤกษ์ โออินทร์
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2565

บทคัดย่อ

ภาคนิพนธ์บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซล และปูซานมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบทบาทต่อการท่องเที่ยว ผลกระทบ และความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยว โดยข้อมูลที่ศึกษาเป็นข้อมูลของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)

จากการศึกษาถึงบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซล และปูซานพบว่าบทบาทที่สำคัญมากที่สุดของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ต่อการท่องเที่ยวในโซล และปูซานอย่างแรกคือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการท่องเที่ยวภายในประเทศเกาหลีใต้ ที่ใช้งานได้สะดวก เดินทางได้รวดเร็ว ราคาไม่แพง และมีสถานีรองรับตามแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมต่าง ๆ อย่างที่สองคือ ช่วยลดปัญหาการจราจรในเส้นทางที่จะไปปูซานให้บนถนนมีการสัญจรได้ดีกว่า อย่างสุดท้ายคือความสะดวกรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) รวมถึงสายอื่น ๆ จะเชื่อมต่อกันทั้งหมดทั้งยังเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดิน และยังมีรถประจำทางรองรับอยู่ตามสถานี นอกจากนี้ความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ก็ยังสัมพันธ์กันทั้งหมดจำนวนเที่ยวแต่ละสถานีก็จะถูกตั้งขึ้นจากสถานที่ท่องเที่ยวที่ใกล้กับสถานี และจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมชมสถานที่โดยรอบ สุดท้ายผลกระทบรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ต่อการท่องเที่ยวมีทั้งเชิงบวก และเชิงลบ เชิงบวกช่วยให้ความสะดวกสบายต่อการเดินทางภายในประเทศ ทั้งยังช่วยลดปัญหาการจราจรบนท้องถนนติดขัดอีกด้วย ผลกระทบเชิงลบคือ การใช้เที่ยวบินภายในประเทศลดลง การเดินทางภายในประเทศถือว่ามีระยะสั้น ๆ หลังจากที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) จึงมีการหันมาใช้รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) มากกว่าเที่ยวบินภายในประเทศ

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อ	ข
บทที่ 1	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
ขอบเขตการศึกษา	3
แหล่งข้อมูล	3
วิธีการดำเนินการศึกษา	3
บทที่ 2 แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
ความหมายของการท่องเที่ยว	5
รูปแบบและประเภทของการท่องเที่ยว	6
แนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน	9
แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราง	10
แนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	11
เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	12
บทที่ 3 วิธีการศึกษาและวิธีดำเนินการ	26
แหล่งที่มาของข้อมูล	26
วิธีการจัดกระทำข้อมูล	26
วิธีการดำเนินการ	27
เทคนิคและข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย	27
กรอบการศึกษาและการวิเคราะห์	27-28
บทที่ 4 ผลการศึกษา	29
1. บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ต่อการท่องเที่ยวในโซล – ปูซาน	29
2. ความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยว	38

เรื่อง	สารบัญ	หน้า
	3. ผลกระทบในด้านการท่องเที่ยว ก่อนและหลังการเปิดให้บริการ รถไฟความเร็วสูง(KTX) สายคยองบู(Gyeongbu Line)	66
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ		72
อภิปรายผล		74
ข้อเสนอแนะ		75
บรรณานุกรม		77

สารบัญตาราง

เรื่อง	หน้า
บทที่ 4 ผลการศึกษา	29
ตารางที่ 4.1. จำนวนผู้เข้าชมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในปูซาน (แบบเสียเงิน)	29
ตารางที่ 4.2 ตารางเปรียบเทียบรถไฟความเร็วสูง (KTX) แต่ละสาย	34
ตารางที่ 4.3 ตารางแสดงจำนวนเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX)- -สายคยองบู(Gyeongbu Line) เฉลี่ยต่อ 1 วัน ในช่วงปี 2021-2023	38
ตารางที่ 4.4 ตารางสรุปสถิติของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)	64

สารบัญรูปภาพ

เรื่อง	หน้า
บทที่ 4 ผลการศึกษา	29
ภาพที่ 4.1 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)	30
ภาพที่ 4.2 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายโฮนัม (Honam Line)	32
ภาพที่ 4.3 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองเจอน (Gyeongjeon Line)	32
ภาพที่ 4.4 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายจอลลา (Jeolla Line)	33
ภาพที่ 4.5 ผังรถไฟใต้ดินในเกาหลีใต้	35
ภาพที่ 4.6 สถานีแฮงซิน (Haengsin Station)	39
ภาพที่ 4.7 สถานีโซล (Seoul Station)	40
ภาพที่ 4.8 ห้องรอสถานีโซล (Seoul Station) ปี 2020	41
ภาพที่ 4.9 รูปภาพสถานียงดิงโป (Yeongdeungpo Station)	43
ภาพที่ 4.10 ภาพสถานีซูวอน (Suwon Station)	44
ภาพที่ 4.11 รูปภาพสถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station)	45
ภาพที่ 4.12 รูปภาพมุมมองของสถานีสถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan)	47
ภาพที่ 4.13 รูปภาพสถานีโอสอง (Osong Station)	49
ภาพที่ 4.14 รูปภาพสถานีแดจอน (Daejeon Station)	51
ภาพที่ 4.15 รูปภาพสถานีกิมชอน-กุมิ (Gimcheon-Gumi Station)	52
ภาพที่ 4.16 สถานีทงแทกู (Dongdaegu Station) ปี 2560	53
ภาพที่ 4.17 สถานีคยองจู (Gyeongju Station)	55
ภาพที่ 4.18 รูปภาพสถานีอุลซาน (Ulsan Station)	57
ภาพที่ 4.19 รูปภาพสถานีมียาง (Miryang Station)	59
ภาพที่ 4.20 รูปภาพสถานีกูโป (Gupo Station)	61
ภาพที่ 4.21 สถานีปูซาน (Busan Station)	62
ภาพที่ 4.22 รูปภาพ Gwangalli-Beach	63

บทที่ 1

บทนำ

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศเกาหลีใต้ตั้งอยู่ทางใต้ของคาบสมุทรเกาหลี ทิศเหนือติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี (เกาหลีเหนือ) ทิศตะวันออกติดกับทะเลตะวันออก (หรือทะเลญี่ปุ่น) ทิศตะวันตกติดกับทะเลเหลือง และทิศใต้ติดกับช่องแคบเกาหลี (Korea Strait) มีพื้นที่ 99,392 ตารางกิโลเมตร ประชากรภายในประเทศเกาหลีใต้มีประมาณ 50 ล้านคน การท่องเที่ยวภายในประเทศเกาหลีใต้เป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวจากหลากหลายประเทศเป็นอย่างมากโดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2019 มีจำนวน 196,057 คน ในปี 2020 นักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2019 เป็น 103,469 คน เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ทำให้การเดินทางข้ามประเทศเป็นเรื่องยากมากขึ้น และในปี 2021 นักท่องเที่ยวที่เดินเข้ามาในประเทศเกาหลีใต้เพิ่มขึ้นเป็น 112,091 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2020 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ดีขึ้นเนื่องจากเริ่มมีวัคซีนมารองรับ ปัจจัยหลักของการเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศเกาหลีใต้คือ ภาพยนตร์ ซีรีส์ และอุตสาหกรรมเพลงเกาหลี (ยูธคัลต์ คมดาสวีสต์, 2557) นอกจากนี้ปัจจัยในด้านนี้ยังมีปัจจัยอื่น อาทิเช่น ภูมิประเทศ อากาศ นโยบายด้านการท่องเที่ยว และระบบขนส่งสาธารณะที่มีหลายรูปแบบให้นักท่องเที่ยวและประชากรภายในประเทศใช้ในการเดินทาง โดยขนส่งสาธารณะทางบกภายในเกาหลีจะประกอบไปด้วย รถไฟใต้ดิน แท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง และที่น่าสนใจอย่างมากคือ รถไฟความเร็วสูง (Korea Train Express) ระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศเกาหลีใต้จะมีตารางเวลาและอัตราค่าโดยสารชัดเจน นอกจากนี้ยังมีจำนวนเที่ยวรถเพียงพอต่อประชากรและนักท่องเที่ยว ขนส่งสาธารณะเป็นหนึ่งในสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการเตรียมการเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศเกาหลีใต้จะสามารถวางแผนการเดินทาง และบริหารเงินในการท่องเที่ยวได้

ขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เดินทางได้สะดวก และสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ในเกาหลีใต้มีรายชนิดหนึ่งในนั้นคือรถไฟความเร็วสูง (Korea Train Express) หรือ KTX เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2547 มีความเร็วสูงถึง 300 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้การเดินทางไปตามเมืองใหญ่หรือจังหวัดไกลที่ไกลจากเมืองหลวงนั้นสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางลงได้เกือบครึ่งหนึ่งของรถไฟแบบปกติ เส้นทางเดินรถไฟความเร็วสูง (Korea Train Express) เปิดให้บริการอยู่ทั้งหมด 4 สาย คือ สายคยองบู (Gyeongbu Line) เป็นสายแรก ๆ ที่เปิดให้บริการ สายฮอนัม (Honam Line) ที่มีสถานีปลายทางคือเมือง Mokpo สายคยองจอง (Gyeongjeon Line) มีสถานีปลายทางคือเมือง Jinju ซึ่งอยู่ติดกับเมืองปูซาน และสายจอลลา

(Jeolla Line) มีสถานีปลายทางคือ YeosuExpo โดยสายที่มีจำนวนเที่ยวรถมากที่สุดคือ สายคยองบู (Gyeongbu) ที่เริ่มให้บริการตั้งแต่ สนามบินอินชอนจนถึงเมืองปูซาน แต่ค่าบริการก็ค่อนข้างสูงพอ กับประสิทธิภาพของรถไฟความเร็วสูงเช่นกัน มีให้เลือกทั้งชั้นประหยัด และชั้นที่มีราคาสูงขึ้น นักวิจัย การท่องเที่ยวในประเทศเกาหลีใต้ยังแนะนำให้สมัคร KR PASS เพื่อราคาที่ถูกลงจากปกติ ราคาของ KR PASS ยังแยกประเภท เด็ก ผู้ใหญ่ นักเรียน และชั้นประหยัด ให้นักท่องเที่ยวและประชากร ภายในประเทศได้เลือกใช้บริการ

จากการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของขนส่งสาธารณะชนิดนี้จึงเป็นปัจจัยหนึ่งในการท่องเที่ยว ภายในเกาหลีใต้ เพราะจัดว่ารถไฟความเร็วสูง (Korea Train Express) หรือ KTX เป็นหนึ่งในการ เดินทางที่ สะดวก รวดเร็ว และลดความแออัดของขนส่งสาธารณะได้อย่างมาก ผู้วิจัยจึงเห็นว่าการ ศึกษาเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง (Korea Train Express) ต่อการท่องเที่ยวภายในโซลจนถึงปูซาน ตามแนวเส้นทางเดินรถเป็นเรื่องที่น่าสนใจ โดยการศึกษาเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะที่มีผลต่อการ ท่องเที่ยวภายในประเทศเกาหลีใต้ ส่วนใหญ่จะเป็นการกล่าวถึงขนส่งสาธารณะทุกประเภท ไม่มีการ เจาะจงไปที่ประเภทใดประเภทหนึ่ง หรือในด้านการท่องเที่ยวก็จะกล่าวถึงปัจจัยโดยรวมที่ส่งผลต่อ การท่องเที่ยวในประเทศเกาหลีใต้ เช่น บทความวิจัยของ ศศิธร แสงชาติ (2556) เรื่องการท่องเที่ยว โดยผ่านระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้ ภาคนิพนธ์ของ พงฉนิชา ทิณรัตน์ (2557) เรื่องบทบาทของรถ โดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงโซล ภาคนิพนธ์ของ กชกร อริยภินวงศ์ (2557) เรื่องปัจจัย ที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงโซล ภาคนิพนธ์ของ อัญมณี แสนสุขตระกูล (2559) เรื่องปัจจัยที่มี อิทธิพลต่อรูปแบบการท่องเที่ยวในเมืองปูซานประเทศเกาหลีใต้ ซึ่งผู้วิจัยยังไม่พบการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ของกับรถไฟความเร็วสูง (Korea Train Express) ต่อการท่องเที่ยวภายในโซลจนถึงปูซาน ตามแนว เส้นทางเดินรถ ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงสนใจในการศึกษารถไฟความเร็วสูง (Korea Train Express) ต่อ การท่องเที่ยวภายในโซลจนถึงปูซาน ตามแนวเส้นทางเดินรถ โดยมีคำถามในการวิจัยคือ รถไฟ ความเร็วสูง (Korea Train Express) มีบทบาทอย่างไรต่อการท่องเที่ยวภายในโซลจนถึงปูซาน ผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงเป็นอย่างไร ความสัมพันธ์ของรถไฟความเร็วสูง (Korea Train Express) มีความสัมพันธ์ต่อการท่องเที่ยวตามเส้นทางเดินรถอย่างไร

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อศึกษาบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มี ต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน

2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยว

2.3 เพื่อศึกษาผลกระทบในด้านการท่องเที่ยว ก่อนและหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองงู (Gyeongbu Line)

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

3.1 ได้ทราบถึงบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองงู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน

3.2 ได้ทราบผลกระทบในด้านการท่องเที่ยว ก่อนและหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองงู (Gyeongbu Line)

3.3 ความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองงู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยว

4. ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาเฉพาะบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองงู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน ผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน และความสัมพันธ์ของรถไฟความเร็วสูงต่อการท่องเที่ยวตามเส้นทางเดินรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองงู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยวในช่วงก่อนปี 2004 ที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูง และจะศึกษาอีกในช่วงปี 2019 - จนถึงปัจจุบัน

5. แหล่งข้อมูล

5.1 ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

5.2 สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์

6. วิธีการดำเนินการศึกษา

6.1 ศึกษาเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองงู (Gyeongbu Line) การคมนาคมในประเทศเกาหลีใต้ ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเกาหลีใต้ และบทบาทของรถ

โดยสาธารณสุขระต่อการท่องเที่ยว โดยหาข้อมูลในช่วงก่อนปี ค.ศ. 2004 ที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูง และในช่วงปี ค.ศ. 2019 – จนถึงปัจจุบัน

6.2 เก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) การคมนาคมในประเทศเกาหลีใต้ ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเกาหลีใต้ และบทบาทของรถโดยสารสาธารณะต่อการท่องเที่ยว จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และเว็บไซต์โดยตรงของขนส่งสาธารณะภายในเกาหลีใต้ในช่วงก่อนปี ค.ศ. 2004 ที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูง และในช่วงปี ค.ศ. 2019 – จนถึงปัจจุบัน

6.3 วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) การคมนาคมในประเทศเกาหลีใต้ ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเกาหลีใต้ และบทบาทของรถโดยสารสาธารณะต่อการท่องเที่ยวในช่วงก่อนปี ค.ศ. 2004 ที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูง และในช่วงปี ค.ศ. 2019 – จนถึงปัจจุบัน

6.4 เรียบเรียงผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ในรูปแบบของรายงานวิจัย

บทที่ 2

การทบทวนแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ต่อการท่องเที่ยวในโซล และปูซานประเทศเกาหลีใต้ ผู้วิจัยได้ทำการสืบค้น และรวบรวมจากหลายแหล่งข้อมูล สามารถจำแนกได้เป็นหัวข้อดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

ความหมายของการท่องเที่ยว

ความหมายของการท่องเที่ยวในแต่ละบุคคลและองค์กรได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวแตกต่างกันไป ในปีพ.ศ. 2506 องค์การสหประชาชาติได้จัดประชุมว่าด้วยการเดินทางและท่องเที่ยวระหว่างประเทศขึ้นที่กรุงโรม ประเทศอิตาลี และได้ให้คำจำกัดความของคำว่าท่องเที่ยวไว้ว่า “การเดินทางเพื่อความบันเทิงรื่นเริงใจ เยี่ยมญาติ หรือการไปร่วมประชุมแต่มิใช่เพื่อการประกอบอาชีพเป็นหลักฐานหรือไม่พำนักอยู่เป็นการถาวร”

องค์การท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : W.T.O) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวดังนี้ “Tourism comprises the activities of the person traveling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purpose.” โดยมีความหมายว่า การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว (ไม่มากกว่า 1 ปี ติดต่อกัน) เดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อดูและวัตถุประสงคใดก็ได้ แต่มิใช่เพื่อการประกอบอาชีพ หรือหารายได้

สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว (2546) ให้ความหมายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวว่า การเดินทางเพื่อผ่อนคลายความเครียด แสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ โดยมีเงื่อนไขว่า การเดินทางนั้น เป็นการเดินทางเพียงชั่วคราว ผู้เดินทางจะต้องไม่ถูกบังคับให้เดินทาง (สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว, 2546 อ้างถึงใน Tourism Of World, ม.ป.ป)

ไพฑูรย์ พงสะบุตร และวิลาสวงศ์ พงสะบุตร (2542) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง การเดินทางไปเยือนสถานที่ต่างถิ่นซึ่งมิใช่เป็นที่พำนักอาศัยประจำของบุคคลนั้น และเป็นการไปเยือนชั่วคราวโดยมิใช่เพื่อเป็นการประกอบอาชีพหารายได้ (ไพฑูรย์ พงสะบุตร และวิลาสวงศ์ พงสะบุตร, 2542 อ้างถึงใน Tourism Of World, ม.ป.ป)

รูปแบบและประเภทของการท่องเที่ยว

1. รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural Based Tourism)

1.1 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) เป็นการท่องเที่ยวไปในแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ เกิดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่นเพื่อมุ่งเน้นการปลูกจิตสำนึกที่ดีในการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

1.2 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine Ecotourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติทางทะเลที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศทางทะเลอย่างมีความรับผิดชอบ และเกิดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่นเพื่อมุ่งเน้นการปลูกจิตสำนึกที่ดีในการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

1.3 การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (Geo-Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่มีลักษณะเป็นหินผา ลานหินทราย อุโมงค์โพรง ถ้ำน้ำลอด ถ้ำหินงอกหินย้อย เพื่อชมความงามและศึกษาภูมิทัศน์ต่าง ๆ บนพื้นผิวโลกที่เกิดการเปลี่ยนแปลง ไม่ว่าจะเป็นหิน ดิน แร่ และฟอสซิล เพื่อให้เกิดความรู้และได้รับประสบการณ์ที่แปลกใหม่ บนพื้นฐานของจิตสำนึกในการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อการรักษาสภาพแวดล้อม โดยประชาชนในท้องถิ่นจะมีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยว

1.4 การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในพื้นที่เกษตรกรรม ไร่สวน ฟาร์มปศุสัตว์ สวนสมุนไพร เพื่อชมความงาม และเกิดการเรียนรู้ และประสบการณ์ โดยมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อรักษาสภาพแวดล้อมของสถานที่นั้น ๆ

1.5 การท่องเที่ยวเชิงดาราศาสตร์ (Astrological Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อชมและศึกษาปรากฏการณ์ทางดาราศาสตร์ และเรียนรู้ระบบสุริยะจักรวาล เช่น สุริยุปราคา จันทรุปราคา ฝนดาวตก และการดูดาวจันทรคติ ให้เกิดความรู้ ความประทับใจ ความทรงจำ และประสบการณ์ โดยจะต้องมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อรักษาสภาพแวดล้อมและวัฒนธรรมของท้องถิ่นนั้น ๆ ซึ่งประชาชนในท้องถิ่นจะมีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

2. การท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural Based Tourism)

2.1 การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งโบราณคดี และประวัติศาสตร์ เพื่อชมความงาม ให้เกิดความเพลิดเพลินใจ และเพื่อเรียนรู้ให้เกิดเป็นประสบการณ์ โดยนักท่องเที่ยวจะต้องมีจิตสำนึกและรับผิดชอบต่อการรักษามรดกทางวัฒนธรรมและสภาพแวดล้อม

2.2 การท่องเที่ยวชมงานวัฒนธรรมและประเพณี (Cultural And Traditional Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อชมและร่วมงานประเพณีต่าง ๆ ที่ชาวบ้านท้องถิ่นนั้น ๆ จัดขึ้น ให้เกิดความเพลิดเพลิน ความทรงจำ และประสบการณ์ที่ดี รวมทั้งเพื่อเรียนรู้ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น พิธีกรรม และความเชื่อต่าง ๆ ด้วยการมีจิตสำนึกที่ดีและมีความรับผิดชอบในการรักษาขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม

2.3 การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท (Rural Tourism / Village Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อศึกษาวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในหมู่บ้านตามชนบท เรียนรู้การสร้างสรรค์ผลงานซึ่งเป็นภูมิปัญญาชาวบ้านที่มีเอกลักษณ์โดดเด่น เพื่อให้เกิดความรู้ ประสบการณ์ ความเข้าใจในวัฒนธรรมท้องถิ่น และเกิดความเพลิดเพลิน

3. รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism)

3.1 การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนและเรียนรู้วิธีการรักษาสุขภาพกายและใจ ในแหล่งธรรมชาติ และแหล่งวัฒนธรรม ให้เกิดความเพลิดเพลิน และสุนทรียภาพ

3.2 การท่องเที่ยวเชิงทัศนศึกษาและศาสนา (Edu-Meditation Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการทัศนศึกษา แลกเปลี่ยนเรียนรู้ปรัชญาทางศาสนา สัจธรรมแห่งชีวิต ด้วยการฝึกสมาธิ โดยจะได้รับประสบการณ์และความรู้ที่แปลกใหม่ และทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น

3.3 การท่องเที่ยวเพื่อศึกษากลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย (Ethnic Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตความเป็นอยู่และวัฒนธรรมของชนกลุ่มน้อยหรือชนเผ่าต่างๆ เพื่อประสบการณ์

3.4 การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการเล่นกีฬา ให้ได้รับความเพลิดเพลิน ความสนุกสนาน ความตื่นเต้นเร้าใจ ซึ่งก่อให้เกิดผลดีต่อทั้งร่างกายและจิตใจ ไม่ว่าจะเป็นการดำน้ำ ตกปลา กอล์ฟ สกีกอล์ฟ สกีน้ำ กระดานโต้คลื่น เป็นต้น

3.5 การท่องเที่ยวแบบผจญภัย (Adventure Travel) เป็นการท่องเที่ยวที่สนุก ตื่นเต้น เร้าใจ ผจญภัยไปในแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติในแบบพิเศษซึ่งจะสร้างความทรงจำ ความประทับใจ และได้ประสบการณ์ใหม่ ๆ จากการท่องเที่ยว

3.6 การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์ และฟาร์มสเตย์ (Home & Farm Stay) เป็นการท่องเที่ยวที่เหมาะสมสำหรับผู้ที่ชอบใช้ชีวิตร่วมกับผู้ที่อยู่ในท้องถิ่นนั้น ๆ แบบใกล้ชิดเพื่อที่จะเรียนรู้วิถีชีวิตและวัฒนธรรมรวมทั้งภูมิปัญญาท้องถิ่น

3.7 การท่องเที่ยวพำนักระยะยาว (Long-Stay) เป็นการท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มที่เหมาะสมสำหรับผู้ที่ต้องการใช้ชีวิตในบั้นปลาย หรือผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวในต่างแดนเป็นเวลานาน อย่างน้อย 1 เดือน

3.8 การท่องเที่ยวแบบให้รางวัล (Incentive Travel) เป็นการท่องเที่ยวที่ถูกจัดขึ้นเพื่อเป็นการสมนาคุณแก่ผู้ที่ประสบความสำเร็จในการทำยอดขายได้ตามเป้าหมายโดยกลุ่มผู้แทนบริษัทต่าง ๆ จะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าที่พัก และค่าอาหารระหว่างการเดินทาง ในระยะเวลา 2 - 7 วัน

3.9 การท่องเที่ยวเพื่อการประชุม (MICE ย่อมาจาก M=meeting , I=incentive , C=conference , E=exhibition) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อบริการให้กับผู้ที่เข้าร่วมประชุมที่มีการจัดรายการนำเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ ทั่วประเทศ ซึ่งมีทั้งแบบเที่ยววันเดียว และแบบเที่ยวพักรีสอร์ท 2 - 4 วัน

3.10 การท่องเที่ยวแบบผสมผสาน เป็นการท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่ง ที่ผู้จัดรายการนำเที่ยว ได้คัดสรรรูปแบบการท่องเที่ยวมาอย่างดีแล้ว เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับความแตกต่างจากการเดินทางท่องเที่ยวในระยะเวลาหลายวัน (อมรรัตน์ พรหล่อ อ้างอิงใน รูปแบบของการท่องเที่ยว, 2555)

การให้ความหมายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยอ้างอิงจากหลายบุคคลและหลายองค์กร การท่องเที่ยวจะหมายถึง การท่องเที่ยวไปสถานที่ต่าง ๆ ไม่ว่าจะภายในประเทศหรือต่างประเทศ เพื่อการพักผ่อนหรือการท่องเที่ยวเพื่อความบันเทิง ผู้เดินทางจะไปสถานที่นั้นแค่ชั่วคราวไปด้วยความสมัครใจ ไม่มีการบังคับ และวัตถุประสงค์ของการเดินทางจะไปเพื่อพักผ่อนไม่ใช่ไปเพื่อหาอาชีพ หรือหารายได้ โดยรูปแบบของการท่องเที่ยวก็จะถูกแบ่งออกเป็น 3 หัวข้อใหญ่ แต่รูปแบบก็จะเป็นการอธิบายเกี่ยวกับสถานที่รูปแบบของการท่องเที่ยวในต่างสถานที่ ต่างสถานการณ์ และต่างวัตถุประสงค์ แต่สุดท้ายทุก ๆ รูปแบบของการท่องเที่ยวก็จะสื่อว่าเป็นการพักผ่อนเพื่อความบันเทิง ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ และอยู่เพียงชั่วคราวเท่านั้น

1.2 แนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน

การเดินทางของมนุษย์เริ่มต้นที่การเดินทางส่วนบุคคลเป็นหลักเนื่องจากสังคมมนุษย์ตั้งต้นจากสังคมชนบท ซึ่งแต่ละบุคคลหรือกลุ่มบุคคลมีความต้องการ วัตถุประสงค์ จุดเริ่มต้น และจุดหมายปลายทางในการเดินทางที่แตกต่างกัน ไม่สะดวกในการเดินทางแบบรวมกลุ่ม แต่ละคนจึงเดินทางตามความสะดวกของตนเอง การขนส่งสาธารณะในยุคแรกไม่ใช่ระบบขนส่งมวลชน เนื่องจากไม่มีความต้องการเดินทางจำนวนมากพร้อมกันในเขตเมือง แต่เป็นการขนส่งสาธารณะ สร้างความเชื่อมโยงระหว่างเมือง ซึ่งเกิดขึ้นตั้งแต่ปลายสมัยกลางในยุโรป เพื่อเชื่อมโยงเมืองท่าทำการค้ากับเมืองอื่น ๆ เมื่อเกิดสังคมแบบในยุคแรกเมืองยังมีขนาดเล็ก และปกครองตนเองในลักษณะนครรัฐ แต่ละเมืองมีความครบถ้วนสมบูรณ์ด้านทรัพยากรที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ เมื่อยังไม่มีเทคโนโลยีในการขนส่ง ขนาดเมืองจะมีรัศมีเท่ากักระยะเดินทาง เมื่อมีการนำรถม้าเข้ามาใช้ หรือระบบขนส่งอื่น ๆ ขนาดเมืองก็จะขยายขนาดขึ้นตามเทคนิคการขนส่งที่สามารถเดินทางได้ไกลขึ้นตามลำดับ เมื่อพัฒนาไปถึงยุคเครื่องยนตสันดาป ภายในเมืองจึงได้ขยายขนาดออกไปจนกลายเป็นภาคมหานคร เนื่องจากจากเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

เมื่อการดำรงชีวิตแบบเมืองได้ขยายตัวขึ้นมาก เมืองจึงกลายเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมหลากหลายประเภทที่มีความต้องการเชิงพื้นที่แตกต่างกัน เกิดความต้องการของการเดินทางจำนวนมากอย่างสม่ำเสมอระหว่างพื้นที่สำคัญต่าง ๆ ในเมือง ซึ่งผู้เดินทางสามารถเดินทางร่วมกันได้อย่างประหยัด สะดวก และรวดเร็วกว่าที่จะแยกกันเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางเดียวกันด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล

ทั้งนี้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นของเมือง เนื่องจากเป็นทั้งบริการเพื่อรองรับผู้ด้อยโอกาส ช่วยลดปัญหาการจราจรและเพิ่มขีดความสามารถในการสัญจรในพื้นที่จำกัด อีกทั้งยังเป็นขนส่งประเภทที่ประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยังเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาเมืองที่ต้องคำนึงถึงความต้องการและผลกระทบต่ออันเกิดกับกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม

ในส่วนของคำจำกัดความเกี่ยวกับขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน นระ คมนามูล (2547) ได้ให้คำจำกัดความว่า ระบบขนส่งมวลชน คือการขนส่งสาธารณะในเมือง ที่ให้บริการขนย้ายผู้โดยสารครั้งละเป็นจำนวนมาก ไปในแนวทางที่กำหนดขึ้น มีตารางให้บริการแน่นอน นอกจากนี้สามารถขนส่งบุคคลได้แล้ว บางช่วงก็ใช้คนส่งพัสดุ และให้บริการอื่น ทั้งนี้เพื่อจะได้ใช้ประโยชน์อุปกรณ์ พลังงาน พื้นที่ และเงินทุนให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดด้วยเหตุผลที่ผู้คนและธุรกิจมากมายที่ต้องการขนส่ง วิธีการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ จึงเกิดขึ้นมากมายและหลากหลาย มีประกอบการโดยรัฐและเอกชน มีบริการหลากหลายรูปแบบ ทั้งรถโดยสารสาธารณะ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีทั้งแยกเส้นทางเป็นเอกเทศ และใช้ร่วมกัน (นระ คมนามูล, 2547 อ้างถึงใน ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน, 2556)

การวางแผนระบบการจราจรแบบสากล ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนว่า เป็นการขนส่งที่ได้มาตรฐานสำหรับประชาชน ด้วยรถราง รถยนต์ประจำทาง เรือโดยสาร และรถยนต์ที่เดินรถบนเส้นทางที่แน่นอน รวมถึงยานพาหนะชนิดต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายเพื่อรองรับความต้องการการเดินทางในพื้นที่ที่กำหนดเอาไว้ภายในระยะรัศมีไม่เกิน 50 กิโลเมตร หรือระยะเวลาเดินทางภายในพื้นที่ให้บริการไม่เกิน 1 ชั่วโมง (Birgelen, 1998) โดยหลักการแล้ว ระบบขนส่งมวลชนเป็นบริการสาธารณะในเขตพื้นที่เมืองหรือมหานคร เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งให้กับประชากรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ภายในเมือง ออกนอกเมือง และขนส่งระหว่างเมือง สร้างความเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมเมือง

จากการสรุปแนวคิดของระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งมวลชนมีหน้าที่ให้บริการประชากรภายในเมืองเพื่อเดินทางไปยังทุกพื้นที่ภายในเมือง และยังมีระบบขนส่งมวลชนที่เดินทางไกลจากเมืองสู่อีกเมือง วัตถุประสงค์หลักของการมีระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดปัญหาของการมีการใช้รถส่วนตัวที่แออัด ลดปัญหาการจราจร นอกจากนี้ยังสามารถใช้บริการได้สะดวก รวดเร็ว และไม่ว่าคนระกะไบนก็สามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย โดยระบบขนส่งมวลชนต้องคำนึงถึงความสะดวกสบายที่ต้องให้กับประชากร ความปลอดภัย การบริการที่ดี และตารางเวลาที่ตรงเวลา เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชากรที่ต้องการจะใช้บริการเพื่อไปท่องเที่ยว ทำงาน ใช้ชีวิตประจำวัน หรือขนส่งสิ่งของต่าง ๆ จากอีกที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

1.3 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราง

การขนส่งระบบรางเป็นการขนส่งที่พัฒนามานับตั้งแต่ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 การค้นพบเครื่องจักรไอน้ำ และได้ถูกพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาควบคู่กับการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรปเป็นการขนส่งที่รวดเร็วและมีบทบาทสูง สามารถเคลื่อนย้ายคน และขนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยประหยัด รวมทั้งก่อให้เกิดมลภาวะน้อยกว่าทางถนน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางบกอย่างมีประสิทธิภาพ หนึ่งในนั้นก็คือโครงข่ายรถไฟหรือโครงข่ายระบบราง เป็นหนึ่งในปัจจัยหลักสำคัญที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาในด้านต่างๆ ทั้งอยากสร้างความมั่นคงในทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง การพัฒนาระบบรางยังช่วยส่งเสริมความสะดวกสบายให้กับประชากร และนักท่องเที่ยวที่เดินทางภายในเมือง หรือเดินทางจากเมืองไปอีกเมืองได้สะดวกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้มากยิ่งขึ้น หากภายในประเทศนั้น ๆ มีการพัฒนาระบบรางที่เข้าถึงได้ทุกพื้นที่

การขนส่งทางรางเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า การขนส่งทางรางเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานได้มากกว่าระบบการขนส่งทางบกแบบอื่น เมื่อขนส่งในปริมาณที่เท่ากัน ตัวเลขที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปทางวิชาการขนส่งก็คือ รถไฟขนส่งสินค้าประหยัดพลังงานกว่าการใช้ขนส่งด้วยรถบรรทุก 3.5 - 4.5 เท่า รถไฟขนส่งผู้โดยสารประหยัดพลังงานกว่ารถโดยสารสาธารณะ 1.7-2.0 เท่า และประหยัดพลังงานกว่ารถโดยสารส่วนบุคคล 5.0 เท่า แต่ก็มีข้อเสียเปรียบที่สำคัญ คือ ไม่สามารถส่งสินค้าแบบ

ถึงที่ หรือ Door to Door ได้ ซึ่งอาจจะเสียเปรียบมากหากเปรียบเทียบกับรถยนต์ส่วนบุคคล แต่หากเปรียบเทียบกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นก็ไม่ได้เสียเปรียบมากนัก ข้อเสียเปรียบนี้เองที่บริการขนส่งทางรถไฟจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการจากด้านอุปสงค์ (Demand Side Management) จึงจะสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ระบบรางค่อนข้างมีทั้งข้อได้เปรียบ และเสียเปรียบ โดยภาพรวมแล้วระบบขนส่งทางรางมีข้อได้เปรียบสูง ส่วนข้อเสียเปรียบเป็นเรื่องที่สามารถบริหารจัดการได้หากมีการบริหารจัดการที่ดีก็จะสามารถแก้ข้อเสียได้ ด้วยเหตุนี้เองที่การขนส่งทางรางได้รับการพิจารณาให้เป็นทางเลือกในระบบขนส่ง ซึ่งประหยัด ปลอดภัย และดูดีมีระดับ ข้อได้เปรียบเหล่านี้ทำให้ระบบรางเป็นที่ต้องการอย่างมากในปัจจุบัน จำเป็นทั้งในด้านการท่องเที่ยว การขนส่งสิ่งของต่าง ๆ และสามารถเดินทางได้รวดเร็ว และหลากหลายพื้นที่มากยิ่งขึ้น

1.4 แนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism) เป็นการดำเนินการด้านการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของธรรมชาติ ชุมชน วัฒนธรรมนิยมประเพณี และวิถีชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เพื่อปกป้อง สงวนรักษา และพัฒนาสิ่งเหล่านี้ให้อนุชนคนรุ่นหลัง ซึ่งต้องปลูกจิตสำนึกให้แก่ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ทั้งนักท่องเที่ยว คนท้องถิ่น ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ในปัจจุบันมีรูปแบบการท่องเที่ยวหลายแบบที่มุ่งส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เช่น การท่องเที่ยวเชิงชุมชน (Community based tourism) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ (Ecotourism) หรือแม้แต่นโยบายรัฐหรือหน่วยงานท้องถิ่นที่ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมหรือกำหนดจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว

องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (United Nations World Tourism Organization: UNWTO) มีหลักการเบื้องต้นในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ดังนี้

1. มีการดำเนินการจัดการภายใต้ขีดความสามารถของระบบธรรมชาติ และตระหนักถึงการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน และความต้องการของชุมชน
2. มีการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมสู่ท้องถิ่น
3. ให้ประสบการณ์นันทนาการที่มีคุณค่าแก่นักท่องเที่ยว
4. เรียนรู้และเข้าใจเกี่ยวกับพื้นที่ ทรัพยากร และวิถีชีวิต
5. เน้นการออกแบบที่กลมกลืนกับสถาปัตยกรรมท้องถิ่นและใช้วัสดุในท้องถิ่น
6. เน้นการผสมผสานการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนสู่แผนพัฒนาระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และระดับประเทศ
7. เน้นข้อมูลพื้นฐานเพื่อเป็นฐานการตัดสินใจและการติดตาม

2. เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 บทความวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ

กชกร อริยวินด์ (2557) ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ” โดยผู้วิจัยเรื่องดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยผลกระทบที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ และเพื่อศึกษาแหล่งท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ โดยผู้วิจัยได้ใช้เอกสารแบ่งตามหัวข้อได้ 4 หัวข้อเพื่อใช้ในการศึกษา และเป็นแนวคิดเพื่อวิเคราะห์งานวิจัยดังกล่าว โดยมีเอกสารดังต่อไปนี้

เอกสารเกี่ยวกับภูมิประเทศในกรุงเทพฯ โดยให้ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับภูมิประเทศภายในกรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้ว่า ประเทศเกาหลีใต้มีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาจำนวนมากมาย กรุงเทพฯที่เป็นเมืองหลวงมีคนแออัดอยู่ประมาณ 10 ล้านคน มีสิ่งปลูกสร้างมากมาย ตึกระฟ้า มีการปลูกสร้างทั้งบนดินใต้ดิน รวมไปถึงเหนือพื้นดิน แต่ภายในประเทศเกาหลีใต้ก็ยังเว้นพื้นที่บางส่วนเอาไว้เพื่อทำสวนสาธารณะ และเว้นพื้นที่ของป่าเอาไว้

เอกสารเกี่ยวกับภูมิอากาศของกรุงเทพฯผู้วิจัยได้ให้ข้อมูลว่า ประเทศเกาหลีใต้มีภูมิอากาศเย็นสบาย เพราะผลกระทบจากภูมิประเทศซึ่งเป็นคาบสมุทรที่มีทะเลล้อมรอบ ประเทศเกาหลีใต้แบ่งออกเป็น 4 ฤดู คือ ฤดูใบไม้ผลิ ฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วง และฤดูหนาว ในแต่ละช่วงฤดูก็จะมีเทศกาลต่าง ๆ เป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวอีกทางเช่นกัน

ผู้วิจัยยังได้กล่าวถึงปัจจัยภายใน และภายนอก ปัจจัยภายในของประเทศเกาหลีใต้ในกรุงเทพฯ นั้นมีระบบรถไฟไฟฟ้าใต้ดินที่สามารถเดินทางไปทั่วกรุงเทพฯได้อย่างสะดวกในเวลาอันรวดเร็วราคาถูกพื้นที่รถไฟกว้างและมีตารางเวลาเดินทางตรงเวลาโดยมีสถานีรถไฟไฟฟ้าใต้ดินครอบคลุมทุกพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีรถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทาง ปัจจัยดังกล่าวทำให้นักท่องเที่ยว และประชากรภายในพื้นที่สามารถเดินทางได้สะดวก และยังสามารถเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกอีกด้วย ในส่วนของปัจจัยภายนอกประเทศเกาหลีใต้ มีความนิยมในการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นในทุก ๆ ปี เนื่องจากมีองค์ประกอบหลายอย่าง ไม่ว่าจะเป็นกระแส Korea Wave ที่เกิดจากรัฐบาลเกาหลีใต้สนับสนุนวงการบันเทิงทั้งภาพยนตร์ และดนตรีที่ขยายอิทธิพลไปทั่วยุโรปเอเชียและทั่วโลก การขยายเส้นทางคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็วปลอดภัย และประหยัด

ผู้วิจัยได้สรุปผลการศึกษาว่า จากการวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯพบว่า มีปัจจัยหลักอยู่ 4 ข้อที่ทำให้กรุงเทพฯ ประเทศเกาหลีใต้พัฒนาเจริญก้าวหน้าทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม

1. กระแสวัฒนธรรมเกาหลี หรือ Korea Wave ในปัจจุบันได้รับความนิยมเป็นอย่างมากจากชาวต่างชาติ รัฐบาลเกาหลีใต้ยังส่งเสริมอุตสาหกรรมบันเทิงโดยสนับสนุนเงินเพื่อผลิตสื่อและส่งไปยังต่างประเทศ เมื่อสื่อแพร่ทั่วโลกและเกิดความนิยมมากขึ้น จึงเป็นสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาท่องเที่ยวภายในเกาหลีใต้เพื่อตามรอยภาพยนตร์ และดนตรีที่เกาหลีใต้ผลิต

2. ภูมิอากาศ เกาหลีใต้มี 4 ฤดูกาลซึ่งแต่ละฤดูกาลมีความแตกต่างทางอากาศทำให้ชาวต่างชาติอย่างเช่นคนไทยชอบไป ในฤดูหนาวที่เกาหลีอากาศหนาวมากจนมีหิมะตกคนจึงนิยมไปเล่นสกีกันที่สกีรีสอร์ท ฤดูใบไม้ผลิก็จะไปชมดอกพื้ดอกคดหรือดอกซากุระเกาหลีที่บ้านเรียงรายกันอย่างสวยงาม ฤดูใบไม้ร่วงใบไม้จะเริ่มเปลี่ยนสีซึ่งแปลกตาและดูสวยงามคนก็นิยมไปดูเช่นกัน

3. ภูมิประเทศ เกาหลีใต้มีภูมิประเทศเป็นภูเขาส่วนใหญ่จึงมีกิจกรรมที่คนมักจะทำกันคือการไปปีนเขาโดยมักจะไปช่วงฤดูร้อนหรือไปเล่นสกีที่สกีรีสอร์ท

4. ระบบขนส่งมวลชน ในกรุงโซลระบบขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ทำให้เดินทางได้สะดวกเร็วไม่ต้องกังวลเรื่องรถติดและชาวต่างชาติก็สามารถใช้ได้อย่างง่ายดายโดยมีทั้งรถไฟใต้ดิน,รถไฟ,รถประจำทางที่ถูกออกแบบให้สัมพันธ์กัน และมีการใช้บัตร T-Money ที่สามารถใช้ได้กับระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ

จากการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงโซล สรุปได้ว่า ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงโซลมีหลายปัจจัยมาก โดยผู้วิจัยงานดังกล่าวได้สรุปผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงโซลก็คือ กระแสวัฒนธรรมของเกาหลี ที่มีอุตสาหกรรมบันเทิงที่แพร่หลายทั่วโลกได้รับความนิยมอย่างมากเป็นจุดดึงดูดอย่างหนึ่งให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวในกรุงโซล ภูมิอากาศและภูมิประเทศที่เอื้อต่อการพักผ่อนและการท่องเที่ยว มีอากาศที่เย็นสบาย แต่ละฤดูกาลก็จะมีเทศกาลที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว อีกหนึ่งปัจจัยคือระบบขนส่งมวลชนที่มีให้เลือกหลายรูปแบบมีที่นั่งและจำนวนเที่ยวรถเพียงพอต่อประชากร และนักท่องเที่ยว

2.2 บทความวิจัยเรื่องบทบาทของรถโดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงโซล

พจนินา ทิณรัตน์ (2557) ศึกษาเรื่อง “บทบาทของรถโดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงโซล” โดยผู้วิจัยเรื่องดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบของรถโดยสารประจำทางในกรุงโซล และเพื่อศึกษาเส้นทางการเดินของรถประจำทางในกรุงโซลที่เชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยว ผู้วิจัยใช้เอกสารเป็นกรอบความคิดวิจัย ดังนี้

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมในกรุงโซล

อดิศักดิ์ จันทรดวง (2553 : 40-44) หนังสือเรื่อง "ได้เวลาเที่ยวเกาหลี" กล่าวถึงข้อมูลการท่องเที่ยวประเทศเกาหลีใต้โดยเพิ่มเติมเนื้อหาให้ทันสมัยยิ่งขึ้นทั้งสถานที่ท่องเที่ยวในกรุงโซลอันเป็นจุดหมายหลักของการเริ่มต้นเที่ยวประเทศเกาหลีใต้โดยการโดยสารรถบัสประจำทางที่เชื่อมกับสถานที่ท่องเที่ยวในกรุงโซล บริเวณโดยรอบมีรถโดยสารประจำทางวิ่งให้บริการอยู่มากกว่า 765 เส้นทางค่าโดยสารคิดตามระยะทางคือ 1,000 วอนใน 10 กิโลเมตรแรกและเพิ่มขึ้นทุก 100 วอนใน ระยะทางทุก ๆ 5 กิโลเมตรโดยมีรถวิ่งให้บริการอยู่ 4 แบบตามสี ผู้วิจัยยังกล่าวถึงการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในเมืองหลวงของสาธารณรัฐเกาหลีใต้ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เมืองหลวงของ

สาธารณรัฐเกาหลีใต้ของเป็นศูนย์กลางของความทันสมัย เทคโนโลยีนวัตกรรม และศิลปะหลากหลายแขนง รวมถึงการเป็นเมืองท่องเที่ยวอันดับต้น ๆ ของโลก ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติต่างภาษาให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวได้มากมายในแต่ละปีทั้งยังเป็นนครหลวงที่เต็มไปด้วยสีสันเคลื่อนไหวและไม่เคยหยุดนิ่ง (อดิศักดิ์ จันทรดวง, 2553 อ้างอิงใน บทบาทของรถโดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงโซล, 2557)

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในกรุงโซล

อภิชาต ดิยะจันทร์ (2553 : 7-31) หนังสือเรื่อง "South Korea Travel Around The World" กล่าวถึงกรุงโซลเป็นเมืองที่มีความเก่าแก่และเป็นแหล่งรวบรวมประวัติศาสตร์ความเป็นมา ตลอดจนโบราณสถานและโบราณวัตถุที่มีความสำคัญมากมายแล้วกรุงโซลยังเป็นศูนย์กลางของความทันสมัย เทคโนโลยีนวัตกรรม และศิลปะหลากหลายแขนงรวมถึงการเป็นเมืองท่องเที่ยวอันดับต้น ๆ ของโลกเสน่ห์ของกรุงโซลเกิดขึ้นนับจากวินาทีแรกที่คุณได้สัมผัส ไม่ว่าจะเป็นที่ดินที่ดิฉันสัมผัสเคียงคู่กับความงามสง่าของพระราชวังโบราณ ที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองความคึกคักของตลาดพื้นเมืองและย่านถนนคนเดิน ที่มีมากมายด้วยห้างสรรพสินค้าและสินค้าแฟชั่น ไปจนถึงงานฝีมือชั้นประณีต หรือของที่ระลึก ซึ่งกำลังได้รับความนิยมอย่างมากในหมู่วัยรุ่น ขณะเดียวกันยังมีบรรยากาศเมืองอันผ่อนคลาย นอกจากนี้ผู้วิจัยยังมีการเพิ่มสถานที่สำคัญในกรุงโซลเข้ามาเสริมอีกด้วย อาทิเช่น พิพิธภัณฑ์พื้นบ้านแห่งชาติเกาหลี อนุสาวรีย์อิชุนชิน ตั้งตระหง่านอยู่บริเวณสี่แยกถนน เซจงโน อีชุน ชิน ฯลฯ (อภิชาต ดิยะจันทร์, 2553 อ้างอิงใน บทบาทของรถโดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงโซล, 2557)

ผู้วิจัยได้สรุปวิธีการดำเนินการวิจัยเรื่อง บทบาทของรถโดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงโซลดังนี้

2.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการศึกษาวิเคราะห์บทบาทของรถโดยสารประจำทางที่เชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวในกรุงโซลในสาระสำคัญจะเป็นการศึกษาโดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิเป็นข้อมูลที่มีผู้อื่นรวบรวมไว้แล้ว รวมถึงข้อมูลของหน่วยราชการต่างๆที่ผู้รับผิดชอบในหน่วยงานนั้นเก็บรวบรวมขึ้น

2.2 แหล่งที่มาของข้อมูล ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิซึ่งเป็นข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ ทั้งจากหนังสือรายงาน วิทยานิพนธ์สถิติต่างๆจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งแหล่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตโดยที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานราชการหรือสถาบัน คือ หอสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร

2.3 การจัดกระทำข้อมูล เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเสร็จสิ้นแล้ว นำข้อมูลมาจะดัดกระทำใหม่ตามขอบเขตการศึกษาที่กำหนดไว้โดยนำข้อมูลที่ได้แยกตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยแล้วนำมาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์

วิธีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล

1. การศึกษาความสำคัญและความเป็นมาและพัฒนาการของรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ โดยใช้ข้อมูลจากบทความจากหนังสือและอินเทอร์เน็ตในเรื่องเกี่ยวกับ ความสำคัญ ความเป็นมา และพัฒนาการของรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ โดยใช้การอธิบายในรูปแบบการบรรยายและนำเสนอรูปรถโดยสารประจำทางแต่ละชนิดที่วิ่งในกรุงเทพฯ ประกอบการอธิบาย

2. การศึกษาเส้นทางการเดินทางของรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ โดยใช้ข้อมูลจากบทความทางหนังสือและอินเทอร์เน็ตเพื่อศึกษาเส้นทางการเดินทางของรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ โดยใช้การอธิบายบางส่วนขอเนื้อหาในรูปแบบแผนที่เพื่ออธิบายเส้นทางการเดินทางของรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ ที่จำแนกตามสีของรถได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น

3. การศึกษาแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกรุงเทพฯ ตามเส้นทางของรถโดยสารประจำทาง โดยใช้ข้อมูลจากหนังสือและบทความทางอินเทอร์เน็ต โดยใช้การอธิบายบางส่วนขอเนื้อหาในรูปแบบรูปภาพเพื่ออธิบายความสำคัญของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละที่ที่สำคัญในกรุงเทพฯ

โดยสรุปงานวิจัยเรื่องบทบาทของรถโดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ ภายในงานวิจัยผู้วิจัยได้สอดแทรกเกี่ยวกับเส้นทางเดินรถประจำทางสาธารณะภายในกรุงเทพฯ ที่เดินรถไปตามสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ และยังมีภาระเกี่ยวกับจำนวนสายรถประจำทางทั้งหมดโดยระบุหมายเลขรถและสถานที่ที่รถประจำทางแล่นผ่าน โดยบทบาทสำคัญของรถโดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ ก็คือ รถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ จะมีตารางเที่ยวรถที่แน่นอน และตรงเวลามากกว่านี้ ยังมีจำนวนเที่ยวรถเพียงพอนักท่องเที่ยวและประชากรภายในประเทศอีกด้วย ด้วยปัจจัยดังกล่าวทำให้ผู้ที่ต้องการจะไปท่องเที่ยวที่โซล สามารถจัดตารางการท่องเที่ยวได้ล่วงหน้า และสามารถหารถประจำทางได้ก่อน สะดวกต่อการจัดแผนการท่องเที่ยวอย่างมาก

2.3 บทความวิจัยเรื่องการท่องเที่ยวโดยผ่านระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้

ศศิธร แสงชาติ (2556) ศึกษาเรื่อง “การท่องเที่ยวโดยผ่านระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้” โดยผู้วิจัยเรื่องดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในเกาหลีใต้ เพื่อศึกษาระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้ และเพื่อศึกษาการจัดเส้นทางและตารางเวลาการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเกาหลีใต้ด้วยระบบขนส่งมวลชน มีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับเกาหลีใต้ เกาหลีใต้มีจำนวนประชากรทั้งหมดมี 48,955,203 คน ค่าประมาณเดือนกรกฎาคม ปี ค.ศ. 2013 ภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขา 70% มีที่ราบกว้างชายฝั่งตะวันตกและชายฝั่งทางภาคใต้ โดยมีกรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงของประเทศรวมทั้งประเทศมี

ทั้งหมด 77 เมือง และ 88 มณฑลหรืออำเภอ โดยได้มีการแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 8 จังหวัด และ 1 จังหวัดปกครองตนเองแบบพิเศษ, 6 มหานคร และ 1 นครพิเศษ สังคมของเกาหลีมีลักษณะผสมผสานกันระหว่างวัฒนธรรมตะวันออกอย่างปรัชญาของขงจื้อ และวัฒนธรรมของตะวันตกอย่างคริสต์ศาสนา และจากการยึดถือหลักคำสอนของลัทธิขงจื้อ ทำให้ระบบครอบครัวเป็นไปตามระเบียบแบบแผนความกตัญญูต่อพ่อแม่เป็นพื้นฐานหลักในการดำเนินชีวิตในสังคม ทั้งยังมีความเคารพต่อผู้อาวุโสไม่มีความสัมพันธ์ทางสายเลือดด้วย

ระบบขนส่งสาธารณะ ประเภทของการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่มคือ

1. บริการที่กำหนดตามเขตเส้นทางที่ให้บริการ

1.1 การขนส่งระยะสั้น (Short-Haul Transit) เป็นระบบขนส่งที่ให้บริการด้วยความเร็วต่ำภายในพื้นที่ขนาดเล็กที่มีปริมาณการเดินทางสูงเช่นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจและชุมชนภายในบริเวณมหาวิทยาลัยสนามบินและพื้นที่ที่มีการจัดแสดงนิทรรศการ เป็นต้น

1.2 การขนส่งในเขตเมือง (City Transit) เป็นระบบขนส่งที่พบเห็นได้ทั่วไปภายในเขตเมืองต่างๆประกอบด้วยเส้นทางขนส่งที่จัดขึ้นเพื่อให้บริการโดยตลอดทั่วทั้งเมือง

1.3 การขนส่งนอกเขตเมือง (Regional Transit) เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีระยะทางไกลด้วยพาหนะที่มีความเร็วสูงมาก การหยุดระหว่างทางเกิดขึ้นน้อยครั้งให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางระหว่างเมืองใหญ่ตัวอย่างของการขนส่งประเภทนี้ได้แก่รถไฟและรถด่วน (Rail And Express Buses) ระหว่างเมือง เป็นต้น

2. บริการที่กำหนดตามตารางเดินรถและการหยุดรับส่งผู้โดยสาร

2.1 บริการระดับท้องถิ่น (Local Service) คือระบบขนส่งที่กำหนดให้มีการจอดในทุกจุดที่กำหนดให้เป็นป้ายรับ-ส่งผู้โดยสารหรือจอดตามความต้องการของผู้โดยสาร

2.2 บริการแบบเร่งด่วน (Accelerated Service) คือระบบขนส่งที่กำหนดให้มีการจอดให้บริการในลักษณะ “ป้ายเว้นป้าย” ตลอดทั้งเส้นทางรถที่ให้บริการจะจอดให้บริการที่จุดรับ-ส่งผู้โดยสารสลับป้าย กับพาหนะคันที่บริการไปแล้วก่อนหน้านี้โดยป้ายที่จะให้บริการแบบสลับกันนี้ จะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าก่อนออกให้บริการ

2.3 บริการแบบพิเศษ (Express Service) คือระบบขนส่งที่กำหนดจุดสำหรับการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารมีระยะห่างกันมาก เส้นทางที่ให้บริการรูปแบบนี้มีเส้นทางให้บริการเช่นเดียวกันกับเส้นทางที่ให้บริการภายในท้องถิ่นแต่จะมีการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารน้อยครั้งกว่า

3. บริการที่กำหนดตามช่วงเวลาการให้บริการ

3.1 การให้บริการตลอดวัน คือระบบขนส่งที่มีจำนวนชั่วโมงของการให้บริการต่อวันสูงสุดเป็นลักษณะการให้บริการพื้นฐานที่พบได้ทั่วไปโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขนส่งในเส้นทางหลักมักจะมีการจัดให้บริการในลักษณะนี้

3.2 การให้บริการในชั่วโมงเร่งด่วน (Peak-Hour Service หรือ Commuter Transit) คือ ระบบขนส่งที่ให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่านั้น เส้นทางที่ให้บริการมักมีลักษณะโครงข่ายเป็นแบบรัศมีออกมาจากบริเวณชานเมืองต่าง ๆ และมีศูนย์รวมของจุดสิ้นสุดการเดินทางเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจและชุมชน (CBD) ส่วนมากมักให้บริการแก่ผู้โดยสารที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจการทำงานต่างๆการให้บริการในลักษณะนี้จัดขึ้นเพื่อเสริมการให้บริการตลอดวันเท่านั้น แต่ไม่สามารถที่จะใช้เป็นรูปแบบการให้บริการหลักแทนการให้บริการตลอดวันได้

3.3 การให้บริการแบบเฉพาะกิจ (Irregular Service) คือระบบขนส่งที่ให้บริการในช่วงที่มีเหตุการณ์พิเศษหรือเฉพาะกิจเกิดขึ้น อาทิ ช่วงการแข่งขันกีฬานานาชาติต่าง ๆ หรือช่วงที่มีการเฉลิมฉลองของเมือง เป็นต้น

ผู้วิจัยได้สรุปผลการศึกษาว่า จากการวิจัยเรื่องการท่องเที่ยวโดยผ่านระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้ได้สรุปออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

1. ผลการศึกษาแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในเกาหลีใต้

ผลจากการศึกษาพบว่า เกาหลีใต้มีกรุงโซลเป็นเมืองหลวงของประเทศ และแบ่งออกเป็น 7 ภูมิภาคโดยได้มีการแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 8 จังหวัด และ 1 จังหวัดปกครองตนเองแบบพิเศษ, 6 มหานคร และ 1 นครพิเศษ ซึ่งแต่ละภูมิภาคทั้งหมดรุ่มรวยด้วยสถานที่ท่องเที่ยวที่มีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมอันเป็นเอกลักษณ์ของเกาหลี และยังเป็นดินแดนที่มีสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติสามารถท่องเที่ยวเยือนรอยประวัติศาสตร์ได้ที่พระราชวังหลวงแห่งราชวงศ์โชซอน ทั้งยังมีพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติกว่า 22 แห่งและพิพิธภัณฑ์เอกชนอีกมากมายที่จัดแสดงวัตถุและเรื่องราวเฉพาะด้านและ

เที่ยวสำรวจป้อมปราการหลายแห่งที่สร้างไว้ป้องกันการรุกรานของศัตรูจากทั่วทุกสารทิศทาง
ปริมณฑลกรุงโซล

2. ผลการศึกษาระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้

ผลจากการศึกษาพบว่ารถประจำทางที่วิ่งในกรุงโซลสายการเดินรถแบ่งออกเป็น 5 สาย
ได้แก่สายสีฟ้าวิ่งเชื่อมระหว่างชุมชนรอบนอกกรุงโซลกับย่านใจกลางเมืองกรุงโซล สายสีเขียววิ่งอยู่
รอบนอกกรุงโซล เชื่อมถนนสายหลัก ๆ สายสีแดงวิ่งไกลขึ้นจากใจกลางเมืองไปยังเมืองรอบนอกใน
จังหวัดคยองกีสายสีเหลืองวิ่งวนอยู่ใจกลางเมืองรวมทั้งย่านธุรกิจและแหล่งช้อปปิ้งต่าง ๆ และ
สายวิ่งในเมือง โดยแต่ละสายจะมีตัวเลข 3 หลัก หลักที่ 1 หมายถึง เขตพื้นที่ต้นทางหลักที่ 2 หมายถึง
เขตพื้นที่ปลายทางหลักที่ 3 หมายถึง หมายเลขเส้นทางและยังมีรถไฟใต้ดินในกรุงโซลแบ่งออกเป็น 9
สายและมีเส้นทางสายนอกเมืองคือ สายอินซอน, สายพุนดง, สายจุงอัง, สายคยองกี, สายคยองซอน,
สายชินพุนดง และสายสนามบินและรถไฟ ส่วนรถประจำทางที่วิ่งออกไปต่างจังหวัดครอบคลุมทั่วทุก
ภูมิภาค มีตารางเดินรถและค่าโดยสารกำหนดแน่นอน

3. ผลการศึกษาการจัดเส้นทางและตารางเวลาการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเกาหลีใต้ด้วย ระบบขนส่งมวลชน

เกาหลีใต้มีกรุงโซลเป็นเมืองหลวงของประเทศและแบ่งออกเป็น 7 ภูมิภาค ซึ่งแต่ละภูมิภาค
มีสถานที่ท่องเที่ยวมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมอันเป็นเอกลักษณ์ของเกาหลีและยังเป็นดินแดนที่มี
สิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติการเดินทางท่องเที่ยวโดยที่ได้ศึกษาเส้นทาง, ตารางเดินรถ และค่าโดยสาร
นั้น ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ สามารถ กำหนดเวลาในการ
ออกเดินทางจากจุดเริ่มต้นหนึ่งไปยังอีกจุดหมายปลายทางหนึ่งได้อย่างสะดวกสบาย ทำให้
ประหยัดเวลาในการเดินทางได้และสามารถคำนวณค่าโดยสารได้ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการ
เดินทางระบบขนส่งมวลชนทำให้อำนวยความสะดวกต่อการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยว ทั้งยังเป็น
ประโยชน์ในการวางแผนการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบด้วย

จากการศึกษาวิจัยเรื่องการท่องเที่ยวผ่านระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้ สรุปได้ว่า
ประเทศเกาหลีใต้มีหลายสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมบันเทิง สถานที่สำคัญ รวมไปถึง
ถึงเทศกาลต่าง ๆ หากนักท่องเที่ยวในประเทศเกาหลีใต้ก็สามารถเดินทางได้สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น
เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนในประเทศเกาหลีใต้มีหลายหลายรูปแบบ มีจำนวนที่นั่ง และจำนวนเที่ยว
เพียงพอต่อผู้โดยสาร นอกจากนี้ขนส่งมวลชนภายในประเทศเกาหลีใต้ยังเชื่อมต่อกัน รถไฟใต้ดิน
สนามบิน รถไฟความเร็วสูง เชื่อมต่อกันทั้งหมดสามารถเดินทางได้สะดวก รถโดยสารประจำทางก็มี
เส้นทางเดินรถผ่านสถานที่สำคัญเป็นส่วนใหญ่สะดวกต่อการท่องเที่ยว และการเดินทาง

2.4 บทความวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการท่องเที่ยวในเมืองปูซาน ประเทศเกาหลีใต้

อัญมณี แสนสุขตระกูล (2559) ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการท่องเที่ยวในเมืองปูซานประเทศเกาหลีใต้” โดยผู้วิจัยเรื่องดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเมืองปูซาน เพื่อศึกษาแหล่งท่องเที่ยวของเมืองปูซานตามเส้นทางรถไฟใต้ดิน และเพื่อพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรถไฟใต้ดินของเมืองปูซาน ผู้วิจัยได้ใช้เอกสารในการตีความความคิดการวิจัย ดังนี้

แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

1. ความหมายของการท่องเที่ยว การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเพื่อผ่อนคลายความเครียด แสวงหาประสบการณ์แปลก ใหม่ โดยมีเงื่อนไขว่าการเดินทางนั้นเป็นการเดินทางเพียงชั่วคราว ผู้เดินทางจะต้องไม่ถูกบังคับให้ เดินทาง (สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว,2546 อ้างใน Touristmattbu,2558)

2. รูปแบบของการท่องเที่ยวองค์การท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : WTO) ได้มีการกำหนดรูปแบบ การท่องเที่ยวได้ 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ รูปแบบการท่องเที่ยว ในแหล่งวัฒนธรรมและรูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ

แนวคิดโลกาภิวัตน์

แนวคิดโลกาภิวัตน์หรือแนวคิดตามกระแสโลก เป็นแนวคิดทางสังคมศาสตร์ที่นิยมอย่างแพร่หลายในช่วงหลังศตวรรษที่ 1960 และเริ่มได้รับการยอมรับในแวดวงวิชาการ ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1980 เป็นต้นมา ซึ่งหลักการของแนวคิดอยู่บนรากฐานของเทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจในท้องถิ่นในทุก ๆ ภูมิภาค โดยความเจริญของเทคโนโลยีการสื่อสาร ได้ส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของคนในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านสังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม และการเมือง แนวคิดนี้มองว่าโลกปัจจุบันเป็นโลกไร้พรมแดน ซึ่งเป็นแนวคิดที่ได้รับอิทธิพลจากประเทศ มหาอำนาจตะวันตก โดยมองว่ากระแสการเปลี่ยนแปลงในโลกปัจจุบันเกิดจากความ เป็นพลวัตของ การพัฒนาเศรษฐกิจโลก ซึ่งโลกาภิวัตน์เป็นพัฒนาการขั้นสูงสุดของประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ เนื่องจาก เศรษฐกิจโลกเป็นไปในระบบเปิด ที่มีการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศในทุกประเทศทั่วโลก และไม่มี พรมแดนทางการเมืองมาเป็นอุปสรรคเหมือนในอดีต อีกทั้ง การที่ระบบการเมืองการปกครองของโลก ที่เคยแบ่งขั้วอำนาจออกเป็นสองขั้ว คือสังคมนิยมและเสรีนิยมได้กลายมาเป็นขั้วอำนาจเสรีนิยมเพียง ขั้วเดียว ทำให้แนวคิดเสรีนิยมตะวันตกแผ่เข้าครอบคลุมเศรษฐกิจโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้เสริมข้อมูลเกี่ยวกับภูมิประเทศ ภูมิอากาศ และประชากรในปูซาน เมืองปูซานมีจำนวนประชากร 3,865,114 คน ปี 2545 มีจำนวนประชากร 3,747,369 คน ปี 2550 มีจำนวนประชากร 3,615,101 ปี 2555 มีจำนวนประชากร 3,573,553 คน และในช่วงปี 2558 มีจำนวนประชากร 3,553,768 คน ซึ่งจากกราฟจะเห็นได้ว่าเมืองปูซานมีจำนวนประชากรลดน้อยลงในทุก ๆ ปี

ผู้วิจัยได้สรุปผลการศึกษาว่า จากการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการท่องเที่ยวในเมืองปูซานประเทศเกาหลีใต้ ได้ดังนี้

ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเมืองปูซานพบว่า ลักษณะภูมิประเทศของ เมืองปูซานเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ติดชายฝั่งทะเล จึงทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางมาท่องเที่ยวทะเล และชายหาดได้ รวมถึงสภาพภูมิอากาศของเมืองปูซานนั้นเอื้อต่อการท่องเที่ยว เนื่องจากเมืองปูซาน อยู่ในพื้นที่ที่มีอากาศอบอุ่นเมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ ของเกาหลี นอกจากนั้นเมืองปูซานยังมี วัฒนธรรมที่โดดเด่นเฉพาะตัว เช่น ในด้านอาหาร

แหล่งท่องเที่ยวของเมืองปูซานตามเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินจากการศึกษาแหล่งท่องเที่ยวของเมืองปูซานตามเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดิน พบว่า ระบบคมนาคมที่ใช้ในการท่องเที่ยวเมืองปูซานมี 5 รูปแบบ คือ รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้ารางเบา รถแท็กซี่ รถประจำทาง และรถไฟฟ้ามอเตอร์สูง โดยเฉพาะรถไฟฟ้าใต้ดินของเมืองปูซานที่มีศักยภาพด้านการ

เส้นทางการท่องเที่ยวตามรถไฟฟ้าใต้ดินของเมืองปูซาน จากการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวตามรถไฟฟ้าใต้ดินของเมืองปูซาน พบว่าเส้นทางการท่องเที่ยวตามรถไฟฟ้าใต้ดินของเมืองปูซานสาย 1 (สีส้ม) และรถไฟฟ้าใต้ดินปูซานสาย 2 (สีเขียว) สามารถจัดได้อย่างเหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยวในเมืองปูซานได้ 2 รูปแบบ คือ แบบ One Day Trip และแบบ Two Days Trip

ภูมิประเทศของเมืองปูซานตั้งอยู่ติดแนวชายฝั่งทะเลและมีสภาพภูมิอากาศอบอุ่น ซึ่งช่วงฤดูใบไม้ร่วงจะเป็นช่วงที่เหมาะสมแก่การท่องเที่ยวที่สุด เนื่องจากมีใบไม้เปลี่ยนสีและมีเทศกาล ต่าง ๆ จัดขึ้นในช่วงนี้มากมาย เช่น เทศกาลดอกไม้ไฟที่จัดขึ้นที่หาดควางอัลลี หรือเทศกาลภาพยนตร์นานาชาติที่จัดขึ้นที่หาดแฮอุนแด อีกทั้งเมืองปูซานยังมีวัฒนธรรมด้านอาหารที่เป็นสูตรเฉพาะตัว เช่น มิลมยอนที่มีการปรุงรสชาติจัดจ้านกว่าบะหมี่เย็นทั่วไป รวมถึงเมืองปูซานยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น หาดแฮอุนแด หาดควางอัลลี แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เช่น วัดแฮดงยงกุงซา หมู่บ้านวัฒนธรรมคัมซอน ตลาดปลาจากัลชิ และแหล่งท่องเที่ยวทางนันทนาการ

จากการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการท่องเที่ยวในเมืองปูซานประเทศเกาหลีใต้ ลักษณะภูมิประเทศของ เมืองปูซานเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ติดชายฝั่งทะเล จึงทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางมาท่องเที่ยวทะเล และชายหาดได้ รวมถึงสภาพภูมิอากาศของเมืองปูซานนั้นเอื้อต่อการท่องเที่ยวเมืองปูซานอยู่ติดแนวชายฝั่งทะเลและมีสภาพภูมิอากาศอบอุ่น ซึ่งช่วงฤดูใบไม้ร่วงจะเป็นช่วงที่เหมาะสมแก่การท่องเที่ยวที่สุด อีกหนึ่งอิทธิพลที่ทำให้เมืองปูซานดึงดูดนักท่องเที่ยวคือระบบ

ขนส่งที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวมีรูปแบบให้เลือกหลากหลายรูปแบบ และมีเส้นทางเชื่อมต่อกันไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในเมืองปูซานได้อย่างสะดวก

2.5 บทความวิจัยเรื่อง EFFECTS OF KOREAN TRAIN EXPRESS (KTX) OPERATION ON THE NATIONAL TRANSPORT SYSTEM

Sunduk D. SUH (2005) ศึกษาเรื่อง “EFFECTS OF KOREAN TRAIN EXPRESS (KTX) OPERATION ON THE NATIONAL TRANSPORT SYSTEM” หรือ “ผลกระทบของการใช้งานรถไฟด่วนเกาหลี (KTX) ต่อระบบขนส่งแห่งชาติ” โดยผู้วิจัยได้ให้ข้อมูลทั่วไปกับรถไฟความเร็วสูง Korean Train Express (KTX) เริ่มให้บริการรถไฟความเร็วสูงเชิงพาณิชย์บน 1 เมษายน พ.ศ. 2547 เป็นการเปิดเวทีแรกของการว่าจ้างแบบสองขั้นตอนตามกำหนดการจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2553 มีเส้นทางสองเส้นทางเชื่อมระยะทาง 661.1 กิโลเมตร กับความเร็วเชิงพาณิชย์ 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เอกสารนี้เอกสารการบริการของผู้ประกอบการการเปลี่ยนแปลงและปฏิกิริยาของลูกค้าต่อการเปิดตัว KTX ในช่วงปีแรก KTXลดเวลาการเดินทางโดยรถไฟระหว่างเมืองใหญ่ ๆ ลงเกือบครึ่งหนึ่งด้วยบริการ 128 ครั้งต่อวัน มีผู้โดยสารถึง 1 ล้านคน 10 ล้านคนภายใน 14 และ 142 วันของการดำเนินงานตามลำดับ ความต้องการรถไฟสำหรับทางเดินโซล-ปูซานเพิ่มขึ้น 30% และ 10% สำหรับโซล-มกโพ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2546 กับบริการ KTX

สาเหตุของการสร้าง Korean Train Express (KTX) ในยุคนั้นระยะทางจากโซลปูซานค่อนข้างแออัด เส้นทางขนส่งได้รับผลกระทบ เกาหลีใต้ยังไม่มีความสามารถมากพอในการขนส่ง จึงทำให้เกาหลีใต้ตัดสินใจสร้างนโยบายสร้างรถไฟความเร็วสูงขึ้นเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจในเส้นทางนั้นให้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังได้กล่าวถึงผลกระทบของ Korean Train Express (KTX) ต่อระบบขนส่งอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบ ขนส่งที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ เที่ยวบินภายในประเทศ หลังจากมี Korean Train Express (KTX) ผู้คนก็หันมาใช้รถไฟความเร็วสูงแทนการใช้เที่ยวบินภายในประเทศ Korean Train Express (KTX) มีสายจากโซลไปยังปูซานซึ่งเป็นระยะทางที่ค่อนข้างสั้น ผู้คนจึงหันมาใช้รถไฟความเร็วสูงแทนการใช้เครื่องบินภายในประเทศ นอกจากนี้รถไฟความเร็วสูงยังมีค่าบริการที่ถูกลง และรวดเร็วกว่าเดิม อัตราการใช้รถไฟความเร็วสูงเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้รถไฟประเภทอื่น ๆ ได้รับผลกระทบตามไปด้วย

โดยสรุปแล้วการสร้างรถไฟความเร็วสูงชนิดนี้ขึ้นมาก็เพื่อลดความแออัดของการจราจรในเส้นทางจากโซลไปปูซาน โดยยุคนั้นเกาหลีใต้ยังไม่มีบริการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากพอจึงจำเป็นต้องมีนโยบายดังกล่าวขึ้นมา แต่รถไฟความเร็วสูงก็ยังส่งผลกระทบต่อระบบขนส่งอื่น เที่ยวบินภายในประเทศได้รับความนิยมนลดลงเนื่องจากประชากรและนักท่องเที่ยวหันมาใช้รถไฟความเร็วสูงเดินทางข้ามเมืองมากกว่า เนื่องจากประหยัดและสะดวกมากกว่าการใช้เครื่องบิน

3. ข้อมูลทั่วไปของประเทศเกาหลีใต้

สาธารณรัฐเกาหลี หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า เกาหลีใต้ โดยที่ถูกรเรียกว่าเกาหลีใต้นั้นก็ เพราะว่าแต่เดิมประเทศเกาหลีมีพื้นที่ครอบคลุมบริเวณคาบสมุทรเกาหลีแต่ถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเทศ คือประเทศเกาหลีเหนือ และประเทศเกาหลีใต้ในภายหลัง คาบสมุทรเกาหลีตั้งอยู่ทางทิศ ตะวันออกเฉียงเหนือเมื่อมองจากประเทศไทยในแผนที่ ใช้เวลาเดินทางจากประเทศไทยโดยเครื่องบิน ประมาณ 5 ชั่วโมง พรมแดนทางเหนือติดกับประเทศเกาหลีเหนือ ทางตะวันตกล้อมรอบด้วยทะเล เหลือง และมีประเทศญี่ปุ่นตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้โดยมีทะเลญี่ปุ่นและช่องแคบเกาหลีกั้นไว้

3.1 ลักษณะภูมิประเทศ

เกาหลีใต้ครอบคลุมพื้นที่ทางใต้ของคาบสมุทรเกาหลี ซึ่งทอดยาวประมาณ 1,100 กม. (680 ไมล์) จากแผ่นดินใหญ่ในทวีปเอเชีย คาบสมุทรนี้ประกอบด้วยภูเขาที่ขนาบข้างด้วยทะเลเหลือง ทางทิศตะวันตก และทะเลญี่ปุ่นทางทิศตะวันออก ปลายด้านใต้อยู่ที่ช่องแคบเกาหลีและทะเลจีน ตะวันออกแผ่นดินประเทศรวมทั้งหมู่เกาะทั้งหมดตั้งอยู่ระหว่างละติจูด 33° ถึง 39°N และลองจิจูด 124° ถึง 130°E พื้นที่ทั้งหมดบริเวณนี้มีเนื้อที่ 100,032 ตารางกิโลเมตร เกาหลีใต้แบ่งออกเป็นสี่ ภูมิภาคหลัก คือ ภาคตะวันออกของเทือกเขาสูง และที่ราบชายฝั่งแคบ ภาคตะวันตกของที่ราบชายฝั่ง ทะเลกว้าง แอ่งน้ำ และเนินเขา พื้นที่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของภูเขาและหุบเขา และภาคตะวันออก เฉียงใต้ที่ครอบงำโดยแอ่งกว้างของแม่น้ำนังกอง เกาหลีใต้เป็นที่ตั้งของป่าไม้สำคัญสามแห่ง ได้แก่ ป่า ผลัดใบของเกาหลีกลาง ป่าผสมผสานแมนจูเรีย และป่าดิบชื้นของเกาหลีใต้ภูมิประเทศของเกาหลีใต้ ส่วนใหญ่เป็นภูเขา ซึ่งส่วนใหญ่ไม่เหมาะแก่การเพาะปลูก ที่ราบลุ่มซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตก และตะวันออกเฉียงใต้ คิดเป็นสัดส่วนเพียง 30% ของพื้นที่ทั้งหมดบริเวณโดยรอบประเทศ ประกอบด้วยเกาะประมาณสามพันเกาะ ซึ่งส่วนใหญ่มีขนาดเล็กและไม่มีผู้อยู่อาศัยอยู่ ตั้งอยู่นอก ชายฝั่งตะวันตกและใต้ของเกาหลีใต้ เมืองเซจูอยู่ห่างจากชายฝั่งทางใต้ของเกาหลีใต้ประมาณ 100 กิโลเมตร ถือเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ มีพื้นที่ 1,845 ตารางกิโลเมตร ความเปลี่ยนแปลงทาง กายภาพของแผ่นดิน ซึ่งเป็นหินแกรนิตและหินปูนทำให้เกิดภูมิประเทศที่สวยงามอย่างมหัศจรรย์ โดย ประกอบด้วยเทือกเขาและหุบเขา ตลอดจนชายฝั่งด้านตะวันออกที่มีความสูงชันและทอดตัวลงสู่ทะเล ตะวันออก ส่วนชายฝั่งทางด้านใต้ และตะวันตก เทือกเขาค่อย ๆ ลาดลงต่ำสู่ที่ราบชายฝั่ง ถือเป็น แหล่งเกษตรกรรมที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในเกาหลี โดยเฉพาะในด้านการผลิตข้าว

3.2 สภาพภูมิอากาศ

เกาหลีใต้มีภูมิอากาศแบบทวีปชื้นและภูมิอากาศแบบกึ่งเขตร้อนชื้น และได้รับ ผลกระทบจากลมมรสุมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีปริมาณน้ำฝนมากขึ้นในฤดูร้อนในช่วงฤดูฝนสั้น ๆ ที่

เรียกว่า Jangma (장마) ซึ่งเริ่มตั้งแต่ปลายเดือนมิถุนายนถึงปลายเดือนกรกฎาคม ฤดูหนาวอาจมีอากาศหนาวจัดโดยอุณหภูมิต่ำสุดจะลดลงต่ำกว่า -20°C (-4°F) ในกรุงโซล ช่วงอุณหภูมิเฉลี่ย มกราคมคือ -7 ถึง 1°C (19 ถึง 34°F) และช่วงอุณหภูมิเฉลี่ยเดือนสิงหาคมอยู่ที่ 22 ถึง 30°C (72 ถึง 86°F) ฤดูหนาวอุณหภูมิจะสูงขึ้นตามแนวชายฝั่งทางใต้และต่ำกว่ามากในบริเวณภูเขาภายใน ฤดูร้อนอาจร้อนและชื้นจนรู้สึกไม่สบาย โดยมีอุณหภูมิเกิน 30°C (86°F) ในหลายพื้นที่ของประเทศ เกาหลีใต้มีสี่ฤดูกาลที่แตกต่างกัน ฤดูใบไม้ผลิ ฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วง และฤดูหนาว ฤดูใบไม้ผลิมักจะกินเวลาตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคมถึงต้นเดือนพฤษภาคม ฤดูร้อนตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมถึงต้นเดือนกันยายน ฤดูใบไม้ร่วงตั้งแต่กลางเดือนกันยายนถึงต้นเดือนพฤศจิกายน และฤดูหนาวตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนถึงกลางเดือนมีนาคม ทั้งสองฤดูถือเป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมแก่การท่องเที่ยวที่สุด ปริมาณน้ำฝนมีความเข้มข้นในช่วงฤดูร้อนของเดือนมิถุนายนถึงกันยายน ชายฝั่งทางใต้ที่อยู่ภายใต้พายุไต้ฝุ่นช่วงปลายฤดูร้อนซึ่งทำให้เกิดลมแรง ฝนตกหนัก และน้ำท่วมในบางครั้ง ปริมาณน้ำฝนรายปีเฉลี่ยแตกต่างกันไปจาก 1,370 มิลลิเมตร ในกรุงโซลถึง 1,470 มิลลิเมตรในปูซาน

3.3 ประชากร

นักโบราณคดีเชื่อว่ามิมมนุษย์เข้ามาตั้งรกรากยังคาบสมุทรเกาหลี ราว 700,000 ปีก่อนคริสต์ศักราชในช่วงยุคหินเก่า คาดว่าเกาหลีใต้มีจำนวนประชากรอยู่ที่มีจำนวนประชากรอยู่ที่ 51.71 ล้านคน ในปี 2019 และ 51.74 ล้านคน ในปี 2021 และตามสำมะโนประชากรและเคหะในปี 2018 มีจำนวนประชากรร้อยละ 49.8 อาศัยอยู่ในกรุงโซล เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 จากร้อยละ 49.1 ในปี 2010 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มชัดเจนต่อความหนาแน่นของประชากรในเมืองหลวง

3.4 การเมืองการปกครอง

สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) ปกครองในระบอบประชาธิปไตย ประมุขของประเทศคือประธานาธิบดี ซึ่งได้รับการเลือกตั้งโดยตรงจากประชาชนให้เป็นหัวหน้าฝ่ายบริหาร มีนายกรัฐมนตรี ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยประธานาธิบดีผ่านความเห็นชอบจากรัฐสภา รัฐสภาเป็นองค์กรนิติบัญญัติ และศาลทำหน้าที่ทางตุลาการ ทั้งนี้ เกาหลีใต้มีการแบ่งเขตการปกครองเป็น 9 จังหวัด และ 7 เขตการปกครองเกาหลีใต้ประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับแรกเมื่อ 17 กรกฎาคม 2491 โดยได้มีการปรับปรุงแก้ไขมาโดยตลอดอีก 9 ครั้ง การแก้ไขรัฐธรรมนูญครั้งล่าสุดมีขึ้นในปี 2530 เมื่อรัฐบาลประธานาธิบดีชุน ดู ฮวานต้องประสบกับภาวะกีดตันทางการเมืองจากพรรคการเมืองต่าง ๆ ซึ่งเรียกร้องให้มีการแก้ไขรัฐธรรมนูญเพื่อให้มีการเลือกตั้งประธานาธิบดีโดยตรง และในที่สุดประธานาธิบดีชุน ดู ฮวาน ก็ยินยอมให้มีการลงประชามติ แก้ไขรัฐธรรมนูญให้มีการเลือกตั้งประธานาธิบดีโดยตรง โดยอยู่ในตำแหน่งได้เพียงวาระเดียว (5 ปี) และให้มีการจัดระบบการปกครอง

ท้องถิ่นอิสระเป็นครั้งแรกในรอบ 30 ปี นอกจากนี้ รัฐธรรมนูญที่ได้รับการแก้ไข ยังได้ยกเลิกอำนาจการยุบสภาของประธานาธิบดี และให้รัฐสภาที่มีอำนาจหน้าที่ดูแลและตรวจสอบการทำงานของรัฐบาล รวมทั้งระบุว่ากองทัพต้องวางตัวเป็นกลางทางการเมืองรัฐบาลเกาหลีแบ่งแยกอำนาจออกเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติที่ประกอบด้วยสมาชิกรัฐสภา 300 คน มีวาระการทำงาน 4 ปี และฝ่ายตุลาการซึ่งมีผู้พิพากษาศาลฎีกา 14 คน มีวาระการทำงาน 6 ปี มีหน่วยการปกครองส่วนภูมิภาค 17 หน่วย และหน่วยการปกครองส่วนท้องถิ่น 226 หน่วย หัวหน้าหน่วยการปกครองส่วนท้องถิ่นและสมาชิกสภาท้องถิ่นมีวาระการทำงาน 4 ปี รัฐธรรมนูญเกาหลีใต้ระบุไว้ว่า รัฐสภาแห่งชาติสามารถถอดถอนนายกรัฐมนตรีและประธานาธิบดีได้ โดยในกรณีการถอดถอนนายกรัฐมนตรี ให้สมาชิกรัฐสภา 1 ใน 3 ของจำนวนทั้งหมดเข้าชื่อเสนอญัตติถอดถอนและสภาต้องลงเสียงข้างมากเพื่อเห็นชอบตามข้อเสนอ สำหรับการถอดถอนประธานาธิบดีนั้น ให้สมาชิกรัฐสภา 2 ใน 3 ของจำนวนทั้งหมดเข้าชื่อเสนอญัตติถอดถอนและสภาต้องลงเสียงข้างมากเพื่อเห็นชอบตามข้อเสนอ

3.5 ระบบขนส่งมวลชน

ระบบคมนาคมสาธารณะและแท็กซี่ในกรุงโซลมีเครือข่ายการเดินทางที่ทั่วถึงมาก รถไฟใต้ดินกรุงโซลซึ่งได้รับเลือกให้เป็นหนึ่งในสุดยอดรถไฟใต้ดินระดับโลกที่มีความสะดวกสบาย สะอาด และรวดเร็วมาโดยตลอดนี้เป็นยานพาหนะที่ใช้เดินทางท่องเที่ยวกรุงโซลได้อย่างคุ้มค่าที่สุด รถไฟวิ่งตั้งแต่ 5 ครั้งไปจนถึงเที่ยงคืนโดยประมาณ เส้นทางการเดินทางโดยรวมมีสี่ที่เป็นสัญลักษณ์ของแต่ละสายและมีชื่อสถานีกำกับเป็นทั้งภาษาเกาหลี ภาษาอังกฤษ และภาษาจีนตัวเต็ม เมื่อขึ้นรถไฟใต้ดินจะต้องใช้บัตรโดยสารแบบเที่ยวเดียวหรือบัตรคมนาคม บัตรโดยสารเที่ยวเดียวสามารถซื้อได้ตามสถานีรถไฟใต้ดินโดยค่าโดยสารบวกค่าประกันบัตร 500 วอนเข้าไปกับค่าเดินทางถึงปลายทางที่แน่นอน บัตรคมนาคมที่เรียกว่าทีมนันนี่ (T-money) ส่วนใหญ่หาซื้อได้ตามร้านสะดวกซื้อ สามารถเปลี่ยนสายรถไฟใต้ดินโดยไม่คิดค่าโดยสารเพิ่ม และผู้ถือบัตรทีมนันนี่ยังสามารถเปลี่ยนระหว่างรถเมล์กับรถไฟใต้ดินได้ฟรีด้วย ผู้ที่ใช้สมาร์ทโฟนหรือแท็บเล็ต สามารถดาวน์โหลดแอปต่าง ๆ เช่น แอปรถไฟใต้ดินกรุงโซล แอปข้อมูลรถไฟใต้ดินทั่วประเทศเมโทรรอยด์ เนวิเกชั่นรถไฟใต้ดินค่าค่าโอ ที่บอกข้อมูลเส้นทางเดินทาง เวลา วิธีเปลี่ยนรถ เป็นต้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอันทันสมัย เริ่มต้นขึ้นในแผนพัฒนาห้าปีระยะแรก (ค.ศ. 1962–66) ซึ่งประกอบด้วยโครงการสร้างทางรถไฟ 275 กิโลเมตร และทางหลวงแผ่นดินสายเล็ก ๆ การก่อสร้าง ทางด่วนคยองปู ซึ่งเชื่อมระหว่างโซลกับปูซานนั้น เสร็จสิ้นในวันที่ 7 กรกฎาคม ค.ศ. 1970 คริสต์ทศวรรษ 1970 มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น แผนพัฒนาห้าปีระยะที่ 3 (ค.ศ. 1972–1976) ได้แก่ โครงการท่าอากาศยาน ท่าเรือ มีการสร้างรถไฟใต้ดินในโซล โครงข่ายทางหลวงได้ขยายเพิ่มขึ้น 487 กิโลเมตร มีเมืองท่าที่สำคัญได้แก่ โพฮัง, อุลซัน, มาซัน, อินช็อน และปูซานโครงข่ายรถไฟพัฒนามากขึ้นในคริสต์ทศวรรษ 1980 ซึ่งมีการติดตั้งการรับไฟฟ้า โดยรถไฟในเส้นทางหลักจะมีความเร็วกว่าเส้นทางอื่น ๆ แม้ว่าการรถไฟในสมัยนั้นจะมี

ประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้ามากกว่า แต่จำนวนผู้โดยสารยังคงมากขึ้น ส่วนโครงข่ายในปี ค.ศ. 1988 มีระยะทางรวม 51,000 กิโลเมตร และทางด่วนที่เชื่อมระหว่างนครใหญ่ ๆ มีระยะทางรวม 1,539 กิโลเมตร

บทที่ 3

วิธีการศึกษาและวิธีการดำเนินการ

การศึกษาบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซานจะแบ่งวิธีการดำเนินการออกเป็นขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. แหล่งที่มาของข้อมูล

ใช้ข้อมูลเชิงทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งจะรวบรวมจากหนังสือ บทความวิจัย และสื่อออนไลน์ โดยนำข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ และเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องกับรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) และข้อมูลการท่องเที่ยวในโซล และปูซาน

1.1 ข้อมูลทางด้านเอกสาร และวิจัย โดยรวบรวมจากห้องสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ และวิทยาเขตวังท่าพระ และรวบรวมจากสื่อออนไลน์

1.2 ข้อมูลโดยรวมของโซล และปูซาน รวมถึงข้อมูลทั่วไปของสถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียง แต่ละสถานีตามเส้นทางเดินรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) จากเว็บไซต์ท่องเที่ยวในสื่อออนไลน์ เว็บไซต์บริษัทนำเที่ยว หนังสือท่องเที่ยว

1.3 ข้อมูลรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ก่อนและหลังสร้างรถไฟความเร็วสูงสายดังกล่าว รวมทั้งข้อมูลทั่วไป อัตราค่าโดยสาร วิธีการใช้บริการ และจำนวนเที่ยวรถ โดยรวบรวมจากงานวิจัย สืบค้นจากอินเทอร์เน็ต และเว็บไซต์โดยตรงของรถไฟความเร็วสูง (KTX)

1.4 ข้อมูลการท่องเที่ยวที่สำคัญในแต่ละสถานีตามเส้นทางเดินรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) โดยรวบรวมจากสื่อออนไลน์ หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และหนังสือแนะนำการท่องเที่ยว

2. วิธีการจัดกระทำข้อมูล

หลังจากผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้มาเรียบเรียงตามหัวข้อที่กำหนดไว้ โดยนำข้อมูลที่ได้จากองค์กร เอกสาร บทความ หนังสือ และสื่อออนไลน์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมาจัดกระทำตามขั้นตอนการวิเคราะห์ตามลำดับ

3. วิธีการดำเนินการ

3.1 รวบรวมข้อมูลทางด้านภูมิศาสตร์ในประเทศเกาหลีใต้และ รวบรวมสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญตามเส้นทางเดินรถของแต่ละสถานี และการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยสืบค้นจากเอกสาร และสื่อออนไลน์ต่าง ๆ หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เชิงบรรยาย

3.2 จัดการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราง ข้อมูลทั่วไปของ รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ข้อมูลก่อน-หลัง สร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) และ ข้อมูลระบบขนส่งมวลชนในประเทศเกาหลีใต้ นำเสนอในรูปแบบตาราง รูปภาพเส้นทางเดินรถ ประกอบกับการบรรยาย โดยใช้เอกสารและงานวิจัย รวมไปถึงสืบค้นจากสื่อออนไลน์ที่เกี่ยวข้อง

3.3 ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดจัดลำดับของข้อมูล จากนั้นจึงจัดการวิเคราะห์ข้อมูลและตอบคำถามตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ โดยใช้แนวคิดจากบทที่ 2 ในการช่วยวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่ผู้วิจัยได้รวบรวมมา

4. เทคนิคและข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

4.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

- ตารางเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) และตารางอัตราค่าโดยสาร

- แผนที่รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)

4.2 เทคนิคที่ใช้ในการวิจัย

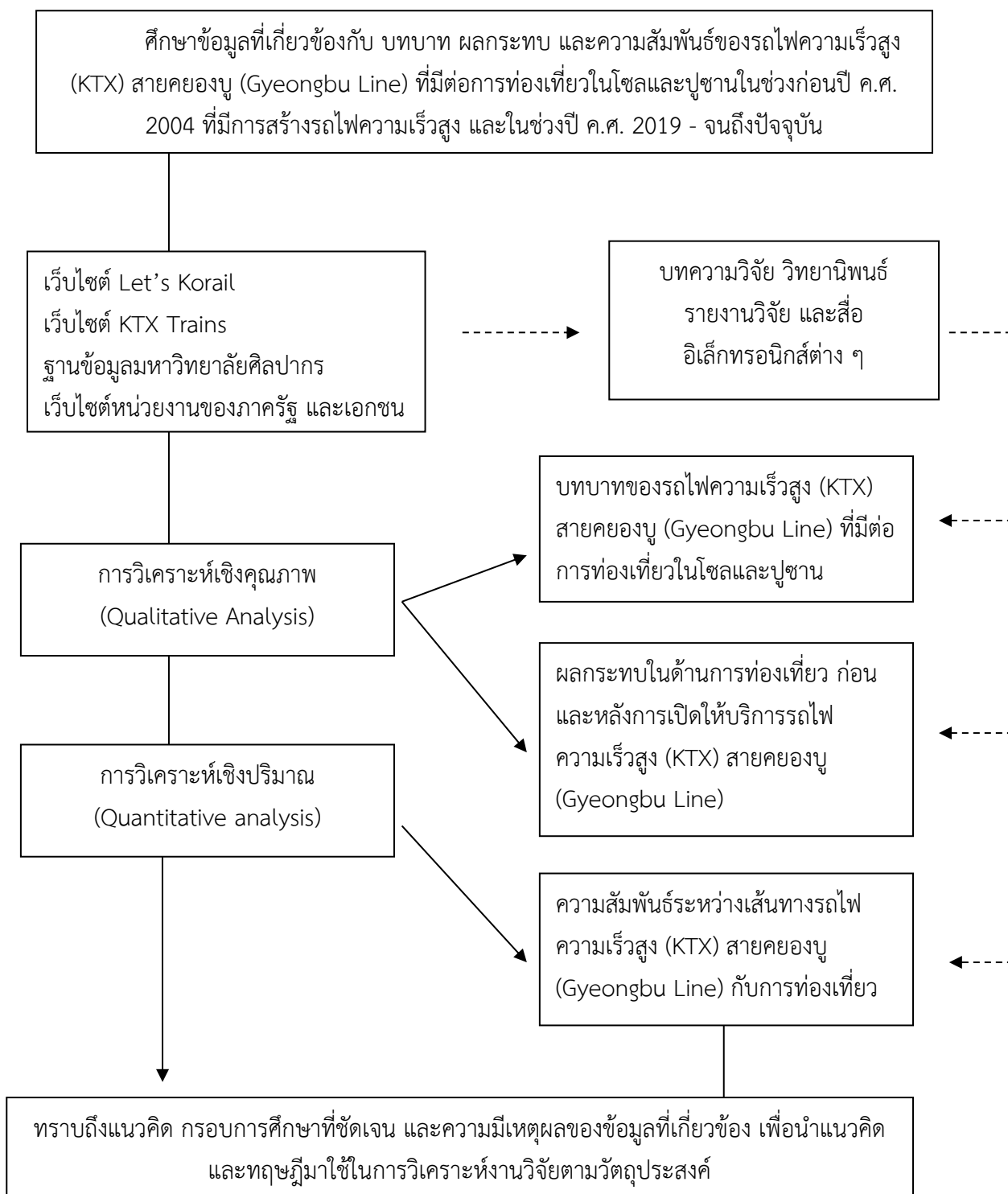
- วิเคราะห์เชิงบรรยาย

- วิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลจากตารางเดินรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) และอัตราค่าโดยสาร

5. กรอบการศึกษาและการวิเคราะห์

ผู้วิจัยได้ศึกษาผลการวิจัยที่มีประเด็นเกี่ยวข้องกับ บทบาท และผลกระทบของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน และความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยวในช่วงก่อนปี ค.ศ. 2004 ที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูงโดยจะใช้การการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) และการวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative analysis)

กรอบการศึกษาและการวิเคราะห์



บทที่ 4

ผลการศึกษา

1. บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ต่อการท่องเที่ยวนโซล – ปูซาน

1.1 จากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ผู้วิจัยได้แนบเอาไว้ในบทที่ 2 เรื่อง EFFECTS OF KOREAN TRAIN EXPRESS (KTX) OPERATION ON THE NATIONAL TRANSPORT SYSTEM ได้กล่าวถึงสาเหตุของการสร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) เอาไว้ ผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์กับข้อมูลอื่น ๆ สาเหตุหนึ่งที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูงขึ้นก็เพื่อทำให้การจราจรระหว่างโซลไปปูซานไม่ติดขัดเนื่องจากในปี ค.ศ. 2003 ก่อนที่จะมีรถไฟความเร็วสูง (KTX) นั้น ระยะทางจากโซลปูซานค่อนข้างแออัด เส้นทางขนส่งได้รับผลกระทบ เกาหลีใต้ยังไม่มีความสามารถมากพอในการขนส่งจึงทำให้เกาหลีใต้ตัดสินใจสร้างนโยบายสร้างรถไฟความเร็วสูงขึ้นเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจในเส้นทางนั้นให้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น ดังนั้นบทบาทสำคัญประการแรกของรถไฟความเร็วสูง (KTX) คือ เป็นอีกหนึ่งตัวเลือกและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศเกาหลีใต้ ทำให้มีการเข้ามาท่องเที่ยวภายในปูซานและสถานที่สำคัญตามสถานีเดินทางมากยิ่งขึ้น สามารถดูได้จากจำนวนการเข้ามาท่องเที่ยว โดยตารางด้านล่างจะจำแนกเป็น ดัชนีการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวท้องถิ่น หรือคนภายในประเทศ และนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาเยือนสถานที่สำคัญที่จำเป็นต้องเสียค่าเข้าภายในปูซาน โดยจะมีแสดงก่อนการสร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) ละหลังปีค.ศ. 2004 หรือหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX)

ตารางที่ 4.1. จำนวนผู้เข้าชมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในปูซาน (แบบเสียเงิน)

ปี	ดัชนีการท่องเที่ยว (แห่ง)	รวม (คน)	นักท่องเที่ยวท้องถิ่น (คน)	นักท่องเที่ยว ต่างชาติ (คน)
2001	23	45,885,009	44,183,885	1,701,124
2002	23	46,322,513	45,048,989	1,273,524
2003	23	38,511,178	37,360,028	1,151,150
2004	17	41,818,956	41,274,850	544,106
2005	15	44,220,653	42,146,742	2,073,911

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่าปี ค.ศ. 2003 ก่อนจะมีรถไฟความเร็วสูง (KTX) นั้นมีจำนวนการเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในปูซานลดลงจากปีก่อน ๆ เนื่องจากการเดินทางท่องเที่ยวเข้ามาภายในปูซานนั้นค่อนข้างยังไม่สะดวกนัก และค่อนข้างแออัด แต่เมื่อหลังจากที่มีการเปิดให้ใช้รถไฟความเร็วสูง (KTX) แล้วนั้น ในปี ค.ศ. 2004-2005 จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศ และนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในปูซานก็เพิ่มมากขึ้น รถไฟความเร็วสูง (KTX) ถือเป็นหนึ่งในบทบาทที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวข้ามจังหวัดภายในประเทศเกาหลีใต้ได้เป็นอย่างดี และยังลดความแออัดในการเดินทางโดยใช้ยานพาหนะอื่น ๆ

1.2 บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) ต่อการท่องเที่ยวในโซล-ปูซาน คือมีสถานีครอบคลุมแทบทุกพื้นที่ภายในประเทศ โดยจะแบ่งสายการเดินทางออกไปหลายเส้นทาง มีทั้งหมด 4 สาย ได้แก่ สายคยองบู (Gyeongbu Line), สายโฮนัม (Honam Line), สายคยองเจอน (Gyeongjeon Line) และสายจอลลา (Jeolla Line)



ภาพที่ 4.1 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)

(ที่มา : <https://shorturl.asia/fwKZn>)

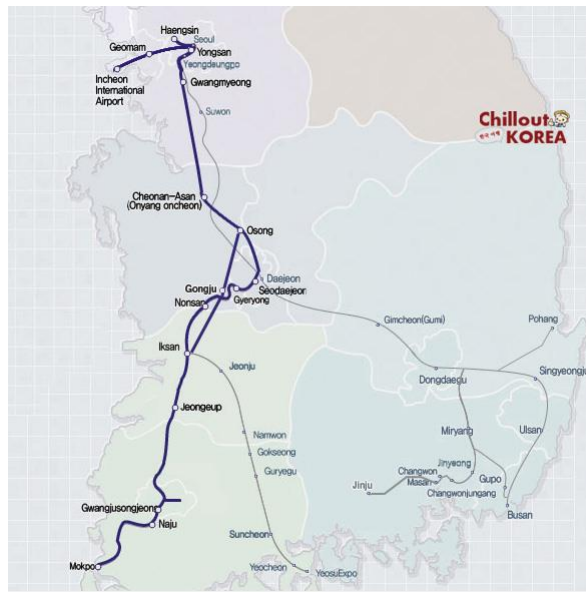
1.2.1 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) สายสีแดงเป็นสาย รถไฟความเร็วสูง (KTX) แรก ๆ ที่วิ่งยาวตั้งแต่ สถานีอินชอน (Incheon) ผ่านโซล (Seoul) ไปจนถึงเมืองปูซาน (Busan) ซึ่งจากรูปเส้นทางการวิ่ง จะเห็นว่ามียุทธศาสตร์อยู่ 2 ที่ด้วยกันคือ สถานีปูซาน (Busan) และสถานีโพฮัง (Pohang) สายที่ไปปูซาน (Busan) ยังมีอีก 2 สายที่ผ่านเมืองกูโป (Gupo) กับ เมืองอูซาน (Ulsan) อย่างไรก็ตามรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายนี้เป็นสายที่รถไฟออกมากที่สุดแทบจะทุก ๆ ครั้งชั่วโมง นอกจากนี้รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ยังแบ่งสายออกไปอีก 2 แบบ

1.) สายที่ขึ้นต้นด้วยเลข 1 สายนี้จะเป็นสายที่ใช้เวลาในการเดินทางเร็วที่สุด มีรอบรถวิ่งถี่ที่สุด และราคาแพงที่สุด ใช้เวลาในการเดินทาง 2 ชั่วโมง 37 นาที – 2 ชั่วโมง 44 นาที ขาไปรถวิ่งตั้งแต่ 05.15-23.00 ขากลับจะวิ่งตั้งแต่ 05.00-22.20 รถขากลับเที่ยวสุดท้ายจะกลับถึงโซลในเวลา 00.59 น ซึ่งในช่วงเวลานั้นรถไฟใต้ดินจะปิดให้บริการแล้ว ต้องใช้บริการแท็กซี่หรือรถบัสรอบดึกในการเดินทางต่อ ราคาผู้ใหญ่ 59,800 วอน/เที่ยว เด็กอายุ 4-12 ปี 29,900 วอน/เที่ยว หรือหากคิดเป็นเงินไทยในปี 2023 ราคาผู้ใหญ่จะอยู่ที่ประมาณ 1,600 บาท/เที่ยว เด็กอายุ 4-12 ปีราคาจะอยู่ที่ประมาณ 800 บาท/เที่ยว

2.) สายที่ขึ้นต้นด้วยเลข 3 สายนี้จะเป็นสายที่มีเที่ยวรถต่อวันน้อยกว่าสายที่ขึ้นต้นด้วยเลข 1 และจะใช้เวลาเดินทางนานกว่าเล็กน้อย โดยจะแบ่งเป็นสายย่อยดังนี้

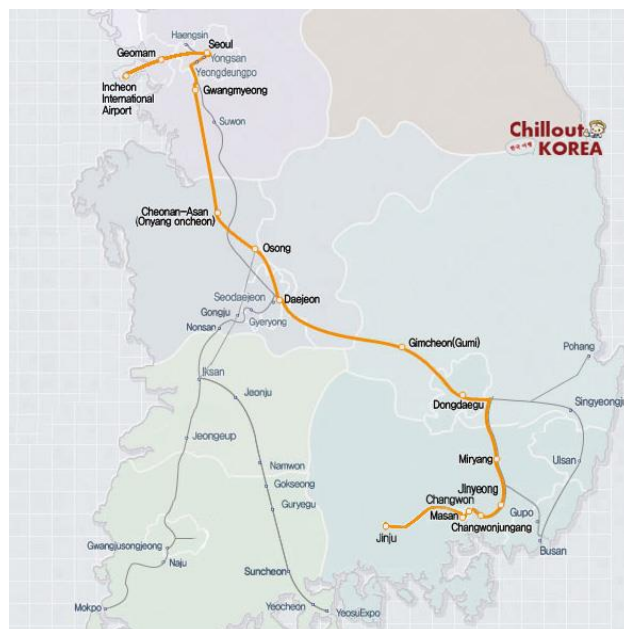
- สายย่อยที่ขึ้นต้นด้วยเลข 30, 31 ใช้เวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง สายนี้จะมีรถวิ่งวันละ 6 เที่ยว ขาไปมีเที่ยวรถตั้งแต่ 09.55-20.40 ส่วนขากลับมีเที่ยวรถตั้งแต่ 06.10-20.55 ค่ารถโดยสารชั้นประหยัด ผู้ใหญ่ 53,900 วอน/เที่ยว เด็ก อายุ 4-12 ปี 26,900 วอน/เที่ยว หรือหากคิดเป็นเงินไทยในปี 2023 ราคาผู้ใหญ่จะอยู่ที่ประมาณ 1,440 บาท/เที่ยว เด็กอายุ 4-12 ปีราคาจะอยู่ที่ประมาณ 720 บาท/เที่ยว

- สายที่ขึ้นต้นด้วยเลข 35 ใช้เวลาเดินทางราว 3 ชั่วโมง 10 นาที - 3 ชั่วโมง 21 นาที สายนี้จะมีรถวิ่งวันละ 5 เที่ยวซึ่งเป็นสายที่มีราคาถูกที่สุดแต่ก็ใช้เวลาในการเดินทางนานที่สุดขาไปมีเที่ยวรถตั้งแต่ 08.00 – 18.40 ขากลับ มีเที่ยวรถตั้งแต่ 10.15 – 20.20 ค่าโดยสารที่นั่งชั้นประหยัด ผู้ใหญ่ 48,800 วอน/เที่ยว เด็กอายุ 4-12 ปี ราคา 24,400 วอน/เที่ยว หรือหากคิดเป็นเงินไทยในปี 2023 ราคาผู้ใหญ่จะอยู่ที่ประมาณ 1,300 บาท/เที่ยว เด็กอายุ 4-12 ปีราคาจะอยู่ที่ประมาณ 650 บาท/เที่ยว



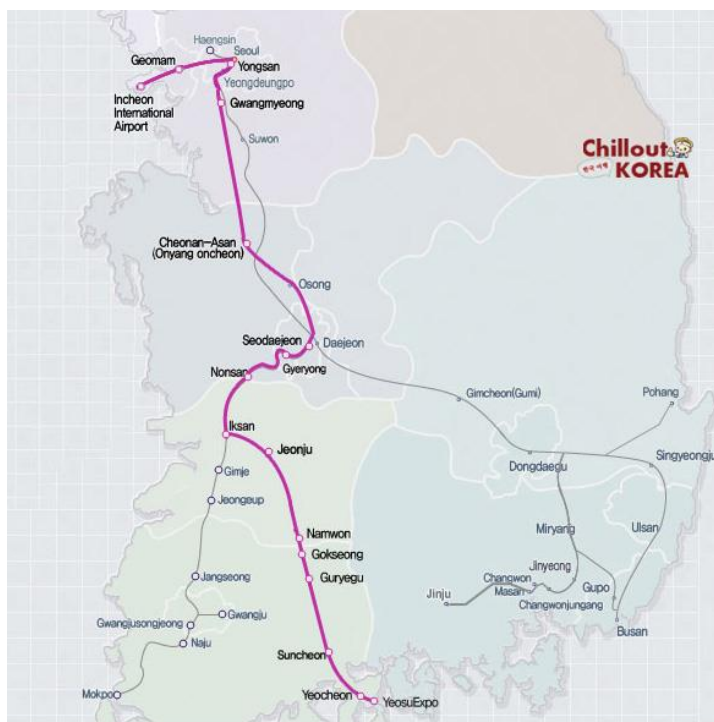
ภาพที่ 4.2 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายโฮนัม (Honam Line)
(ที่มา : <https://shorturl.asia/fwKZn>)

1.2.2 สายโฮนัม (Honam Line) สายสีน้ำเงิน ที่มีสถานีปลายทางที่เมืองมกโพ (Mokpo) เมืองใหญ่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศเกาหลี โดยสามารถขึ้นได้ที่สถานีอินซอน หรือโซลได้



ภาพที่ 4.3 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองจอง (Gyeongjeon Line)
(ที่มา : <https://shorturl.asia/fwKZn>)

1.2.3 สายคยองจอน (Gyeongjeon Line) สายสีเหลือง มีสถานีปลายทางที่เมืองจินจู (Jinju) ซึ่งอยู่ติดกับเมืองปูซานโดยสามารถขึ้นได้ที่สถานีอินซอน หรือโซลได้เช่นกันกับสายอื่น ๆ



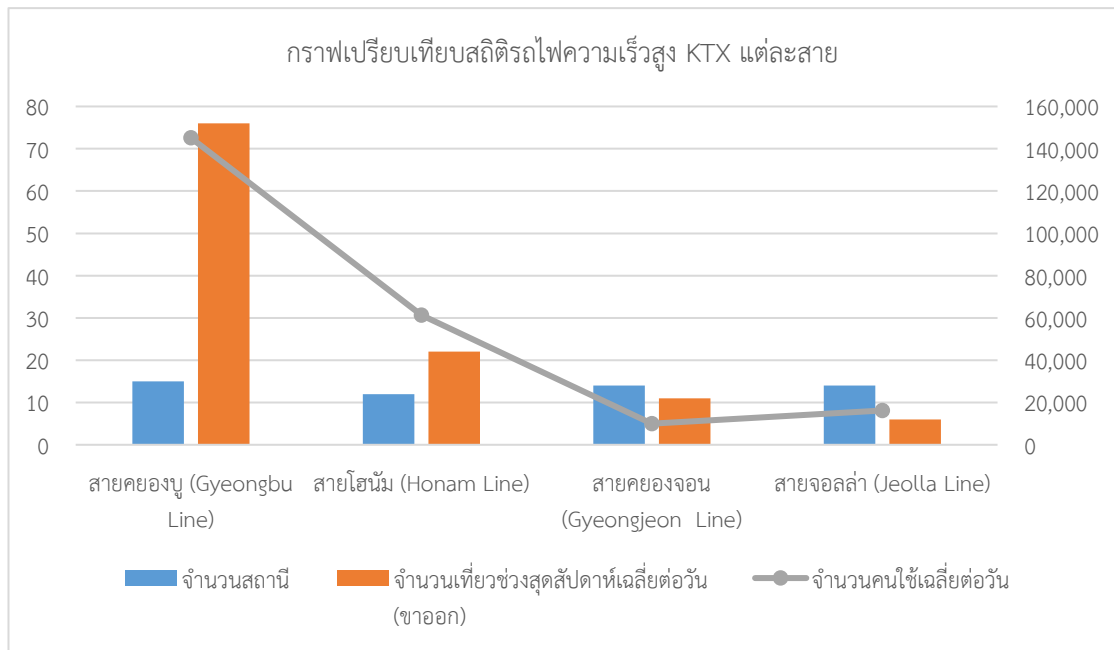
ภาพที่ 4.4 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายจอลลา (Jeolla Line)

(ที่มา : <https://shorturl.asia/fwKZn>)

1.2.4 สายจอลลา (Jeolla Line) สายสีม่วง สายสีม่วง มีสถานีปลายทางที่ YeosuExpo โดยสายสีม่วงนี้ต้นสถานีจะอยู่ที่สนามบินอินซอนต่างจากสายอื่นๆ ที่สามารถขึ้นที่โซลได้ แต่สายสีม่วงต้นสายจะมีแค่ที่สนามบินอินซอนเท่านั้น

ตารางที่ 4.2 ตารางเปรียบเทียบรถไฟความเร็วสูง (KTX) แต่ละสาย

สถานี	จำนวน สถานี	จำนวนเที่ยวช่วงสุด สัปดาห์เฉลี่ยต่อวัน (ขาออก)	จำนวนคนใช้ เฉลี่ยต่อวัน	ราคาเริ่มต้น	ระยะทาง
สายคยองบู (Gyeongbu Line)	15	76	145,130	8,400 วอน	398 กม.
สายโฮนัม (Honam Line)	12	22	61,363	8,400 วอน	183.8 กม.
สายคยองเจอน (Gyeongjeon Line)	14	11	ประมาณ 10,000 (ตัวเลขไม่แน่ ชัด)	8,400 วอน	277.7 กม.
สายจอลลา (Jeolla Line)	14	6	16,229 (KTX+SRT)	8,400 วอน	180.4 กม.



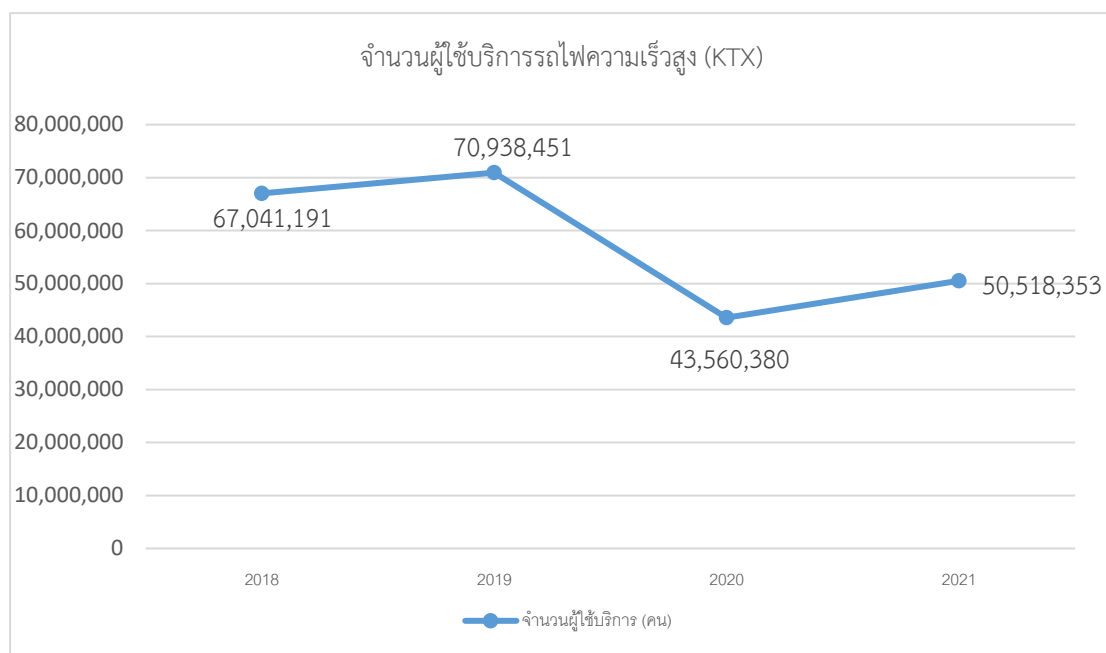
รูปที่ 4.1 กราฟเปรียบเทียบสถิติรถไฟความเร็วสูง KTX แต่ละสาย



ภาพที่ 4.5 ผังรถไฟใต้ดินในเกาหลีใต้

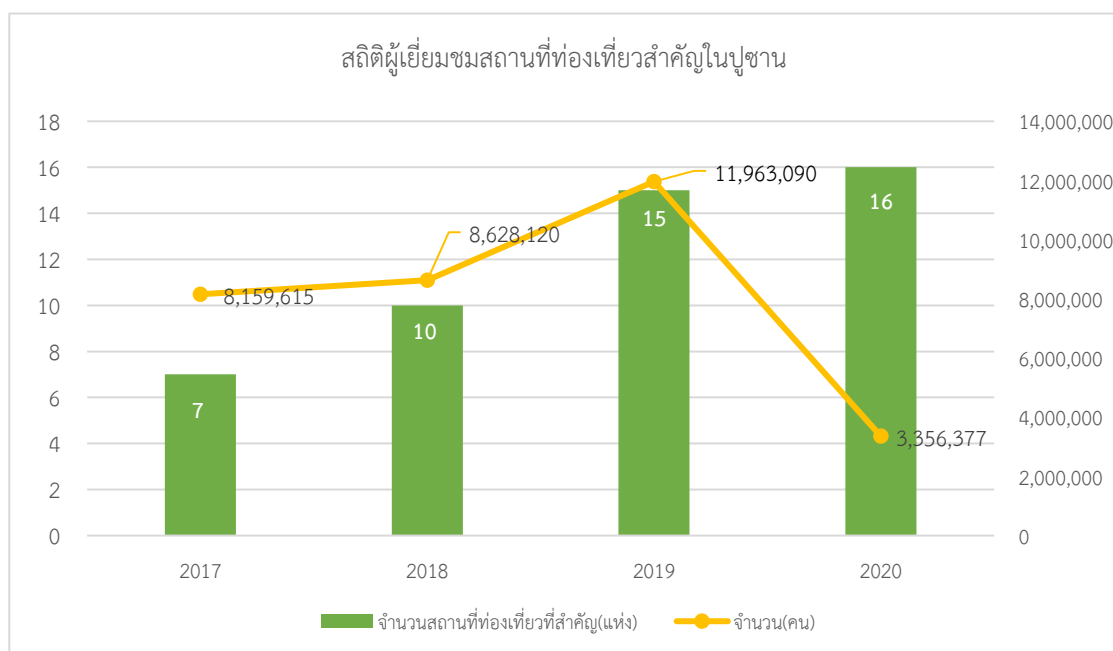
(ที่มา : <https://www.chilloutkorea.com/free-seoul-subway-metro-map/>)

1.3 จากภาพของผังรถไฟใต้ดินในประเทศเกาหลีจะเห็นได้ว่าทุกสถานีเชื่อมต่อกันหมดทำให้สะดวกต่อการเดินทาง นอกจากนี้ในผังรถไฟใต้ดินในเกาหลีใต้ยังปรากฏสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) อีกด้วย จะเห็นได้ว่าสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) จะเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟใต้ดินในเกาหลีใต้หลายแห่ง ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง



รูปที่ 4.2 กราฟแสดงจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ในแต่ละปี

1.4 จากแผนภูมิที่ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลมานั้นจะเริ่มเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ในแต่ละปี เริ่มตั้งแต่ปี 2018 ก่อนเกิดสถานการณ์โควิด 19 จนถึงปี 2021 ที่สถานการณ์เริ่มดีขึ้นตามลำดับ จะเห็นได้ว่าหลังจากเกิดสถานการณ์โควิด 19 จำนวนการใช้รถไฟความเร็วสูง (KTX) ในการเดินทางนั้นลดลงเป็นจำนวนมากเพราะมาตรการกั้นระยะห่างและปิดรับนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศเข้ามาภายในประเทศ ทำให้จำนวนการใช้รถไฟความเร็วสูง (KTX) ลดลงไปตามลำดับ แต่ก็ยังมีจำนวนคนใช้อยู่คาดว่าคนภายในประเทศเกาหลีใต้ยังคงใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) อย่างสม่ำเสมอ และในปี 2021 สถานการณ์ที่เริ่มดีขึ้นตามลำดับทำให้จำนวนการใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าเล็กน้อย



รูปที่ 4.3 กราฟแสดงจำนวนผู้เยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในปูซาน

1.5 จากแผนภูมิแสดงผู้เยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในปูซานทั้งแบบเสียเงิน และเข้าชมฟรีโดยผู้วิจัยได้คำนวณผลรวม และเสนอเป็นรูปแบบแผนภูมิ จะแสดงให้เห็นว่าจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงในปี 2020 หลังเกิดการแพร่ระบาดของโควิด 19 สอดคล้องกับแผนภูมิที่ 1.4 ที่จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ลดลงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 เช่นกัน

โดยผู้ศึกษาได้เลือกศึกษาเจาะจงไปที่รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) สายสีแดง ที่มีจำนวนเที่ยวออกมากที่สุด และยังครอบคลุมหลายพื้นที่การท่องเที่ยว จากข้อมูลเบื้องต้นทั้งหมดผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์ได้ว่าบทบาทที่สำคัญของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) นั้น ก็คือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และการท่องเที่ยวภายในประเทศเกาหลีใต้ จากสถิติในตารางที่ 4.1 แสดงให้เห็นว่าหลังจากมีการสร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) แล้วนั้นจำนวนนักท่องเที่ยวในปูซานก็เพิ่มขึ้นตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ามีทางเลือกในการเดินทางไปยังปูซานได้สะดวกสบาย และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้จากสถิติจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ในปี 2018 – จนถึง 2021 ก็ยังแสดงให้เห็นว่าจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นตามลำดับแต่หลังจากปี 2019 ที่เกิดโควิด 19 จำนวนนักท่องเที่ยวในปูซานและจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ก็ลดลงตามลำดับ เนื่องจากประเทศเกาหลีใต้ได้ปิดประเทศ แต่จำนวนการใช้บริการรถไฟความเร็วสูงก็ยังไม่ได้ลดลงจำนวนมาก ผู้วิจัยคาดว่าคนในประเทศก็ยังคงใช้บริการอยู่ ทั้งใช้เพื่อการท่องเที่ยว ทำงาน และใช้ในชีวิตประจำวัน

2. ความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.3 ตารางแสดงจำนวนเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) เฉลี่ย ต่อ 1 วัน ในช่วงปี 2021-2023

ชื่อสถานี	จำนวนเที่ยวใน 1 วัน
Haengsin	19
Seoul	134
Yeongdeungpo	12
Suwon	12
Gwangmyeong	100
Cheonan-Asan	73
Osong	62
Daejeon	134
Gimcheon (Gumi)	45
Dongdaegu	131
Gyeongju	72
Ulsan	74
Miryang	18
Gupo	18
Busan	129

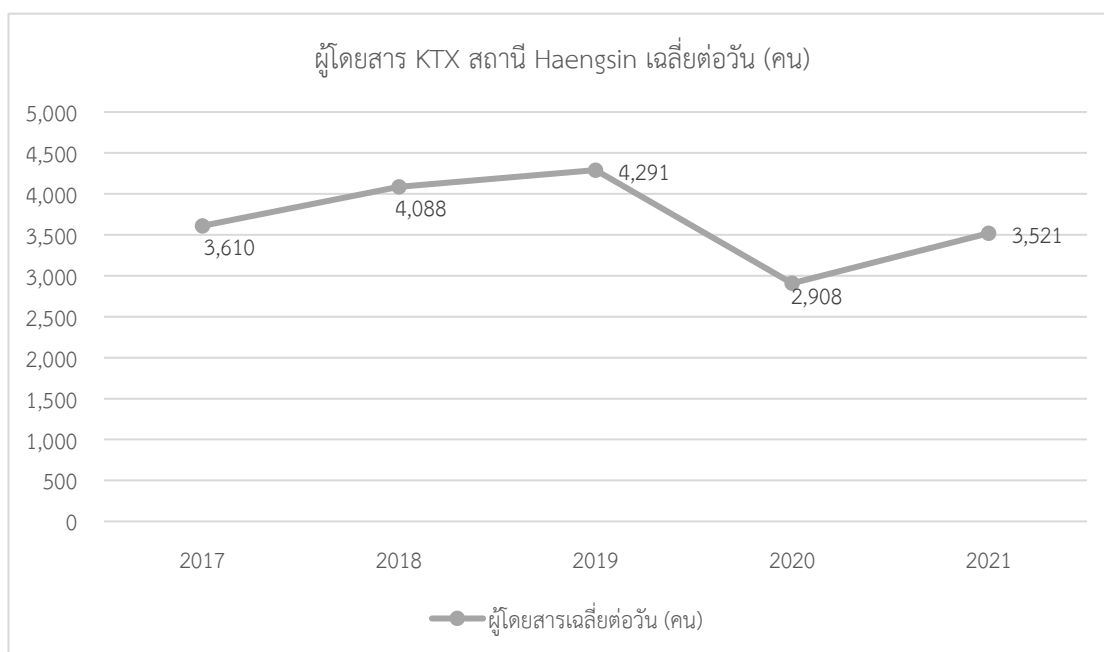
2.1 สถานีแฮงซิน (Haengsin Station)

เป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) เพียงแห่งเดียวในจังหวัดคยองกีตอนเหนือ เมืองโกยาง เริ่มเปิดให้บริการเป็นสถานีธรรมดาเมื่อวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 1996 และถูกใช้เป็นสถานี KTX ในปี ค.ศ. 2005 เป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) ที่เรียบง่าย จำนวนผู้ใช้ค่อยๆเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เกือบ 700 คนต่อวัน นอกจากนี้สถานี แฮงซิน (Haengsin Station) จะมีรถไฟใต้ดินสาย คยองกี (Gyeonggi) – ชุงอัง (Jungang) ด้วย หากต้องการไปที่โซลการใช้รถไฟความเร็วสูง (KTX) จะสะดวกและรวดเร็วกว่า เมื่อเทียบกับสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) อื่น ๆ สถานีแฮงซิน (Haengsin Station) ค่อนข้างเล็ก แต่ก็ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารอย่างครบถ้วน



ภาพที่ 4.6 สถานีแฮงซิน (Haengsin Station)

(ที่มา : ก <https://namu.wiki/w/%ED%96%89%EC%8B%A0%EC%97%AD#s-3>)



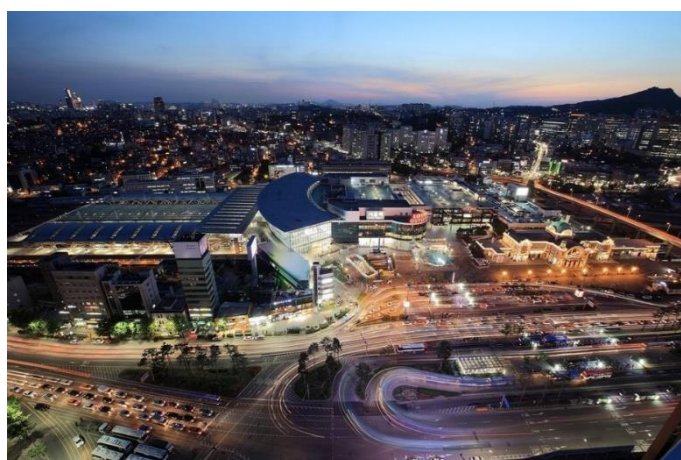
รูปที่ 4.4 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีแฮงซิน (Haengsin Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

เมืองโกยาง เมืองบิวารขนาดใหญ่ของกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ ที่มีประชากรราว 1 ล้านคน มีชื่อเสียงในเรื่องของเทศกาลดอกไม้นานาชาติประจำปีอย่างยาวนาน ขณะที่รัฐบาลท้องถิ่นของเมืองโกยางก็มีการเปิดโซเชี่ยลมีเดียหลายช่องทาง แต่กลับไม่ค่อยได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวมากนัก เพื่อมาดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น ในปี 2013 ที่ประชุมของเทศบาลเมืองโกยาง มีเจ้าหน้าที่เสนอในที่ประชุมขึ้นมาว่า หรือเราควรจะให้แมวมาเป็นสัญลักษณ์ของเมืองนี้ เพราะชื่อเมืองโกยาง (goyang) ในภาษาเกาหลีมีความคล้ายกับคำว่าแมว หรือ โกยางยี (goyang-yi) ในเวลานั้นเฟซบุ๊กของเมืองโกยาง (goyang) มีผู้ติดตามอยู่ราว 2,000 คน แต่หลังจากมีการเปลี่ยนภาพโปรไฟล์เป็นรูปแมว และเริ่มโปรโมทโดยใช้มาสคอตแมว กระแสในโลกโซเชี่ยลก็กระเพื่อมอย่างแรง มาสคอตแมวตัวนี้กลายเป็นสิ่งที่ถูกพูดถึงอย่างมากทั้งในกลุ่มคนในโกยาง รวมทั้งเมืองอื่นๆ

สถานที่นี้เป็นที่นิยมสำหรับทาสแมวอย่างมากในเมืองโกยาง ทำให้จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงจำนวนผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) เฉลี่ยต่อวันก็เพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่ในปี 2020 ลดลงอาจจะเป็นพิษของสถานการณ์โควิด 19 จำนวนเที่ยวรถรถไฟความเร็วสูง (KTX) ต่อวันของสถานีแห่งนี้อยู่ที่ประมาณ 19 เที่ยวเท่านั้น นั่นอาจเป็นเพราะมีสถานีที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวไม่มากนัก และมีจำนวนคนใช้บริการไม่มากนัก อีกหนึ่งเหตุผลที่ทำให้จำนวนเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX) มีไม่มากนักอาจเป็นเพราะว่าที่สถานีเดียวกันนั้นมีรถไฟใต้ดินสาย คยองกี (Gyeonggi) – ชุงอัง (Jungang) ด้วย จึงมีทางเลือกให้ผู้โดยสารได้เลือกใช้บริการ

2.2 สถานีโซล (Seoul Station)

สถานีกลางโซลตั้งอยู่ที่ชายแดนระหว่างจุง-กู และยงชาน - กู ในกรุงโซล เป็นสถานีต้นทางของสาย สายคยองบู (Gyeongbu Line) และสายคยองกี (Gyeonggi), รถไฟสนามบินนานาชาติอินชอน และรถไฟใต้ดินสาย Seoul Metropolitan ทหารรถไฟความเร็วสูงสายคยองบู (Gyeongbu Line) เป็นเส้นเลือดใหญ่ของทางรถไฟ นี่คือหัวใจของการรถไฟเกาหลี

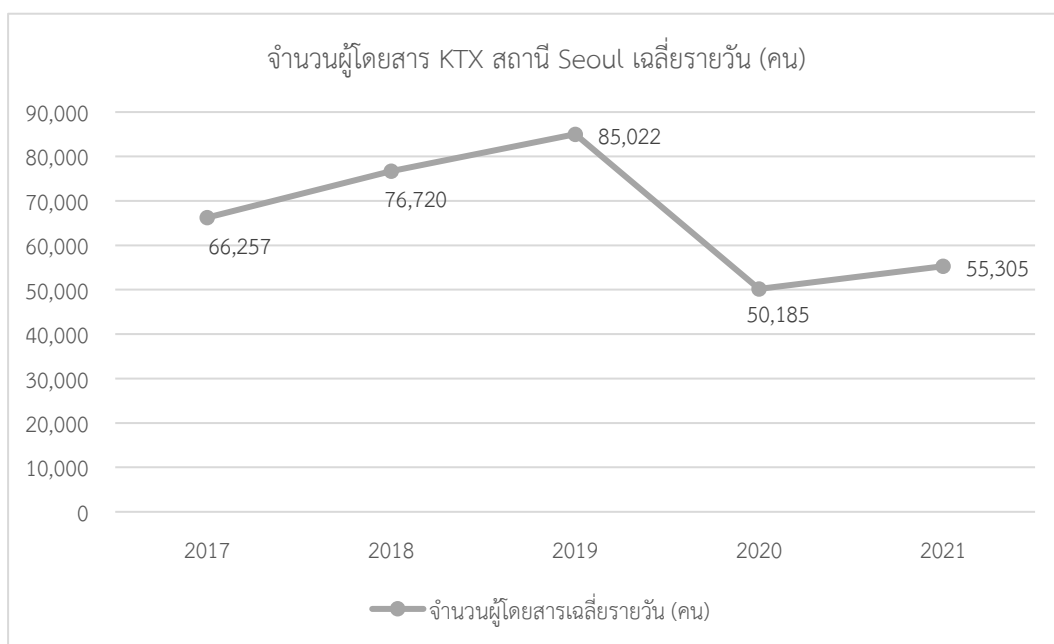


ภาพที่ 4.7 สถานีโซล (Seoul Station)

(ที่มา : <https://www.hani.co.kr/arti/PRINT/820115.html>)



ภาพที่ 4.8 ห้องรอสถานีโซล (Seoul Station) ปี 2020
(ที่มา : <http://nanummy.co.kr/View.aspx?No=1269398>)



รูปที่ 4.5 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีโซล (Seoul Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

สถานี Seoul เป็นสถานีใหญ่ เป็นจุดเริ่มต้นของรถไฟความเร็วสูง (KTX) หลายสายไม่ว่าจะเป็น สายคยองจอน (Gyeongjeon Line), สายจอลลา (Jeolla Line), สายโฮนัม (Honam Line)

และ สายคยองบู (Gyeongbu Line) นอกจากนี้ยังเป็นสถานีต้นทางรถไฟสนามบินนานาชาติอินชอน, รถไฟธรรมดาสายคยองบู (Gyeongbu) (ITX-Saema-eul-ho, Mugunghwa-ho), รถไฟฟ้าสายคยองกี (Gyeonggi) และรถไฟใต้ดินสาย Seoul Metropolitan ที่สถานีโซลสามารถเปลี่ยนไปขึ้นรถไฟประเภทอื่น ๆ หรือต่อรถไฟไปสนามบินอินชอนได้ นอกจากนี้ยังมีรถเมล์ที่ผ่านหน้าสถานีโซลไปยังสถานที่ต่าง ๆ อีกด้วย

เนื่องจากกรุงโซลถือว่าเป็นเมืองหลวง และยังมีสถานที่ท่องเที่ยวมากมายที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็น พระราชวังเคียงบกกุง แลนด์มาร์กสำคัญที่เที่ยวโซลของเกาหลีที่เดินทางมาได้ง่ายมากด้วยรถไฟใต้ดินสาย 3 ลงสถานี พระราชวังเคียงบกกุง (Gyeongbokgung Palace Station) หมู่บ้านบุกชอนฮันอก ที่เที่ยวโซลที่อยู่ไม่ไกลมาจากพระราชวังเคียงบกกุง สามารถเดินทางมาได้ง่ายๆ หรือจะเดินทางด้วยรถไฟใต้ดินสาย 3 ลงสถานี Anguk Station และใช้ทางออกที่ 2 และเมียงดง ที่เปรียบเสมือนสยามสแควร์ของกรุงเทพฯ การเดินทางมาโดยนั่งรถไฟใต้ดินสาย 4 ลงสถานีเมียงดง (Myeongdong Station) และใช้ทางออกที่ 6 สถานีดังกล่าวสามารถเดินทางด้วยรถไฟใต้ดินได้อย่างง่ายดาย จึงมีการบริการเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX) ถึง 134 สายเป็นการบริการการเดินทางให้กับนักท่องเที่ยวไม่ว่าจะมาจากสนามบิน หรือรถไฟประเภทอื่น ๆ ให้เดินทางไปยังสถานที่อื่น ๆ ได้สะดวก รวมไปถึงเปลี่ยนสายรถไฟไปยังสายอื่น ๆ ได้อย่างสะดวก นอกจากนี้เพื่อความรวดเร็ว และรอไม่นานจึงมีจำนวนเที่ยวของรถไฟความเร็วสูง (KTX) ถึง 134 เที่ยว นอกจากนี้ยังดูได้จากจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการสถานีโซล (Seoul) มีจำนวนเพิ่มขึ้น และลดลงตามสถานการณ์แต่เมื่อเฉลี่ยต่อวันก็ถือว่าเป็นตัวเลขที่เยอะ

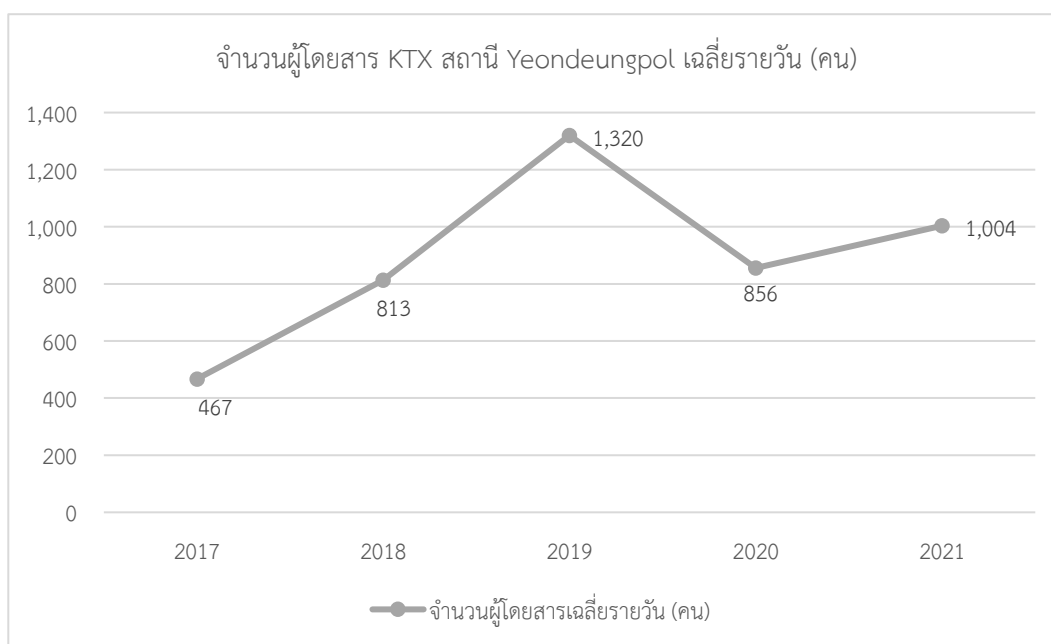
2.3 สถานียองดิงโป (Yeongdeungpo Station)

เป็นสถานีรถไฟในกรุงโซล (Seoul) ประเทศเกาหลีใต้ สถานีตั้งอยู่ใน ยองดิงโป-โด (Yeongdeungpo-do), ยองดิงโป-กู (Yeongdeungpo-gu) สถานีนี้เป็นจุดจอดรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line), สายโฮนัม (Honam Line) และ Seoul Subway Line 1 ระยะทางจากสถานีโซล (Seoul) มายังสถานียองดิงโป (Yeongdeungpo) ระยะทางระหว่างสถานีประมาณ 9 กิโลเมตร ใช้เวลา 10 นาที มีสถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งใกล้กับสถานี สามารถไปยัง Yeouido Park และ Mangwonjeong Pavilion Site ได้อย่างง่ายดาย

สถานียองดิงโป (Yeongdeungpo Station) เริ่มดำเนินการในฐานะสถานีธรรมดาแต่เมื่อเร็ว ๆ นี้ถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งของสายคยองบูชอน (Gyeongbuseon) ปัจจุบัน คุณสามารถขึ้นสายแซมแมอิล สายมูกุงฮวา และรถไฟใต้ดินได้จากสถานีนี้ ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร ไม่ว่าจะเป็นร้านสะดวกซื้อ, คาเฟ่, ร้านอาหาร, ห้องน้ำ, อาหารจานด่วน Lotteria, Dunkin' Donuts, Krispy Kreme และ KFC สถานีนี้ติดกับห้างสรรพสินค้าปลอดภาษีที่มีความนิยมอย่างมากในหมู่นักท่องเที่ยว และประชากรภายในประเทศเกาหลีใต้ นอกจากนี้รอบ ๆ สถานียังมีตลาดใต้ดิน และไทม์สแควร์อีกด้วย



ภาพที่ 4.9 รูปภาพสถานียองดิงโป (Yeongdeungpo Station)
(ที่มา: http://m.apparelnews.co.kr/news/news_view/?idx=185179)



รูปที่ 4.6 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) ของดิงโป (Yeongdeungpo Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

จากจำนวนผู้โดยสารที่เฉลี่ยรายวัน รวมไปถึงจำนวนเที่ยวรถที่มีเพียงแค่ 12 เที่ยวต่อวัน จึงสามารถวิเคราะห์ได้ว่าสถานียองดิงโป (Yeongdeungpo Station) ไม่ได้ได้รับความนิยมมากนัก เป็นสถานีที่ห่างจากสถานีโซลไม่มากนัก นักท่องเที่ยวอาจจะเลือกใช้รถไฟใต้ดิน หรือรถเมล์สายต่าง ๆ แทนการใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานียองดิงโป (Yeongdeungpo Station) ถึงแม้ว่าจะมีทั้งห้างสรรพสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ แต่ก็ยังมีทางเลือกในการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ ให้นักท่องเที่ยวได้เลือกใช้บริการ

2.4 สถานีซูวอน (Suwon Station)

เป็นสถานีรถไฟในเมืองซูวอนประเทศเกาหลีใต้ สถานีได้รับการพัฒนาใหม่ทั้งหมดในปี 2545 และ 2546 และปัจจุบันรวมเข้ากับห้างสรรพสินค้า Aekyung (AK Plaza) สถานีนี้ให้บริการรถไฟระหว่างเมืองรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line), ITX-Saemaeul, Mugunghwa และ สายชุนอิน-บุดัง (Suin-Bundang) ของรถไฟใต้ดินโซล สถานีซูวอนใช้อาคารร่วมกับAK Plaza ตัวสถานีอยู่เหนือพื้นดิน (สำหรับบริการทั้งหมด) และใต้ดิน (สำหรับบริการรถไฟใต้ดินเท่านั้น) มีร้านค้าและร้านอาหารมากมายทั้งในสถานีและนอกสถานี นอกจากนี้ยังมีห้างสรรพสินค้า Lotte ด้านหลังจากสถานี ห้างสรรพสินค้าประกอบด้วยห้างสรรพสินค้าและ โรงภาพยนตร์ Lotte Cinema และมีสถานีซูวอน (Suwon Station) Transit Center เชื่อมต่อกับสถานีซูวอน (Suwon Station) ปัจจุบันรถไฟความเร็วสูง (KTX) ที่ผ่านสถานีซูวอน (Suwon) ให้บริการในสายคยองบู (Gyeongbu Line) เท่านั้น สายโฮนัม (Honam Line) และ สายจอลลา (Jeolla Line) ไม่ได้ใช้งาน ระบบสายโฮนัม (Honam Line) จะดำเนินการเมื่อ Pyeongtaek Express Line เปิดให้บริการในอนาคต

สถานีซูวอน (Suwon Station) เป็นทางผ่านของรถไฟความเร็วสูงสายคยองบู (Gyeongbu Line) จึงมีจำนวนเที่ยวเพียง 12 เที่ยวต่อวันเท่านั้น ถึงแม้จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย แต่ว่าสถานีซูวอน (Suwon Station) ก็ไม่ได้รับความนิยมในหมู่นักท่องเที่ยว รวมไปถึงมีจำนวนเที่ยวที่น้อย อีกหนึ่งเหตุผลก็คือยังมีบริการขนส่งอื่น ๆ ให้มายังสถานีนี้ ที่สะดวกและคุ้มค่ากว่ามาก เพราะการมายังสถานีซูวอน (Suwon Station) ก็เป็นระยะทางสั้น ๆ เท่านั้น



ภาพที่ 4.10 ภาพสถานีซูวอน (Suwon Station)

(ที่มา : https://en.wikipedia.org/wiki/Suwon_station)

2.5 สถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station)

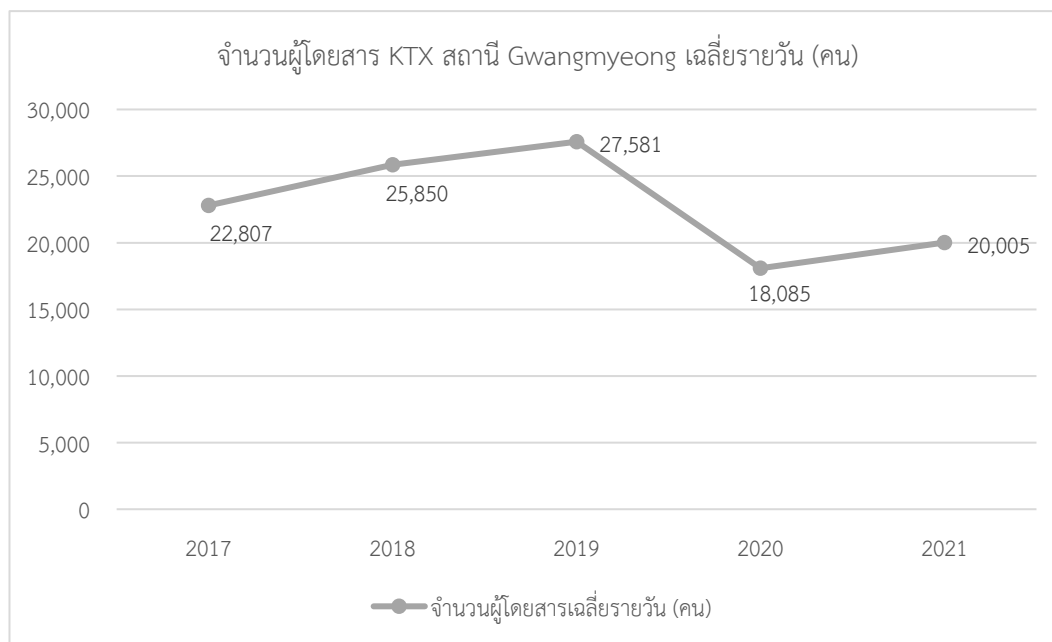
เป็นสถานีรถไฟในกวางเมียงประเทศเกาหลีใต้ เป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) ใน Iljik-dong, กวางเมียงซี (Gwangmyeong-si) และ คยองกึโด (Gyeonggi-do) เดิมทีถูกสร้างขึ้นเพื่อเป็นสถานีต้นทางและปลายทางสำหรับรถไฟความเร็วสูง (KTX) เท่านั้น แต่ปัจจุบันทำหน้าที่เป็นสถานีต้นทางและปลายทางสำหรับรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) สถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station) อยู่ห่างจากใจกลางเมืองพอสุมคร แต่จำนวนผู้มาใช้บริการสถานีก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากสถานีเริ่มทำหน้าที่เป็นจุดจอดรถไฟที่มุ่งหน้าไปยังสถานีโพฮัง (Pohang Station) และรถไฟสายโฮนัม (Honam Line) สถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station) เป็นโครงสร้างกระจกที่ล้อมรอบด้วยที่จอดรถขนาดใหญ่ให้สะดวกสำหรับคนที่มียอดที่จะสามารถเข้ามาจอดเอาไว้ และต่อรถไฟไปยังสถานที่ท่องเที่ยว หรือที่หมายได้

สถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station) ไม่ใช่สถานีเอกชนเป็นสถานีทั่วไป แต่ด้วยขนาดของสถานี จึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน (ส่วนใหญ่เป็นร้านอาหาร) อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากขนาดของสถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station) แล้ว ขนาด และจำนวนของสิ่งอำนวยความสะดวกค่อนข้างเล็กโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ไม่มีแม้แต่จตุรัสในสถานี ดังนั้นจึงไม่ใช่สถานีรถไฟที่ใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่า ในช่วงเริ่มต้นของการสร้างสถานีให้เสร็จ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเชิงพาณิชย์อื่น ๆ รอบ ๆ สถานี แต่ด้วยการเปิดตัวของ IKEA และ Lotte Mall ในปี 2014 ทางฝั่งตะวันออก และ Avenue France ทางฝั่งตะวันตกในปี 2018 ทำให้ตอนนี้มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย สิ่งอำนวยความสะดวกเทียบได้กับสถานีที่ได้รับทุนจากเอกชน



ภาพที่ 4.11 รูปภาพสถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station)

(ที่มา : https://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SL_EN_3_1_1_1.jsp?cid=2010347)



รูปที่ 4.7 กราฟแสดงผู้โดยสาร KTX สถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

จำนวนเที่ยวรถของสถานีกวางเมียง (Gwangmyeong Station) อยู่ที่ประมาณ 100 เที่ยวต่อวัน รวมไปถึงจำนวนของผู้โดยสารที่เฉลี่ยต่อวันก็มีจำนวนมากเกือบจะเทียบเท่ากับสถานี Seoul ที่อยู่กลางเมืองหลวง นั้นแสดงว่าสถานีนี้ได้รับความนิยมอย่างมากจากนักท่องเที่ยว เพราะมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังเป็นสถานีที่ไปมุ่งหน้าไปยังสถานี Pohang ทำให้นักท่องเที่ยวยังเลือกมาใช้บริการสถานีนี้เนื่องจากความสะดวก นอกจากนี้อีกหนึ่งเหตุผลที่สถานีนี้ได้รับความนิยมก็น่าจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวโดยรอบที่ใกล้สถานี ไม่ว่าจะเป็น IKEA, Gwangmyeong Cave และรวมไปถึงห้างสรรพสินค้าโดยรอบ

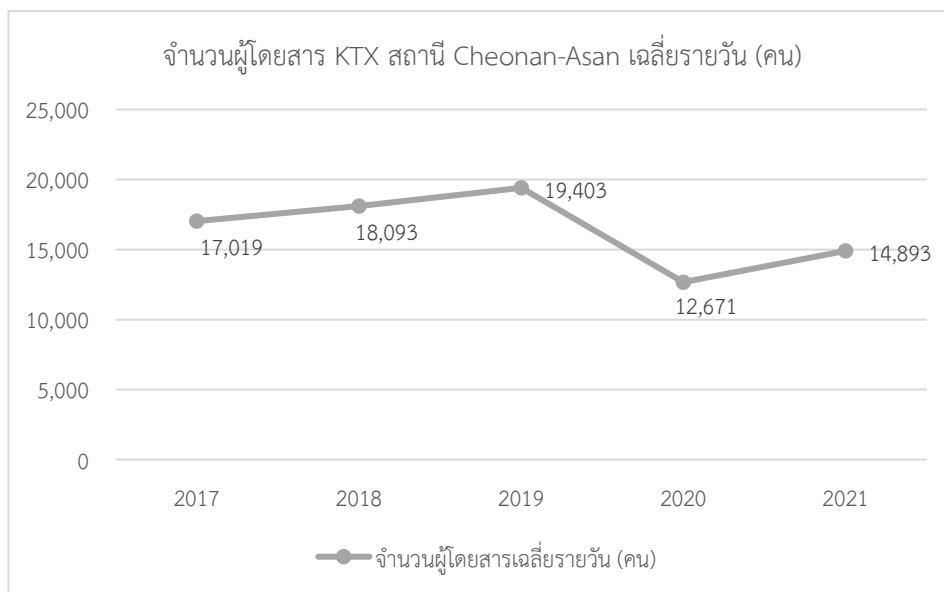
2.6 สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan Station)

สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan Station) เป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) ของเกาหลีซึ่งวิ่งจากโซลไปยังปูซาน หรือมกโพ ตั้งอยู่ 4 กิโลเมตรทางตะวันตกเฉียงใต้ของใจกลางเมือง Cheonan สถานีนี้ให้บริการ รถไฟ KTX ความเร็วสูงที่วิ่งจากโซลไปยังปูซาน และมกโพ เชื่อมต่อกับสถานีเอชาน (Asan Station) สถานีรถไฟบนสายจางฮัง (Janghang line) ซึ่งให้บริการโดยรถไฟใต้ดินสาย 1 ของกรุงโซล สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan Station) ให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) บางขบวน สายที่ให้บริการคือ Gyeongbu และรถไฟความเร็วสูงสายโฮนัม (Honam Line) บริการ รถไฟความเร็วสูง (KTX) จากซูวอน (Suwon) ไม่ผ่าน สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan Station) และไม่ใช้รถไฟความเร็วสูง (KTX) ทุกขบวนที่ผ่านจะหยุดที่สถานีนี้



ภาพที่ 4.12 รูปภาพมุมมองของสถานี สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan)
(ที่มา : https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonan%E2%80%93Asan_station)

สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan Station) มีอุปกรณ์ครบครันและมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมายให้นักท่องเที่ยว และผู้ใช้บริการ เช่น สถานีมีห้องรอที่สะดวกสบาย และกว้างขวาง จุดชาร์จ ตู้เอทีเอ็ม และพื้นที่รับฝากสัมภาระ มีร้านอาหารมากมายตั้งอยู่ในอาคารของสถานี รวมถึงร้านอาหารบรรยากาศสบายๆ และร้านเบเกอรี่ที่น่าตื่นตาตื่นใจ มีที่จอดรถหลายแห่งอยู่ด้านนอกสถานี และนักท่องเที่ยวทุกคนสามารถใช้ที่จอดรถเพียงแค่จ่ายค่าที่จอดรถที่ราคาไม่แพง และที่คาดไม่ถึงคือมีสถานที่จัดงานแต่งงานให้บริการที่สถานีด้วย แม้ว่าสถานีจะไม่ได้ตั้งอยู่ใจกลางเมืองแต่ระบบขนส่งสาธารณะของเอชาน (Asan) นั้นล้ำหน้ามาก แนะนำให้เดินทางโดยรถไฟใต้ดินเนื่องจาก สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan Station) เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟใต้ดินที่สาย 1 ซึ่งดำเนินการโดย Seoul Subway



รูปที่ 4.8 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

ทางทิศตะวันตกของสถานีคือ Lake Park และ Jisan Park และ Cheonan-Asan Mutual Growth Cooperation Center และห้องสมุดในเครือที่เปิดในเดือนกรกฎาคม 2018 นอกจากนี้รอบ ๆ สถานีชอนัน-เอชาน (Cheonan-Asan) ยังมีสถานที่อื่น ๆ เป็นสิ่งดึงดูดให้กับนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็น The Independence Hall of Korea, Hyeonchungsa Shrine และ Cheonan Sports Complex ซึ่งแต่ละสถานที่ถือเป็นสถานที่สำคัญของเมือง Cheonan นอกจากนี้การเดินทางมายังสถานีนี้ก็ยังสะดวกเนื่องจากมีทั้งรถประจำทางของเมืองที่ทันสมัย และยังสามารถนั่งรถไฟใต้ดินมาได้ด้วยเช่นกัน ด้วยเหตุนี้จำนวนเที่ยวจึงมีถึง 73 เที่ยวเพื่อรองรับการจราจรไปมาของคนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว จากสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบ จำนวนเที่ยว และสถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียง ทำให้สถานีนี้มีผู้โดยสารรายวันเป็นจำนวนมากเพิ่มขึ้น และลดลงตามลำดับตามสถานการณ์ในปีนั้น ๆ

2.7 สถานีโอสง (Osong Station)

สถานีโอสง (Osong Station) เป็นสถานีรถไฟบนสายชุงบุก (Chungbuk) รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) และสายโฮนัม (Honam Line) ตั้งอยู่ใน Bongsan-ri, Osong-eup, Heungdeok-gu, Cheongju-si, Chungcheongbuk-do ประเทศเกาหลีใต้ . นอกจากนี้จากสถานีโอสง (Osong Station) ยังสามารถไปยังสนามบินนานาชาติ Cheongju, สถานีขนส่งเซจง (Sejong Express) และรถไฟใต้ดินแดจอน (Daejeon) สาย 1 เปิดให้บริการเมื่อ วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2464 แต่เนื่องจากความต้องการของผู้โดยสารไม่เพียงพอจึงหยุดให้บริการผู้โดยสารในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2526 และกลายเป็นสถานีธรรมดาที่รับเฉพาะสินค้า อย่างไรก็ตาม 89 ปีหลังจากเปิดใช้ก็ได้รับการปรับปรุงให้เป็นสถานีเปลี่ยนสายสำหรับสายชุงบุก และ รถไฟความเร็วสูง

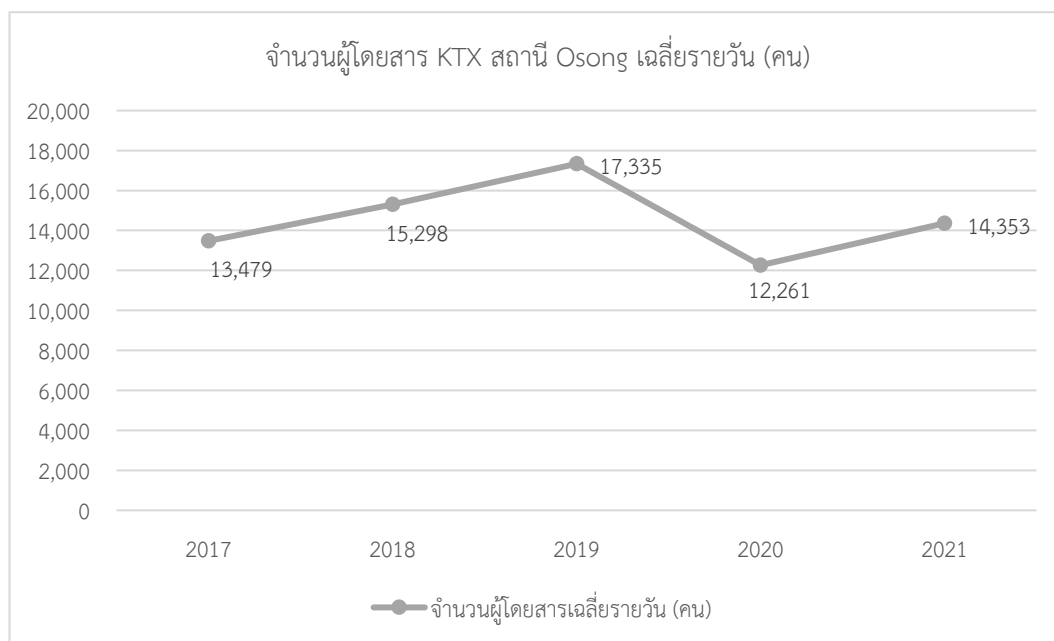
(KTX) พร้อมกับการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงสายคยองบู (Gyeongbu Line) (ระหว่าง ทางแดกูและปูซาน)



ภาพที่ 4.13 รูปภาพสถานีโอซง (Osong Station)
(ที่มา : https://en.wikipedia.org/wiki/Osong_station)

เดิมทีรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ไม่ได้วางแผนที่จะมีสถานีในจังหวัดชุงชอง (Chungcheong) เหนือ มีการวางแผนสร้างทางรถไฟข้ามเมืองเซจงของแทนของจุง หลังจากแผนเริ่มขึ้นชาวชุงจูยืนยันว่าถ้าหากทางการสร้าง Gyeongbu HSR ทั่วชุงจู และสร้างสถานีที่นั่น และชุงจูจะระเบิด HSR ถ้าพวกเขาไม่สร้างสถานีโอซง (Osong Station) ในตอนนั้นยังไม่มีแผนใดๆ เกี่ยวกับเมืองเซจง อย่างไรก็ตาม หากไม่มีสถานีโอซง (Osong Station) ก็จะไม่มีการสร้างสถานีในจังหวัดชุงชองเหนือแม้ว่า Gyeongbu HSR จะผ่านจังหวัดชุงชองเหนือก็ตาม ปัญหาที่แท้จริงของสถานีนี้คือได้รับเลือกให้เป็นสถานีแยกของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) และสายโฮนัม (Honam) เป็นผลให้ราคาของรถไฟความเร็วสูง (KTX) ไปกลับจากสถานียงซาน (Yongsan) ไปยังสถานีกวางจู-ซงจอง (Gwangju-Songjeong Station) เพิ่มขึ้นอีก 6,200 วอน และระยะทางจากยงซาน (Yongsan) ไปยัง กวางจู (Gwangju) เพิ่มขึ้น 19 กม.

สถานีโอซง (Osong Station) ใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ 15 นาทีจากใจกลางเมืองชุงจู (Cheongju) และบนรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) แห่งนี้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศ โดยให้บริการรถไฟไปยังโอซงและมกโพโซลไปยังปูซาน มี 6 แพลตฟอร์มและ 10 แทร็ก ศูนย์กลางรถไฟแห่งนี้เป็นตัวอย่งที่ดีเยี่ยมว่าสถานีรถไฟสมัยใหม่ควรเป็นอย่างไร ควรมีพื้นที่กว้างขวาง มีสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานที่ให้ผู้โดยสารเลือก นักเดินทางทุกคนสามารถใช้ประโยชน์จากโต๊ะขายตั๋วและเครื่องขายตั๋ว ห้องรอ จุดแลกเปลี่ยนเงินตรา ตู้เอทีเอ็ม สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับฝากสัมภาระ และร้านอาหารมากมายที่จัดเตรียมไว้ในสถานี



รูปที่ 4.9 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีโอซง (Osong Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

ทางตอนเหนือของสถานีมีการสร้าง Osong Life Science Complex ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีและศูนย์อุตสาหกรรมแห่งชาติ และสถาบันระดับชาติที่สำคัญ 6 แห่งได้ย้ายไปที่นั่น มีการสร้างคอมเพล็กซ์สองแห่งทางด้านซ้ายตามทางรถไฟ ซึ่งอย่างเป็นทางการของ Complex 2 คือ Osong Biopolis หมู่บ้าน กุงพยอง-รี ตั้งอยู่ทางใต้ของ Osong Industrial Complex และย่านใจกลางเมืองของ Osong-eup ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของสถานี

สถานีโอซง (Osong Station) ถือได้ว่าเป็นสถานีที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากเพราะรอบ ๆ สถานีนั้นมีสถานที่สำคัญมากมายให้นักท่องเที่ยวได้เข้าไปเยี่ยมชม แต่ก็ยังต่อต่อรถออกไปจากสถานีอีก ทำให้มีเที่ยวรถต่อวันแค่ 62 เที่ยวเท่านั้น ซึ่งค่อนข้างน้อยแต่ก็ยังมีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนค่อนข้างเยอะ

2.8 สถานีแดจอน (Daejeon Station)

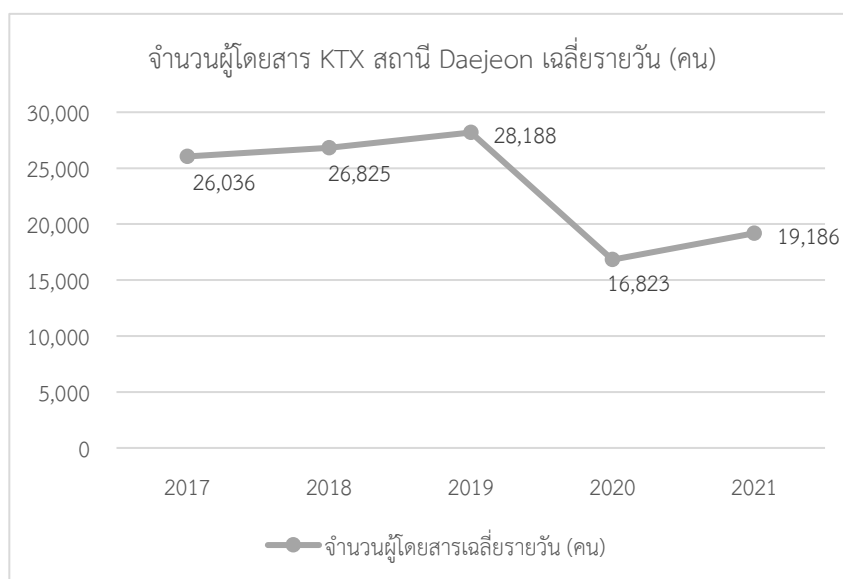
สถานีแดจอน (Daejeon Station) ตั้งอยู่ใจกลางของประเทศเกาหลีใต้ และเป็นสถานีหลักบนเส้นทางรถไฟเกาหลี (KORAIL) สถานีเปิดเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2448 สถานีตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมืองเก่าทางตะวันออกเฉียงใต้ของแดจอน (Daejeon) ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรถไฟรถไฟโดยสารทั้งหมดที่มุ่งหน้าไปยังเมืองใหญ่ๆ ของเกาหลี รวมทั้งโซล กวางจู ทงแดกู (แทกูตะวันออก) ปูซาน อุลซาน และโพฮัง จะผ่านสถานีนี้ ด้านหน้าสถานีคือสถานีรถไฟใต้ดินแดจอน



ภาพที่ 4.14 รูปภาพสถานีแดจอน (Daejeon Station)

(ที่มา : <https://namu.wiki/w/%ED%96%89%EC%8B%A0%EC%97%AD#s-3>)

สถานที่ท่องเที่ยวรอบ ๆ สถานีแดจอน (Daejeon Station) มีค่อนข้างเยอะ ไม่ว่าจะเป็นสวนหุ่นซาน Dunsan Grand Park) เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่มีพื้นที่ให้ใช้สอยจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีสวนพฤกษศาสตร์ สวนสมุนไพร และยังมีพิพิธภัณฑ์จัดแสดงภาพ ประติมากรรมให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาเยี่ยมชม นอกจากนี้ยังมี Expo Park, Ppuri park, Uamasajeok Park และ Eunengjeonggi Culture Street ซึ่งเป็นถนนช้อปปิ้งเป็นศูนย์กลางของแฟชั่นขนาดใหญ่คล้ายตลาดเมียงดงในกรุงโซล นอกจากนี้เสื้อผ้าแล้ว ก็ยังมีร้านอาหารที่หลากหลาย ทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี การเดินทางมาก็สามารถต่อรถไฟใต้ดินสาย 1 ที่อยู่หน้าสถานีแดจอนได้เลย



รูปที่ 4.10 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีแดจอน (Daejeon Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

จำนวนเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX) ในสถานี สถานีแดจอน (Daejeon Station) เฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 134 เที่ยว ถือว่าเป็นสถานีที่จำนวนเที่ยวเยอะ เนื่องจากรอบ ๆ สถานีแดจอน (Daejeon Station) นั้นมีสถานที่ท่องเที่ยวหลายหลายดึงดูดนักท่องเที่ยวหลายแห่ง นอกจากนี้สถานีแดจอน (Daejeon Station) ยังเป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในเมืองใจกลางเกาหลีใต้อีกด้วย และยังเป็นศูนย์กลางสถานีขนาดใหญ่ของการรถไฟเกาหลีใต้ รถไฟหลายเที่ยวจะต้องวิ่งผ่านสถานีนี้เพื่อไปยังเมืองใหญ่ ๆ หลายแห่งในประเทศเกาหลีใต้ จึงจำเป็นต้องมีบริการเที่ยวรถจำนวนมากเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวให้เพียงพอ จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันก็ชี้ให้เห็นชัดว่าสถานีแดจอน (Daejeon Station) เป็นที่นิยม และได้รับการใช้บริการอย่างมาก

2.9 สถานีгимซอน-กุมิ (Gimcheon-Gumi Station)

สถานีгимซอน-กุมิ (Gimcheon-Gumi Station) เป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ตั้งอยู่ระหว่างเมืองгимซอน (Gimcheon) (5 กม. ทางตะวันตก) และกุมิ (Gumi) (15 กม. ทางตะวันออก) สถานีгимซอน-กุมิ (Gimcheon-Gumi Station) เป็นหนึ่งในสถานีใหม่ล่าสุดของเมือง เริ่มให้บริการเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2010 เฉพาะรถไฟความเร็วสูง (KTX) บางขบวนเท่านั้นที่จอดที่สถานีгимซอน-กุมิ (Gimcheon-Gumi) มีทุกอย่างที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร รวมถึงตู้ โต๊ะทำงาน ห้องน้ำ พื้นที่นั่งรอ รวมถึงร้านค้า และร้านอาหารหลายแห่ง

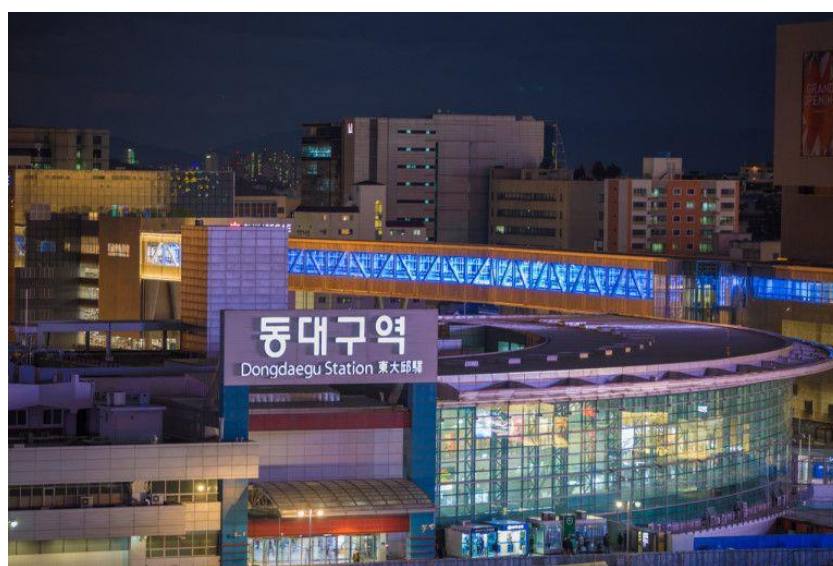


ภาพที่ 4.15 รูปภาพสถานีгимซอน-กุมิ (Gimcheon-Gumi Station)
(ที่มา : <https://rail.ninja/station/gimcheon-gumi>)

บริเวณใกล้ ๆ กับสถานีгимซอน-กุมิ (Gimcheon-Gumi Station) ไม่ค่อยมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจนักทำให้จำนวนเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX) มีเพียง 45 เที่ยวต่อวันเท่านั้น ซึ่งเป็นจำนวนที่ค่อนข้างน้อย แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงที่น่าสนใจจะเป็น วัด Jikjisa Temple, สวนสาธารณะ Jikji Munhwa Gongwon และ Buhang Dam Water Culture Center ซึ่งเป็นเงื่อนไขทำให้สถานีไม่ได้รับความนิยมมากนักในหมู่นักท่องเที่ยว

2.10 สถานีทงแทกู (Dongdaegu Station)

สถานีทงแทกู (Dongdaegu Station) เปิดเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2512 ด้วยการแนะนำของ Korea Train Express (KTX) ในปี 2547 สถานีได้ขยายจนกลายเป็นสถานี KTX สถานีทงแทกู (Dongdaegu Station) ตั้งอยู่ในเมืองแทกู ในฐานะสถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในแทกู สถานีทงแทกูมีจำนวนผู้โดยสารมากเป็นอันดับสองในเกาหลีรองจากสถานีโซล นอกจากนี้ยังเป็นหนึ่งในสถานีที่พลุกพล่านที่สุด เนื่องจากรถไฟความเร็วสูง (KTX) เกือบทั้งหมดของสายคยองบู (Gyeongbu Line) เช่นเดียวกับ Saemaul, Mugunghwa และรถไฟทั่วไปที่มุ่งหน้าไปยังคยองจู (Gyeongju) จุดที่สถานีช่วยเพิ่มความสะดวกสบายของผู้โดยสารและกระตุ้นเศรษฐกิจในภูมิภาค คนมักจะสับสนระหว่างสถานีทงแทกู และสถานีแดกู สถานีแดกู จะให้บริการแค่ Mugunghwa และ ITX-Samaeul หากต้องการใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ให้ขึ้นสถานีทงแทกู (Dongdaegu Station) สถานีทงแทกู (Dongdaegu Station) คาดว่าจะกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและศูนย์กลางการขนส่งที่ทรงพลังเมื่อการก่อสร้างส่วนต่อขยายเสร็จสิ้นในปี 2555 จากนั้นจะเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งด่วนและสถานีรถไฟใต้ดินทงแทกูในปี 2556

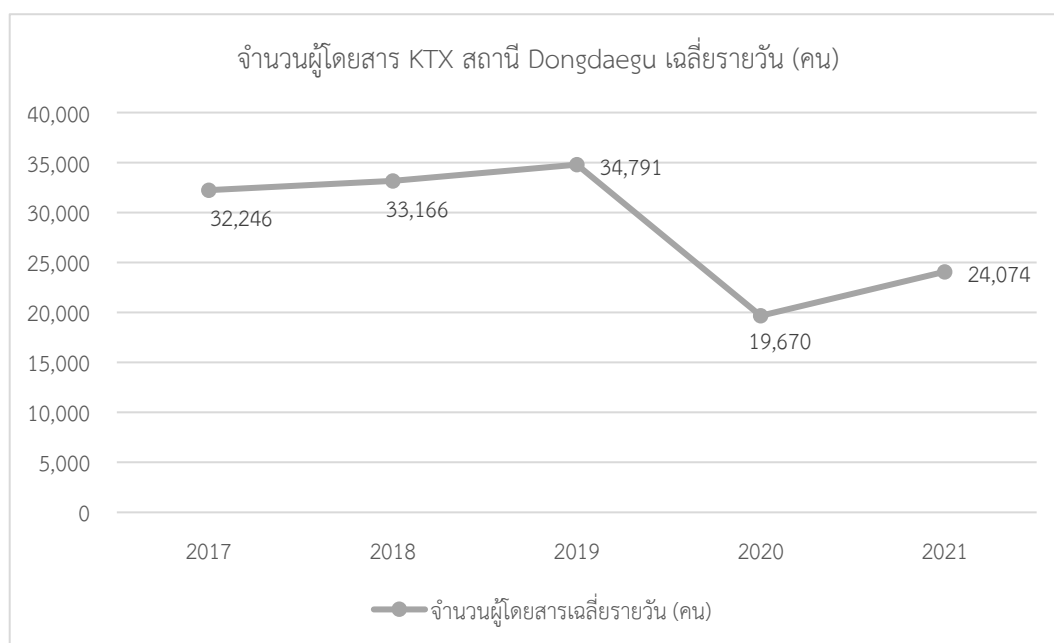


ภาพที่ 4.16 สถานีทงแทกู (Dongdaegu Station) ปี 2560

(ที่มา : https://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=1265681)

สถานีแห่งนี้มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันทั้งร้านอาหาร ร้านสะดวกซื้อ จุดต่อรถเมล์ และรถไฟฟ้าเข้าเมือง นอกจากนี้ยังมีรถไฟสายอื่น ๆ มีระบบรถไฟฟ้าใต้ดินของตัวเองชื่อว่า Daegu Metro มีทั้งหมด 3 สายแบ่งเป็นประเภทรถไฟใต้ดิน 2 สายและรถไฟรางเบาหรือโมโนเรลอีก 1 สาย และยังมีรถเมล์ให้ใช้บริการอีกด้วย

รอบ ๆ สถานีมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจสำหรับนักท่องเที่ยว และคนในพื้นที่หลายแห่ง ไม่ว่าจะเป็นสวนสนุก E-World เป็นสวนสนุกหลักของเมืองแทกูตั้งอยู่กลางใจเมือง แบ่งเป็นโซนเครื่องเล่น และโซนพลาซ่า ด้านในก็จะมีหอคอยชมวิวเมืองแทกูหรือ 83 Tower สามารถขึ้นไปชมวิวเมืองแทกูได้ นอกจากนี้ยังมี ดงซองโน (Dongseongno Street) ให้อารมณ์เดียวกับเมียงดง, Duryu Park และ Kim Kwang Seok Art Street



รูปที่ 4.11 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีแทกู (Dongdaegu Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

สถานีแทกู (Dongdaegu Station) มีจำนวนเที่ยว รถไฟความเร็วสูง (KTX) เฉลี่ย 131 เที่ยวต่อวัน รวมทั้งจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันก็มีจำนวนเยอะอย่างมากถึงแม้ในปีที่มีสถานการณ์โควิด 19 จะมีผู้โดยสารลดลงแต่ก็ยังมีจำนวนผู้โดยสารเยอะอย่างากเมื่อเทียบกับสถานีอื่น ๆ นั่นอาจจะเป็นเพราะบริเวณโดยรอบของสถานีมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายแห่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อีกเหตุผลคือสถานีแทกู (Dongdaegu Station) เป็นจุดเปลี่ยนขบวนรถหลายสาย ทั้งยังมีรถไฟโดยสารประเภทอื่นด้วย ทั้งนี้เพื่อให้รองรับนักท่องเที่ยว และอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวจึงมีจำนวนเที่ยวเยอะ เพื่อรองรับ และบริการนักท่องเที่ยว

2.11 สถานีคยองจู (Gyeongju Station)

สถานีคยองจู (Gyeongju Station) หรือเดิมที่ชื่อว่าสถานีชินคยองจู (Sinyeongju Station) ตั้งอยู่นอกเขตเมืองคยองจู เมืองที่ทำหน้าที่เป็นเมืองหลวงของอาณาจักรซิลลาโบราณมาเป็นเวลากว่าพันปี การก่อสร้างสถานีคยองจูเริ่มขึ้นในเดือนสิงหาคม 2550 และแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 สถานีนี้เปิดอย่างเป็นทางการแก่สาธารณชนเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2553 และอำนวยความสะดวกในการขนส่งที่ปลอดภัยและสะดวกสบายไปยังโพฮัง ยองซอน และพื้นที่ใกล้เคียงอื่นๆ

สถานีรถไฟเก่าไม่ได้ถูกดัดแปลงให้รองรับรถไฟความเร็วสูง ดังนั้นจึงมีการก่อสร้างศูนย์กลางรถไฟใหม่ ปัจจุบันสถานีคยองจูเป็นที่ต้องการสูงเนื่องจากมีรถไฟความเร็วสูง (KTX) ให้บริการ ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อที่เร็วที่สุดระหว่างคยองจู และโซล ภายในสถานีคยองจูสว่างไสวกว้างขวาง และตกแต่งอย่างสวยงาม มีสิ่งอำนวยความสะดวกทันสมัยที่จำเป็นสำหรับการเข้าพักที่สะดวกสบาย เช่น จุดบริการข้อมูลนักท่องเที่ยว ห้องรอ ห้องน้ำ ห้องขายตั๋ว จุดฝากสัมภาระ ร้านกาแฟ และร้านอาหารฟาสต์ฟู้ดหลายแห่ง รวมถึงซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดเล็กที่สามารถซื้อของได้นอกจากนี้ยังมีรถบัสที่สามารถมายังสถานีได้ เพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น



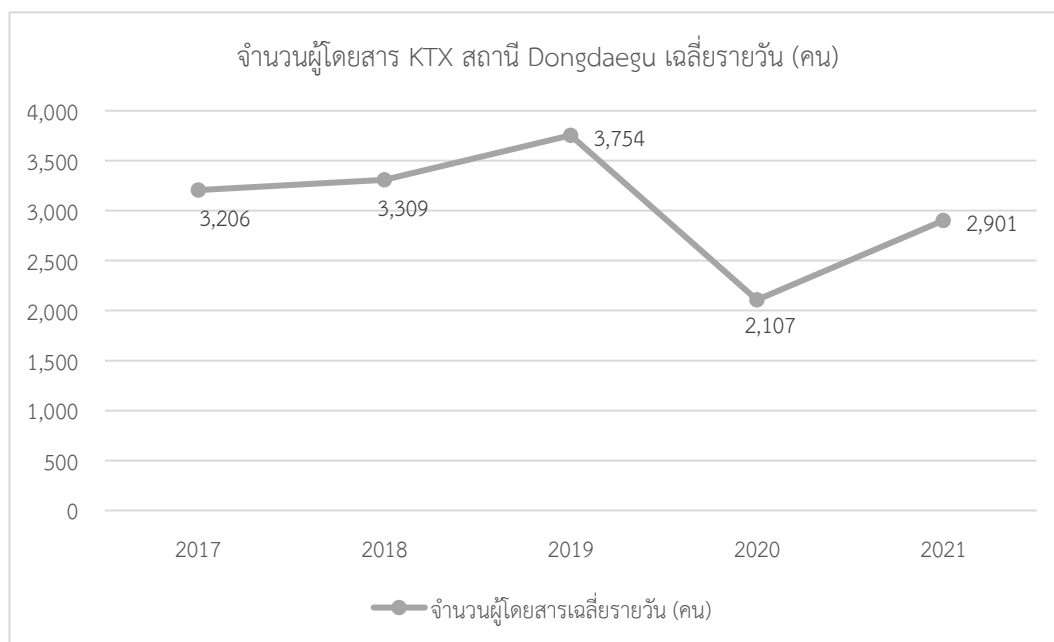
ภาพที่ 4.17 สถานีคยองจู (Gyeongju Station)

(ที่มา : <https://rail.ninja/station/gyeongju-sinyeongju>)

สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจรอบ ๆ สถานีคยองจู (Gyeongju Station) จะมีพระราชวังดงกุก สระวอลจิ : Donggung Palace & Wolji Pond เป็นสถานที่ตั้งของวังหลวงในยุคอาณาจักรรวมซิล (Unified Silla) สระขนาดใหญ่ที่สร้างด้วยฝีมือมนุษย์อย่างสระวอลจินี้สร้างขึ้นเมื่อปีค.ศ. 674 โดยกษัตริย์มุนมู (King Munmu) ผู้ทรงชื่นชอบกับการพักผ่อนพระอิริยาบถริมสระน้ำ สระแห่งนี้จะมีความงดงามเป็นพิเศษเมื่อไฟสว่างขึ้นในยามราตรี นอกจากนี้ยังมี หอดูดาวขอมซองแด,

Bomun Tourist Complex และ Bulguksa Temple นักท่องเที่ยวที่มาเยือนวัดพุทธกุชชาในทุกๆปี เพื่อต้องการมาชมโบราณวัตถุทางวัฒนธรรมมากมาย รวมทั้งเจดีย์ชอกกาถับ (Seokgatap) และดาโบถับ (Dabotap) ซึ่งปรากฏอยู่บนเหรียญ 10 วอนของเกาหลี ภูมิภาคนี้ยังคงดำเนินกิจกรรมทางศาสนา ภายในวัดพุทธกุชชา รวบรวมทั่วทั้งวัดเป็นสถานที่จัดแสดงวัฒนธรรมพุทธศาสนาของเกาหลี

สถานีคยองจู (Gyeongju Station) ที่จำนวนเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX) จำนวน 73 เที่ยวต่อวัน เป็นจำนวนที่ไม่มาก และไม่น้อยจนเกินไปเนื่องจากภายในสถานี มีสิ่งอำนวยความสะดวกหลายอย่างให้นักท่องเที่ยว จึงค่อนข้างเป็นที่นิยม นอกจากนี้ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวรอบ ๆ สถานีที่น่าสนใจดึงดูดนักท่องเที่ยวอีกด้วย จึงจำเป็นต้องมีจำนวนเที่ยวให้เหมาะสมกับนักท่องเที่ยว และผู้โดยสาร



รูปที่ 4.12 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีคยองจู (Gyeongju Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

2.12 สถานีอุลซาน (Ulsan Station)

สถานีอุลซาน (Ulsan Station) เป็นสถานีที่สะดวกสบายเป็นส่วนสำคัญของระบบรถไฟความเร็วสูง (KTX) เป็นสถานีขนส่งหลักในอุลซัน แม้จะไม่ได้ตั้งอยู่ใจกลางเมือง แต่นักเดินทางก็ใช้บริการอย่างคึกคักเนื่องจากเป็นที่เดียวที่จะขึ้นรถไฟความเร็วสูง (KTX) และ SRT ที่ทันสมัยในเมือง เพื่อความสะดวกของผู้โดยสาร สถานีมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประโยชน์มากมาย ที่จอดรถ และป้ายหลายภาษา ตั้งอยู่ใน Shinhwa-ri, Samnam-eup, Ulju-gun, Ulsan สาธารณรัฐเกาหลี สถานีอุลซาน (Ulsan Station) เป็นสถานีสุดท้ายของ Gyeongbu Express Line เดิมทีแผนเริ่มต้นสำหรับรถไฟสายคยองจู KTX จะผ่านสถานี Gyeongju และมุ่งตรงไปยัง สถานีปูซาน อย่างไรก็ตามมีความ

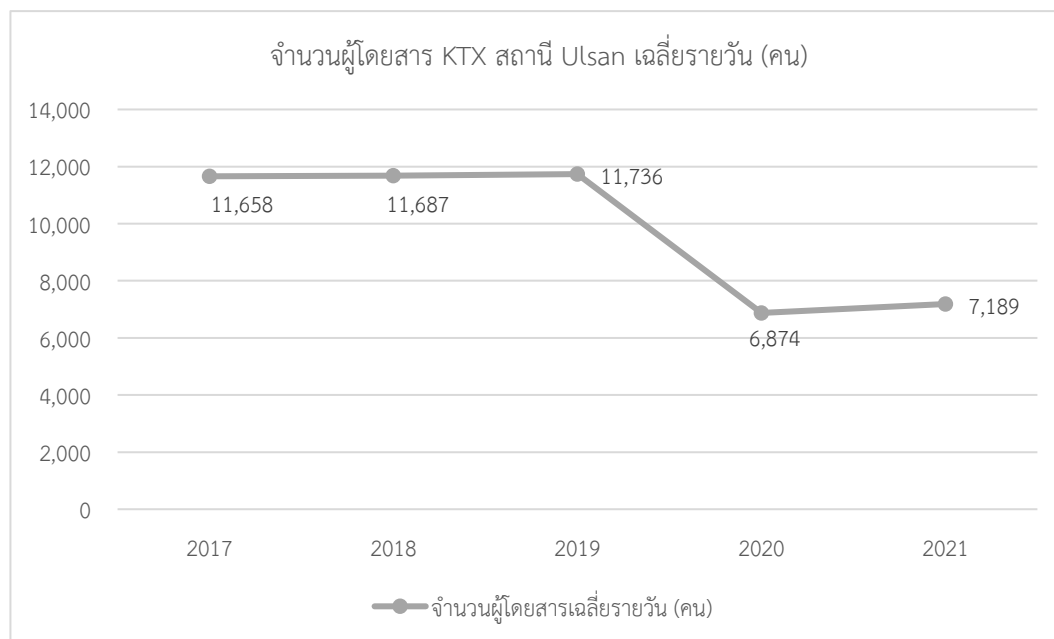
ไม่สะดวกที่จะต้องไปที่สถานี Gyeongju เนื่องจากสภาพการขนส่งทางรถไฟที่ไม่ดีใน Ulsan ผลที่ตามมา คือ ความคิดเห็นของประชาชนในภูมิภาค Ulsan ธรณรงค์ให้สร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) ในอุลซานจึงมีการสร้างสถานีขึ้น

สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจใกล้กับสถานีอุลซาน (Ulsan Station) นั่นคือ พิพิธภัณฑ์ปลาวาฬจิ้งแสงโพ เป็นหมู่บ้านเก่าแก่ให้เปิดเหมือนพิพิธภัณฑ์โบราณ ซึ่งเป็นหมู่บ้านชาวประมงที่เคยจับปลาวาฬขนาดใหญ่ได้ มีประวัติศาสตร์มากมายเกิดขึ้นที่นี่ และยังมีสวนประติมากรรมของ Whale Sculpture ซึ่งแสดงประติมากรรมปลาวาฬ กับการเล่าเรื่องราวของปลาวาฬ นอกจากนี้ยังมี สวนแตวังกัม, หาดอีลซาน, ULSAN BRIDGE OBSERVATORY และอุทยานแห่งชาติแทฮวากัง (TAEHWAGANG NATIONAL GARDEN)



ภาพที่ 4.18 รูปภาพสถานีอุลซาน (Ulsan Station)

(ที่มา : <https://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%9A%B8%EC%82%B0%EC%97%AD>)



รูปที่ 4.13 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีอุลซาน (Ulsan Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

สถานีอุลซาน (Ulsan Station) มีจำนวนเที่ยวเฉลี่ยต่อวันอยู่ 74 เที่ยว ซึ่งค่อนข้างอยู่ในระดับกลางเนื่องจากมีที่จอดรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกหลายอย่างให้กับนักท่องเที่ยวรวมทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวภายในเมืองที่น่าสนใจดึงดูดนักท่องเที่ยวหลายแห่งแต่ก็ยังไม่ได้รับความนิยมมากนักจึงทำให้จำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวไม่ได้เยอะเทียบเท่ากับสถานีอื่น ๆ

2.13 สถานีมียาง (Miryang Station)

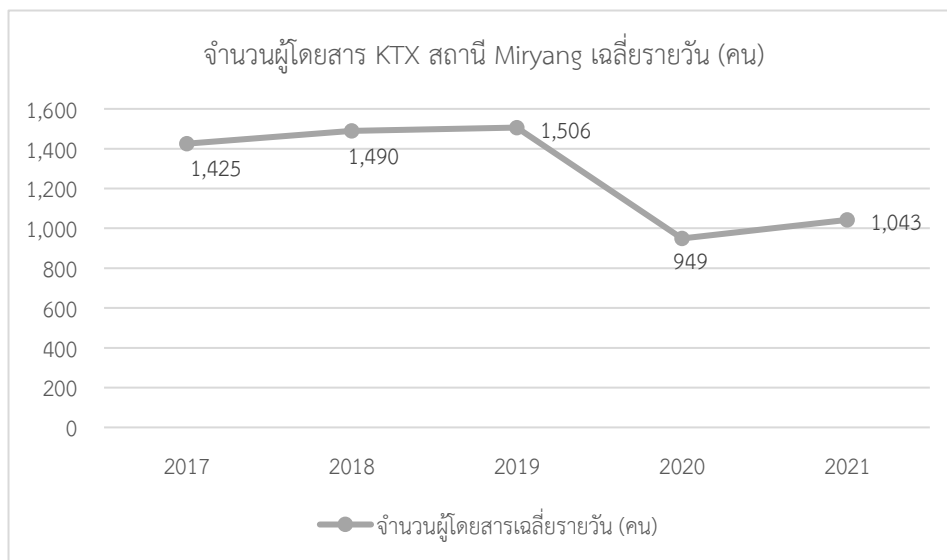
สถานีนี้เปิดเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2448 สำหรับรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) อาคารถูกไฟไหม้เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2505 อาคารสถานีใหม่เสร็จสมบูรณ์ในวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2525 รถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) เริ่มให้บริการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2547 สถานีมียาง (Miryang Station) เป็นสถานีเดียวใน Gyeongsangnam-do นอกเหนือจากสถานี Busan ที่ทำหน้าที่เป็นจุดจอดรถไฟความเร็วสูง (KTX) ด้วยเหตุนี้จึงทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางไปยังเมืองอื่น ๆ ในภูมิภาคคยองนัม รวมถึงมาซาน, ซางวอน และ ซางนยอง



ภาพที่ 4.19 รูปภาพสถานีมียาง (Miryang Station)

(ที่มา : https://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=1891517)

สถานีมียาง (Miryang Station) อยู่ห่างจากสถานีทงแทกู (Dongdaegu Station) ไปทางใต้ 55 กม. สถานีมียาง (Miryang Station) เป็นสถานีสำคัญของสายคยองบู (Gyeongbu Line) และ สายคยองเจอน (Gyeongjeon Line) พื้นที่โดยรอบเต็มไปด้วยสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย เช่น หุบเขาน้ำแข็ง วัด Pyochungsa Pyochungbi, ภูเขา Jaejak และ Unmun Mountain รวมถึงภูเขาน้ำแข็งที่มีชื่อเสียงที่ชื่อว่า Yeongnam Alps โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูร้อน มีเทศกาลละครที่จัดขึ้นที่ Miryang Theatre Village และหุบเขาน้ำแข็งที่เย็นสบายโดยไม่ต้องสวมเสื้อผ้ายาว เป็นสถานที่ที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว



รูปที่ 4.14 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีมียาง (Miryang Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

สถานีมียาง (Miryang Station) มีจำนวนเที่ยวเฉลี่ยต่อวันอยู่ 18 เที่ยว ซึ่งค่อนข้างน้อย ถึงแม้จะมีสถานที่ท่องเที่ยวหลากหลายให้นักท่องเที่ยวได้เลือกเข้าไปชมแต่จำนวนเที่ยวรถต่อวัน และจำนวนผู้โดยสารต่อวันก็ยังน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับสถานีอื่น ๆ ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการจึงจะเป็นคนที่ใช้บริการข้ามจังหวัดเป็นประจำเสียมากกว่า

2.14 สถานีกูโป (Gupo Station)

สถานีกูโป (Gupo Station) เป็นสถานีบนรถไฟความเร็วสูงสายคยองบู (Gyeongbu Line) ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของปูซานเกาหลีใต้และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2448 รถไฟหลายขบวนจอดที่นี่ นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟใต้ดินสถานีกูโป (Gupo Station) บนรถไฟใต้ดิน ปูซานสาย 3 ผ่านสะพานลอย ผู้โดยสารจึงสามารถเปลี่ยนไปใช้รถไฟใต้ดินปูซานสาย 3 ได้

เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2448 เริ่มเปิดดำเนินการโดยเป็นสถานีปฏิบัติการชั่วคราวได้รับการปรับเป็นอาคารสำนักงานในปี 1991 และเริ่มให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ในปี 2004 รถไฟความเร็วสูง (KTX), ITX-Saemaoul และ Mugunghwa-ho ดำเนินการและรับผิดชอบการจำหน่ายผู้โดยสารและตั๋ว

แหล่งท่องเที่ยวใกล้สถานีนี้ส่วนใหญ่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวในปูซานเสียส่วนใหญ่ผู้วิจัยจึงจะเสนอแหล่งท่องเที่ยวในหัวข้อสถานี Busan สถานีนี้มีเที่ยวรถเพียงแค่ 18 เที่ยวเท่านั้น เนื่องจากไม่ได้รับความนิยมมากนัก และเป็นสถานีปลายทางที่คนส่วนใหญ่มักจะไปเลือกลงที่สถานีปูซานเสียมากกว่า



ภาพที่ 4.20 รูปภาพสถานีกูโป (Gupo Station)

(ที่มา : https://en.wikipedia.org/wiki/Gupo_station)

2.15 สถานีปูซาน (Busan Station)

สถานีปูซาน (Busan Station) เป็นสถานีรถไฟในเมืองปูซานประเทศเกาหลีใต้ เป็นปลายทางทางใต้ของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟที่สำคัญที่สุดในประเทศ ซึ่งเชื่อมโยงปูซานกับโซลในเวลาไม่ถึงสามชั่วโมงด้วยรถไฟความเร็วสูง (KTX) ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงของเกาหลี นอกจากนี้ยังเป็นสถานีรถไฟใต้ดินของ Busan Metro Line 1 ระหว่างสถานีจุนกัง (Jungang Station) และ สถานีชอยยง (Choryang Station) สถานีตั้งอยู่ใจกลางเมืองในย่าน Choryang-dong ของ Dong-gu ในปูซาน

การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีปูซาน (Busan Station) แห่งใหม่เริ่มขึ้นในปี 2544 และแล้วเสร็จในปี 2546 สถานีใหม่นี้ครอบคลุมพื้นที่ 24,646 ตารางเมตร/ 265,287 ตารางฟุต และมีการติดตั้งเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติที่ทันสมัย ลิฟต์ 11 ตัว บันไดเลื่อน 10 ตัว พื้นที่รอ และจำหน่ายสินค้า



ภาพที่ 4.21 สถานีปูซาน (Busan Station)

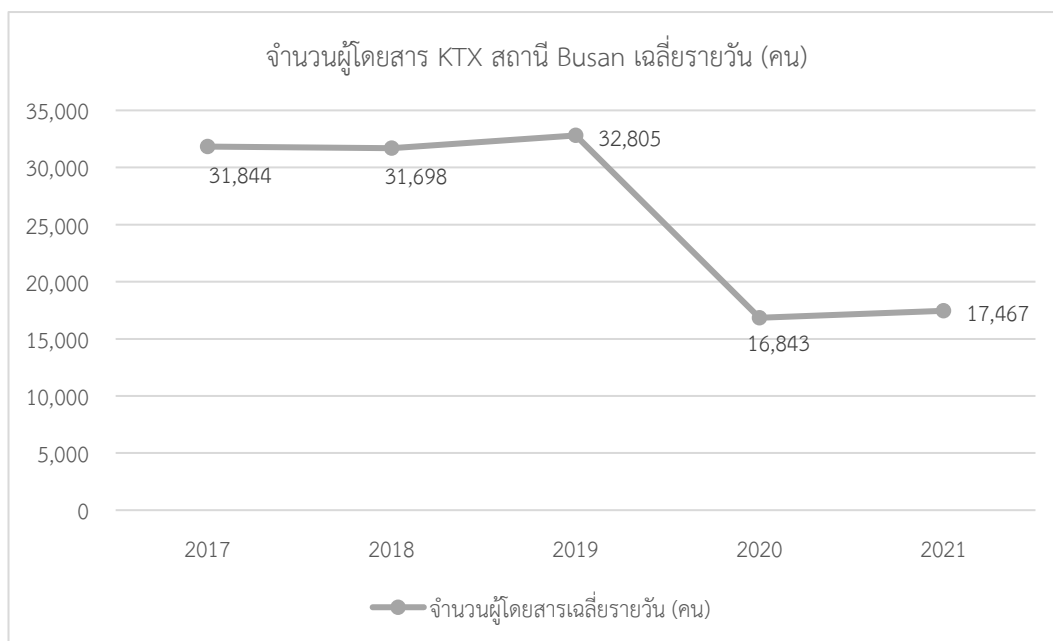
(ที่มา : <https://www.bobaedream.co.kr/view?code=national&No=1892156>)

ปูซานเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดในเกาหลีรองจากกรุงโซล ห้อมล้อมไปด้วยทัศนียภาพที่สวยงามกับเทือกเขาสูง และแม่น้ำต่าง ๆ อากาศจึงดีสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี และความสวยงามของธรรมชาติ จึงไม่แปลกที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากมายตลอดทั้งปี แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยม และน่าสนใจรอบ ๆ สถานีปูซานคือ Taejongdae Park เป็นสวนสาธารณะริมทะเลที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่บนเกาะยงโด (Yeongdo-gu) มีทัศนียภาพที่สวยงาม ร่มรื่น เหมาะแก่การพักผ่อน ภายในสวนยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก ไว้อำนวยบริการ ไม่ว่าจะเป็นร้านขายของ ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึกฯ ด้วยความโดดเด่นของหน้าผาที่สูงชัน หรือหาดที่มีโขดหินรูปร่างแปลกตา น้ำทะเลสีครามดูสุขุมและสงบ ทัศนียภาพที่งดงามตั้งเด่นเป็นสง่ามองเห็นแต่ไกล ทำให้มีนักท่องเที่ยวมาพักผ่อนสัมผัสกับอากาศเย็นสบายกันอย่างไม่ขาดสาย นอกจากนี้ยังมี Haeundae-Beach, Samgwangsa-Temple, Seomyeon-Street และชายหาด Gwangalli เป็นหาดที่มีความยาวกว่า 1.4 กิโลเมตร มีชื่อเสียงในด้านความสวยงามและหาดทรายที่มีความละเอียด มีบรรยากาศดี บริเวณชายหาดเต็มไปด้วยร้านอาหาร คาเฟ่ แหล่งช้อปปิ้งเสื้อผ้า หาดทรายสวย น้ำใส เป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างแดนได้มากมาย โดยเฉพาะในฤดูร้อนของเกาหลี บริเวณหาดก็จะเป็นสถานที่จัดคอนเสิร์ต การจัดกิจกรรมและงานเทศกาลตลอดทั้งปี งานแสดงต่างๆทางวัฒนธรรม และอื่นๆอีกมากมายที่น่าสนใจ



ภาพที่ 4.22 รูปภาพ Gwangalli-Beach

(ที่มา : <https://www.chilloutkorea.com/top-15-busan-destinations/>)



รูปที่ 4.15 กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง (KTX) สถานีปูซาน (Busan Station) เฉลี่ยต่อวัน (คน)

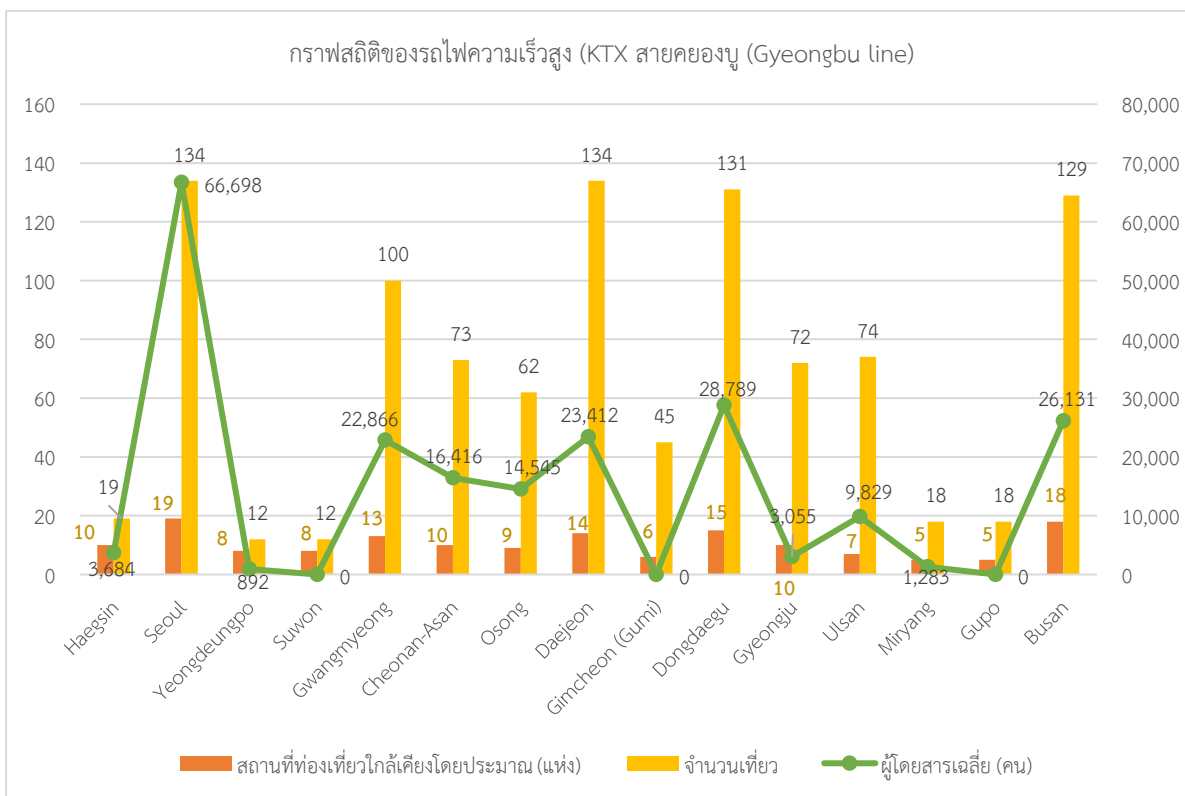
สถานีปูซานมีจำนวนเที่ยวรถไฟความเร็วสูง (KTX) ทั้งหมด 129 เที่ยวต่อวัน และจำนวนผู้โดยสารต่อวันก็มีจำนวนมากแทบจะเทียบเท่ากับปริมาณของสถานีโซลที่เป็นเมืองหลวง เนื่องจากปูซานเป็นเมืองใหญ่ภูมิภาคติดทะเลจึงเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยว และคนในพื้นที่เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ภายในปูซาน และรอบๆ สถานีปูซานยังมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายแบบให้นักท่องเที่ยวเลือกไปท่องเที่ยว ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีชื่อเสียงอย่างแพร่หลายดึงดูดให้

นักท่องเที่ยวทั้งใน และนอกประเทศมาเที่ยวชมกัน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจึงจำเป็นที่จำต้องมีจำนวนเที่ยวรถไฟถึง 128 เที่ยวต่อวัน

ตารางที่ 4.4 ตารางสรุปสถิติของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)

สถานี	ผู้โดยสารเฉลี่ย (คน)	จำนวนเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียงโดยประมาณ
Haegsin	3,684	19	10 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Seoul	66,698	134	19 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Yeongdeungpo	892	12	8 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Suwon	ไม่พบข้อมูล	12	8 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Gwangmyeong	22,866	100	13 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Cheonan-Asan	16,416	73	10 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Osong	14,545	62	9 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Daejeon	23,412	134	14 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Gimcheon (Gumi)	ไม่พบข้อมูล	45	6 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Dongdaegu	28,789	131	15 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Gyeongju	3,055	72	10 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Ulsan	9,829	74	7 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Miryang	1,283	18	5 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
Gupo	ไม่พบข้อมูล	18	2-3 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)

Busan	26,131	129	18 แห่ง (ระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร)
-------	--------	-----	--

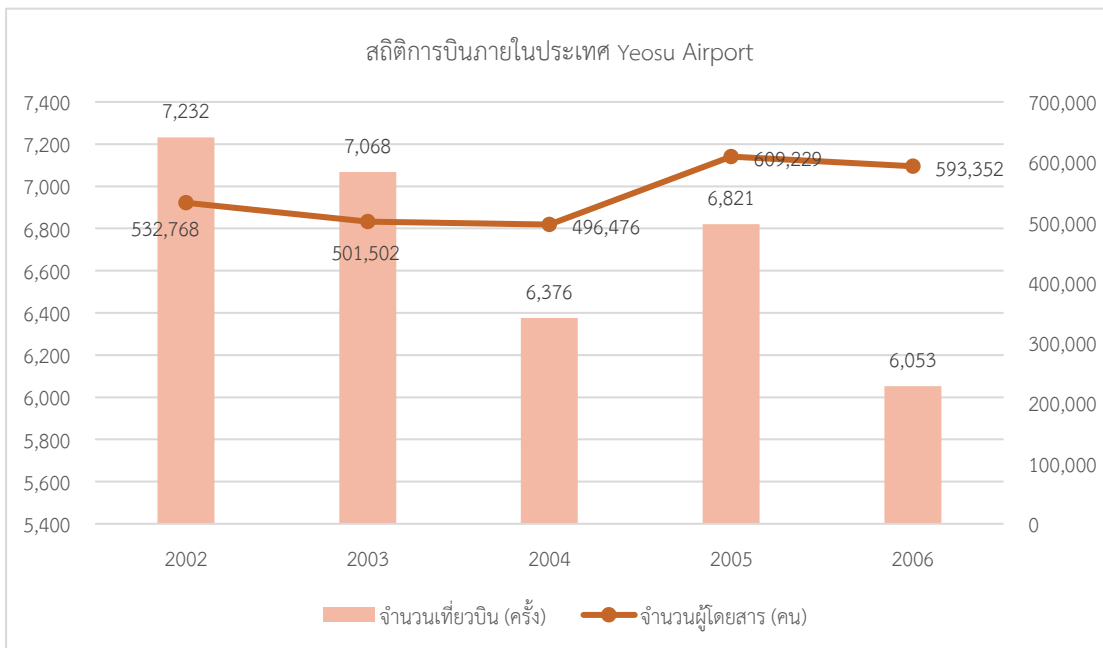


รูปที่ 4.16 กราฟแสดงสถิติของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)

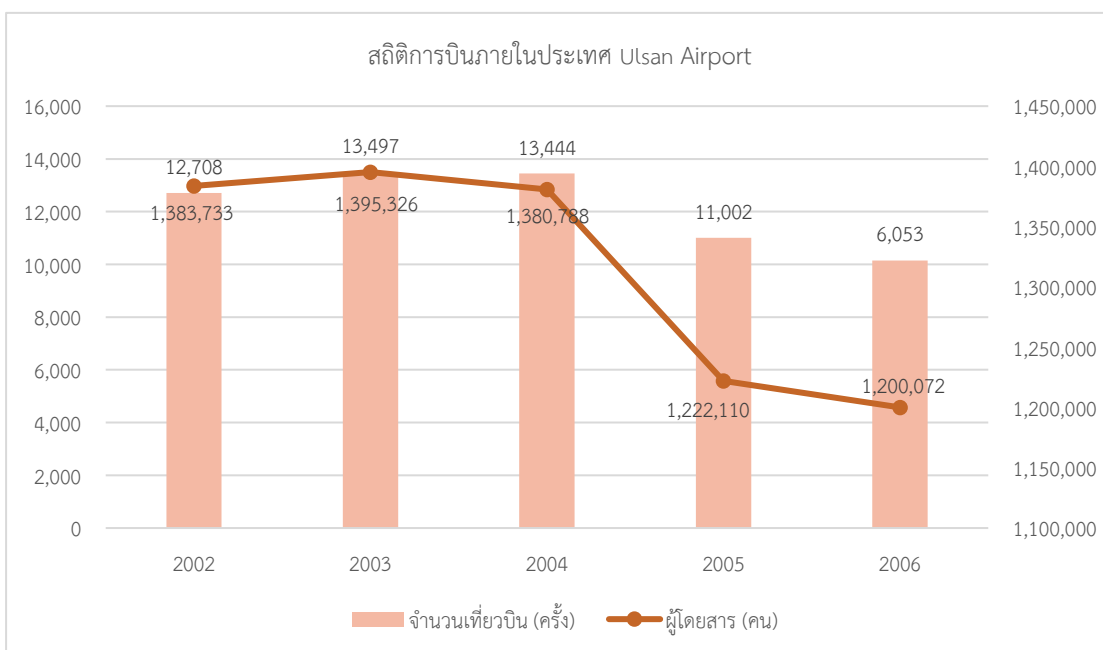
3. ผลกระทบในด้านการท่องเที่ยว ก่อนและหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line)

3.1 ผลกระทบเชิงลบ

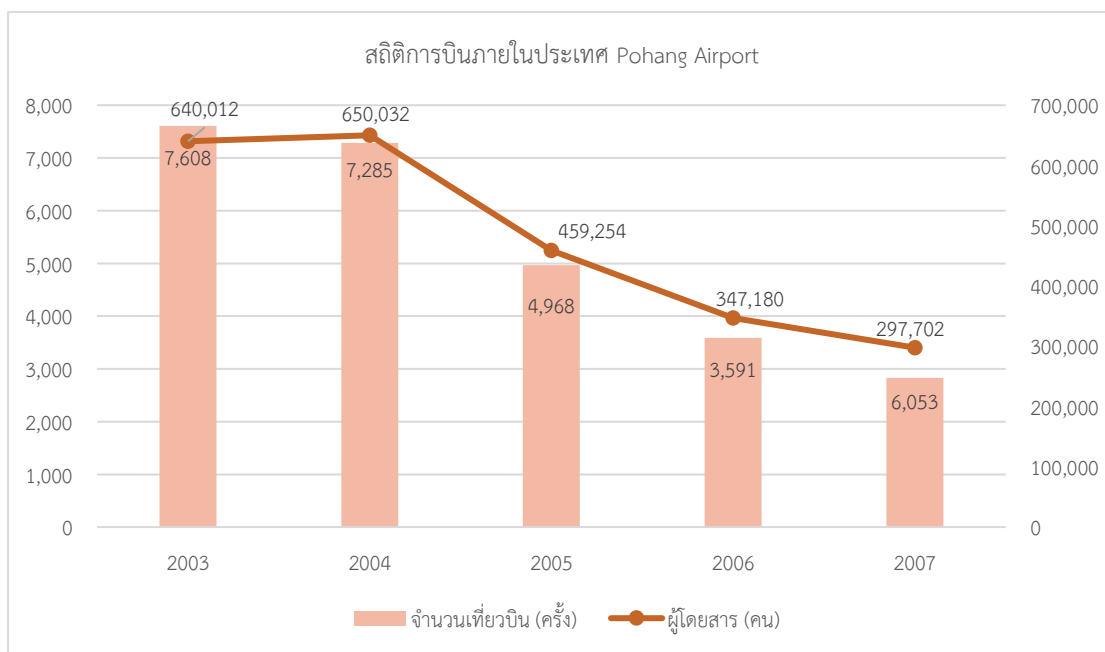
ผลกระทบด้านลบของการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ตามที่ผู้วิจัยได้ศึกษาจากงานวิจัยชิ้นอื่น ที่ได้ใส่เอาไว้ในบทที่ 2 เรื่อง “EFFECTS OF KOREAN TRAIN EXPRESS (KTX) OPERATION ON THE NATIONAL TRANSPORT SYSTEM” หรือ “ผลกระทบของการใช้งานรถไฟด่วนเกาหลี (KTX) ต่อระบบขนส่งแห่งชาติ” งานวิจัยชิ้นนี้ได้สรุปผลกระทบของการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) รวมถึงสายอื่น ๆ ด้วย ผลกระทบในเชิงลบของการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ทำให้เกิดผลกระทบต่อเที่ยวบินภายในประเทศค่อนข้างสูงรถไฟความเร็วสูง (KTX) มีหลายเส้นทางให้คนเลือกใช้ นอกจากนี้ยังมีสถานีที่สามารถไปยังสถานที่สำคัญได้หลายจุด ระยะจากโซลไปยังปูซานหรือเมืองอื่น ๆ ที่ไม่ไกลมากค่อนข้างเป็นระยะทางที่สั้น ผู้คนจึงหันมาใช้รถไฟความเร็วสูงแทนการใช้เครื่องบินภายในประเทศ นอกจากนี้รถไฟความเร็วสูงยังมีค่าบริการที่ถูกลงกว่า ถึงแม้ความรวดเร็วจะไม่ต่างกันมากนัก นอกจากนี้ยังเดินทางสะดวก และใช้บริการง่าย อัตราการใช้รถไฟความเร็วสูงเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้รถไฟประเภทอื่น ๆ ได้รับผลกระทบตามไปด้วย นอกจากนี้จำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินภายในประเทศก็ยังคงลดลงตามลำดับ ดูได้จากกราฟที่ผู้วิจัยได้สรุปเอาไว้ด้านล่าง ในแต่ละสนามบินจะมีตัวเลขให้เห็นได้อย่างชัดเจน หลังจากปี 2004 ที่เปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ก็ทำให้หลายสนามบินมีการลดจำนวนเที่ยวบินลง



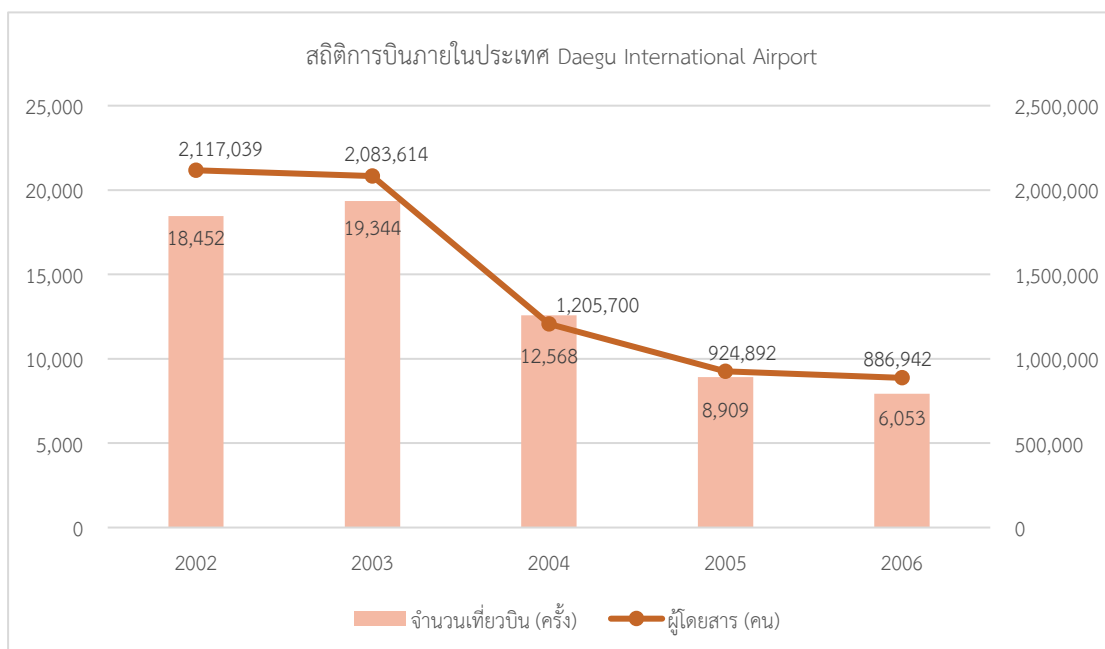
รูปที่ 4.17 แผนภูมิแสดงสถิติการบินภายในประเทศ Yeosu Airport



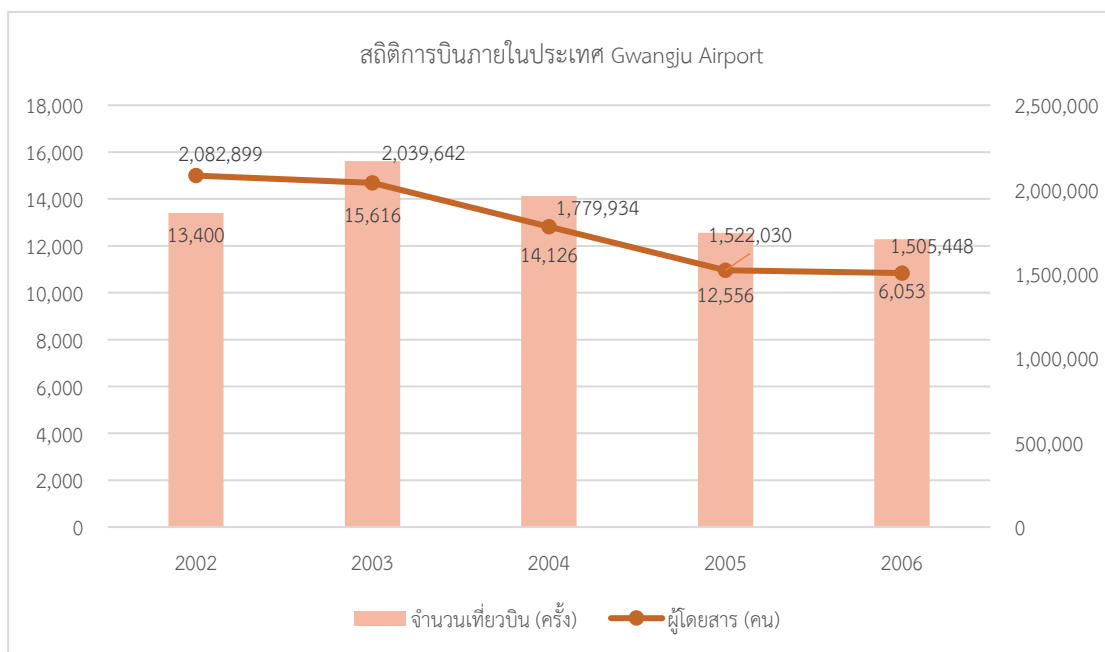
รูปที่ 4.18 แผนภูมิแสดงสถิติการบินภายในประเทศ Ulsan Airport



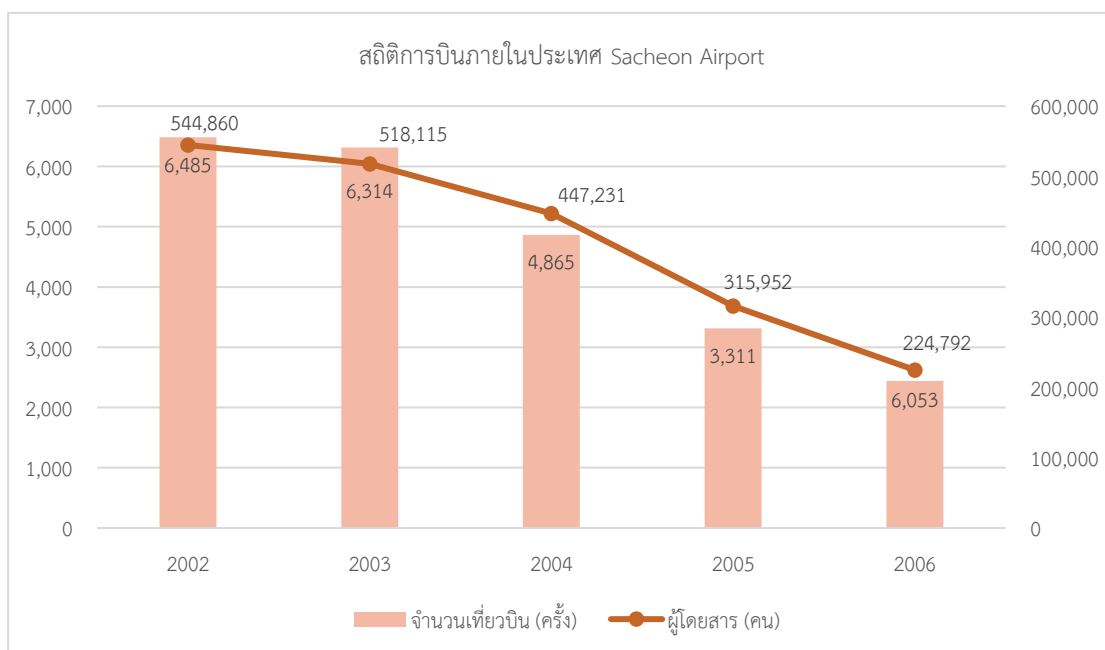
รูปที่ 4.19 แผนภูมิแสดงสถิติการบินภายในประเทศ Pohang Airport



รูปที่ 4.20 แผนภูมิแสดงสถิติการบินภายในประเทศ Daegu International Airport



รูปที่ 4.21 แผนภูมิแสดงสถิติการบินภายในประเทศ Gwangju Airport



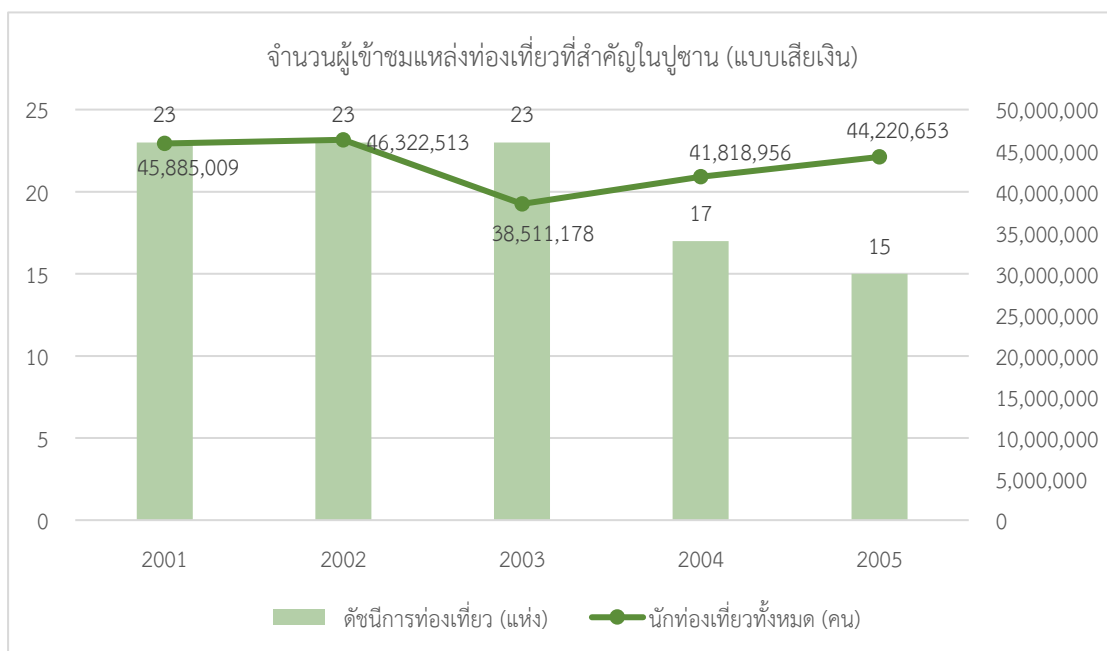
รูปที่ 4.22 แผนภูมิแสดงสถิติการบินภายในประเทศ Sacheon Airport



รูปที่ 4.23 แผนภูมิแสดงสถิติการบินภายในประเทศ Muan International Airport

3.2 ผลกระทบเชิงบวก

ในส่วนของผลกระทบในเชิงบวกในการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ในด้านการท่องเที่ยวก็คือ ก่อนที่จะมีการสร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) นั้น การเดินทางไปยังปูซานค่อนข้างลำบาก และแออัดเพราะการจราจรค่อนข้างติดขัด ในยุคนั้นเกาหลีใต้ยังไม่มีความสามารถมากพอในการขนส่งจึงทำให้เกาหลีใต้ตัดสินใจสร้างนโยบายสร้างรถไฟความเร็วสูงขึ้นเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวในเส้นทางนั้นให้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น ทำให้หลังจากที่สร้างรถไฟความเร็วสูง และเปิดให้บริการแล้ว จำนวนการเดินทางไปยังปูซานก็เพิ่มขึ้นตามลำดับ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวผู้วิจัยได้รวบรวมสรุปเป็นกราฟเพื่อให้เปรียบเทียบได้ง่ายมากยิ่งขึ้น เพราะความสะดวกสบายของรถไฟความเร็วสูง (KTX) ราคา และรวดเร็วทำให้การเดินทางไปยังอีกเมืองง่ายต่อคนในประเทศเกาหลีใต้มากยิ่งขึ้น รวมไปถึงนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวภายในประเทศยังสามารถใช้บริการเพื่อการเดินทางที่สะดวก และรวดเร็ว



รูปที่ 4.24 แผนภูมิแสดงผู้เข้าชมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในปูซาน (แบบเสียเงิน)

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยเรื่องบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน สรุปตามวัตถุประสงค์ที่ผู้วิจัยได้ตั้งไว้มีดังนี้

1. เพื่อศึกษาบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซล และปูซาน โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาหัวข้อวิจัยดังกล่าวสามารถสรุปผลเพื่อตอบคำถามวัตถุประสงค์ข้อนี้ได้ว่า บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ต่อการท่องเที่ยวในโซล และปูซาน

1.1 บทบาทหลัก ๆ ของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน ที่เห็นได้ชัดเจนก็คือในปี ค.ศ. ก่อนที่จะมีรถไฟความเร็วสูง (KTX) นั้น ระยะทางจากโซลปูซานค่อนข้างแออัดเส้นทางการขนส่งได้รับผลกระทบ เกาหลีใต้ยังไม่มีความสามารถมากพอในการขนส่งจึงทำให้เกาหลีใต้ตัดสินใจสร้างนโยบายสร้างรถไฟความเร็วสูงขึ้นเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจในเส้นทางนั้นให้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น ดังนั้นบทบาทสำคัญประการแรกของรถไฟความเร็วสูง (KTX) ต่อการท่องเที่ยวในโซล และปูซานก็คือเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในเส้นทางการเดินทางจากโซลไปที่ปูซาน เพื่อให้คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังปูซานได้สะดวกขึ้นไม่ต้องเจอปัญหาการจราจรติดขัด หลังจากมีการสร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) ก็มีจำนวนผู้เข้าชมแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในปูซานมากยิ่งขึ้น

1.2 อีกบทบาทก็คือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่เดินทางไปยังปูซาน รวมไปถึงสถานที่ต่าง ๆ ที่รถไฟความเร็วสูง (KTX) มีสถานีหยุดรถ โดยสถานีของรถไฟความเร็วสูง (KTX) มีจำนวนค่อนข้างมาก รวมไปถึงมีถึงสามสายให้ได้เลือกใช้บริการ และยังมีสถานีที่เชื่อมต่อกับรถไฟใต้ดินของเกาหลีใต้ด้วย แต่ละสถานีของรถไฟความเร็วสูง (KTX) ก็อยู่ใกล้กับหลายหลายสถานที่ท่องเที่ยว จึงเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้แก่คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว ไม่ต้องเสียเวลาต่อรถหลายสาย หรือเจอการจราจรที่ติดขัด นอกจากนี้ยังมีราคาที่ไม่แพงจนเกินไป ชั้นปกติราคาเริ่มต้นอยู่ที่ 8,400 วอนเท่านั้น

2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยว โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาหัวข้อวิจัยดังกล่าวสามารถสรุปผลเพื่อตอบคำถามวัตถุประสงค์ข้อนี้ได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยวในโซล และปูซาน สัมพันธ์กันเนื่องจากจำนวนเที่ยวรถของแต่ละสถานี จำนวนผู้โดยสาร จำนวนสถานที่ท่องเที่ยวรัศมีใกล้ ๆ กับสถานี สถานีที่มีจำนวนสถานที่ท่องเที่ยวเยอะ หรือเป็นสถานที่ที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟประเภทอื่น หรือสายอื่นๆ สถานีที่เป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจ รวมไปถึงสถานีต้นสาย และปลายสาย ก็จะมีจำนวนเที่ยวเยอะเนื่องจากเพื่อ

ไว้รองรับผู้โดยสารในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวใกล้สถานี หรือว่าสถานที่ท่องเที่ยวที่ห่างออกไปอีกได้ง่ายขึ้น และสามารถเลือกเวลาได้หลายหลายเนื่องจากมีจำนวนเที่ยวเยอะขึ้น หากสถานีที่มีสถานที่ท่องเที่ยวเยอะแต่จำนวนเที่ยวรถน้อยก็จะรองรับผู้โดยสารไม่เพียงพอ จึงต้องมีการเพิ่มจำนวนเที่ยวให้สัมพันธ์กับสถานีที่โดยรอบมากที่สุด ซึ่งสามารถดูได้จากตารางที่ 2.2 ในบทที่ 4 ผู้วิจัยได้สรุปสถิติต่าง ๆ ของแต่ละสถานีเอาไว้ ซึ่งจากตารางดังกล่าว จะเห็นได้ว่าตัวเลขของแต่ละสถานีจะไปในทางเดียวกัน และสัมพันธ์กัน

3. เพื่อศึกษาผลกระทบในด้านการท่องเที่ยว ก่อนและหลังการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาหัวข้อวิจัยดังกล่าวสามารถสรุปผลเพื่อตอบคำถามวัตถุประสงค์ข้อนี้ได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) กับการท่องเที่ยวในโซล และปูซาน โดยจำแนกเป็นผลกระทบเชิงลบต่อการท่องเที่ยว และผลกระทบเชิงบวกต่อการท่องเที่ยว

3.1 ผลกระทบเชิงลบ

ผลกระทบด้านลบของการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ผลกระทบในเชิงลบของการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) ทำให้เกิดผลกระทบต่อเที่ยวบินภายในประเทศค่อนข้างสูงรถไฟความเร็วสูง (KTX) มีหลายเส้นทางให้คนเลือกใช้นอกจากนี้ยังมีสถานีที่สามารถไปยังสถานที่สำคัญได้หลายจุด ระยะจากโซลไปยังปูซานหรือเมืองอื่นๆที่ไม่ไกลมากค่อนข้างเป็นระยะทางที่สั้น ผู้คนจึงหันมาใช้รถไฟความเร็วสูงแทนการใช้เครื่องบินภายในประเทศ นอกจากนี้รถไฟความเร็วสูงยังมีค่าบริการที่ถูกกว่า ถึงแม้ความรวดเร็วจะไม่ต่างกันมากนัก นอกจากนี้ยังเดินทางสะดวก และใช้บริการง่าย อัตราการใช้รถไฟความเร็วสูงเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้จำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินภายในประเทศก็ยังลดลงตามลำดับ

3.2 ผลกระทบเชิงบวก

ในส่วนของผลกระทบในเชิงบวกในการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ในด้านการท่องเที่ยวก็คือ ก่อนที่จะมีการสร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) นั้น การเดินทางไปยังปูซานค่อนข้างลำบาก และแออัดเพราะการจราจรค่อนข้างติดขัด ทำให้จำนวนผู้ไปเยือนสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในปูซานมีจำนวนน้อย แต่หลังจากที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ก็ทำให้มีผู้ไปเยือนสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในปูซานรวมไปถึงเมือง และจังหวัดอื่น ๆ ที่มีสถานีรถไฟความเร็วสูง (KTX) ตั้งอยู่ มีผู้ไปเยือนสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น รวมทั้งยังเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางอีกด้วย อีกข้อหนึ่งก็คือทำให้การจราจรตามเส้นทางที่ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ไม่แออัด และไม่ติดขัดอีกด้วย

อภิปรายผล

จากการวิจัยเรื่องบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู(Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซานผู้วิจัยได้ศึกษา และพบว่าจากการศึกษาเรื่องดังกล่าวจะสอดคล้องไปกับ ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่ผู้วิจัยได้ศึกษาในบทที่ 2 ดังนี้

สอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน และแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราง ที่ผู้วิจัยได้ศึกษาและสรุปเอาไว้ คือ ระบบขนส่งมวลชนมีหน้าที่ให้บริการประชากรภายในเมืองเพื่อเดินทางไปยังทุกพื้นที่ภายในเมือง และยังมีระบบขนส่งมวลชนที่เดินทางไกลจากเมืองสู่อีกเมือง วัตถุประสงค์หลักของการมีระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดปัญหาของการมีการใช้รถส่วนตัวที่แออัด ลดปัญหาการจราจร นอกจากนี้ยังสามารถให้บริการได้สะดวก รวดเร็ว และไม่ว่าคนระดับไหนก็สามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย โดยระบบขนส่งมวลชนต้องคำนึงถึงความ สะดวกสบายที่ต้องให้กับประชากร ความปลอดภัย การบริการที่ดี และตารางเวลาที่ตรงเวลา เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของประชากรที่ต้องการจะใช้บริการเพื่อไปท่องเที่ยว ทำงาน ใช้ชีวิตประจำวัน หรือขนส่งสิ่งของต่างๆ จากอีกที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ในส่วนแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบรางการขนส่งที่รวดเร็วและมีบทบาทสูง สามารถเคลื่อนย้ายคน และขนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมากค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยประหยัด รวมทั้งก่อให้เกิดมลภาวะน้อยกว่าทางถนนการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางบกอย่างมีประสิทธิภาพ หนึ่งในนั้นก็คือโครงข่ายรถไฟ หรือโครงข่ายระบบรางเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักสำคัญที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาในด้านต่างๆ ทั้งอยากสร้างความมั่นคงในทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทาง และการขนส่ง การพัฒนาระบบรางยังช่วยส่งเสริมความสะดวกสบายให้กับประชากร และนักท่องเที่ยวที่เดินทางภายในเมือง หรือเดินทางจากเมืองไปอีกเมืองได้สะดวกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งได้มากยิ่งขึ้น หากภายในประเทศนั้นๆ มีการพัฒนาระบบรางที่เข้าถึงได้ทุกพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของผู้วิจัยเนื่องจากบทบาทสำคัญของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ก็เพื่อขนส่งผู้คนจากอีกเมืองหนึ่งไปยังอีกเมืองหนึ่ง เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้คนที่อยู่ภายในประเทศ และนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวภายในประเทศให้เดินทางจากอีกเมืองไปอีกเมืองหนึ่ง ได้สะดวกสบายไม่ต้องเจอกับปัญหาการจราจรติดขัด

สอดคล้องกับงานวิจัยของ กชกร อริยวินด์ (2557) ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงโซล” ผู้วิจัยงานดังกล่าวได้สรุปผลการศึกษาปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงโซลก็คือ กระแสวัฒนธรรมของเกาหลี ที่มีอุตสาหกรรมบันเทิงที่แพร่หลายทั่วทุกมุมโลกได้รับความนิยมอย่างมากเป็นจุดดึงดูดอย่างหนึ่งให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวในกรุงโซล ภูมิอากาศและภูมิประเทศที่เอื้อต่อการพักผ่อนและการท่องเที่ยว มีอากาศที่เย็นสบาย แต่ละฤดูกาลก็จะมีเทศกาลที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว อีกหนึ่งปัจจัยคือระบบขนส่งมวลชนที่มีให้เลือกหลายรูปแบบมีที่นั่งและจำนวนเที่ยวรถ

เพียงพอต่อประชากรและนักท่องเที่ยว และงานวิจัยของศศิธร แสงชาติ (2556) ศึกษาเรื่อง “การท่องเที่ยวโดยผ่านระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้” สรุปได้ว่า ประเทศเกาหลีใต้มีหลายสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมบันเทิง สถานที่สำคัญ รวมไปถึงเทศกาลต่าง ๆ หากท่องเที่ยวในประเทศเกาหลีใต้ก็สามารถเดินทางได้สะดวกสบายมากยิ่งขึ้นเนื่องจากระบบขนส่งมวลชนในประเทศเกาหลีใต้มีหลายหลายรูปแบบ มีจำนวนที่นั่ง และจำนวนเที่ยวเพียงพอต่อผู้โดยสาร นอกจากนี้ขนส่งมวลชนภายในประเทศเกาหลีใต้ยังเชื่อมต่อกัน รถไฟใต้ดิน สนามบิน รถไฟความเร็วสูง เชื่อมต่อกันทั้งหมดสามารถเดินทางได้สะดวก รถโดยสารประจำทางก็มีเส้นทางเดินรถผ่านสถานที่สำคัญเป็นส่วนใหญ่สะดวกต่อการท่องเที่ยว และการเดินทาง จากงานวิจัยทั้งสองอันสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องบทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน ที่ผู้ศึกษาได้ศึกษาไว้ข้างต้นว่า การคมนาคม และระบบขนส่งในประเทศเกาหลีใต้เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว รวมไปถึงการทำงาน ระบบขนส่งมวลชนครอบคลุมทุกพื้นที่ ทั้งยังเชื่อมระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบเข้าด้วยกัน ยิ่งทำให้คนภายในประเทศ และนักท่องเที่ยวสะดวกสบายมากขึ้นไปอีก

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการศึกษาเรื่อง “บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน” หน่วยงานทางภาครัฐ หรือภาคเอกชนสามารถศึกษาผลสัมฤทธิ์ของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ว่ามีข้อเด่นตรงจุดไหนบ้างของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่จะสามารถนำมาปรับใช้กับระบบขนส่งมวลชนภายในประเทศไทยได้บ้าง เพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวภายในประเทศ ความสะดวกสบาย เศรษฐกิจ และแก้ปัญหาจราจรติดขัด

2. ข้อเสนอแนะเชิงวิจัย

จากการศึกษาผู้วิจัยมองว่าประเด็นระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในประเทศเกาหลีที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว และมอบความสะดวกสบายให้กับผู้คนภายในประเทศรวมถึงนักท่องเที่ยวที่เข้ามาภายในประเทศ เป็นประเด็นที่น่าสนใจทั้งในมุมมองการท่องเที่ยว เศรษฐกิจ การจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกในประเทศไทย ซึ่งสามารถนำมาเป็นหัวข้อเพื่อการศึกษาต่อในอนาคต

ข้อจำกัดการศึกษา

1. ผู้วิจัยมีข้อจำกัดในเรื่องของระยะเวลาในการศึกษาค้นคว้า และดำเนินการวิจัย ส่งผลให้ขอบเขตของข้อมูลมีจำกัด
2. ผู้วิจัยมีข้อจำกัดในการเข้าถึงข้อมูลเอกสารที่เป็นภาษาเกาหลี หรือภาษาอังกฤษ จึงต้องใช้เวลาทำความเข้าใจ และเอกสารบางส่วนก็ไม่สามารถนำมาใช้ได้
3. ผู้วิจัยมีข้อจำกัดในการเข้าถึงข้อมูลเอกสารของรัฐบาล หรือหน่วยงานต่าง ๆ บางชิ้นก็ไม่สามารถเข้าถึงได้

บรรณานุกรม

- กชกร อริยภินวรงค์. (2557). “ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร. ความหมายของการท่องเที่ยว. (ม.ป.ป.). **ความหมายของการท่องเที่ยว.**
เข้าถึงเมื่อ 20 สิงหาคม. เข้าถึงได้จาก <https://shorturl.asia/bvoR8>
- ไทยรัฐออนไลน์. (2564). โยกาย เมืองสวรรค์ของทาสแมว จากเรื่องโจ๊กกลายเป็นจุดขาย. เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/news/foreign/2110846>
- นระ คมนามูล. (2547). เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะใน กทม. ม.ป.ป. ปทุมธานี: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย.
- นิรนาม. (2557). **การคมนาคมขนส่งระบบราง.** เข้าถึงเมื่อ 1 มีนาคม.
เข้าถึงได้จาก <https://teacher.chandra.ac.th/rdi/images/Downloads/gov-bud/strategic/34.pdf>
- นิรนาม. (2557). **ประเภทและรูปแบบการท่องเที่ยวในประเทศไทย.** เข้าถึงเมื่อ 30 สิงหาคม.
เข้าถึงได้จาก <https://manopas.com/ประเภทและรูปแบบการท่องเที่ยวในประเทศไทย>
- พจณิชา ทิณรัตน์. (2557). “บทบาทของรถโดยสารประจำทางต่อการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ” วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- พนิต ภูจินดา. (2556). **ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน.** พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไพฑูรย์ พงศบุตร และวิลาสวงศ์ พงศบุตร. (2542). **คู่มือการอบรมมัคคุเทศก์.** กรุงเทพฯ :ศูนย์การศึกษาต่อเนื่องแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. (2563). **ระบบขนส่งทางรางเบื้องต้น.**
เข้าถึงเมื่อ 15 กันยายน. เข้าถึงได้จาก <http://cis.rmuti.ac.th/electricrail/>
- ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์. (2557). “การทำท่ายท่องเที่ยวเกาหลีใต้.” **โพสต์ทูเดย์.** (28 มกราคม).
- สถาบันเทคโนโลยีและสารสนเทศเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน. (ม.ป.ป.). **การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน.** เข้าถึงเมื่อ 1 มีนาคม. เข้าถึงได้จาก https://www.nstda-tiis.or.th/our-rd-activities/sd-data/10yfp-scp/sustain_tourism/
- ศศิธร แสงชาติ. (2556). “การท่องเที่ยวโดยผ่านระบบขนส่งมวลชนในเกาหลีใต้.”
วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์
มหาวิทยาลัยศิลปากร.

- อดิศักดิ์ จันทร์ดวง. (2553). **ได้เวลาเที่ยวเกาหลี**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ฟอร์เวิร์ด.
- อภิชาต ตียะจันทร์. (2553). **South Korea Travel Around The World**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: อทิตตา printing inter book.
- อมรรัตน์ พรหล่อ. (2555). **รูปแบบของการท่องเที่ยว**. เข้าถึงเมื่อ 25 สิงหาคม. เข้าถึงได้จาก http://52011011275g5.blogspot.com/2012/05/blog-post_899.html
- อัญมณี แสนสุขตระกูล. (2559). “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการท่องเที่ยวในเมืองปูซาน ประเทศเกาหลีใต้.” วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- Aumjumma & The Gang. (2562). **เช็คลิสต์ 15 ที่เที่ยวโซลสำหรับมือใหม่ เที่ยวง่ายใกล้สถานีรถไฟใต้ดิน**. เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://aumjumma.com/BlogNever>. (ม.ป.ป.). **สถานี KTX ในเมืองโกยาง**. เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://blog.naver.com/korailblog/221838947191>
- Chillout Korea. (ม.ป.ป.). **รวบข้อมูล KR Pass และ รถไฟความเร็วสูงเกาหลี KTX**. เข้าถึงเมื่อ 20 สิงหาคม. เข้าถึงได้จาก <https://shorturl.asia/fwKZn>
- Chillout Korea. (ม.ป.ป.). **15 แหล่งท่องเที่ยวในปูซาน ที่นำไปเช็คอนิน**. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://www.chilloutkorea.com/top-15-busan-destinations/>
- Korea FanClub. (2021). **เที่ยวคยองจู**. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก https://www.koreafanclub.com/cat_gyeongju/
- Korea Train. (ม.ป.ป.). **สถานีรถไฟยงดิงโป**. เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://www.koreatrains.com/yeongdeungpo-train-station.html>
- Kosis. (ม.ป.ป.). **จำนวนผู้เข้าชมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในปูซาน**. เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก https://stat.kosis.kr/statHtml_host/
- Kric. (ม.ป.ป.). **ประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารตามสถานี**. เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <http://www.kric.go.kr/jsp/industry/>
- Namuwiki (ม.ป.ป.). **ภาพรวมสถานี Haengsin**. เข้าถึงเมื่อ 5 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://namu.wiki/w/%ED%96%89%EC%8B%A0%EC%97%AD#s-3>
- Namuwiki (ม.ป.ป.). **ภาพรวมสถานี Daejeon**. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://namu.wiki/w/%ED%96%89%EC%8B%A0%EC%97%AD#s-3>
- NongTuayFoo. (2563). **สถานที่ท่องเที่ยวเมืองแทจอนในเกาหลี**. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์.

- เข้าถึงได้จาก <https://www.nongtuayfoo.com/content/12500/>
- PinTrip. (2022). 10 สถานที่ท่องเที่ยว อุซซาน เกาหลีใต้ (Ulsan, South Korea). เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://pintrip.in.th/blog/10>
- RailNinja. (ม.ป.ป.). Cheonan–Asan station, Asan เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://rail.ninja/station/cheonan-asan>
- RailNinja. (ม.ป.ป.). Gimcheon-Gumi Station, Gimcheon. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://rail.ninja/station/gimcheon-gumi>
- RailNinja. (ม.ป.ป.). Osong Station, Cheongju. เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://rail.ninja/station/osong-station>
- RailNinja. (ม.ป.ป.). Singyeongju Station, Gyeongju. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://rail.ninja/station/gyeongju-singyeongju>
- RailNinja. (ม.ป.ป.). Ulsan Station, Ulsan เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://rail.ninja/station/ulsan-central>
- Sunduk D. SUH., et al. (2005). “Effects of Korea Train express (KTX) operation on the national system.” Department of Transportation Engineering Hanyang University.
- Tourism of world. (ม.ป.ป.). ความหมายของการท่องเที่ยว. เข้าถึงเมื่อ 1 มีนาคม. เข้าถึงได้จาก <https://tourismatbuu.wordpress.com/>
- Tourism of world. (ม.ป.ป.). รูปแบบการท่องเที่ยว. เข้าถึงเมื่อ 1 มีนาคม. เข้าถึงได้จาก <https://tourismatbuu.wordpress.com/>
- Traitanit Huangsrri. (2018). One Day Trip in Daegu หนึ่งในแท็กซี่ไปเที่ยวไหนกันดี?. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://nottyto.medium.com/one-day-trip-in-daegu>
- Tripadvisor. (ม.ป.ป.). สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจใกล้ สถานี Gwangmyeong. เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก <https://th.tripadvisor.com/>
- VisitKorea. (ม.ป.ป.). คู่มือภูมิภาค: สถานีกวางเมียง. เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก https://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=2010347
- VisitKorea. (ม.ป.ป.). คู่มือภูมิภาค: สถานีซิงยองจู. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก https://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=1252580
- VisitKorea. (ม.ป.ป.). คู่มือภูมิภาค: สถานีทงแดกยู. เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก https://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=1265681

VisitKorea. (ม.ป.ป.). **คู่มือภูมิภาค: สถานีแทจอน.** เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

https://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=1903068

VisitKorea. (ม.ป.ป.). **คู่มือภูมิภาค: สถานี Miryang.** เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

https://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=1891517

Wikipedia. (ม.ป.ป.). **สถานี Busan.** เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

https://en.wikipedia.org/wiki/Busan_station

Wikipedia. (ม.ป.ป.). **สถานี Cheonan–Asan.** เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

https://en.wikipedia.org/wiki/Cheonan%E2%80%93Asan_station

Wikipedia. (ม.ป.ป.). **สถานี Gupo.** เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

https://en.wikipedia.org/wiki/Gupo_station

Wikipedia. (ม.ป.ป.). **สถานี Osong.** เข้าถึงเมื่อ 14 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

https://en.wikipedia.org/wiki/Osong_station

Wikipedia. (ม.ป.ป.). **สถานี Ulsan.** เข้าถึงเมื่อ 15 กุมภาพันธ์. เข้าถึงได้จาก

<https://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%9A%B8%EC%82%B0%EC%97%AD>

Wikipedia. (ม.ป.ป.). **รูปแบบการท่องเที่ยว.** เข้าถึงเมื่อ 26 มีนาคม. เข้าถึงได้จาก

<https://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%97%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%A2%E0%B8%A7>

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล	นางสาวอัจฉรา พัฒนโยธิน
วัน เดือน ปีเกิด	7 ธันวาคม 2543
ที่อยู่	18/33 ม.4 เอกชัย 33 ถนนเอกชัย เขตจอมทอง แขวงบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10150
เบอร์โทรศัพท์	094-9505976
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนวัดราชโอรส สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชีย ศึกษา ภาษาเวียดนาม จากมหาวิทยาลัยศิลปากร

แบบโอนลิขสิทธิ์สารนิพนธ์
เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ข้าพเจ้า	นางสาวอัจฉรา พัฒนโยธิน
นักศึกษาชั้นปีที่ 4	วิชาเอเชียศึกษา ภาษาเวียดนาม
ชื่อสารนิพนธ์	บทบาทของรถไฟความเร็วสูง (KTX) สายคยองบู (Gyeongbu Line) ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโซลและปูซาน
ชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศุภฤกษ์ โออินทร์
ที่อยู่	18/33 ม.4 เอกชัย 33 ถนนเอกชัย เขตจอมทอง แขวงบางขุนเทียน จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10150
หมายเลขโทรศัพท์	094-9505976

ลิขสิทธิ์ของสารนิพนธ์อันเป็นผลมาจากการศึกษาเล่าเรียนซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรระดับปริญญาบัณฑิต ข้าพเจ้ายินดีโอนลิขสิทธิ์ตามมาตรา 17 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติลิขสิทธิ์พ.ศ. 2537 เป็นของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยมีกำหนดตลอดอายุการคุ้มครองลิขสิทธิ์

ลงนามผู้โอน.....

(นางสาวอัจฉรา พัฒนโยธิน)

วันที่.....เดือน.....ปี.....

ลงนามผู้รับโอน.....

(.....)

วันที่.....เดือน.....ปี.....