

การศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค (Backpacker) ตามเส้นทางแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย

The Study of Backpacking Tourists' Behavior for the Rail Transportation Routes in Thailand

วิรัตน์ บุตรวาปี^{1*} สุกานดา กลิ่นขจร¹ และรัชดาภรณ์ ปิ่นรัตนานนท์¹

Wirat Butwapee^{1*} Sukanda Klinkhajon¹ and Rachadaporn Pinrattananont¹

Received: June 25, 2023; Revised: May 28, 2024; Accepted: May 29, 2024

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คเกอร์ตามเส้นทางแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทยและเพื่อศึกษาผลกระทบของปัจจัยที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คตามเส้นทางแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย โดยประชากรเป้าหมายคือ นักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คที่ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย สุ่มตัวอย่างแบบสะดวกจำนวน 400 ราย ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา และสถิติเชิงอนุมานด้วยแบบจำลองสมการโครงสร้าง ผลการศึกษาพบว่า ผลการวิเคราะห์แบบจำลองสมการโครงสร้างที่พัฒนาขึ้นมา มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายที่นำมาทดสอบแบบจำลองโดยมีค่าความแปรปรวนร่วมเท่ากับ ซึ่งผ่านเกณฑ์มาตรฐานด้วยสถิติ $\chi^2 = 68.733$, $df = 17$, $p\text{-value} = 0.001$, $GFI = 0.960$, $CFI = 0.987$ และ $RMSEA = 0.087$ สามารถอธิบายได้ว่าการรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวไม่มีอิทธิพลทางตรงต่อความพึงพอใจในการใช้บริการการรถไฟ โดยมีค่าขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.008 ($p = 0.368$) แต่พบว่า มีอิทธิพลทางอ้อมโดยผ่านพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์แสดงถึงขนาดอิทธิพลทางอ้อมเท่ากับ 0.58 ส่วนพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คส่งผลทางตรงเชิงบวกต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คที่ใช้บริการการรถไฟอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ($p = 0.000$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.99 และการรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค ส่งผลทางตรงเชิงบวกต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ($p = 0.000$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.99

คำสำคัญ : นักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค; พฤติกรรม; การรับรู้; ความพึงพอใจ

¹ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน

¹ Faculty of Business Administration, Rajamangala University of Technology Isan

* Corresponding Author, Tel. 08 7441 8333, E - mail: wirat.bu@rmuti.ac.th

Abstract

This research study aims to Study the behavior of backpacker tourists along the route of Thailand's rail transport development plan and study the impact of factors affecting the backpackers' satisfaction along the route of Thailand's rail transport development plan. The target population is backpackers who using the State Railway of Thailand, and were selected 400 backpackers were selected through the convenience random sampling method. The structured questionnaire was used to collect needed data. Descriptive Statistics, and inferential statistics with a structural equation model were used for data analysis at the significance level at 0.05. The results revealed that The results of the analysis of the developed structural equation model are consistent with the empirical data which were collected from the target samples were tested with the same covariance, which passed the standard statistical criteria of $\chi^2 = 68.733$, $df = 17$, $p\text{-value} = 0.001$, $GFI = 0.960$, $CFI = 0.987$ and $RMSEA = 0.087$. It could be explained that tourists' perceptions of information had no direct affect on their satisfaction by using railway services, which the size of influence was 0.008 ($p = 0.368$). However, it found that there was an indirect influence through backpackers' behavior at significance level 0.01 with a coefficient value that reflected the size of indirect influence at 0.58. Whereas, the backpackers' behavior had a positive direct effect on the backpackers' satisfaction who using the railway service at significance level 0.01 ($p = 0.000$) with an effect size coefficient of 0.99. Moreover, the backpackers' information perception had a positive direct effect on the backpackers' behavior at significance level 0.01 ($p = 0.000$) with an effect size coefficient of 0.99.

Keywords: Backpacker; Behavior; Perception; Satisfaction

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของงานวิจัย

การท่องเที่ยวจะเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและช่วยในการพัฒนาประเทศไทย ในภาพรวมแล้ว การท่องเที่ยวยังส่งผลดีต่อบุคคลที่ได้ออกเดินทางท่องเที่ยว ไม่ว่าจะทำให้เกิดความเพลิดเพลิน ได้พักผ่อนหย่อนใจ หรือทำให้เกิดการพัฒนาตนเอง ส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีสุขภาพจิตที่ดีขึ้น มีความพึงพอใจ ในชีวิตเพิ่มขึ้น และมีสุขภาพที่ดีขึ้นได้ (Pols, J. and Kroon, H., 2007; Sirgy, M. J. et al., 2011; Toda, M. et al., 2004) และการศึกษาถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวยังได้รับความสนใจในกลุ่มนักวิชาการในวงกว้างมากขึ้น เพื่อให้ทราบถึงแรงจูงใจและความต้องการของนักท่องเที่ยว อันจะนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาสินค้าและบริการ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวให้สอดคล้องและตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยว และส่งผลต่อให้ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเติบโตมากขึ้น ซึ่งการท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค (Backpack) เป็นรูปแบบของ การท่องเที่ยวที่กำลังได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวรุ่นใหม่ และได้มีการศึกษาประโยชน์ที่นักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค สามารถรับรู้ได้หลังจากได้เดินทางท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเพิ่มทักษะความสามารถที่เพิ่มขึ้น (Murphy, R., 2009) มีการจัดการกับอารมณ์ของตนเองได้ดีมากขึ้น หรือมีมุมมองต่อโลกและคนรอบข้างที่เปลี่ยนไป (Chen, G. et al., 2014; Chen, G. and Huang, S. S., 2017) ประเทศไทยเป็นหนึ่งใน 18 ประเทศที่ได้รับการเลือกจาก Hostelworld.com ให้เป็นประเทศที่ดีที่สุดสำหรับการท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คในปี ค.ศ. 2018 จึงทำให้ประเทศไทย เป็นแหล่งรวมนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คจากทั่วทุกมุมโลก แต่อย่างไรก็ตามหากพิจารณาจากกลุ่มนักท่องเที่ยว

แบบแบ็คแพ็คที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยแล้ว กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เป็นคนไทยน้อยยังคงมีจำนวนที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และนอกจากนั้นจะเห็นว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะถูกพบเห็นเป็นคนไทยได้น้อยมาก ซึ่งอาจมีหลายสาเหตุ อาทิ วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทยที่ให้ความสำคัญกับการพักผ่อนที่สะดวกสบาย แตกต่างจากรูปแบบการท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค หรือจากความกลัวในเรื่องความปลอดภัยจากการท่องเที่ยว ความต้องการเพื่อนร่วมทางที่สามารถไว้วางใจได้หรือในเรื่องงบประมาณที่ใช้ในการท่องเที่ยว เป็นต้น

โดยทั่วไปการท่องเที่ยวโดยรถไฟ ถือว่าเป็นการท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งแบบบรรทัดที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ไม่สามารถพบได้จากการท่องเที่ยวโดยการโดยสารประเภทอื่น นักท่องเที่ยวสามารถชื่นชมกับทัศนียภาพสองข้างทางที่มาได้ด้วยวิถีชีวิต วัฒนธรรมของผู้คน และเป็นการได้พบธรรมชาติที่หลากหลายตามเส้นทางที่เลือกไป โดยนักท่องเที่ยวอาจพบธรรมชาติที่หลากหลายจากการเดินทางในเส้นทางเดียว นอกจากนี้ การซื้อตั๋วรถไฟนั้น นักท่องเที่ยวจะพบว่ามีความสะดวก มีหลายประเภทขบวนให้เลือกตามความต้องการบนขบวนรถไฟมีสินค้าจำหน่ายหลากหลาย และนักท่องเที่ยวยังได้พบผู้คนที่หลากหลาย ซึ่งอาจมีจุดหมายปลายทางที่เหมือนกันหรือต่างกัน และการท่องเที่ยวโดยรถไฟยังมีความปลอดภัยอีกด้วย เนื่องจากมีการระบุเส้นทางไว้แล้ว จะต้องนำผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางใด มีการกำหนดมาตรฐานความเร็วของรถไฟ และบนขบวนยังมีตัวรถหรือเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟคอยให้บริการอยู่ตลอด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คตามเส้นทางแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาผลกระทบของปัจจัยที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คตามเส้นทางแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

นักท่องเที่ยวแบ็คแพ็คเกอร์ (Backpacker) คือ นักท่องเที่ยวที่เดินทางแสวงหาสิ่งต่าง ๆ ด้วยตัวเอง ไม่พึ่งการนำเที่ยวแบบบริษัททัวร์ ซึ่งส่วนใหญ่จะศึกษาข้อมูลสถานที่ท่องเที่ยวที่ตนเองสนใจจากหนังสือแนะนำเที่ยวมาไว้แล้ว โดยการมาเที่ยว หรือการตัดสินใจต่าง ๆ นั้นจะขึ้นอยู่กับตนเอง เป็นหลัก และเอกลักษณ์ที่โดดเด่นของการเดินทางของนักท่องเที่ยวแบ็คแพ็คเกอร์ คือ การสะพายเป้ การใช้เงินอย่างคุ้มค่า และประหยัด ในขณะที่ (Richards, G. and Wilson, J., 2004) ได้ให้คำจำกัดความของนักท่องเที่ยวกลุ่มแบ็คแพ็คเกอร์ว่า เป็นนักท่องเที่ยวที่มีอัตลักษณ์ ซึ่งพวกเขาจะเดินทางด้วยงบประมาณที่ต่ำ (To Travel In Low Budget) ขอเพียงแค่มิสิ่งที่เป็นพื้นฐานสามอย่างเท่านั้น ได้แก่ ที่พัก อาหาร และการคมนาคม พวกเขาต้องการพบเจอผู้คนหลากหลาย (To Meet Different People) เช่น เหล่านักท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ด้วยกันเอง หรือผู้คนที่มาท่องเที่ยวที่เขาเดินทางเข้าไป แนวคิดนี้สื่อถึงความเป็นชุมชนที่เชื่อว่า “โลกทั้งโลกคือหมู่บ้านเดียวกัน” พวกเขาต้องการ หรือรู้สึกถึงความ เป็นอิสระ และการเปิดใจรับสิ่งใหม่ (To Feel Free and Open-Minded) พวกเขาจะจัดกับการเดินทางด้วยตนเองอย่างเป็นอิสระ (To Organize One's Journey Individually and Independently) ซึ่งมีจุดประสงค์ในการจัดการตนเอง ทดสอบความสามารถของตนเอง โดยไม่ขึ้นตรงกับการท่องเที่ยวกระแสหลัก และพวกเขาต้องการท่องเที่ยวให้นานที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ (To Travel for as Long Possible) โดยตั้งอยู่บนความคิดที่ว่า การเดินทางที่ “แท้จริง” ไม่ใช่การเดินทางในระยะเวลาอันสั้น อย่างเช่นวันหยุดสุดสัปดาห์ ในปัจจุบัน การท่องเที่ยวและจำนวนนักท่องเที่ยวมีจำนวนมากขึ้นทั้งการท่องเที่ยวกระแสหลักและนักท่องเที่ยวสะพายเป้ ซึ่งในระยะหลายปีที่ผ่านมาการท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ หรือแบ็คแพ็คเกอร์ เป็นที่รู้จักมากขึ้นโดยชาวต่างชาติที่เริ่มท่องเที่ยวในประเทศอื่นประเทศไทยก็เช่นกัน ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวไทยส่วนหนึ่งเริ่มให้ความสนใจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ และผันตัวเป็นนักท่องเที่ยวแบบสะพายเป้ส่งผลให้การท่องเที่ยวในปัจจุบันจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาประเทศไทยมีเพิ่มขึ้น

พฤติกรรมกรการท่องเที่ยว หมายถึง เป็นการกระทำของนักท่องเที่ยวโดยที่อาจจะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ตาม เป็นการกระทำเพื่อตอบสนองต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดในสถานการณ์นั้น ๆ โดยพฤติกรรมภายนอกของนักท่องเที่ยว

เป็นพฤติกรรมที่ผู้อื่นสังเกตได้ผ่านประสาทสัมผัสทั้ง 5 ส่วน ซึ่งเป็นการทำงานของอวัยวะต่าง ๆ ภายในร่างกาย รวมถึงอารมณ์ความรู้สึกนึกคิดที่ถูกควบคุมอยู่ภายใน ซึ่งแต่ละส่วนมีความสัมพันธ์กัน (ธนาธรณ์, 2563) นอกจากนี้ (รุ่งกานต์ และคณะ, 2562) ได้กล่าวไว้ว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หมายถึง กระบวนการที่บุคคลหรือกลุ่มบุคคลตัดสินใจในการซื้อบริการ วิธีการซื้อและวิธีการใช้บริการนั้นจากกระบวนการตลาด ตลอดจนปัจจัยภายนอกต่าง ๆ เช่น สถานภาพของบุคคล ครอบครัว ซึ่งส่งผลให้แต่ละบุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน ดังนั้น พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยว เป็นพฤติกรรมที่มีเป้าหมายชัดเจน เพื่อตอบสนองความต้องการจำเป็นบางอย่างของแต่ละบุคคลทางการท่องเที่ยว พฤติกรรมที่มีเป้าหมายนี้จะมีแรงจูงใจเป็นตัวผลักดันรวมอยู่ด้วย จึงส่งเสริมเร้าให้บุคคลเดินทางมากขึ้น และยังมีอิทธิพลที่ทำให้แต่ละบุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ แรงจูงใจในการท่องเที่ยว (Travel Motivation) เป็นแรงผลักดันให้คนมีส่วนร่วมในกิจกรรมการท่องเที่ยว ด้านความต้องการทางสังคมและจิตวิทยา แรงจูงใจในการท่องเที่ยวช่วยกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวพึงพอใจที่จะตอบสนองความต้องการส่วนตัว (Richard, S., 2006; Treesuwan, A., 2010) จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้นักท่องเที่ยวทำกิจกรรมทางการท่องเที่ยว (Iso-Ahola, S. E., 1982) แรงจูงใจในการทำให้เกิดพฤติกรรมการท่องเที่ยวแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ แรงจูงใจแบบผลัก (Push Factors) และแรงจูงใจแบบดึง (Pull Factors) (Crompton, J. L., 1979) แรงจูงใจแบบผลักเป็นปัจจัยที่เป็นแรงกระตุ้นภายในที่ทำให้เกิดความเข้าใจเชิงลึกในการท่องเที่ยวของนักเดินทาง ขณะที่ (Dann, G., 1977) เชื่อว่าแรงจูงใจแบบผลักเป็นแรงจูงใจทางสังคมและจิตวิทยาที่กระตุ้นให้คนออกเดินทาง แรงจูงใจในประเภทนี้เป็นแรงผลักดันที่ทำให้ผู้คนตัดสินใจออกเดินทางท่องเที่ยวหรือออกจากสภาพแวดล้อมแบบเดิม ๆ เช่น เกิดความสนใจใคร่รู้ ชื่อเสียงเกียรติยศ การพักผ่อนหย่อนใจ การหลุดพ้นหรือหนีจากงานประจำ การค้นหาตัวเอง (Kim, N. and Chalip, L., 2004) ซึ่ง (Klenosky, D. B., 2002) เชื่อว่าแรงจูงใจแบบผลักเป็นแรงขับเคลื่อนในชีวิตประจำวันของคนและเป็นสาเหตุที่ทำให้คนเหล่านั้นได้ตัดสินใจออกจากสภาพแวดล้อมแบบเดิม ๆ เพื่อไปพักผ่อน งานวิจัยของ (Sangpikul, A., 2008) ระบุว่าแรงจูงใจแบบผลักที่มีส่วนทำให้เกิดการท่องเที่ยวในไทยนั้น มีทั้งการค้นหาความแปลกใหม่และความรู้ (Novelty and Knowledge Seeking) การพักผ่อนหย่อนใจ (Rest and Relaxation) และการเพิ่มอัตรา (Ego-Enhancement) นอกจากนี้แรงจูงใจแบบผลักยังส่งผลกระทบต่อแนวคิดของนักท่องเที่ยวในการเลือกจุดหมายปลายทาง (Crompton, R., 1989) จากผลการวิจัยข้างต้น พบว่าแรงจูงใจในการท่องเที่ยวที่หลากหลายของนักท่องเที่ยว ทำให้การเลือกจุดหมายปลายทางของแต่ละคนแตกต่างกันไป นอกจากนี้ (Klenosky, D. B., 2002) เชื่อว่าแรงจูงใจแบบดึง (Pull Factors) เป็นคุณลักษณะภายนอกที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวไปหาสิ่งใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจัยเหล่านี้ยังเป็นสิ่งที่ชี้้นำให้แต่ละคนตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางอย่างใดอย่างหนึ่งในการเดินทาง นิยามของแรงจูงใจแบบดึงหมายถึง ลักษณะเฉพาะ ความน่าดึงดูดและลักษณะของจุดหมายปลายทาง เช่น ชายทะเล สถานที่ที่เป็นน้ำหรือเป็นทรัพยากรทางทะเล หรือมหาสมุทร ภูเขาหรือทิวทัศน์ที่สวยงาม หรือสถานที่ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม” (Kim, S. et al., 2003) ในทางกลับกัน ภาพหรือลักษณะเฉพาะของจุดหมายปลายทางก็อยู่ภายใต้อิทธิพลของพื้นเพหรือภูมิหลังของวัฒนธรรมท้องถิ่นนั้น ๆ ฉะนั้นนักวิชาการจำนวนหนึ่งจึงได้ค้นหาจากมุมมองของคุณลักษณะและลักษณะของจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยวทาง (Murphy, R., 2001) ได้แบ่งตลาดท่องเที่ยวออกเป็น 2 ด้าน คือมิติด้านอุปสงค์กับมิติด้านอุปทาน (Supply) หมายถึงประเทศที่รองรับนักท่องเที่ยว อีกนัยหนึ่งคือ ประเทศหรือภูมิภาคที่เป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว มีองค์ประกอบสี่ประการที่ก่อให้เกิดมิติด้านอุปทานในตัวจุดหมายปลายทางนั้น ๆ คือ พาหนะและการเดินทาง ความน่าดึงดูด การบริการ และข้อมูลข่าวสาร จากการศึกษาวิจัยพบว่า แรงจูงใจแบบดึงจะรวมถึง “สภาพแวดล้อมที่ทันสมัยและกิจกรรม” “พื้นที่กว้างขวางและกิจกรรม” “ภูมิอากาศที่คงที่” “ภูมิประเทศทางธรรมชาติ” “วัฒนธรรมที่หลากหลาย” “ความสะอาดและการจับจ่าย” “ชีวิตยามราตรีและอาหารท้องถิ่น” “เมืองและหมู่บ้าน” “กีฬาทางน้ำ” และอื่น ๆ โดยสรุปจากข้อมูลข้างต้นที่กล่าวมา พบว่า แรงจูงใจทางการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแตกต่างกันไปตามจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยวที่แต่ละคนเลือก ดังนั้น การเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ นั้น จุดหมายปลายทางที่ต้องการ อาจจะไม่ใช่ประเด็นที่สำคัญ เพราะทำไมช้าก็เร็ว

เราก็คงต้องเดินทางไปถึงจุดหมายนั้น ๆ อยู่แล้ว แต่วิถีชีวิตตามรายทาง ความสวยงามของธรรมชาติที่ผ่านทางสายตา และสัมผัสได้ด้วยความรู้สึกลึกซึ้งต่างหากที่สร้างมนต์เสน่ห์ และสีสันให้แก่การเดินทางที่น่าชื่นชมและประทับใจ ซึ่งเส้นทางระบบรางในประเทศไทยสามารถทำได้ โดยโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่เป็นการขยายโครงข่ายการให้บริการของระบบราง ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงระบบ (Accessibility) ของประชาชน อันจะส่งผลถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบรางซึ่งเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน และช่วยประหยัดต้นทุนการขนส่งของประเทศ ในภาพรวมลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความแออัดจากการขนส่งทางถนน สนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาครวมทั้งเป็นการพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการขนส่งที่สำคัญในภูมิภาค

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณในรูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม เพื่อสะท้อนตัวแปรแต่ละปัจจัย โดยปรับปรุงจากแนวคิดทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเป็นเครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยประชากรในการศึกษาคั้งนี้เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คที่ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งไม่ทราบจำนวนนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คที่แน่นอน ผู้วิจัยจึงได้กำหนดระดับช่วงความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และค่าความคลาดเคลื่อนหรือความผิดพลาดที่ยอมรับได้ไม่เกินร้อยละ 5 หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ตัวอย่าง (กัลยา, 2549) โดยที่แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ ได้นำมาทดสอบเครื่องมือทั้งความเที่ยงเชิงเนื้อหา (IOC) ได้ค่าอยู่ระหว่าง 0.67 - 1.00 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.5 (Rovinelli, R. and Hambleton, R., 1997) และทดสอบความน่าเชื่อถือ โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha) ได้ค่าอยู่ระหว่าง 0.961 - 0.965 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.7 เป็นเกณฑ์ในการวัด (Schmitt, N., 1996) นอกจากนี้งานวิจัยในคั้งนี้ใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) ได้แก่ การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis: EFA) การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) และการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย ซึ่งแบบจำลองที่พัฒนาขึ้นจะต้องมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ที่เก็บจากกลุ่มตัวอย่าง โดยพิจารณาค่าสถิติไค-สแควร์สัมพันธ์ χ^2/df มีค่าน้อยกว่า 3 (Hair, J. et al., 2010) และมีค่า 2.00 - 5.00 (Bollen, K. A., 1989; Kelloway, E., 1998; Fan, X. and Sivo, S., 2005; Shamer, S. et al., 2005; Goffin, R. D., 2007; Steiger, J. H., 2007; Diamantopoulos, A. and Siguaw, J. A., 2000; Hox, J. J., 2002) ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (GFI) มีค่าตั้งแต่ 0.90 ขึ้นไป และค่าดัชนีวัดระดับความสอดคล้องเปรียบเทียบ (CFI) มีค่าตั้งแต่ 0.90 ขึ้นไป (Kelloway, E., 1998; Hu, L. and Bentler, P. M., 1999) และค่าดัชนีรากที่สองของค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนเหลือมาตรฐาน (RMSEA) มีค่าไม่เกิน 0.08 (Hu, L. and Bentler, P. M., 1999) และค่าเฉลี่ยความแปรปรวนของตัวแปรแฝงที่อธิบายได้ด้วยตัวแปรสังเกตได้ ซึ่งมีค่าเทียบเท่ากับค่าไอเกน (Eigen Values) ในการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจควรมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.50 (Diamantopoulos, A. and Siguaw, J. A., 2000)

ผลการวิจัย

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 54.8 ส่วนใหญ่มีอายุ 21 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 50.2 โดยส่วนใหญ่มีอาชีพทำงานแล้วคิดเป็นร้อยละ 53.3 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.5 โดยส่วนใหญ่จะใช้บริการรถไฟขบวนธรรมดา (Ordinary) คิดเป็นร้อยละ 37.3 ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือคิดเป็นร้อยละ 32.8 และมีการใช้บริการรถไฟมากกว่า 1 ครั้งขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 60 มีการเดินทางท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่กับเพื่อนคิดเป็นร้อยละ 32.0 มีผู้ร่วมเดินทางด้วย 3 - 5 คน คิดเป็นร้อยละ 47.8

โดยส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาท่องเที่ยวจำนวน 3 - 5 วัน คิดเป็นร้อยละ 42.0 วัตถุประสงค์หลักในการเดินทางมาท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟคือ การพักผ่อนคิดเป็นร้อยละ 66.3 กิจกรรมระหว่างการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟ คือ การถ่ายภาพเป็นที่ระลึก/โพสต์ลงสื่อโซเชียลคิดเป็นร้อยละ 60.5 และส่วนใหญ่ท่องเที่ยวแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์คิดเป็นร้อยละ 58.8 และใช้ขนส่งในการเดินทางระหว่างการท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าคิดเป็นร้อยละ 48.5

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการท่องเที่ยวเรื่อง การรับรู้ข่าวสาร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.41$, S.D. = 0.725) โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ได้แก่ นักท่องเที่ยวได้รับรู้ประสบการณ์ไลฟ์สไตล์ใหม่ ๆ ที่แตกต่างไปจากการท่องเที่ยวเดิมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.61$, S.D. = 0.615) รองลงมาคือนักท่องเที่ยวได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เช่น แผนพับ/หนังสือพิมพ์/โปสเตอร์/วารสารต่าง ๆ อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.46$, S.D. = 0.685) นักท่องเที่ยวได้รับรู้ข่าวสารการท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คจากการบอกต่อของเพื่อน ๆ และครอบครัวอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.43$, S.D. = 0.660) ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คพบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.41$, S.D. = 0.727) โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ได้แก่ นักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คได้พักผ่อนหย่อนใจ ($\bar{X} = 4.61$, S.D. = 0.616) รองลงมาคือนักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์ไลฟ์สไตล์ใหม่ที่แตกต่าง ($\bar{X} = 4.46$, S.D. = 0.685) นักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คได้ค้นหาความตื่นเต้นแปลกใหม่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ ($\bar{X} = 4.43$, S.D. = 0.616) ตามลำดับ ส่วนผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค ด้านพฤติกรรมการท่องเที่ยวแบบดิง โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.39$, S.D. = 0.750) โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ได้แก่ นักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คได้ชมวิทิวทัศน์ระหว่างทาง ($\bar{X} = 4.58$, S.D. = 0.628) รองลงมาคือนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คได้สัมผัสบรรยากาศที่ระหว่างการเดินทาง ($\bar{X} = 4.51$, S.D. = 0.701) นักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คมีสภาพแวดล้อมที่ดีและสังคมที่ปลอดภัย และมีความปลอดภัยด้านสุขภาพ ($\bar{X} = 4.41$, S.D. = 0.750, 0.750)

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (EFA) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คและองค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA) ของตัวแปร ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (EFA) การรับรู้ข่าวสารของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คและองค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA) และผลการตรวจสอบความตรงของสมการโครงสร้าง

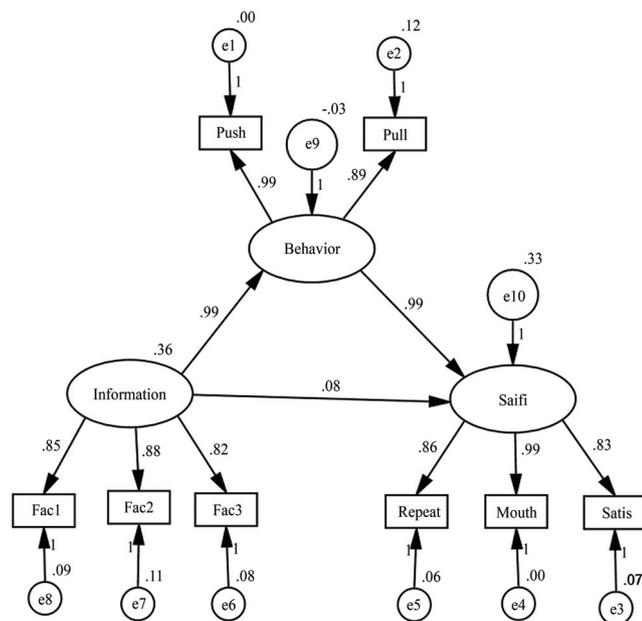
ตัวแปร	KMO and Bartlett's Test	Factor Loading	χ^2/df	RMSEA	GFI	CFI
การรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค	0.904		24.973/8 = 3.12	0.075	0.995	0.985
1. Fac 1 การนำเสนอข้อมูลข่าวสารที่รับรู้ (x7, x8, x9, x10)		0.75				
2. Fac 2 การรับรู้ข่าวสารด้วยตนเอง (x1, x2, x3)		0.91				
3. Fac 3 การรับรู้ข่าวสารจากแหล่งอื่น (x4, x5, x6)		0.93				
พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค	0.520		16.857/5 = 3.37	0.004	0.983	0.980
1. พฤติกรรมแบบผลึก		0.62				
2. พฤติกรรมแบบดิง		0.73				

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (EFA) การรับรู้ข่าวสารของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค และองค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA) และผลการตรวจสอบความตรงของสมการโครงสร้าง (ต่อ)

ตัวแปร	KMO and Bartlett's Test	Factor Loading	χ^2 /df	RMSEA	GFI	CFI
ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค	0.729		8.694/4 = 2.17	0.004	0.953	0.963
1. การกลับมาใช้บริการซ้ำ		0.86				
2. การบอกต่อ		0.99				
3. ความพึงพอใจ		0.83				

จากตารางที่ 1 การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (EFA) การรับรู้ข่าวสารของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค ซึ่งงานวิจัยนี้ใช้วิธี Principle Component Factor Analysis เพื่อวิเคราะห์องค์ประกอบ โดยหมุนแกนในลักษณะ Varimax Rotation ค่า KMO and Bartlett's Test จะต้องมากกว่าเกณฑ์ 0.5 และค่าน้ำหนักองค์ประกอบ (Factor Loading) จะต้องมากกว่า 0.5 โดยจะต้องไม่มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบสูงในปัจจัยมากกว่า 1 ปัจจัย จากการทดสอบพบว่าข้อคำถาม 10 ข้อคำถามสามารถจัดกลุ่มตัวแปรได้ 3 ตัวแปร ได้แก่ Fac 1 การนำเสนอข้อมูลข่าวสารที่รับรู้ Fac 2 การรับรู้ข่าวสารด้วยตนเอง และ Fac 3 การรับรู้ข่าวสารจากแหล่งอื่น

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองสมการโครงสร้างเพื่อตอบวัตถุประสงค์ โดยการวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุและองค์ประกอบเชิงยืนยันของปัจจัยที่สำคัญของการรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อทำการเปรียบเทียบถึงความกลมกลืนระหว่างโมเดลกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ผู้วิจัยได้พิจารณาจากค่าสถิติ ประกอบด้วย ค่า Chi-Square, ค่า χ^2 /df, ค่า GFI, ค่า CFI และค่า RMSEA ซึ่งผลการวิเคราะห์โมเดลครั้งแรกพบว่า ค่าดัชนีชี้วัดความกลมกลืนมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ หรือเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ โดยพิจารณา $\chi^2 = 68.733$, $df = 17$, $p\text{-value} = 0.001$, $GFI = 0.960$, $CFI = 0.987$ และ $RMSEA = 0.087$ ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอดังรูปที่ 1 และตารางที่ 2



$\chi^2 = 68.733$, $df = 17$, $p\text{-value} = 0.001$, $GFI = 0.960$, $CFI = 0.987$ และ $RMSEA = 0.087$

รูปที่ 1 ผลการวิเคราะห์ค่าดัชนีความสอดคล้องกลมกลืนของสมการโครงสร้างโดยรวม

ผลการทดสอบสมมติฐานค่าอิทธิพลทางตรง (Direct Effect) และอิทธิพลทางอ้อม (Indirect Effect)
 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลการทดสอบอิทธิพลทางตรงและอิทธิพลทางอ้อม

ตัวแปร	ทางตรง	ทางอ้อม	รวม
การรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คส่งผลทางตรงเชิงบวกต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คที่ใช้บริการการรถไฟ	0.08	-	0.08
พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คส่งผลทางตรงเชิงบวกต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คที่ใช้บริการการรถไฟ	0.99	-	0.99
การรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คส่งผลทางตรงเชิงบวกต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค	0.99	-	0.99
การรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คส่งผลทางอ้อมต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คที่ใช้บริการการรถไฟ	0.08	0.58	0.57

จากตารางที่ 2 พบว่า การรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค (Information) ไม่มีอิทธิพลทางตรงต่อความพึงพอใจในการใช้บริการการรถไฟ (Satisfi) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.08 ($p = 0.368$) พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค (Behavior) ส่งผลทางตรงเชิงบวกต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คที่ใช้บริการการรถไฟ (Satisfi) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ($p = 0.000$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.99 การรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค (Information) ส่งผลทางตรงเชิงบวกต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค (Behavior) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ($p = 0.000$) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.99 และการรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค (Information) มีอิทธิพลทางอ้อมต่อความพึงพอใจในการใช้บริการการรถไฟ (Satisfi) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ทางอ้อมเท่ากับ 0.58 ($p = 0.000$)

สรุปและอภิปรายผล

การรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวไม่ส่งผลทางตรงต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ แสดงให้เห็นว่า การรถไฟยังไม่มี การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างกว้างขวาง จึงทำให้ไม่สามารถจดจำ จุดเด่น จุดด้อยของสถานที่ท่องเที่ยวตามเส้นทางระบบรางได้ ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ได้รับรู้ข่าวสารการท่องเที่ยวจากการบอกต่อจากเพื่อน ๆ และครอบครัวเท่านั้น อีกทั้งนักท่องเที่ยวยังไม่มี ความประทับใจการตอบสนองความต้องการ และยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าของพนักงานได้ ตลอดจนยังไม่เชื่อมั่นในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินขณะที่เดินทาง นอกจากนี้ ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาให้บริการอย่างเพียงพอตอบสนองความต้องการได้ ดังนั้น จึงทำให้ นักท่องเที่ยวไม่มีความต้องการที่จะท่องเที่ยวโดยใช้บริการรถไฟเท่าที่ควรจะเป็น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (สุลักขณา, 2562) พบว่าพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คส่งผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการการรถไฟ แสดงให้เห็นว่า การบริการมีความเป็นมิตรกับนักท่องเที่ยว ราคา มีความเหมาะสม สถานที่มีความสะอาด และสะอาด นักท่องเที่ยวรู้สึกปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีความไว้วางใจ และประทับใจในการให้บริการของพนักงาน ตลอดจนพนักงานสามารถตอบข้อซักถามได้ตามความต้องการของผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ (ภูวนนท์, 2562) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเงินในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยวพบว่า พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวเงิน มักมาเป็นกลุ่มไม่เกิน 4 คน ในช่วงวัยรุ่น - วัยทำงาน มีทั้งเพศชายและหญิง เป็นการท่องเที่ยวด้วยตนเอง พฤติกรรม

การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีน นิยมเหมาสามล้อเช่าจากหน้าสถานีรถไฟเพื่อท่องเที่ยวมากกว่าที่จะท่องเที่ยวด้วยตนเอง สามารถจัดเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวด้วยตนเองได้ในระยะเวลา 1 วัน ด้วยวิธีการปั่นจักรยาน มีสถานที่ท่องเที่ยวแนะนำคือ วัดไชยวัฒนาราม วัดมหาธาตุ วัดพระศรีสรรเพชญ์ ศักยภาพโอกาสและอุปสรรคของการท่องเที่ยวด้วยรถไฟไทย พบว่ามีจุดแข็งในเรื่องการท่องเที่ยวด้วยรถไฟที่มีราคาถูก และมีโอกาสที่จะพัฒนาเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา ให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวหลักในอนาคตต่อไป และยังคงคล้องกับงานวิจัยของ (Su, M. M., 2007) พบว่า ความสัมพันธ์ของการเดินทางด้วยรถไฟเปรียบเทียบกับประสบการณ์ของการท่องเที่ยวที่จุดหมายปลายทางอย่างทิเบต ซึ่งจะช่วยให้อ่านใจตำแหน่งของการคมนาคมในการท่องเที่ยวในกรณีของทิเบตและความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมและการท่องเที่ยวโดยทั่วไป และงานวิจัยของ (Leiper, N., 2004) พบว่าจุดหมายปลายทางอย่างทิเบตเป็นที่สนใจที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้รถไฟเพื่อท่องเที่ยวรวมถึงประสบการณ์การท่องเที่ยวในทิเบต ความคาดหวังและการมีส่วนร่วมของนักท่องเที่ยวต่อจุดหมายปลายทาง ถูกนำมาเปรียบเทียบกับความเป็นไปได้ในการพัฒนาการรถไฟของประเทศทิเบตด้วย การรับรู้ข้อมูลของนักท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรม การท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็คแสดงให้เห็นว่า หากนักท่องเที่ยวมีการรับรู้ข้อมูลจากแหล่งท่องเที่ยวอย่างแท้จริงแล้ว จะทำให้พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวได้ทำในสิ่งที่ต้องการ ได้เป็นอิสระ ได้ชมวิถีชีวิต ได้เห็นวัฒนธรรม ประเพณีท้องถิ่น ได้สัมผัสบรรยากาศที่ดี มีกิจกรรมให้ทำระหว่างการเดินทาง และนักท่องเที่ยวเต็มใจและมีความพึงพอใจในการมาท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (ธนาธรณ์, 2563) พบว่า 1) นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศมีการแสวงหาข่าวสารและความพึงพอใจในการแสวงหาข่าวสารจากสื่อใหม่มากกว่าสื่อเดิม และส่วนพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศให้ความสำคัญกับพฤติกรรมท่องเที่ยวที่มีต่อสถานที่ท่องเที่ยวมากที่สุด การแสวงหาข่าวสารที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์การท่องเที่ยว และความพึงพอใจในการแสวงหาข่าวสารมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ตามวัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยว (3) ตัวแปรที่อธิบายวัตถุประสงค์ การท่องเที่ยวแบบความบันเทิง คือ ความพึงพอใจในข่าวสารโดยรวมที่ได้รับสามารถอธิบายวัตถุประสงค์ การท่องเที่ยวแบบความบันเทิงในจังหวัดเชียงใหม่ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศได้ร้อยละ 7.9 ในส่วนของการแสวงหาข่าวสารจากสื่อเดิมและความพึงพอใจโดยรวมร่วมกันอธิบายวัตถุประสงค์การท่องเที่ยวแบบหาสาระความรู้ โดยการแสวงหาข่าวสารจากสื่อดั้งเดิมอธิบายได้ร้อยละ 5.2 และความพึงพอใจโดยรวม อธิบายได้ร้อยละ 5.0 (4) นักท่องเที่ยวชาวไทยมีการแสวงหาข่าวสารตามช่องทางการสื่อสาร สามารถแบ่งกลุ่มได้ 3 กลุ่ม คือ กลุ่มเปิดใจรับทุกสื่อ กลุ่มสื่อสารไฮเทค และกลุ่มสื่อสารดั้งเดิม ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ มีการแสวงหาข่าวสารตามช่องทางการสื่อสาร สามารถแบ่งกลุ่มได้ 3 กลุ่ม คือ กลุ่มสื่อสารแนวนิยม กลุ่มสื่อสารแนวใหม่ และกลุ่มสื่อสารย้อนยุค โดยที่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศมีช่องทางการสื่อสารคล้ายกัน และลักษณะด้านประชากรที่แตกต่างกันไปของแต่ละกลุ่ม

ข้อเสนอแนะในการวิจัยและการนำไปประยุกต์ใช้

การศึกษางานวิจัย สรุปได้ว่า ควรเน้นให้ความสำคัญเรื่องราคา ช่องทางการจัดหน่าย การสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การตอบปัญหาและการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว การสื่อสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวในเส้นทางระบบราง เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาใช้บริการ และควรมุ่งเน้นพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามระบบรางให้มีความน่าประทับใจสูงสุด

1. ข้อเสนอแนะการนำไปประยุกต์ใช้เชิงวิชาการ ได้แก่ ในการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการนั้น ไม่ได้สร้างเฉพาะกับตัวบุคคลและสถานที่ ควรเน้นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระบบรางให้มีความประทับใจและส่งเสริมชุมชนที่ใกล้ระบบราง สร้างภูมิทัศน์ที่ดีให้แก่นักท่องเที่ยวหรือผู้ที่ใช้บริการ และต้องมีการประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวให้อย่างกว้างขวาง ไม่ว่าจะเป็นสื่อออนไลน์ต่าง ๆ ที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลสารได้อย่างรวดเร็วและถูกต้องที่สุด ตลอดจนมีการฝึกอบรม ให้ความรู้แก่พนักงานในการตอบข้อซักถามของนักท่องเที่ยวและสามารถรู้แหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระบบรางได้

2. ข้อเสนอแนะการนำไปประยุกต์ใช้เชิงการจัดการ ได้แก่ ภาครัฐและภาคเอกชนที่มีศักยภาพในด้านต่าง ๆ ควรมีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระบบราง เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวในการใช้บริการการรถไฟ และส่งเสริมให้ชุมชนต่าง ๆ มีแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่นิยมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์พื้นที่ถิ่นไทย

3. ข้อเสนอแนะการนำไปประยุกต์ใช้เชิงนโยบาย ได้แก่ ภาครัฐสนับสนุนด้านการพัฒนาระบบรางและนำเทคโนโลยีที่จะสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำสื่อประชาสัมพันธ์แหล่งข้อมูลการท่องเที่ยวในโซเชียลต่าง ๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวเหล่านี้เข้าถึงข้อมูลในการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากสถานการณ์โควิด 19 จึงไม่สามารถเก็บรวบรวมแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศได้ ดังนั้น ควรมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มเติม เพื่อให้ได้รับความคิดเห็นที่กว้างมากยิ่งขึ้น และควรศึกษาตัวแปรตามอื่น ๆ เช่น แรงจูงใจในการท่องเที่ยวแบบแบ็คแพ็ค และความภักดีต่อการใช้บริการรถไฟ เป็นต้น

References

- กัลยา วานิชชัย. (2549). การวิเคราะห์ข้อมูลหลายตัวแปร. กรุงเทพฯ : บริษัทธรรมสาร จำกัด
- ธนาธรณ์ แสงสว่าง. (2563). ปัจจัยการพยากรณ์พฤติกรรมการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และการวิเคราะห์แบ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. กรุงเทพมหานคร : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ภูวนนท์ หล่อพลุกิจสกุล. (2562). การศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจีนในการใช้บริการรถไฟไทยเพื่อการท่องเที่ยว. สารนิพนธ์หลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
- รุ่งกานต์ แก้วเจริญ, สมนึก เอื้อจิระพงษ์พันธ์, สุพิศ ฤทธิแก้ว, จินตนิย์ รุ้ชื่อ และญาณินี ทรงขจร. (2562). แรงจูงใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่มีต่อการร่วมงานฟูลมูนปาร์ตี้เกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี. วารสารวิทยาลัยดุสิตธานี. ปีที่ 13 ฉบับที่ 3 หน้า 143-163
- สุลักขณา ทมอยา. (2562). แนวทางพัฒนาการให้บริการของรถไฟไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวไทย. ใน การประชุมวิชาการนำเสนอผลงานวิจัยระดับชาติของนักศึกษาด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ครั้งที่ 2. ณ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, 19 มกราคม 2562
- Bollen, K. A. (1989). **Structure Equations with Latent Variables**. New York : Wiley
- Chen, G. and Huang, S. S. (2017). Toward a Theory of Backpacker Personal Development: Cross-cultural Validation of the BPD Scale. **Tourism Management**. Vol. 59 pp. 630-639. DOI: 10.1016/j.tourman.2016.09.017
- Chen, G., Bao, J., and Huang, S. (2014). Developing a Scale to Measure Backpackers' Personal Development. **Journal of Travel Research**. Vol. 53 Issue 4 pp. 522-536. DOI: 10.1177/0047287513500392
- Crompton, J. L. (1979). Motivations for Pleasure Vacations. **Annals of Tourism Research**. Vol. 6 Issue 4 pp. 408-24. DOI: 10.1016/0160-7383(79)90004-5
- Crompton, R. (1989). **William au musee de cire/Richmal Crompton**. A Evrenx (Eure) : Gallimard. p. 124 ISBN 2070335321
- Dann, G. (1977). Writing Out the Tourist in Space and Time. **Annals of Tourism Research**. Vol. 26 No. 1 pp. 159-187
- Diamantopoulos, A. and Siguaw, J. A. (2000). **Introducing LISREL**. London: Sage Publications

- Fan, X. and Sivo, S. (2005). Sensitivity of Fit Indexes to Misspecified Structural or Measurement Model Components: Rationale of Two-Index Strategy Revisited. **Structural Equation Modeling**. Vol. 12 Issue 3 pp. 343-367. DOI: 10.1207/s15328007sem1203_1
- Goffin, R. D. (2007). Assessing the Adequacy of Structural Equation Model : Golden Rules and Editorial Policy. **Personality and Individual Differences**. Vol. 42 Issue 5 pp. 831-839. DOI: 10.1016/j.paid.2006.09.019
- Hair, J., Black, W., Babin, B., Anderson, R., and tatham, R. (2010). **Multivariate Data Analysis**. (6th ed). New Jersey : Pearson Educational International
- Hox, J. J. (2002). **Multilevel Analysis : Techniques and Applications**. New Jersey : Lawrence Erlbaum Associates, Inc
- Hu, L. and Bentler, P. M. (1999). Cutoff Criteria Fit Indexes in Covariance Structure Analysis : Conventional Criteria Versus New Alternatives. **Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal**. Vol. 6 Issue 1 pp. 1-55. DOI: 10.1080/10705519909540118
- Iso-Ahola, S. E. (1982). Toward a Social Psychological Theory of Tourism Motivation: A Rejoinder. **Annals of Tourism Research**. Vol. 9 Issue 2 pp. 256-262. DOI: 10.1016/0160-7383(82)90049-4
- Kelloway, E. (1998). **Using LISREL for Structural Equation Modeling: A Researcher's Guide**. Thousand Oaks : SAGE Publications
- Kim, N. and Chalip, L. (2004). Why travel to FIFA world cup? Effects of Motives, Background, Interest, and Constraints. **Tourism Management**. Vol. 25 Issue 6 pp. 695-707. DOI: 10.1016/j.tourman.2003.08.011
- Kim, S., Lee, C., and Klenosky, D. B. (2003). The Influence of Push and Pull Factors at Korean National Parks. **Tourism Management**. Vol. 24 Issue 2 pp. 169-180. DOI: 10.1016/S0261-5177(02)00059-6
- Klenosky, D. B. (2002). The Pull of Tourism Destinations a Means-End Investigation. **Journal of Travel Research**. Vol. 40 Issue 4 pp. 385-395. DOI: 10.1177/004728750204000405
- Leiper, N. (2004). **Tourism Management**. French, Forest : Pearson Education Australia
- Murphy, R. (2009). **Essential Grammar in use : A Self-Study Reference and Practice Book for Elementary Students of English: with Answers**. 3th ed. Cambridge : Cambridge University Press
- Pols, J. and Kroon, H. (2007). The Importance of Holiday Trips for People with Chronic Mental Health Problems. **Psychiatric Services**. Vol. 58 Issue 2 pp. 262-265
- Rovinelli, R. and Hambleton, R. (1977). On the Use of Content Specialists in the Assessment of Criterion-Referenced Test Item Validity. **Dutch Journal of Educational Research**. Vol. 2 pp. 49-60
- Richard, S. (2006). **Travel and Tourism**. London : Sage Publications
- Richards, G. and Wilson, J. (2004). **The Global Nomad: Backpacker Travel in Theory and Practice**. Tourism and Cultural Change. Centre for Tourism and Cultural Change, Sheffield Hallam University, UK
- Sangpikul, A. (2008). Travel Motivations of Japanese Senior Travelers to Thailand. **International Journal of Tourism Research**. Vol. 10 Issue 1 pp. 81-94. DOI: 10.1002/jtr.643
- Schmitt, N. (1996). Uses and Abuses of Coefficient Alpha. **Psychological Assessment**. Vol. 8 No. 4 pp. 350-353. DOI: 10.1037/1040-3590.8.4.350

- Shamer, S., Mukherjee, A., Kumar, A., and Dillon, W. R. (2005). A Simulation Study to Investigate the Use of Cutoff Values for Assessing Model Fit in Covariance Structure Models. **Journal of Business Research**. Vol. 58 Issue 7 pp. 935-943. DOI: 10.1016/j.jbusres.2003.10.007
- Su, M. M. (2007). **The Qinghai-Tibet Railway and Tibet Tourism : Travelers' Perspectives**. Master Degree, Applied Environmental Studies, Faculty of Environment, University of Waterloo
- Sirgy, M. J., Kruger, P. S., Lee, D. J., and Yu, G. B. (2011). How does a travel trip affect tourists' life satisfaction?. **Journal of Travel Research**. Vol. 50 Issue 3 pp. 261-275. DOI: 10.1177/0047287510362784
- Steiger, J. H. (2007). Understanding the Limitation of Global Fit Assessment in Structural Equation Modeling. **Personality and Individual Differences**. Vol. 42 Issue 5 pp. 893-898. DOI: 10.1016/j.paid.2006.09.017
- Toda, M., Makino, H., Kobayashi, H., Nagasawa, S., Kitamura, K., and Morimoto, K. (2004). Medical Assessment of the Health Effects of Short Leisure Trips. **Archives of Environmental Health: An International Journal**. Vol. 59 Issue 12 pp. 717- 724. DOI: 10.1080/00039890409602958
- Treesuwan, A. (2010). Study of Thai Tourists' Characteristics in Traveling to Korea. **Veridian E-Journal**. Vol. 3 No. 1 pp. 232-244.