

ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่างประเทศต่อการพัฒนา กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว ตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

The Opinions of Foreign Tourist Towards Development for Bangkok to be the Tourism Center of Greater Mekong Sub-Region Railways

คมสิทธ์ เกียนวัฒน* และ Prof. Dr.Pu Yongjian**
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมหาวิทยาลัยชิงชัง สาธารณรัฐประชาชนจีน

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่างประเทศต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล นำผลที่ได้มาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยหาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ผลการวิจัยพบว่า

นักท่องเที่ยวต่างประเทศมีความคิดเห็นต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.730$) เมื่อพิจารณาในรายด้านต่างๆ แล้วพบว่า ด้านการส่งเสริมทางการตลาดการท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.791$) รองลงมาคือ องค์ประกอบทรัพยากรท่องเที่ยว ($\bar{X} = 3.785$) ธุรกิจท่องเที่ยว ($\bar{X} = 3.716$) บริหารจัดการภาคเอกชน ($\bar{X} = 3.704$) และการบริหารจัดการภาครัฐ ($\bar{X} = 3.656$)

คำสำคัญ: นักท่องเที่ยวต่างประเทศ, ศูนย์กลางการท่องเที่ยว, อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

Abstract

The purpose of this study was to study the opinions of foreign tourist towards development for Bangkok to be the tourism center of Greater Mekong Sub-region railways. The questionnaires were administered as a survey tool and the data were analyzed statistically using means, and standard deviation. The following results were:

* นักศึกษาปริญญาเอก สาขาวิชาบริหารการท่องเที่ยว คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยฉงชิ่ง

** ศาสตราจารย์ คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยฉงชิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

The overall opinions of foreign tourist towards Bangkok development for to be the tourism center of Greater Mekong Sub-region Railways were at high level (\bar{X} = 3.730). The most significant issue was Tourism Marketing Mix (\bar{X} = 3.791) followed by Components of Tourism Resources (\bar{X} = 3.785), Tourism Business (\bar{X} = 3.716), Private Management (\bar{X} = 3.704), and Public Administration (\bar{X} = 3.656) respectively.

Keywords: FOREIGN TOURIST, TOURISM CENTER, GREATER MEKONG SUB-REGION RAILWAYS

บทนำ

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong Sub-region (GMS) เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ราชอาณาจักรไทย, สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์, ราชอาณาจักรกัมพูชา, สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม, สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก กลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2 ล้าน 3 แสน ตารางกิโลเมตร มีประชากรรวมกันประมาณ 300 ล้านคน และอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งยังเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Ransley, Cornford, and Rosien, 2008)

จากผลจากการประชุมรัฐมนตรีกลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 16 ที่ฮานอย ประเทศเวียดนาม (Akorn, ออนไลน์) ได้มีการลงนามในแถลงการณ์ร่วมมือทั้ง 6 ประเทศ ใน 6 ฉบับด้วยกัน ประเด็นหลัก 1 ใน 6 ฉบับ คือตัวกรอบยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งประเทศไทยจะร่วมกันผลักดันให้มีการเชื่อมโยง

โครงข่ายรถไฟใน GMS ภายใน 10 ปีระหว่างปี 2555-2565 และเพิ่มประสิทธิภาพในด้านอื่นๆ ของการพัฒนาของประเทศไทย รวมถึงการประเมินปริมาณการขนส่ง ต้นทุนค่าก่อสร้างและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

กรุงเทพมหานครในฐานะศูนย์กลางการท่องเที่ยวของประเทศ เป็นประตูเปิดรับนักท่องเที่ยวเข้ามาในประเทศไทย และยังเป็นเมืองที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงถึง 4.27 แสนล้านบาทในปี พ.ศ. 2553 (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, ออนไลน์) อีกทั้งจากการจัดอันดับเมืองที่น่าเที่ยวที่สุดในโลก กรุงเทพมหานครได้รับรางวัล World's Best Award ประจำปี 2011 (Travel & Leisure, ออนไลน์) ทั้งนี้สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผลกรุงเทพมหานคร (2552) ได้วางกรอบการพัฒนากรุงเทพมหานครระดับภาคมหานครระยะ 5 ปีไว้ดังนี้ “กรุงเทพฯ จะเป็นมหานครที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และโบราณสถานที่ได้รับการบูรณะฟื้นฟู เป็นมหานครสีเขียวที่ปลอดภัยจากน้ำท่วม พร้อมทั้งมีระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกและเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคเพื่อรองรับการที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและการบริการที่เชื่อมโยงกันในกลุ่มอาเซียน โดยมีบทบาทให้เป็นมหานคร

ชั้นนำระดับโลกด้านการท่องเที่ยวและเป็นมหานคร
ชั้นนำด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ การค้าและ
บริการการสาธารณสุขและการแพทย์ในระดับ
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้”

ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญและมีความ
สนใจที่จะศึกษาวิจัยความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว
ต่างประเทศต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็น
ศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟพออนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยคือ
เพื่อศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่างประเทศ
ต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการ
ท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟพออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
ทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐ
ผู้ประกอบการภาคเอกชน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง
กับธุรกิจการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร และ
เป็นการเพิ่มขีดความสามารถการท่องเที่ยว
กรุงเทพมหานครต่อไป

วิธีการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักท่องเที่ยว
ต่างประเทศในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร การหา
ขนาดของกลุ่มตัวอย่างนั้นผู้วิจัยใช้สูตรการหาขนาด
ของกลุ่มตัวอย่างของยามาเน่ (Yamane, 1973)
ในการคำนวณ โดยกำหนดค่าความเชื่อมั่นไว้ที่
95% ความผิดพลาดไม่เกิน 5% การเก็บข้อมูลใน
การศึกษาวินิจฉัยครั้งนี้จะมีขนาดของกลุ่มตัวอย่างคือ
400 คน โดยทำการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่าง
แบบบังเอิญ (Accidental Sampling) บริเวณ 10
สถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมของกรุงเทพมหานคร
ได้แก่ วัดพระศรีรัตนศาสดาราม, พระบรมมหาราชวัง,
วัดพระเชตุพนวิมลมังคลารามราชวัดอรุณราช-
วราชารามรวมหาวิหาร, พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ

พระนคร, วัดเบญจมบพิตรดุสิตวนารามราชวรวิหาร,
พระที่นั่งวิมานเมฆ, ตลาดนัดสวนจตุจักร, พิพิธภัณฑ
บ้านไทย จิม ทอมป์สัน และห้างสรรพสินค้า
มาบุญครอง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ
แบบสอบถาม (Questionnaire) ประกอบด้วย
ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายเปิด และปลายปิด
(Open and Close-ended) แบ่งออกเป็น 4 ตอน
ดังนี้ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม, พฤติกรรม
นักท่องเที่ยวต่อการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครและ
อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง, ความคิดเห็นของผู้ตอบ
แบบสอบถามต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็น
ศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟพออนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง และข้อเสนอแนะต่อการพัฒนา
กรุงเทพมหานครเพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว
ตามเส้นทางรถไฟพออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้
นำข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์หาค่าสถิติโดยใช้โปรแกรม
คอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
และความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อการ
เป็นเจ้าของที่ดีเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครเป็น
ศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟพออนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง นำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยการหาร้อยละ
(Percentage)

2. ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม
ต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการ
ท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟพออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
นำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และ
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วสรุปความคิดเห็น
ผู้ตอบแบบสอบถาม โดยนำเฉพาะคำตอบที่ผู้ตอบ
แบบสอบถามเห็นว่ามีมีความสำคัญของยุทธศาสตร์

ในระดับมากถึงมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย (Mean) ตั้งแต่ 3.50 ขึ้นไป และมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ไม่เกิน 1.00) จึงนำมาใช้กำหนดเป็นประเด็นยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงของประชาชนวัยทำงานในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open end) ใช้วิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยนำข้อความที่ผู้ตอบแบบสอบถามเขียนอธิบายมา แล้วจับประเด็นและนำประเด็นที่คล้ายคลึงกันมาจัดเป็นกลุ่มเดียวกันเพื่อนำมากำหนดเป็นค่าความถี่ (Frequency) ให้กับข้อความหรือรายการนั้น แล้วสรุปมาเป็นค่าร้อยละ (Percentage)

ผลการวิจัย

1. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีช่วงอายุ 30-39 ปี มีสถานภาพแต่งงานแล้ว เดินทางมาจากทวีปเอเชีย วุฒิการศึกษาที่สำเร็จสูงสุด คือ ปริญญาตรี มีอาชีพพนักงานหน่วยงานเอกชน มีรายได้เฉลี่ย US\$ 2,001-US\$ 3,000 ต่อเดือน

2. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวต่อการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ผลการวิจัย พบว่า นักท่องเที่ยวต่างประเทศส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครเป็นครั้งที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 46.500, เหตุผลหลักในการมาท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร คือ มาเยี่ยมเพื่อนหรือ

ญาติ คิดเป็นร้อยละ 56.250, เดินทางท่องเที่ยวกับเพื่อน คิดเป็นร้อยละ 51.000 ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร 3-4 วัน คิดเป็นร้อยละ 42.250 ตนเองและเพื่อนเป็นผู้ตัดสินใจในการเดินทางท่องเที่ยวครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 63.500 จัดการการจองผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวด้วยตนเองผ่านอินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 43.75 ได้รับข่าวสารการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครผ่านทางอินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 43.750 ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวครั้งนี้ (ไม่รวมค่าโดยสารทางอากาศ) USD 1,001-USD 1,500 คิดเป็นร้อยละ 47.500, ค่าใช้จ่ายหลักคือ ค่าอาหาร คิดเป็นร้อยละ 35.750, มีความเห็นเกี่ยวกับภาพลักษณ์เชิงบวกของกรุงเทพมหานครคือ อาหารและเครื่องดื่ม คิดเป็นร้อยละ 37.500, มีความเห็นเกี่ยวกับภาพลักษณ์เชิงลบของกรุงเทพมหานครคือ การท่องเที่ยวทางเพศ คิดเป็นร้อยละ 37.250, ไม่แน่ใจว่าภายในระยะเวลา 5 ปี จะเดินทางกลับมากรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 80.000, เคยเดินทางไปประเทศอื่นๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง คิดเป็นร้อยละ 71.500, มีความสนใจที่จะเดินทางไปยังประเทศอื่นๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง คิดเป็นร้อยละ 100.000, และมีข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการท่องเที่ยวอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแล้วแต่ยังต้องการข้อมูลเพิ่มเติม คิดเป็นร้อยละ 52.250

3. ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อยุทธศาสตร์การพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.730$) เมื่อพิจารณาในรายด้านต่างๆแล้วพบว่า ทุกด้านมีความสำคัญระดับมาก โดยด้านส่วนประสมทางการตลาดท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.791$)

รองลงมา คือ องค์ประกอบทรัพยากรท่องเที่ยว ($\bar{X} = 3.785$) และผลการวิจัยรายการย่อยในแต่ละด้าน เป็นดังนี้

ด้านการบริหารจัดการภาครัฐ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านการบริหารจัดการภาครัฐ ในรายการย่อย รัฐบาลควรมุ่งเน้นในเรื่องการใช้ทรัพยากรการท่องเที่ยวกรุงเทพฯ อย่างเหมาะสม ($\bar{X} = 3.738$) รองลงมาคือ รัฐบาลควรจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของกรุงเทพฯ เพื่อส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ($\bar{X} = 3.690$) และรัฐบาลควรจัดให้มีการควบคุมมาตรฐานการท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร ($\bar{X} = 3.685$) ตามลำดับ

ด้านการบริหารจัดการภาคเอกชน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านการบริหารจัดการภาคเอกชน ในรายการย่อย ภาคเอกชนควรมีส่วนร่วมสร้างสรรค์ทรัพยากรการท่องเที่ยวกรุงเทพฯ และภาคเอกชนควรมีส่วนช่วยดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวมากที่สุด ($\bar{X} = 3.753$) รองลงมาคือ ภาคเอกชนควรมีส่วนช่วยดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ($\bar{X} = 3.720$)

ด้านองค์ประกอบทรัพยากรท่องเที่ยว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านองค์ประกอบทรัพยากรท่องเที่ยวในรายการย่อย กรุงเทพฯ มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวประเภทความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวพอเพียงและเหมาะสม ($\bar{X} = 3.913$) รองลงมาคือ กรุงเทพฯ มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวประเภทโครงสร้างพื้นฐานพอเพียงและเหมาะสม ($\bar{X} = 3.823$) และ

กรุงเทพฯ มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวประเภทเข้า-ออกเมืองพอเพียงและเหมาะสม ($\bar{X} = 3.810$) ตามลำดับ

ด้านธุรกิจท่องเที่ยว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านธุรกิจท่องเที่ยวในรายการย่อย กรุงเทพฯ ควรมีการพัฒนาธุรกิจจัดการประชุมสัมมนาเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ($\bar{X} = 3.823$) รองลงมาคือ กรุงเทพฯ ควรมีการพัฒนาธุรกิจการจัดแสดงนิทรรศการและสินค้าเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ($\bar{X} = 3.740$) และกรุงเทพฯ ควรมีการพัฒนาธุรกิจการบินและนันทนาการเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ($\bar{X} = 3.732$) ตามลำดับ

ด้านส่วนประสมทางการตลาดท่องเที่ยว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านส่วนประสมทางการตลาดท่องเที่ยวในรายการย่อย สภาพแวดล้อมเมืองของกรุงเทพฯ ควรดึงดูดใจนักท่องเที่ยว ($\bar{X} = 4.023$) รองลงมาคือ สถาปัตยกรรมแหล่งท่องเที่ยว กรุงเทพฯ มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว ($\bar{X} = 3.845$) และจำนวนบุคลากรทางการท่องเที่ยว มีเพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ($\bar{X} = 3.838$) ตามลำดับ

4. ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตอบแบบสอบถามปลายเปิดจำนวน 236 คน คิดเป็นร้อยละ 59.0000 และเมื่อ

พิจารณารายละเอียด พบว่า ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครกลุ่มแม่น้ำโขงในประเด็น ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว จำนวน 43 ประเด็น คิดเป็นร้อยละ 18.220 รองลงมาคือการพัฒนาการขนส่งภายในกรุงเทพมหานครอย่างครบวงจร จำนวน 37 ประเด็น คิดเป็นร้อยละ 15.678 และปรับปรุงภาพลักษณ์เชิงลบของกรุงเทพฯ จำนวน 29 ประเด็น คิดเป็นร้อยละ 12.289

สรุปผลการวิจัย

จากผลการศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่างประเทศต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครกลุ่มแม่น้ำโขง มีประเด็นสำคัญที่นำมาอภิปรายไว้ดังนี้

นักท่องเที่ยวต่างประเทศมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านการบริหารจัดการภาครัฐ ในรายการย่อย รัฐบาลควรมุ่งเน้นในเรื่องการใช้ทรัพยากรการท่องเที่ยวกรุงเทพฯ อย่างเหมาะสมมากที่สุด ผู้วิจัยมีความเห็นว่า รัฐบาลพึงมีจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยวเพื่อการใช้ทรัพยากรท่องเที่ยวของกรุงเทพฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคมควบคู่ไปกับการรักษาสุนทรียภาพ เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และระบบนิเวศวิทยา โดยตระหนักถึงคำนึงถึงศักยภาพของทรัพยากรท่องเที่ยวที่มีอยู่ กล่าวคือ รัฐบาลพึงมีการจัดการทรัพยากรท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยเน้นการอนุรักษ์และการใช้ทรัพยากรท่องเที่ยวอย่างพอดีเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ในระยะเวลายาวนาน และมีการกระจายผลประโยชน์

ให้แก่ประโยชน์ส่วนใหญ่ สอดคล้องกับ สมบัติกาญจนกิจ (2544) ที่ได้แสดงแนวคิดว่า นโยบายการท่องเที่ยวโดยรวมเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นประการหนึ่งที่จะช่วยให้มีการใช้ประโยชน์ทรัพยากรที่อยู่อย่างเหมาะสม (Optimum Utilization of Resource) โดยเฉพาะการลงทุนในกิจกรรมแขนงต่างๆ ทางการท่องเที่ยว อีกประการหนึ่งนโยบายการท่องเที่ยวของประเทศจะต้องไม่ให้ความสำคัญหรือจำกัดเฉพาะในเรื่องของผลประโยชน์ทางการคลังและเศรษฐกิจเท่านั้น แต่จะต้องพิจารณาให้ความสำคัญกับการพัฒนาในสาขาต่างๆ ด้วย

นักท่องเที่ยวต่างประเทศมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านการบริหารจัดการภาคเอกชนใน 2 รายการย่อยมากที่สุดคือ

ก. รายการย่อยภาคเอกชนควรมีส่วนร่วมสร้างสรรค์ทรัพยากรการท่องเที่ยวกรุงเทพฯ ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ในปัจจุบันภาคเอกชนทางการท่องเที่ยวเป็นกลไกที่มีความเข้มแข็งที่ผลักดันการท่องเที่ยวไทย การสร้างสรรค์ทรัพยากรการท่องเที่ยวของภาครัฐไม่อาจสำเร็จลุล่วงไปได้ หากไม่ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน จึงกล่าวได้ว่าภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการสร้างสรรค์ทรัพยากรท่องเที่ยวของกรุงเทพฯ ทั้งนี้ทรัพยากรท่องเที่ยวเป็นทรัพยากรของชาติที่มีคุณค่า ภาคเอกชนควรมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์ทรัพยากรท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจอย่างสูงสุด นอกจากนี้ควรร่วมมือกับภาครัฐวางแนวทางการพัฒนาปรับปรุง และอนุรักษ์ทรัพยากรควบคู่ไปด้วยเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนการท่องเที่ยวให้ยั่งยืน สอดคล้องกับบุญเลิศจิตตั้งวัฒนา (2548) ที่ให้แนวคิดว่า ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีคุณค่าสำคัญยิ่งที่จะดึงดูด หรือจูงใจ

นักท่องเที่ยวที่มาเยือน จึงต้องร่วมมือกันทั้งรัฐบาล และเอกชนในการอนุรักษ์ทรัพยากรท่องเที่ยวที่มี อยู่ให้คงไว้ และสร้างสรรค์ทรัพยากรท่องเที่ยว ใหม่ๆ เกิดขึ้นด้วย

ข. รายการย่อยภาคเอกชนควรมีส่วนช่วย ดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ผู้วิจัยมีความ เห็นว่า ภาคเอกชนควรประสานงานกับภาครัฐใน ด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ของนักท่องเที่ยวเพื่อให้กรุงเทพมหานครเป็นเมือง นำเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัด ระบบเตือนภัยในแหล่งท่องเที่ยว พร้อมทั้งมีร่วม เสนอแนะแผนรองรับในการป้องกัน ช่วยเหลือฟื้นฟู และบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากภัยพิบัติต่างๆ ให้สามารถสร้างความมั่นใจในด้านความปลอดภัย แก่นักท่องเที่ยวซึ่งสิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อ การตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว เพราะความต้องการด้านความปลอดภัยนั้นเป็น ความต้องการพื้นฐานของมนุษย์ สอดคล้องกับ มาสโลว์ (Maslow, 1970) กล่าวถึงความต้องการ พื้นฐานของมนุษย์ไว้ว่า ความต้องการความปลอดภัย (The Safety Needs) เมื่อมนุษย์ได้รับการตอบสนอง ความต้องการทางร่างกายแล้ว ความต้องการความ ปลอดภัยก็จะเข้ามาแทนที่ มนุษย์มีความต้องการ ที่จะได้รับการตอบสนองในด้านความปลอดภัย ปราศจากภัยอันตรายต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับชีวิต ซึ่งถือว่าเป็นธรรมชาติโดยทั่วไปของมนุษย์

นักท่องเที่ยวต่างประเทศมีความคิดเห็น เรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านองค์ประกอบ ทรัพยากรท่องเที่ยวในรายการย่อย กรุงเทพฯ มี สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวประเภท ความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวพอเพียงและ เหมาะสมมากที่สุด ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ความ

ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวเป็นเหตุปัจจัยหลักใน การตัดสินใจเดินทางของนักท่องเที่ยว ดังนั้นกรุงเทพฯ ควรสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยวในเรื่องความ ปลอดภัยทั้งร่างกาย ทรัพย์สิน และการเดินทางแก่ ประชาชนและนักท่องเที่ยวด้วยการป้องกันเหตุที่ สามารถก่อให้เกิดอันตรายและความเดือดร้อน ต่างๆ กับนักท่องเที่ยว เช่น โจรกรรม อาชกรรม และความปลอดภัยจากบริการการท่องเที่ยว เป็นต้น สอดคล้องกับ สุวรรณชัย ฤทธิรักษ์ และมานิตย์ ศุทธสกุล (2544) ที่กล่าวถึงกล่าวถึงปัจจัยที่ส่งผล ต่อการตัดสินใจต่อการเดินทางท่องเที่ยวไว้ว่า ความ ปลอดภัยในร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินในสังคม ในประเทศหรือภูมิภาคที่มีความสงบ เรียบร้อย คน ในสังคมมีความมั่นคงและปลอดภัยในร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สิน ไม่มีปัญหาทางสังคม หรือมีปัญหา บ้างเพียงเล็กน้อยตามปกติธรรมดา นักท่องเที่ยว ระหว่างประเทศมีความมั่นใจที่จะเดินทางไปท่องเที่ยว ในพื้นที่ ประเทศหรือภูมิภาคนั้นด้วยความปลอดภัย ไม่ต้องกังวลกับปัญหาเกี่ยวกับร่างกาย ชีวิต และ ทรัพย์สิน ในระหว่างที่เดินทางไปเยี่ยมเยือนหรือ พักอาศัยอยู่ในพื้นที่หรือประเทศนั้นๆ ได้แก่ ความ ปลอดภัยในการใช้บริการคมนาคมขนส่ง ความ ปลอดภัยในการใช้บริการนำเที่ยว ความปลอดภัย จากการใช้บริการมัคคุเทศก์ ความปลอดภัยในการ ใช้บริการพักผ่อน ความปลอดภัยจากการบริโภค อาหาร ความปลอดภัยจากการใช้บริการด้านบันเทิง และความปลอดภัยในการซื้อสินค้าและของที่ระลึก ของนักท่องเที่ยว สภาพการณ์หรือชื่อเสียงดังกล่าว ย่อมเป็นปัจจัยที่ดึงดูดหรือเชิญชวนให้นักท่องเที่ยว ระหว่างประเทศให้ความสนใจและตัดสินใจเดินทาง ไปพักผ่อนหรือท่องเที่ยว มากกว่าประเทศหรือ ภูมิภาคที่มีปัญหาหรือมักเกิดปัญหาทางสังคม เกิด

ความขัดแย้ง ความไม่สงบเรียบร้อย โดยเฉพาะความไม่ปลอดภัยในร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของคนในสังคมและของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

นักท่องเที่ยวต่างประเทศมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านธุรกิจท่องเที่ยวในรายการย่อย กรุงเทพฯ ควรมีการพัฒนาธุรกิจจัดการประชุมสัมมนาเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมากที่สุด ผู้วิจัยมีความเห็นว่า กรุงเทพมหานครมีความพร้อมในทุกๆ ด้านของธุรกิจนิทรรศการและการประชุม (MICE) อีกทั้งกรุงเทพฯ มีจุดเด่นทางด้านสภาพภูมิศาสตร์และสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมตลอดทั้งปี สอดคล้องกับปีลันธนา ชมพูพันธ์ (2551) ที่กล่าวว่า จากสภาพภูมิอากาศอากาศของประเทศไทยที่เอื้ออำนวยให้สามารถจัดงานการประชุมได้ตลอดทั้งปี ซึ่งต่างจากประเทศที่มีอากาศหนาวจัดในฤดูหนาวที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการจัดประชุม ดังนั้นหากธุรกิจการจัดประชุมได้รับการส่งเสริมและพัฒนาอย่างเต็มที่ ก็จะนำไปสู่การสร้างอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวที่ถาวร (Permanent job) ไม่เป็นเพียงแต่การจ้างงานตามฤดูกาล (Temporary job) ดังเช่นการท่องเที่ยวทั่วไป (Leisure Tourism) ซึ่งขึ้นอยู่กับฤดูกาล

นักท่องเที่ยวต่างประเทศมีความคิดเห็นเรื่องความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านส่วนประสมทางการตลาดท่องเที่ยวในรายการย่อย สภาพแวดล้อมเมืองของกรุงเทพฯ ควรดึงดูดใจนักท่องเที่ยวมากที่สุด ผู้วิจัยมีความเห็นว่า เมืองแห่งการท่องเที่ยวย่อมต้องสร้างสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวกับการให้บริการทางการท่องเที่ยว เช่น สถาปัตยกรรม ทัศนียภาพ

สวยงาม ความสะอาดของเมือง เพื่อก่อให้เกิดแรงจูงใจทางการท่องเที่ยวและตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว สอดคล้องกับ บิตเนอร์ และบูมส์ (Bitner, J. and Booms, B., 1981) ที่ได้ให้แนวคิดไว้ว่า การสร้างและนำเสนอลักษณะทางกายภาพ (Physical evidence and presentation) หมายถึง ความสามารถและสิ่งแวดล้อมทางกายภาพซึ่งได้ถูกนำเสนอในรูปแบบของการบริการอันส่งผลให้เกิดศักยภาพด้านความพึงพอใจแก่ลูกค้า

ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้

1. ภาครัฐควรเน้นการให้ความรู้ที่ทันสมัยและถูกต้องเกี่ยวกับการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแก่ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยสูงสุด
2. ภาครัฐควรพิจารณาการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมุ่งเน้นความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว
3. ภาครัฐควรร่วมมือกับภาคเอกชน สถาบันการศึกษา กรุงเทพมหานคร เพื่อวางแผน ศึกษาวิจัยและผลักดันให้การดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้บรรลุวัตถุประสงค์และประสบความสำเร็จตามขั้นตอนหรือนโยบายที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. รัฐบาลควรมีนโยบายที่ชัดเจนหรือกำหนดเป็นวาระแห่งชาติในการส่งเสริมและพัฒนาการ

ท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟพออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
ครอบคลุมทุกด้านโดยปราศจากการทุจริตคอร์รัปชั่น

2. รัฐบาลต้องประสานความร่วมมือกับ
องค์กรต่างๆ ของรัฐที่มีส่วนรับผิดชอบหลักและ
ภาคเอกชน โดยการสร้างเครือข่าย ความร่วมมือ
ทางวิชาการและนักวิชาการจากต่างประเทศเพื่อ
ศึกษาวิจัยพัฒนา ปรับปรุงคุณภาพการท่องเที่ยว
ด้วยรถไฟไทยให้มีความเหมาะสม ทันสมัยน่าสนใจ
และปลอดภัย

3. การวางนโยบายต่างประเทศมีความ
สำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเป็น
ศูนย์กลางการท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟพออนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งนี้รัฐบาลควรตระหนักถึงความ
แตกต่างของนโยบายต่างประเทศของแต่ละประเทศ
ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมุ่งเน้นความร่วมมือ
ทางเศรษฐกิจ การค้า ความสัมพันธ์ระหว่างประชาชน
ในอนุภูมิภาคอย่างยั่งยืน

คำขอบคุณ

การศึกษาวิจัยสำเร็จได้ด้วยดี โดยได้รับความ
กรุณาช่วยเหลือและให้คำปรึกษาตลอดจนให้
ข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์จากผู้มีพระคุณ
หลายท่าน โดยเฉพาะ Prof. Dr. Pu Yongjian
อาจารย์ที่ปรึกษาคณาจารย์นิพนธ์หลัก รองศาสตราจารย์
ดร.สุจิตรา สุคนธ์ทรัพย์ รองศาสตราจารย์
เทพประสิทธิ์ กุลธวัชวิชัย ผู้ช่วยศาสตราจารย์
ดร.สุชาติ ทวีพรปฐมกุล Dr. Robert Bruce
Snader และ Dr. Andrew W. Beckwith ผู้ทรง
คุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัยที่ได้เสียสละกรุณาให้
คำแนะนำ ตรวจสอบการศึกษาวิจัย ตลอดจนการ
แก้ไขปรับปรุงสำนวนภาษาในการเขียนเป็นอย่างดี
ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

เอกสารอ้างอิง

- การท่องเที่ยว, กรม. (2554). **สรุปสถานการณ์นักท่องเที่ยว ปี 2548-2553**. กรุงเทพมหานคร: กรมการท่องเที่ยว.
- การท่องเที่ยว, กรม. (2554) **Internal tourism in Bangkok** <<http://www.tourism.go.th>> (9 ธันวาคม)
- กุลวรา สุวรรณพิมล. (2552) **หลักการมัดคุเทศก์**. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แสงดาว.
- กรุงเทพมหานคร, สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล. (2552). **แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552-2563) กรุงเทพฯ มหานครแห่งความน่าอยู่อย่างยั่งยืน**. กรุงเทพมหานคร: สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548) **อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวธุรกิจที่ไม่มีวันตายของประเทศไทย**. กรุงเทพมหานคร: ซี.พี.บุ๊ค สแตนดาร์ด.
- ปิลันธนา ชมพูนันท์. (2551). **การศึกษาศักยภาพการจัดการประชุมและนิทรรศการของจังหวัดเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา สำนักวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมบัติ กาญจนกิจ. (2544) **นันทนาการและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว**. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุวรรณชัย ฤทธิรักษ์ และมานิตย์ ศุทธสกุล. (2544). **ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว**. ใน เอกสารการสอนชุดวิชาความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (หน่วยที่ 6). นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- อรรถัย วานิชดี. (2545). **ธุรกิจทั่วไป**. กรุงเทพฯ: ประสานมิตร.
- Akom. (2554). **ยุทธศาสตร์รถไฟลุ่มน้ำโขง ใต้เงื้อมมือจีน-ญี่ปุ่น**. <<http://www.vmekongmedia.com>> (8 ธันวาคม)
- Bitner, J. and Booms, B. (1981). **Marketing strategies and organizational structures for service firms**. Chicago: American Marketing Association.
- Carol, R., Jonathan, C., and Jessica, R. (2008). **A Citizen's Guide to the Greater Mekong Subregion**. Melbourne: Oxfam Australia November.
- Maslow, A.H. **Motivation and Personality**. New York: Harper and Row, 1970.
- Travel& Leisure. (2011). **TOP 10 CITIES**. <<http://www.travelandleisure.com/worldsbest/2011/cities>> (11 ธันวาคม)
- Yamane, T. (1973). **An Introductory analysis**. Tokyo: Harper International Edition.