



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 2

การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
บนฐานวิถีวัฒนธรรมของประเทศไทย

โดย ทศนีย์ นาคเสนีย์ และคณะ

เมษายน 2563

ส่นข้าง ขอให้ท่านใส่ชื่อโครงการวิจัย และชื่อ ผู้อำนวยการแผนงานหรือหัวหน้าโครงการ



การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน บนฐานวิถีวัฒนธรรมของประเทศไทย

โดย ทศนีย์ นาคเสนีย์ และคณะ

สัญญาเลขที่ SIP62T0004

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 2

การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
บนฐานวิถีวัฒนธรรมของประเทศไทย

คณะผู้วิจัย

สั่งกัก

อาจารย์ ดร. ทศนีย์ นาคเสนีย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ว่าที่ รต. ดร.วสันต์ นาคเสนีย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง

ชุดโครงการ การพัฒนาต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬา
ในกลุ่มกิจกรรม มวยไทย ปั่นจักรยาน และวิ่ง (Fight Ride Run)
สู่การท่องเที่ยวดิจิทัลของประเทศไทย (ปีที่ 1)

สนับสนุนการวิจัยโดย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)
และ สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิจัย และนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกสว. และ สอวช. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

กิตติกรรมประกาศ

โครงการวิจัยเรื่อง การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย (Improving Bicycle Tourism Management Based on The Cultural Landscape in Thailand) คณะผู้วิจัย ขอขอบคุณคณะกรรมการผู้พิจารณาชุดโครงการผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ช่วยพัฒนาโครงร่าง ให้ข้อเสนอแนะ ให้คำปรึกษา แนะนำสิ่งที่เป็นประโยชน์ พร้อมทั้งช่วยตรวจสอบข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่ และให้กำลังใจผู้วิจัย ด้วยดีเสมอมา โดยเฉพาะ คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และทีมงานสำนักประสานงาน สกว. เดิม และ ตลอดจนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ (สกว.) ทุกท่านที่ช่วยประสานงาน กำกับติดตาม ตลอดจนดูแลช่วยเหลือ เสริมหนุนความรู้ จัดทำเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ให้กับนักวิจัยอย่างใกล้ชิด

ขอขอบคุณ ศาสตราจารย์ ดร.วิภาดา คุณาวิทีกุล ผู้อำนวยการแผนงาน ตลอดจนทีมงานของแผนงานทุกท่าน ขอขอบคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สัจจา ไกรศรรัตน์ หัวหน้าชุดโครงการที่ให้คำปรึกษา และชี้แนะแนวทางในการเขียนรายงานผลการวิจัย ตลอดจนการทำวิจัย จนกระทั่งสำเร็จ ขอขอบคุณทีมนักวิจัย Fight Ride Run ที่คอยช่วยเหลือ และให้กำลังใจซึ่งกันมาโดยตลอด

ขอขอบคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยฤทธิ์ ศิลาเดช รักษาการแทนอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง นายวิสารท์ พูลศิริรัตน์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชาญบุญลุ่ม คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง ที่อำนวยความสะดวกให้การดำเนินการวิจัยจนแล้วเสร็จ ขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลหลักทุกท่าน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ที่ให้ข้อมูลเชิงลึกที่เป็นประโยชน์อย่างมากต่อการวิจัย คณะนักวิจัยรู้สึกซาบซึ้งและเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้ทำงานร่วมกัน คณะนักวิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง มา ณ โอกาสนี้ รวมไปถึง ทีมนักปั่นจักรยาน นักศึกษา ทีมผู้ช่วยวิจัยในพื้นที่ ผู้ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์เชิงลึก นักปั่นจักรยาน ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศทุกท่าน

สุดท้ายนี้คุณค่าและประโยชน์ที่พึงมีจากงานวิจัยฉบับนี้ ขอมอบแด่บิดา มารดา ครูบาอาจารย์ผู้มีอุปการะคุณ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง ตลอดจน ผู้วิจัย ผู้ค้นคว้า ที่ได้อ้างอิงในงานวิจัยฉบับนี้ทุกท่าน

ทัศนีย์ นาคเสนีย์
วสันต์ นาคเสนีย์
เมษายน 2563

บทสรุปผู้บริหาร

1. บทนำ

จากกระแสพฤติกรรมของผู้บริโภคต่างได้หันมาใส่ใจดูแลสุขภาพมากขึ้น จนกลายเป็นค่านิยมในการดำเนินชีวิตของคนในสังคมด้วยการออกกำลังกาย ดังจะเห็นได้จากตัวเลขการนำเข้าเครื่องกีฬาและรองเท้ากีฬา ในปี พ.ศ. 2561 (ม.ค. – ก.ย. 2561) ที่เพิ่มสูงขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาคิดเป็น 18.40% และ 39.28% ในขณะที่ตัวเลขจำนวนผู้ป่วยรายใหม่ ประเภทโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้ป่วยลดลง ถึง 6.77% ซึ่งจากสถิติตัวเลขได้บ่งชี้ว่าคนไทยมีสุขภาพที่ดีขึ้น สำหรับกิจกรรมเชิงกีฬาที่พบว่าได้รับความนิยม ได้แก่ กอล์ฟ มวยไทย ดำน้ำ ปั่นจักรยาน วิ่งมาราธอน ขี่จักรยานยนต์ และกีฬาทางน้ำ ฯลฯ (สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559) กิจกรรมการปั่นจักรยาน เป็นอีกหนึ่งชนิดกีฬาที่มีความหลากหลาย ทั้งปั่นเพื่อการท่องเที่ยว การแข่งขัน หรือเพื่อออกกำลังกายสามารถทำได้ทั้งสิ้น ในปี พ.ศ. 2558 ได้เกิดปรากฏการณ์ครั้งสำคัญที่ถือได้ว่าเป็นมิติใหม่ของการปลูกกระแสการปั่นจักรยานให้กับคนไทยทั่วประเทศ คือ การจัดกิจกรรมปั่นเพื่อแม่ (Bike for MOM) ที่จัดขึ้นในวันที่ 16 สิงหาคม 2558 มีนักปั่นจักรยานในแต่ละจังหวัดรวมกันออกมาปั่นเป็นจำนวน 177,076 คน จาก 77 จังหวัดทั่วประเทศไทย เหตุการณ์ในขณะนั้นได้ถูกบันทึกไว้ในหนังสือกินเนสบุ๊ก ถึงการสร้างสถิติจำนวนนักปั่นจักรยานมากที่สุดในโลก (หนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์ ฉบับวันที่ 16 สิงหาคม 2558) และการจัดกิจกรรมปั่นเพื่อพ่อ (Bike for DAD) จัดขึ้นวันที่ 11 ธันวาคม 2558 ชาวไทยทั่วประเทศได้ออกมาปั่นจักรยานร่วมกันอีกครั้ง เป็นจำนวนสูงถึง 607,909 คน (www.bikefordad2015.com สืบค้นวันที่ 12 มิถุนายน 2561) ทั้งนี้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 พบว่าวงการธุรกิจจักรยาน ได้เติบโตมากกว่า 100% มูลค่า 5.5 ล้านบาท ความนิยมจักรยานยังคงได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง มูลค่าธุรกิจจักรยานสูงถึง จำนวน 7.5 ล้านบาท โดยเป็นมูลค่าจักรยาน จำนวน 4.5 พันล้านบาท และมูลค่าอะไหล่ แปะชั้นเสื้อผ้า อุปกรณ์ตกแต่ง จำนวน 3 พันล้านบาท จนกระทั่งประมาณปลายปี พ.ศ. 2560 กระแสความนิยมในการปั่นจักรยานของคนไทยเริ่มซบเซาลง ไม่มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานแบบมหกรรมใหญ่ดังเดิม เหลือไว้ซึ่งกลุ่มนักปั่นไม่เกิน 500 คน ผู้ที่ชื่นชอบการปั่นจริง ๆ ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากจักรยานอย่างต่อเนื่อง เพราะนอกจากเป็น การส่งเสริมการท่องเที่ยวแล้วนั้น การใช้จักรยานในชุมชน ยังเป็นการช่วยเสริมสร้างสุขภาพของ ผู้ปั่นจักรยานให้แข็งแรงมากขึ้น ช่วยลดฝุ่นควัน ลดโลกร้อน อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เพราะการใช้จักรยานไม่ได้ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศแต่อย่างใด ดังเช่น ประเทศนิวซีแลนด์ หรืออีกหลาย ๆ ประเทศ ที่ได้นำจักรยานมาใช้ในชีวิตประจำวัน (Insights Team Tourism New Zealand, 2013) ดังนั้นงานวิจัยครั้งนี้ จึงมุ่งเน้นศึกษาเพื่อการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐาน ภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย ให้มีศักยภาพทางการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยได้ต่อไป ซึ่งมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้ 5 ข้อคือ 1) ศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบน

ฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย 2) ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย 3) ศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย 4) วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย และ 5) เพื่อจัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

โดยมีขอบเขตในการดำเนินการวิจัย คือ ใช้ระเบียบวิธีวิจัยทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เครื่องมือที่ใช้ ประกอบด้วย แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง ที่ผ่านการตรวจสอบคุณภาพเป็นเครื่องมือ รวมทั้งการลงพื้นที่จัดกิจกรรมเพื่อร่วมสังเกตการณ์ในสถานการณ์จริง ทั้งแบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม นำเสนอข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจด้วยปัจจัยการผลิตและผลผลิต 26X26 (I/O Analysis) และนำเสนอผลการวิจัยด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

2. สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

กิจกรรมท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย จำแนกได้ 4 ประเภท คือ ปั่นแข่งขัน (Racing) ปั่นอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) และปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) ในปี พ.ศ. 2562 มีนักปั่นจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ประมาณ 645,427 คน มีการใช้เฉลี่ย 1,031.66 - 5,722.16 บาทต่อคนต่อกิจกรรม ก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยประมาณ 1,909 ล้านบาท จำแนกรายการค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานตามตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I/O Analysis) ออกได้เป็น 8 ประเภท ได้แก่ 1) ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม 2) ค่าซื้ออุปกรณ์กีฬา 3) ค่าที่พัก 4) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม 5) ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 6) ค่าเดินทางโดยเครื่องบิน 7) ค่าซื้อของที่ระลึก และ 8) ค่าบันเทิงในการเดินทางท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจด้วยปัจจัยการผลิต และผลผลิต 26x26 (I/O analysis) พบว่า มูลค่าการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยรวม ประมาณ 4,636 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 1,034 ล้านบาท และผลกระทบทางอ้อมประมาณ 3,601 ล้านบาท โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานภาพรวม 1 บาท ได้สร้างผลกระทบทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น 2.43 บาท และโดยเป็นผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยอ้อม 1.89 บาท ข้อค้นพบคือ มูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทำให้เกิดการกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรมในภาคการท่องเที่ยวและบริการ ประมาณ 12 สาขา (ร้อยละ 52.56) โดยเฉพาะ ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ การขนส่งทางบก โรงแรมและที่พัก ร้านอาหารและเครื่องดื่ม นอกจากนั้นยังมีการกระจายผลประโยชน์ไปสู่ธุรกิจนอกภาคการท่องเที่ยวและบริการ ประมาณ 14 สาขา (ร้อยละ 47.44) โดยเฉพาะ กลุ่มธุรกิจสาขาการผลิตการผลิตโลหะ อโลหะ และเครื่องจักร กลุ่มผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และ

พลาสติก ดังนั้นจากผลการศึกษาทำให้สามารถสรุปได้ว่าการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานสามารถสร้างรายได้กระจายไปยังธุรกิจอื่น ๆ ประมาณ 26 สาขา ซึ่งผลประโยชน์มิได้กระจุกเฉพาะกลุ่มธุรกิจการท่องเที่ยวเท่านั้น

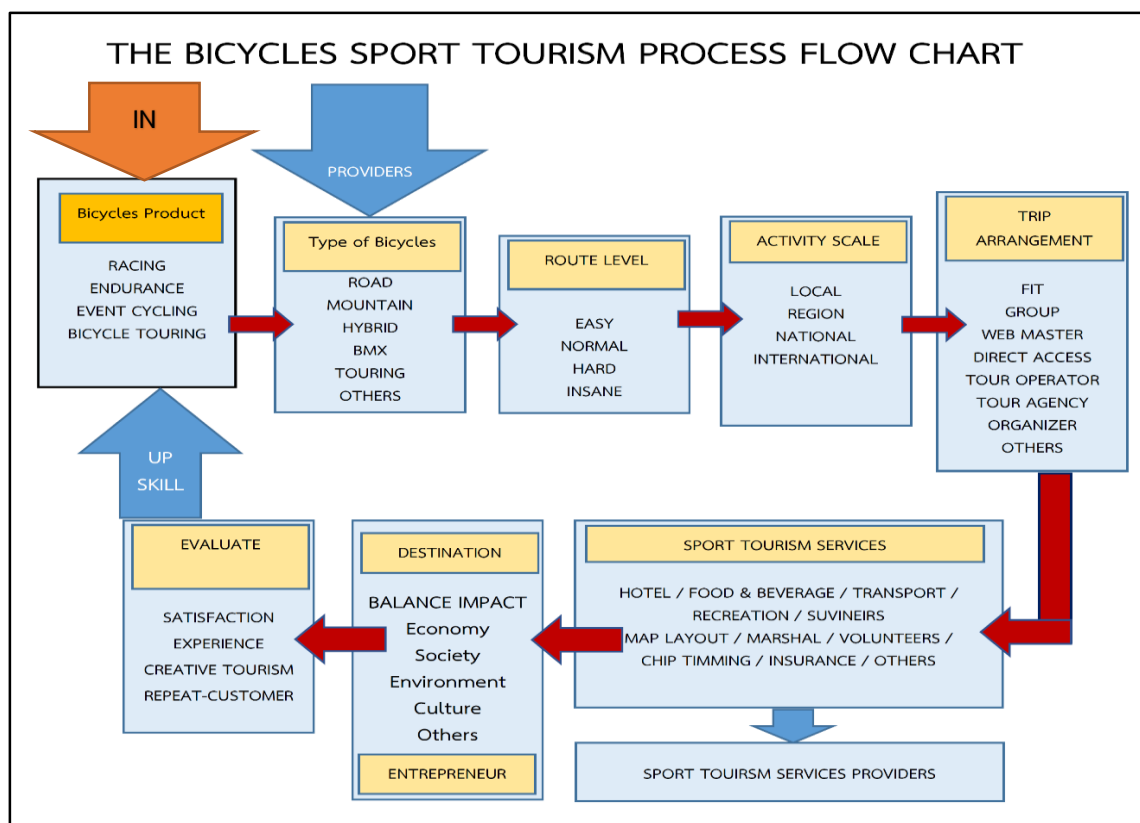
ต่อมา ผลการศึกษาพฤติกรรมนักปั่นจักรยานเชิงลึก จำนวน 1,313 ตัวอย่าง พบว่า นักปั่นจักรยาน ส่วนมากเป็นเพศชาย อายุ 35-39 ปี สถานภาพโสด ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท พำนักรอาศัยอยู่ในเขตภาคกลาง วัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อท่องเที่ยว ใช้จักรยานเสือหมอบ หรือ จักรยานถนน (Road cycling) ราคาประมาณคันละ 30,001 – 60,000 บาท ช่องทางที่นักปั่นจักรยานนิยมเข้าไปใช้เพื่อค้นหาข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ www.Thaimtb.com และกลุ่มเครือข่ายนักปั่น อาทิ กลุ่มเฟซบุ๊ก/กลุ่มไลน์ การบริการที่ชื่นชอบในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน คือ การได้ค้นหาภาพถ่ายของตนเองผ่านเว็บไซต์ของผู้จัดงาน ปัจจัยที่ดึงดูดให้สนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นคือ “มาตรฐาน” ความปลอดภัยในเส้นทางปั่นจักรยาน” ผลการประเมินความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทั้ง 4 ประเภของนักปั่นจักรยานนั้น พบว่า กลุ่มนักปั่นฯ ต่างมีระดับความพึงพอใจในภาพรวมของการบริการ การบริหารจัดการ ตามแนวคิด 3A6S ซึ่งประกอบไปด้วย ความดึงดูดใจ (Attraction) การเดินทางเข้าถึง (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities) มาตรฐานสนาม (Standard) ความปลอดภัย (Safety) การแบ่งปันใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing) ทักษะของผู้จัดกิจกรรม (Skills) คุณภาพการให้บริการ (Services) และความพึงพอใจ (Satisfaction) ในระดับมากที่สุด ข้อค้นพบต่อมาพบว่า สัดส่วนทางการตลาดปั่นจักรยานของประเทศไทยที่มีสัดส่วนมากคือ การปั่นจักรยานประเภทปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) และปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) ดังนั้น ผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมสำหรับนักปั่นจักรยานทั้ง 2 กลุ่มนี้คือ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ได้แก่ การปั่นจักรยาน Series Ride ปั่นจักรยานตามเส้นทางหนึ่ง / ดาราดัง ปั่นจักรยาน Family Fun Ride Woman E-Bike Cycling และการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวด้วยการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวในชุมชน อาทิ ปั่นชมชิมชิล เที่ยวชมวิถีท้องถิ่นไทย ปั่นเรียนรู้/ปั่นท่องเที่ยวในชุมชน ปั่นท่องเที่ยวตามเทศกาล งานประเพณี และ การปั่นจักรยาน Hidden Cycling โดยการมีส่วนร่วมของไกด์นำเที่ยวในท้องถิ่น

ข้อค้นพบต่อมาจากศึกษาชุมชนต้นแบบ ณ สนามปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์ฮึด ครั้งที่ 12 (Inthanon Challenge 12) พบว่า มีนักปั่นจักรยานได้ลงสมัครผ่าน www.Thaimtb.com จำนวน 5,939 คน แต่ในวันจัดกิจกรรม พบว่ามีมารายงานตัวเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมจริง ๆ จำนวน 3,561 คน จำแนกได้เป็นนักปั่นที่พักอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 425 คน (ร้อยละ 11.93) และเป็นนักปั่นจักรยานจากต่างถิ่น จำนวน 3,136 คน (ร้อยละ 88.07) นักปั่นมีการใช้จ่ายประมาณ 3,327.65 - 9,208.83 บาท/คน/ครั้ง คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 30.29 ล้านบาท ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต 26x26 (I/O Table) ของกรมการท่องเที่ยว พบว่า การจัดกิจกรรมครั้งนี้ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยรวม ประมาณ 75.69 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 16.30 ล้านบาท และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 59.39 ล้านบาท เมื่อวิเคราะห์การใช้จ่ายของนักปั่น ทุก ๆ 1 บาท ได้ก่อให้เกิด

ผลกระทบทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นเป็น 2.50 บาท โดยเป็นผลกระทบโดยอ้อม 1.96 บาท นอกจากนั้นการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ได้ทำให้เกิดการกระจายผลประโยชน์ไปสู่ธุรกิจในการท่องเที่ยว 12 สาขาการผลิต ประมาณ ร้อยละ 37.04 และกระจายไปสู่อุตสาหกรรมการผลิตนอกภาคการท่องเที่ยว 14 สาขาประมาณร้อยละ 62.96 นั้นหมายความว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในชุมชนก่อให้เกิดการกระจายผลประโยชน์ไปสู่ธุรกิจนอกภาคการท่องเที่ยวมากเกินกว่ากึ่งหนึ่ง ทั้งนี้ยังพบอีกว่า นักปั่นจักรยานมีความพึงพอใจต่อผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจอยู่ในระดับมาก โดยผลกระทบต่อชุมชนทางด้านเศรษฐกิจต่างมีความเห็นว่าการจัดงานส่งผลให้ชุมชนก่อให้เกิดรายได้และชุมชนจำหน่ายสินค้าของชุมชนได้เพิ่มมากขึ้น ผลกระทบต่อชุมชนทางด้านสังคม พบว่า ชุมชนให้การต้อนรับ มีความเป็นเจ้าบ้านที่ดี มีความร่วมมือในการจัดงานของชุมชน และ ชุมชนมีความภาคภูมิใจต่อการจัดกิจกรรม และ ผลกระทบต่อชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมต่างมีความเห็นว่าการจัดกิจกรรมทำให้ได้รับการสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.) เกิดการปรับปรุง พัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน และการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากการจัดกิจกรรม และช่วยลดมลพิษทางอากาศ รักษาสภาพธรรมชาติให้สวยงาม

ผลผลิตที่ได้จากการสังเคราะห์ข้อมูลความรู้ที่อยู่ในตัวบุคคลผู้มีประสบการณ์ด้านจักรยาน นำมาถ่ายทอดออกมาเป็นคู่มือเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย คือ คู่มือสำหรับนักปั่นจักรยานหรือผู้ที่สนใจเรื่องจักรยาน จำนวน 3 ฉบับ ประกอบด้วย 1) คู่มือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย 2) คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน และ 3) คู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ ในรูปของ E-Book โดยคณะนักวิจัย มุ่งหวังเพื่อให้ ผู้จัดการกิจกรรมปั่นจักรยาน นักปั่นจักรยานหน้าใหม่ นักปั่นจักรยาน ผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับจักรยาน สถาบันการศึกษา หรือผู้สนใจทั่วไป สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในวงกว้างต่อไป

สำหรับองค์ความรู้ใหม่ที่ได้รับจากการวิจัยครั้งนี้ คือ รูปแบบกระบวนการการเข้าร่วมกิจกรรมของนักปั่นจักรยานเพื่อใช้เป็นแนวทางการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 1 แสดงขั้นตอนการเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานตามพฤติกรรมนักปั่นชาวไทย
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากภาพที่ 1 เพื่อแสดงให้เห็นถึงภาคอุตสาหกรรมและผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมปั่นจักรยานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชามชน และ ตลาดนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย ที่ต่างมาร่วมมือกันเพื่อทำกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว ถึงแม้ว่า สถานการณ์ความนิยมปั่นจักรยาน หรือการจัดกิจกรรม เพื่อกระตุ้นส่งเสริมการปั่นจักรยาน (Event Cycling) ถึงแม้จะลดขนาดการจัดลงแต่กิจกรรมการปั่นจักรยานไม่ได้สูญหาย กลับพบว่า นักปั่นจักรยานจากลดขนาดการจัดกิจกรรมลง บริษัทนำเที่ยวยังคงจัดนำเที่ยวในกลุ่มนักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ (Inbound) มากที่สุดคือ กลุ่มยุโรป ปั่นท่องเที่ยวในเมืองและในชุมชน และการปั่นท่องเที่ยวผจญภัยตามเอกลักษณ์เส้นทางอย่างต่อเนื่อง และนอกจากนี้ยังพบว่า แนวทางการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย สามารถทำได้ในรูปแบบที่หลากหลาย ด้วยประเทศไทยมีพื้นที่แต่ละภูมิภาคมีความแตกต่างกันตามลักษณะพื้นที่ หรือมีเอกลักษณ์เชิงพื้นที่ที่แตกต่างกัน ผู้รู้/ผู้เชี่ยวชาญหลายท่านได้ให้นิยามของคำว่าอัตลักษณ์เชิงพื้นที่คือ “DNA City” ที่แสดงให้เห็นภาพลักษณ์ของแต่ละเมืองแต่ละจังหวัดของประเทศไทยชัดเจน ดังเช่นการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ได้บูรณาการกับอุทยานแห่งชาติที่มีภูเขาที่สูงที่สุดในประเทศไทย ดอยอินทนนท์ มาสร้างจุดเด่นดึงดูดใจให้นักปั่นจักรยานได้ไปสร้างประสบการณ์ปั่นจักรยาน

ให้ตนเอง และ สอดคล้องกับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน L'E Tape พังงา ที่นำเอกลักษณ์ของทะเลอันดามันและอ่าวไทย สวนยาง และ ชุมชนคนพังงา-ตะกั่วป่า มาสร้างเป็นจุดดึงดูดใจให้นักปั่นจักรยานได้เข้ามาในพื้นที่ ความหลากหลายเชิงพื้นที่ สอดคล้องกับผลการศึกษาพฤติกรรมของนักปั่นจักรยาน ที่พบว่า นักปั่นจักรยาน มีพฤติกรรมในการท่องเที่ยวเพื่อสร้างประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้ตนเอง ดังนั้น การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ จึงเป็นอีกหนึ่งผลิตภัณฑ์ที่จะสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทยได้ อีกทั้งยังเป็นการตอบโจทย์ความต้องการของนักปั่นจักรยานได้ทั้งนักปั่นหน้าใหม่และนักปั่นที่มีความชอบผจญภัย โดยเฉพาะการสร้างสรรค์เส้นทางปั่นจักรยานให้มีความหลากหลาย ผสมผสานกับฐานวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์แต่ละพื้นที่ เพื่อสร้างประสบการณ์ที่แปลกใหม่ให้นักปั่นจักรยานได้จดจำและประทับใจ และในขณะเดียวกันสำหรับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในลักษณะของการจัดในรูปแบบอีเวนต์ (Event) ดังเช่นจากผลการศึกษาถึงแนวคิดของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12 มี 7 แนวคิดที่ได้นำมาเป็นแนวทางในการบริหารงาน เพื่อยกระดับให้ชุมชนเป็นจุดหมายปลายทางของการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานของนักปั่นจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ที่จัดขึ้นโดยชุมชน ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 2 รูปแบบการบริหารจัดการการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานชุมชนต้นแบบ
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

นอกจากนั้นยังค้นพบว่าอีกว่า ประเทศไทยมีทรัพยากรทางธรรมชาติที่เกื้อหนุนให้มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเป็นอย่างยิ่ง ดังเช่น จากการเก็บรวบรวมข้อมูล พบว่า ประเทศไทยมีเส้นทางปั่นจักรยานที่หลากหลาย โดยเฉพาะเส้นทางที่ได้มีการพัฒนาแล้วตามมาตรฐานของ Audax กว่า 111 เส้นทาง ที่ได้รับการประเมินตามมาตรฐานของ Audax แล้ว แต่มีผู้เล่นเพียงปีละประมาณ 26,000 คน ซึ่งยังมีช่องว่างที่จะพัฒนาให้เป็นเส้นทางปั่นจักรยานให้น่าสนใจเพิ่มขึ้นได้อีกมาก อีกทั้งหากจะวางแผนเพื่อปรับปรุงพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มินิกท่องเที่ยวเข้าถึงน้อยราย หรือ ทำเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแบบปิด ดังเช่นเส้นทาง Sun Moon Lake ของประเทศไต้หวัน และการสร้างเส้นทางปั่นจักรยานรองรับนักปั่นกระจายไปยังจังหวัดต่าง ๆ ตามแนวคิดของการเปิดให้บริการของสนามฟ้า หรือ สนามเจริญสุขมงคลจิต หรือ Sky Lane ที่มีแนวโน้มได้รับการตอบรับจากนักปั่นจักรยานเพิ่มมากขึ้น

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย สามารถสร้างรายได้กระจายไปสู่ภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ ได้ และการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทุกประเภทสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้เกิดการหมุนเวียนทั้งในและนอกภาคการท่องเที่ยว จากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ดังนั้นหากประเทศไทยจะสนับสนุนให้เกิดการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ทั้ง 4 กิจกรรม คือ กลุ่มปั่นอดทน (Endurance) นักปั่นแข่งขัน (Racing) ปั่นท่องเที่ยว (Bicycle Touring) และปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) ซึ่งผลจากการศึกษา พบว่า มี 3 แนวทางในการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย คือ

- 1) การจัดกิจกรรมเพื่อตอบโจทย์ความต้องการของนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวกลุ่มตลาดต่างประเทศ ที่มีคุณภาพการใช้จ่ายสูง ดังเช่น การจัดทำเที่ยวโดยกลุ่ม Travel Agent / Tour Operator
- 2) การจัดกิจกรรมเพื่อตอบโจทย์ความต้องการของกลุ่มนักปั่นจักรยานในประเทศ ในรูปแบบของการจัดกิจกรรม Expo ที่ต่อเนื่องเป็นประจำ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น หรือ กลับมาร่วมประชุม สังสรรค์ พบปะ สานสัมพันธ์ของกลุ่มนักปั่นจักรยานอย่างต่อเนื่อง
- 3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักปั่นจักรยานและการสร้างสิ่งแวดล้อมให้มีคุณภาพจะช่วยให้กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของประเทศไทยได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มที่เดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่า กลุ่มที่เดินทางไปเพื่อการแข่งขัน

3. ผลสำเร็จและความคุ้มค่าของการวิจัย

- 1) ผลการวิจัยนี้ทำให้ได้ข้อมูลผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย
- 2) ผลการวิจัยนี้ทำให้ได้ทราบข้อมูลพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภคเชิงลึก (Customer insight) ในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา
- 3) ผลการวิจัยนี้ทำให้ได้ชุมชนต้นแบบของการจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทยที่สอดคล้องกับบริบทของประเทศไทย

4) ทำให้ได้ทราบข้อมูลจากการวัดผลด้านเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบ จากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย เพื่อนำไปสู่ การพัฒนาศักยภาพทางการแข่งขันของประเทศไทย

5) ได้คู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย คู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ และ คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่ เหมาะสมในการปั่นจักรยาน ในรูปแบบของ E-Book

4. การนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

1) สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดราชบุรี ได้นำข้อมูลที่ได้จากผลการวิจัยไปเป็นแนวทางใน การจัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานจังหวัดราชบุรี การจัดทำแนวปฏิบัติเพื่อให้ผู้จัดกิจกรรมปั่น จักรยาน ใช้เป็นแนวทางในการขออนุญาตจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในจังหวัดราชบุรี เพื่อให้การจัดกิจกรรมปั่น จักรยาน มีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงอันตรายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้เข้าร่วมกิจกรรม

2) ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพจอมทอง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ ได้นำผลการวิจัย ได้แก่ ข้อมูลพฤติกรรมนักปั่นจักรยาน การใช้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยว และผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ ไปเสนอต่อ ผู้สนับสนุนและหน่วยงานภาครัฐ เพื่อเสนอของบประมาณสนับสนุนเพื่อจัดกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ดครั้งที่ 14 ในปี พ.ศ. 2564

3) สมาคมไอลิฟสวณผึ้ง ได้นำผลการวิจัย ได้แก่ ข้อมูลพฤติกรรมนักปั่นจักรยาน การใช้จ่าย เพื่อการท่องเที่ยว และผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ ไปประกอบการเขียนรายงานผลการจัดกิจกรรมปั่น จักรยานฯ ต่อผู้สนับสนุน อาทิ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดราชบุรี

4) สาขาวิชาการท่องเที่ยวและการบริการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง จังหวัดราชบุรี ได้นำผลการวิจัยไปใช้ในการจัดการเรียนการสอนรายวิชาการท่องเที่ยว เชิงกีฬาในภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2563

ชื่อโครงการวิจัย	การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย
คณะนักวิจัย	ทัศนีย์ นาคเสนีย์ และ วสันต์ นาคเสนีย์
ปี พ.ศ.	2563

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มี 5 วัตถุประสงค์ ประกอบด้วย 1) ศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย 2) ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึกในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย 3) ศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย 4) วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย และ 5) จัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย เป็นงานวิจัยแบบผสมผสานทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เครื่องมือที่ใช้ ประกอบด้วย แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง และร่วมสังเกตการณ์ในสถานการณ์จริงแบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม นำเสนอข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา การวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต 26X26 (I/O Analysis) และการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า กิจกรรมท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย จำแนกได้ 4 ประเภท คือ ปั่นแข่งขัน (Racing) ปั่นอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) และปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) ใน ปี พ.ศ. 2562 มีนักปั่นจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศประมาณ 645,427 คน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 1,031.66 - 5,722.16 บาทต่อคนต่อกิจกรรม ก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยประมาณ 1,909 ล้านบาท จำแนกรายการค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานตามตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I/O Analysis) ออกได้เป็น 8 ประเภท ได้แก่ 1) ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม 2) ค่าซื้ออุปกรณ์กีฬา 3) ค่าที่พัก 4) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม 5) ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 6) ค่าเดินทางโดยเครื่องบิน 7) ค่าซื้อของที่ระลึก และ 8) ค่าบันเทิงในการเดินทางท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจด้วยปัจจัยการผลิตและผลผลิต 26x26 (I/O analysis) พบว่า มูลค่าการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยรวม

ประมาณ 4,636 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 1,034 ล้านบาท และผลกระทบทางอ้อมประมาณ 3,601 ล้านบาท โดยการใช้จักรยานของนักปั่นจักรยาน 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.43 บาท โดยเป็นผลกระทบโดยอ้อม 1.89 บาท และการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานได้ก่อให้เกิดการกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรมในภาคการท่องเที่ยวประมาณ 12 สาขา ร้อยละ 52.56 โดยเฉพาะธุรกิจการบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ การขนส่งทางบก โรงแรมและที่พัก ร้านอาหารและเครื่องดื่ม และเกิดการกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรมนอกภาคการท่องเที่ยวประมาณ 14 สาขา ร้อยละ 47.44 ได้แก่ สาขาการผลิตการผลิตโลหะ อโลหะ และเครื่องจักร กลุ่มผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก นอกจากนั้นแล้วผลการศึกษาพฤติกรรมนักปั่นจักรยานเชิงลึก พบว่า นักปั่นจักรยาน ส่วนมากเป็นเพศชาย อายุ 35-39 ปี สถานภาพโสด ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท ทำนกอาศัยอยู่ในเขตภาคกลาง วัตถุประสงค์หลักในการปั่นจักรยาน คือ เพื่อการท่องเที่ยว นิยมใช้จักรยานเสือหมอบ หรือ จักรยานถนน (Road cycling) ราคาจักรยานที่ใช้ประมาณคันละ 30,001 – 60,000 บาท ช่องทางที่นักปั่นจักรยานนิยมเข้าไปใช้เพื่อค้นหาข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ www.Thaimtb.com และกลุ่มเครือข่ายนักปั่น อาทิ กลุ่มเฟซบุ๊ก/กลุ่มไลน์ การบริการที่ชื่นชอบในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานคือ การได้ค้นหาภาพถ่ายของตนเองผ่านเว็บไซต์ของผู้จัดงาน ปัจจัยที่ดึงดูดให้สนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นคือ “มาตรฐานความปลอดภัยในเส้นทางปั่นจักรยาน” ผลการประเมินความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทั้ง 4 ประเภทของนักปั่นจักรยานนั้น พบว่า กลุ่มนักปั่นฯ ต่างมีระดับความพึงพอใจในภาพรวมของการบริการ การบริหารจัดการ ตามแนวคิด 3A6S ซึ่งประกอบไปด้วย ความดึงดูดใจ (Attraction) การเดินทางเข้าถึง (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities) มาตรฐานสนาม (Standard) ความปลอดภัย (Safety) การแบ่งปันใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing) ทักษะของผู้จัดกิจกรรม (Skills) คุณภาพการให้บริการ (Services) และความพึงพอใจ (Satisfaction) อยู่ในระดับมากที่สุด ข้อค้นพบต่อมาพบว่า สัดส่วนทางการตลาดปั่นจักรยานของประเทศไทยที่มีสัดส่วนมากคือ การปั่นจักรยานประเภทปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) และปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) ดังนั้น ผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมสำหรับนักปั่นจักรยานทั้ง 2 กลุ่มนี้ คือ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ได้แก่ การปั่นจักรยาน Series Ride ปั่นจักรยานตามเส้นทางหนึ่ง / ดาราดัง ปั่นจักรยาน Family Fun Ride Woman E-Bike Cycling และ การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวด้วยการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวในชุมชน อาทิ ปั่นชม ชิมชิล เที่ยวชมวิถีท้องถิ่นไทย ปั่นเรียนรู้/ปั่นท่องเที่ยวในชุมชน ปั่นท่องเที่ยวตามเทศกาล งานประเพณี และ การปั่นจักรยาน Hidden Cycling โดยการมีส่วนร่วมของไกด์นำเที่ยวในท้องถิ่น

ข้อค้นพบจากการศึกษาชุมชนต้นแบบ สนามปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12 (Inthanon Challenge 12) มีนักปั่นจักรยานได้ลงสมัครมาร่วมกิจกรรม จำนวน 5,939 คน มารายงานตัวเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมจริง ๆ จำนวน 3,561 คน ประกอบด้วยนักปั่นที่พำนักรถจักรยานอยู่ใน จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 425 คน (ร้อยละ 11.93) และนักปั่นจักรยานจากต่างถิ่น จำนวน 3,136 คน (ร้อยละ 88.07) เกิดการใช้จ่ายประมาณ 3,327.65 - 9,208.83 บาท/คน/ครั้ง คิดเป็นมูลค่าทาง เศรษฐกิจประมาณ 30.29 ล้านบาท ผลการวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต 26x26 (I/O Table) ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยรวม ประมาณ 75.69 ล้านบาท เป็นผลกระทบ ทางตรงประมาณ 16.30 ล้านบาท และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 59.39 ล้านบาท เมื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบเศรษฐกิจ 2.50 บาท และเป็นผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยอ้อม 1.96 บาท เกิดกระจายผลประโยชน์ไปสู่ อุตสาหกรรมภายในภาคการท่องเที่ยว 12 สาขาการผลิต โดยรวมประมาณ ร้อยละ 37.04 กระจาย ไปสู่อุตสาหกรรมการผลิตนอกภาคการท่องเที่ยว 14 สาขาการผลิต โดยรวมประมาณร้อยละ 62.96 จึงกล่าวได้ว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12 ทำให้เกิดการจ้างงานและ สร้างรายได้ให้กับคนนอกภาคการท่องเที่ยว ที่อยู่ในชุมชนมากกว่าร้อยละ 60 และนักปั่นจักรยานมี ความพึงพอใจต่อผลกระทบอยู่ในระดับมาก โดย 1) ผลกระทบต่อชุมชนทางด้านเศรษฐกิจต่างมี ความเห็นว่าการจัดงานส่งผลให้ชุมชนก่อให้เกิดรายได้และชุมชนจำหน่ายสินค้าของชุมชนได้เพิ่ม มากขึ้น 2) ผลกระทบต่อชุมชนทางด้านสังคมพบว่า ชุมชนร่วมต้อนรับในความเป็นเจ้าบ้านที่ดี เกิดความร่วมมือในการจัดงานของชุมชน และ ชุมชนมีความภาคภูมิใจต่อการจัดกิจกรรม และ การมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนในชุมชน และ 3) ผลกระทบต่อชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมต่างมี ความเห็นว่า การจัดกิจกรรมทำให้ได้รับการสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.) เกิดการปรับปรุง พัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน และการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากการจัดกิจกรรม

ผลจากการสังเคราะห์ข้อมูลจากองค์ความรู้ที่อยู่ในตัวบุคคลผู้มีประสบการณ์ด้านจักรยาน นำมาถ่ายทอดออกมาเป็นคู่มือเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของ ประเทศไทย จำนวน 3 ฉบับ ประกอบด้วย 1) คู่มือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวของประเทศไทย 2) คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่น จักรยาน และ 3) คู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ ในรูปของ E-Book โดย มุ่งหวังเพื่อให้ ผู้จัดการกิจกรรมปั่นจักรยาน หรือ นักปั่นจักรยานหน้าใหม่ นักปั่นจักรยานที่ต้องการ ศึกษา/ประกอบกิจการปั่นจักรยานในเชิงธุรกิจ หรือ ทางการศึกษา สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ ในวงกว้างต่อไป

Project Title	Improving Bicycle Tourism Management Based on The Cultural Landscape in Thailand
Researchers	Tassanee Naksanee and Wasan Naksanee
Year	2020

Abstract

The objectives of this research were to study the outstanding bicycle tourism product based on the cultural landscape in Thailand which was in line with the tourism trend and target group demand, to investigate the customer insight about bicycle tourism based on the cultural landscape in Thailand, to examine the model community in Thailand and abroad about the bicycle tourism management for the development of bicycle tourism in Thailand, to analyze the economic, social and environmental impacts of the bicycle tourism events based on the cultural landscape on the model community, and to create the manual of bicycle tourism activities based on the cultural landscape in Thailand. This research applied quantitative and qualitative research methods which the questionnaire, semi-structure interview, and participant and non-participant observation were used as the research tool. Data was presented by the descriptive statistics, input factors and output analysis 26X26 (I/O Table) and content analysis.

Research results illustrated that bicycle tourism activities in Thailand were classified into 4 categories: Racing, Endurance, Cycling Event, and Bike Touring. In 2019, the number of Thai and foreign cyclist was 645,427 persons. The expense per one cyclist was 1,031.66 - 5,722.16 Baht per one activity that caused the economic value at 1.91 billion Baht. Expenses of cyclist based on the Input-Output Table (I/O analysis) were classified into 8 types including 1) application fee, 2) equipment, 3) accommodation, 4) food and beverage, 5) cost of travel/fuel, 6) air fare, 7) souvenir, and 8) cost of entertainment during travel. The analysis results on the economic impacts using the input and output factors 26x26 (I/O analysis) indicated that the expenses of cyclist affected the overall economy, about 4.64 billion Baht, which 1.03 billion Baht was the direct impact and 3.60 billion Baht was the indirect

impact. One Baht expense resulted in the economic impact at 2.43 Baht and the indirect impact at 1.89 Baht. Moreover, there was beneficial for 12 service industries that related to tourism (52.56%) and 14 production and service industries that did not relate to tourism (47.44%), especially the service related to other types of tourism, land transportation, hotels and accommodation, and restaurants and café. The production industries that did not relate to tourism and increased the production due to the change of the final demand for bicycle activities were metal, non-metal and machine production, elastic product and chemicals and plastic production. In addition, the in-depth study results on the cyclist behavior showed that most cyclists were male aged 35-39 year old who was single and graduated with Bachelor's degree. They lived in the central region of Thailand, operated their own business and earned the average income 30,001 - 40,000 Baht per month. Their main purpose was to travel with the mountain bike or road cycling. The cost of bicycle was 30,001 - 60,000 Baht. www.Thaimtb.com was the popular source of information that the cyclist searched for the cycling events, as well as the cyclist community such as Facebook and Line. The favorite service of cycling event was the photo searching via the organizer's website. Moreover, the factors attracting the cyclist to participate in the event was the safety standard of the cycling route. The evaluation results of the cyclist satisfaction towards the cycling events revealed that the cyclists satisfaction towards the overall services and management based on 3A6S (Attraction, Accessibility, Amenities, Standard, Safety, Sharing, Skills, Services and Satisfaction) was at the highest level. Additionally, it was found that the high cycling marketing ratio in Thailand fell on cycling event and bike touring. Therefore, the products that were suitable for the cyclists were cycling activities i.e. Series Ride, Family Fun Ride, Woman E-Bike Cycling, and cycling tourism in the community such as Bike, Eat and Enjoy Thai Local Style, Bike Learning, cycling during the festivals, and Hidden Cycling which involved the participation of the local tour guides.

The discovery from the study on the model community, Inthanon Challenge 12 showed that there were 5,939 cyclists who applied to the event and 3,561 of them participated in the event; 425 of them lived in Chiang Mai (11.93%) while 3,136 of them lived in other provinces (88.07%). The expense was about 3,327.65 -

9,208.83 baht/person, which the economic value was 30.29 million Baht. The analysis results on the input and output factors 26x26 (I/O Table) illustrated that it caused the overall economic impact about 75.69 million Baht, which 16.30 million Baht was the direct impact while 59.39 million Baht was the indirect impact. The one Baht expense caused the economic impact at 2.50 baht and the indirect impact at 1.96 baht. Moreover, it distributed the outcome to 12 production industries under the tourism sector at 37.04% and to 14 production industries outside tourism sector at 62.96%. The satisfaction of the cyclists towards the impact was at high level. In terms of economic impact, they agreed that cycling event generated income and allowed the community members to distribute more products. In terms of social impact, the community had high hospitality so there was the cooperation within the community. Further, the community members were proud of the event and had the better quality of life. Regarding the environmental impact, the cyclists viewed that the event organization with the support of the local leaders (Sub district Administrative Organization/Municipality/Provincial Administrative Organization) led to the improvement of cycling route and public space. The synthesis results of the tactic knowledge of the bicycle experts were gathered to arrange 3 manuals to promote bicycle tourism based on the cultural landscape in Thailand which consisted of the Cycling Event Manual for Tourism Promotion in Thailand, Manual of Selecting Equipment for Cycling, and Manual of New Cyclist which was an e-book version. These manuals were created to be the useful source of information for the cycling event organizers, the new cyclists, or the cyclist who wanted to study or operate the bicycle business.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทสรุปผู้บริหาร	ข
บทคัดย่อภาษาไทย	ญ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฐ
สารบัญ.....	ณ
สารบัญตาราง.....	ด
สารบัญภาพ.....	บ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	4
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	4
1.3.1 การวิจัยเชิงปริมาณ.....	4
1.3.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ.....	6
1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	7
1.5 กรอบการวิจัย.....	10
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	11
บทที่ 2 การทบทวนเอกสารและวรรณกรรม.....	12
2.1 การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	12
2.2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	18
2.3 การบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	25
2.4 องค์ประกอบของการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	28
2.5 การวัดประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว.....	34
บทที่ 3 การดำเนินการวิจัย.....	40
3.1 การวิจัยเชิงปริมาณ.....	40
3.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ.....	45
3.3 การพิทักษ์สิทธิ์กลุ่มตัวอย่าง.....	50
3.4 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	51
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและผลการวิจัย.....	53
4.1 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1.....	53
4.1.1 ประเภทผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	55
4.1.2 แผนภูมิของกระบวนการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	83

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2.....	88
4.2.1 ข้อมูลพื้นฐานของนักปั่นจักรยาน.....	88
4.2.2 ข้อมูลพฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยาน.....	95
4.2.3 ผลการประเมินระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยาน.....	112
4.3 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3.....	128
4.3.1 ผลการศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬา.....	128
ด้วยจักรยานต่างประเทศ	
4.3.2 ผลการศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬา.....	133
ด้วยจักรยานในประเทศ	
4.4 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 4.....	150
4.4.1 การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายเฉลี่ย.....	151
ของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานต่อคนต่อครั้ง	
4.4.2 วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม.....	167
ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน	
4.5 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 5.....	191
4.5.1 คู่มือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	191
ของประเทศไทย	
4.5.2 คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน.....	199
4.5.3 คู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่.....	208
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	211
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	211
5.2 อภิปรายผลการวิจัย.....	230
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	236
5.3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ.....	236
5.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป.....	238
บรรณานุกรม.....	240
ภาคผนวก	250
1) แบบสอบถามใช้สอบถามนักท่องเที่ยวด้วยจักรยาน.....	251
2) แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง สำหรับผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน.....	259
3) แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง สำหรับผู้จัดนำเที่ยวด้วยจักรยาน.....	264
4) แบบประเมินคัดเลือกชุมชนต้นแบบ.....	268

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ลักษณะที่แตกต่างระหว่างนักปั่นจักรยานเพื่อสันทนาการ..... และนักท่องเที่ยวงิฬาด้วยจักรยาน	18
2.2 การบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	27
2.3 การใชยานพาหนะระหว่างการเดินทางจำแนกตามประเภท.....	30
2.4 เส้นทางที่เลือกในการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน.....	31
2.5 องค์ประกอบที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน.....	33
2.6 ผลกระทบในทางบวกและลบของการจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	34
2.7 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยาน.....	39
3.1 จำนวนประชากรและจำนวนกลุ่มตัวอย่างเพื่อใช้ในการวิจัยจำแนก..... ตามประเภทการ จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน	43
3.2 รายชื่อสนามจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่คณะนักวิจัยร่วมสังเกตการณ์.....	48
3.3 รายชื่อตำแหน่งและหน่วยงาน ผู้เข้าร่วมประชุม.....	49
4.1 การจำแนกประเภทการปั่นจักรยาน.....	56
4.2 จำนวนเส้นทางปั่นจักรยาน Audax Thailand พ.ศ. 2562.....	60
4.3 จำนวนนักปั่นจักรยาน Audax ในเส้นทางปั่นจักรยานของประเทศไทย.....	61
4.4 ข้อมูลจำนวนนักปั่นจักรยานจากการสัมภาษณ์กลุ่มปั่นจักรยานของประเทศไทย..	72
4.5 ข้อเสนอแนะเพื่อการส่งเสริมกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว.....	73
4.6 ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน.....	76
4.7 เส้นทางปั่นจักรยานในกรุงเทพ ปริมณฑล และ จังหวัดเชียงใหม่.....	77
4.8 ปัญหาและอุปสรรคของการทำธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยาน.....	78
4.9 ศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว..... ด้วยจักรยานของบริษัทนำเที่ยว	79
4.10 ข้อเสนอแนะทางการส่งเสริมให้กิจกรรมปั่นจักรยานได้รับความนิยมมากขึ้น.....	79
4.11 ข้อเสนอการบริหารจัดการนำเที่ยวด้วยจักรยานที่ดีจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน....	80
4.12 ข้อเสนอแนะทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ.....	80
4.13 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ จากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน.....	81
4.14 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามประเภท.....	86
4.15 จำนวนตัวอย่างจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากนักปั่นจักรยานในแต่ละภูมิภาค....	88
4.16 จำนวนนักปั่นจำแนกตามเพศ และสัดส่วนร้อยละในแต่ละประเภทกิจกรรม.....	89

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.17 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามอายุ และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	89
4.18 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามสถานภาพ และร้อยละของสถานภาพนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม.....	90
4.19 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามสถานภาพ และร้อยละของระดับการศึกษานักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม.....	91
4.20 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามอาชีพหลัก และร้อยละของอาชีพนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม.....	91
4.21 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามรายได้ต่อเดือน และสัดส่วนร้อยละในแต่ละประเภทกิจกรรม.....	93
4.22 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามพื้นที่ที่เดินทางมา และสัดส่วนร้อยละในแต่ละประเภทกิจกรรม.....	94
4.23 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามวัตถุประสงค์ และสัดส่วนร้อยละในแต่ละประเภทกิจกรรม.....	95
4.24 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามประเภทจักรยานที่ใช้ และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	96
4.25 ประสบการณ์ในการปั่นจักรยานของนักปั่น.....	96
4.26 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามราคาจักรยานที่ใช้ และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	97
4.27 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามราคาอุปกรณ์ที่ใช้ และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	98
4.28 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	99
4.29 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามจำนวนผู้เดินทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	100
4.30 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกผู้เดินทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	100
4.31 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามการพักค้าง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	101
4.32 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามสถานที่พักแรม และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	101

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.33 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามลักษณะการเดินทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	102
4.34 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามพาหนะที่ใช้เดินทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	103
4.35 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามค่าใช้จ่าย และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	104
4.36 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามช่องทางที่รับรู้ข้อมูล และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	104
4.37 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามการใช้อินเทอร์เน็ตค้นหาข้อมูล และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	105
4.38 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามช่องทางที่ติดตามข้อมูล และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	106
4.39 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามผลิตภัณฑ์ที่คาดหวัง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	107
4.40 ปัจจัยที่ดึงดูดใจให้นักปั่นจักรยานสนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยาน และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	109
4.41 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามความต้องการพัฒนาสื่อสำหรับนักปั่น และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	110
4.42 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามความต้องการมาตรฐานเส้นทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม.....	111
4.43 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อความดึงดูดใจ (Attractions).....	112
4.44 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อการเดินทางเข้าถึง (Accessibility).....	113
4.45 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities).....	114
4.46 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อมาตรฐานสนาม/เส้นทาง (Standard).....	115
4.47 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อการเดินทางเข้าถึง (Accessibility).....	116

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.48 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อการแบ่งปันการใช้รถ..... ใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing)	116
4.49 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อทักษะของผู้จัดกิจกรรม..... และทีมงาน (Skills)	118
4.50 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อคุณภาพการบริการ (Service).....	119
4.51 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อความพึงพอใจใน..... การบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction)	120
4.52 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจ..... (Economy)	122
4.53 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อผลกระทบด้านสังคม (Social).....	123
4.54 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม..... (Environment)	124
4.55 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อความสุข..... และความประทับใจที่มาร่วมกิจกรรมในครั้งนี้	125
4.56 ผลการศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight).....	125
4.57 ผลการวิเคราะห์รายสนาม/ชุมชนที่ชุมชนต้นแบบการจัดกิจกรรม..... ปั่นจักรยาน	137
4.58 การศึกษาชุมชนต้นแบบในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬา..... ด้วยจักรยาน	138
4.59 มูลค่าทางเศรษฐกิจตามพฤติกรรมการใช้จักรยานของนักปั่นจักรยาน..... จำแนกตามประเภทกิจกรรมการปั่นจักรยาน	153
4.60 มูลค่าทางเศรษฐกิจตามพฤติกรรมการใช้จักรยานของนักปั่นจักรยาน..... จำแนกตามประเภทนักปั่นจักรยาน	154
4.61 สัดส่วนร้อยละของจำนวนนักปั่นจักรยานและมูลค่าทางเศรษฐกิจ.....	156
4.62 ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวประเทศไทย..... พ.ศ. 2562	158
4.63 สัดส่วนร้อยละของการกระจายผลประโยชน์สู่อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยง..... กับกลุ่มกิจกรรมปั่นจักรยานในภาคการท่องเที่ยวและนอกภาคการท่องเที่ยว	160
4.64 ผลกระทบทางเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทการปั่นจักรยานประเทศไทย..... พ.ศ. 2562	166
4.65 การใช้จักรยานในการเข้าร่วมกิจกรรมของนักปั่นจักรยาน..... ในงานอินทนนท์คนพันธุ์อีดี ครั้งที่ 12	176

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.66 มูลค่าทางเศรษฐกิจตามตาราง I/O Table ของการจัดงาน..... ปั่นอินทนนท์คนพันธุ์ฮีต 12	178
4.67 ผลกระทบทางเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทของนักปั่นจักรยาน..... จากมูลค่าเงิน 1 บาท	180
4.68 ร้อยละของการกระจายผลประโยชน์สู่อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยง..... กับกลุ่มกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์ฮีต ครั้งที่ 12 ในภาคการ ท่องเที่ยวและนอกภาคการท่องเที่ยว	181
4.69 เปรียบเทียบผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายเงินของนักท่องเที่ยว..... ด้วยจักรยาน	185
4.70 เปรียบเทียบการกระจายผลประโยชน์จากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน.....	186
4.71 การประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน..... ในด้านเศรษฐกิจ	187
4.72 การประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน..... ในด้านสังคม	188
4.73 การประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน..... ในด้านสิ่งแวดล้อม	189
4.74 Check List ของแต่ละฝ่ายงานสำหรับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน..... เพื่อการท่องเที่ยว	195
4.75 Check List ของแต่ละฝ่ายงานสำหรับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน..... เพื่อส่งเสริมการ	198
5.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทการปั่นจักรยาน..... ประเทศไทย พ.ศ. 2562	222
5.2 การใช้จ่ายในการเข้าร่วมกิจกรรมของนักปั่นจักรยาน.....	225
5.3 ขั้นตอนการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว..... (Bike Touring)	228
5.4 ขั้นตอนการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในงาน (Cycling Event).....	229
5.5 แนวทางการยกระดับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว..... ของประเทศไทย	235

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 กรอบการวิจัย.....	10
2.1 โครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต.....	35
3.1 พื้นที่วิจัยเชิงปริมาณ.....	41
3.2 พื้นที่วิจัยเชิงคุณภาพ.....	46
4.1 จำนวนนักปั่นจักรยานตามสถานการณ์ของประเทศไทย.....	54
4.2 เส้นทางปั่นจักรยานตามมาตรฐานของ Audax ประเทศไทย.....	62
4.3 ใบประทับตราของนักปั่นจักรยานตามเส้นทาง Audax.....	65
4.4 บรรยากาศการปั่นจักรยานในสนาม SKY Lane.....	66
4.5 สถิติการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน พ.ศ. 2562.....	68
4.6 การลงพื้นที่สัมภาษณ์บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยานชาวต่างชาติ.....	75
4.7 แสดงกระบวนการของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	83
4.8 บรรยากาศการศึกษาดูงานร่วมกับ National Taiwan University of Sport....	129
4.9 ร้านเช่าจักรยานในแหล่งท่องเที่ยว ประเทศไทยหัวน.....	130
4.10 บรรยากาศการจัดเส้นทางปั่นจักรยาน Sun Moon Lake.....	130
4.11 แผนที่เส้นทางปั่นจักรยาน Sun Moon Lake.....	131
4.12 เส้นทางปั่นจักรยานในแหล่งท่องเที่ยว.....	131
4.13 จักรยานสาธารณะ U-Bike.....	132
4.14 บรรยากาศภูมิทัศน์ อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย.....	134
4.15 ปฏิทินปั่นจักรยานของจังหวัดชัยนาท.....	135
4.16 รายละเอียดการปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเอง จังหวัดจันทบุรี.....	136
4.17 จำแนกโครงสร้างค่าใช้จ่ายตามกลุ่มกิจกรรมปั่นจักรยานของ.....	155
ประเทศไทย พ.ศ. 2562	
4.18 จำนวนนักปั่นจักรยานและมูลค่าทางเศรษฐกิจของนักปั่นจักรยาน พ.ศ. 2562....	157
4.19 เปรียบเทียบการกระจายผลประโยชน์จากกิจกรรมปั่นจักรยานของ.....	162
ประเทศไทย พ.ศ. 2562	
4.20 ผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยาน.....	163
ของประเทศไทย พ.ศ. 2562 ไปสู่อุตสาหกรรมเชื่อมโยงจำแนกตามกิจกรรม	
4.21 ผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยาน.....	164
รายกิจกรรม	
4.22 บรรยากาศการลงพื้นที่เก็บข้อมูล อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่.....	167
4.23 แผนที่ท่องเที่ยวอำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่.....	168

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.24 การมอบเงินให้สาธารณะประโยชน์หลังจากการจัดกิจกรรม.....	169
4.25 เส้นทางปั่นจักรยานอินทนนท์ครั้งที่ 12.....	171
4.26 ภาพประชาชนมาร่วมประชุมโดยพร้อมเรียงเพื่อสร้างความเข้าใจ ในการจัดกิจกรรม.....	171
4.27 รถยนต์ชุมชน จอดเพื่อให้บริการนักปั่นจักรยานขึ้น-ลงดอยฟรี	172
4.28 ใบประกาศนียบัตรที่มอบให้นักปั่นทุกคนที่ปั่นเข้าเส้นชัย	174
4.29 จำนวนนักปั่นจักรยานที่มาปั่นในสนามอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด 12.....	175
4.30 โครงสร้างการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่มาร่วมงานปั่นอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด 12	177
4.31 เปรียบเทียบการกระจายผลประโยชน์จากกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์12.....	183
4.32 ผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยาน.....	184
4.33 ปกคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	191
4.34 QR Code คู่มือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน.....	192
4.35 การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย.....	193
4.36 องค์ประกอบของเกณฑ์การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว.....	194
4.37 องค์ประกอบของเกณฑ์การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	196
4.38 ปกคู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน.....	199
4.39 QR Code คู่มือเลือกซื้ออุปกรณ์ปั่นจักรยาน.....	200
4.40 ภาพวาดจักรยานแต่ละประเภท (บางส่วน).....	204
4.41 ภาพวาดอุปกรณ์จำเป็นสำหรับนักปั่นจักรยาน (บางส่วน).....	205
4.42 ภาพวาดอุปกรณ์เสริมสำหรับนักปั่นจักรยาน (บางส่วน).....	206
4.43 ภาพวาดอุปกรณ์จำเป็นสำหรับนักปั่นจักรยาน (บางส่วน).....	207
4.44 ปกคู่มือเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่.....	208
4.45 QR Code คู่มือนักปั่นจักรยานหน้าใหม่.....	209
4.46 ตัวอย่างเนื้อหาคู่มือนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ (บางส่วน).....	210
5.1 สัดส่วนของนักปั่นและมูลค่าเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทการปั่นจักรยาน.....	212
5.2 แสดงกระบวนการของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน.....	212
5.3 การจัดกลุ่มนักปั่นจักรยานกับผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวใหม่.....	218
5.4 ตัวอย่างของการจัดเส้นทางปั่นจักรยานส่งเสริมการท่องเที่ยวเส้นทางปิด.....	219
5.5 รูปแบบการจัดเส้นทางปั่นจักรยานที่จัดเป็นกิจกรรมพิเศษ.....	220
5.6 ผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยาน.....	224

ของประเทศไทย พ.ศ. 2562 ไปสู่อุตสาหกรรมเชื่อมโยงจำแนกตามกิจกรรม

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.7 องค์ประกอบของการจัดป้ันจ้กรยานเพื่อการท่องเที่ยว.....	227
5.8 องค์ประกอบของการจัดกิจกรรมป้ันจ้กรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	229
5.9 แนวคิดในการจัดกิจกรรมงานป้ันจ้กรยานชุมชนต้นแบบ.....	233
อินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12	

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ด้วยศักยภาพของทำเลที่ตั้ง ความหลากหลายของทรัพยากรท่องเที่ยวและความเป็นไทย (แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2, พ.ศ. 2560-2564) การเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย ที่ผ่านมาเป็นแบบก้าวกระโดด ส่งผลให้ ปี พ.ศ. 2561 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวรวม 3.08 ล้านล้านบาท ที่สูงเป็นอันดับ 4 ของโลก และคาดการณ์ว่าแนวโน้มการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2562 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน 41.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7.5% สร้างรายได้ 2.21 ล้านบาท หรือ เพิ่มขึ้น 10% ในขณะที่ นักท่องเที่ยวชาวไทยเที่ยวไทยจะมีจำนวน 166 ล้านคน เพิ่มขึ้น 3% และสร้างรายได้ 1.12 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 5% (https://www.mots.go.th/more_news.php?cid สืบค้นวันที่ 10 มีนาคม 2562) ทั้งนี้จากสถิติการขยายตัวทั้งด้านจำนวนนักท่องเที่ยว และ รายได้ พบว่า จังหวัดบุรีรัมย์ มีความโดดเด่น ทั้ง 2 ด้าน ซึ่งเป็นผลมาจากการจัดการแข่งขันจักรยานยนต์ชิงแชมป์โลก ที่นับว่าเป็นกิจกรรม การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) ที่ประสบผลสำเร็จ เนื่องจากมีประชาชนและนักท่องเที่ยว เดินทางมาชมการแข่งขันมากกว่า 205,000 คน ก่อนให้เกิดรายได้ในจังหวัดบุรีรัมย์และจังหวัดใกล้เคียง มากกว่า 3,100 ล้านบาท (<https://secretary.mots.go.th> สืบค้นวันที่ 15 ธันวาคม 2561)

ด้วยปัจจุบัน กระแสพฤติกรรมของผู้บริโภค ต่างได้หันมาใส่ใจดูแลสุขภาพมากขึ้น จนกลายเป็น ค่านิยมในการดำเนินชีวิตของคนในสังคม ผสมกับการที่ผู้ประกอบการมีการเพิ่มสายการผลิต/จำหน่าย สินค้าให้มีความหลากหลายและตรงกับความต้องการของผู้ใช้ อันเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนการ เติบโตของตลาดสินค้าเพื่อสุขภาพ การกีฬาและการออกกำลังกาย จากบทวิเคราะห์ธุรกิจกีฬา ประจำเดือน กันยายน 2561 ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า (<https://www.dbd.go.th/ธุรกิจกีฬา> สืบค้น วันที่ 15 ธันวาคม 2561) พบว่า แนวโน้มการดำเนินชีวิต เกี่ยวกับการออกกำลังกายและการเล่นกีฬา ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากในปัจจุบัน ดังจะเห็นได้จากตัวเลขการนำเข้าเครื่องกีฬาและรองเท้ากีฬา ในปี พ.ศ. 2561 (ม.ค. – ก.ย. 2561) ที่เพิ่มสูงขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาคิดเป็น 18.40% และ 39.28% ตัวเลขจำนวนผู้ป่วยรายใหม่ โรคไม่ติดต่อเรื้อรัง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ลดลง ถึง 6.77% แสดงว่า คนในสังคมปัจจุบันได้ให้ความสำคัญในการใส่ใจสุขภาพทั้งการบริโภคอาหาร และการออกกำลังกายเพื่อให้ตนเองมีสุขภาพที่ดีขึ้น การกีฬามีส่วนเกี่ยวข้องกับประชากรทุกกลุ่ม ทุกเพศ ทุกวัย ทั้งประชาชนทั่วไป กลุ่มนักกีฬาและผู้เล่นเพื่อการอาชีพ กลุ่มคนพิการ และกลุ่มนักท่องเที่ยว ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ในการเล่นกีฬาของแต่ละกลุ่มบุคคล ในส่วนของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาได้รับการ ส่งเสริมและได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากสถิติตัวเลขได้บ่งชี้ว่าในแต่ละปีมีกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งใน

และต่างประเทศกว่า 3 ล้านคน ที่เข้าร่วมกิจกรรมดูหรือเล่นกีฬาในประเทศไทย โดยกิจกรรมที่ได้รับความนิยมสูงได้แก่ กอล์ฟ มวยไทย ดำน้ำ ปั่นจักรยาน วิ่งมาราธอน ขี่จักรยานยนต์ และกีฬาทางน้ำ ฯลฯ (สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559)

สำหรับประเทศไทย การปั่นจักรยานได้รับความนิยมและมีมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งเพื่อการท่องเที่ยว การแข่งขัน หรือ การปั่นเพื่อออกกำลังกาย จนกระทั่งปี พ.ศ. 2558 ได้เกิดปรากฏการณ์ครั้งสำคัญที่ถือได้ว่าเป็นมิติใหม่ของการสร้างกระแสการปั่นจักรยานให้กับคนไทยทั่วประเทศ คือ การจัดกิจกรรม Bike for MOM ปั่นเพื่อแม่ ที่จัดขึ้น เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2558 มีนักปั่นจักรยานในแต่ละจังหวัดรวมกันเป็นจำนวน 177,076 คน จาก 77 จังหวัดทั่วประเทศ เหตุการณ์ในขณะนั้นได้ถูกบันทึกไว้ในกินเนสบุ๊คถึงการสร้างสถิติจำนวนนักปั่นจักรยานมากที่สุดในโลก (หนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์ ฉบับวันที่ 16 สิงหาคม 2558) และ ปรากฏการณ์ต่อมา คือ การจัดกิจกรรม Bike for DAD ในวันที่ 11 ธันวาคม 2558 ชาวไทยทั่วประเทศได้ออกมาปั่นจักรยานร่วมกันอีกครั้ง เป็นจำนวนสูงถึง 607,909 คน (www.bikefordad2015.com สืบค้นวันที่ 12 มิถุนายน 2561) ดังนั้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 พบว่า ในวงการธุรกิจจักรยาน ได้เกิดเป็นปัจจัยบวกส่งผลให้ตลาดธุรกิจจักรยานเติบโตมากกว่า 100% มูลค่า 5.5 ล้านบาท ความนิยมจักรยานยังคงได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2560 มูลค่าธุรกิจจักรยานสูงถึง จำนวน 7.5 ล้านบาท โดยเป็นมูลค่าจักรยาน จำนวน 4.5 พันล้านบาท และมูลค่าอะไหล่ แปะชั้นเสื้อผ้า อุปกรณ์ตกแต่ง จำนวน 3 พันล้านบาท และ นายศักดิ์ชัย ภัทรปรีชากุล กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอ็น.ซี.ซี.เอ็กซ์ซิชั่น ออกกาโนเซอร์ จำกัด (นีโอ) ได้พยากรณ์ว่าในปี พ.ศ. 2560 ธุรกิจจักรยานจะเติบโต 15% ต่อปี แต่กลับพบว่า ธุรกิจการจำหน่ายจักรยานไม่ได้เติบโตดังที่พยากรณ์ไว้ ด้วยกระแสความนิยมในการปั่นจักรยานของคนไทยเริ่มซบเซาลง แต่กลับพบว่า ในปี พ.ศ. 2561 ตลาดอุปกรณ์เสริมยังคงเติบโตอยู่ (ทัศนีย์ นาคเสนีย์, 2560)

ดังนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมสุขภาพ สร้างสังคม และพัฒนาคุณภาพชีวิตที่สอดคล้องกับนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งสององค์กร คือ บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) จึงได้ร่วมลงทุนเพื่อสร้างลู่วิ่งปั่นจักรยานที่มีมาตรฐานระดับสากลแห่งแรกของประเทศไทย (Sky Lane Thailand) โดยมีลักษณะเด่น คือ ลู่วิ่งปั่นจักรยาน ถูกสร้างไว้ล้อมรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะทางรวมทั้งหมด 23.5 กิโลเมตร และยังมีลู่วิ่งปั่นซ้อมขนาดเล็กระยะทางรวม 1.6 กิโลเมตร พร้อมทั้งไหล่ทางสำหรับวิ่งออกกำลังกาย ได้เปิดให้บริการวันที่ 26 ธันวาคม 2558 และได้ปิดปรับปรุง จนกระทั่ง ในวันศุกร์ที่ 23 พฤศจิกายน 2561 สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดสนาม "เจริญสุขขมมงคลจิต" เป็นนามพระราชทานจาก สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ฯ รัชกาลที่ 10 ด้วยพระองค์เอง ต่อจากนั้นมาสนามปั่นจักรยาน "เจริญสุขขมมงคลจิต" หรือชื่อภาษาอังกฤษว่า "HAPPY AND HEALTHY BIKE LANE" จึงได้เปิดให้ประชาชนทั่วไปเข้ามาใช้สนามโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายแต่อย่างใด หลังจากการเปิดใช้พบว่ามีสถิติที่น่าสนใจจากผู้ปั่นจักรยาน กล่าวคือ ในช่วงวันเสาร์-อาทิตย์ มีผู้มาใช้บริการเฉลี่ย 4,000-4,500 คน หรือ สัปดาห์ละ 14,000 คน ช่วงเวลาหนาแน่นคือ 6.00-8.00 น. และ 15.00-18.00 น. ของทุกวัน (<https://www.bbc.com/thai/thailand>)

สัปดาห์วันที่ 12 มิถุนายน 2561) ต่อมา วันที่ 9 ธันวาคม 2561 สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พระราชทาน พระราชานุญาตให้กิจกรรมปั่นจักรยาน “Bike อุ่นไอรัก” ในโอกาสพิธีเปิดงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว สายน้ำแห่งรัตนโกสินทร์” เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเห็นความสำคัญในการรักษาสุขภาพด้วยการออกกำลังกาย และเสริมสร้างความรักความสามัคคีในครอบครัวและสังคม มีจำนวนผู้ร่วมปั่นจักรยานพร้อมกันทั่วประเทศ จำนวน 551,108 คน ทั่วประเทศ (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2561)

เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานอย่างต่อเนื่อง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดย นายณัฏฐ ภาคพรต รองผู้ว่าการด้านตลาดในประเทศ เปิดเผยกับผู้สื่อสารหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 ถึงการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว 5 เส้นทาง เมืองรอง เพื่อกระตุ้นให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวในประเทศให้เพิ่มขึ้นปีละ 10% โดย 5 เส้นทางดังกล่าว ได้แก่ 1) More Authentic ภาคเหนือ (เชียงใหม่-พะเยา) 2) More Legacy ภาคกลาง (อ่างทอง) 3) More Gastronomy ภาคอีสาน (บึงกาฬ-สกลนคร) 4) More Fun ภาคตะวันออก (สระแก้ว) และ 5) More Inspired ภาคใต้ (ยะลา) (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561) ด้วยการท่องเที่ยวด้วยจักรยานมีเส้นทางที่มีความดึงดูดใจที่แตกต่างกัน ไม่สามารถเทียบเคียงกันได้ (Lynn Weigand, 2008)

เมื่อเปรียบเทียบกับสถานการณ์การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของต่างประเทศ พบว่าประเทศที่มีการใช้จักรยานทั้งในชีวิตประจำวัน ปั่นออกกำลังกาย หรือปั่นเพื่อการท่องเที่ยว ส่งผลให้การจราจรของประเทศลดความคับคั่ง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง สร้างเสริมสุขภาพที่ดีให้แก่ประชาชน อีกทั้งได้รับการสนับสนุนปรับปรุงพัฒนาเส้นทางปั่นจักรยานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง อาทิ กรุงฮัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก เมืองบูเทรกต์ ประเทศเนเธอร์แลนด์ เมืองเซบิยา ประเทศสเปน เมืองเบอร์โด ประเทศฝรั่งเศส เมืองมัลเมอ ประเทศสวีเดน เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา เมืองรีโอเดจาเนโร ประเทศบราซิล กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เมืองไทเป ประเทศไต้หวัน และประเทศนิวซีแลนด์ ที่พบว่า มีนักปั่นจักรยานต่างประเทศเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอด 5 ปีที่ผ่านมา (ค.ศ. 2008-2012) จนกระทั่งปัจจุบันมีนักปั่นจักรยานชาวต่างชาติ ประมาณ 318,000 คน การใช้ประโยชน์จากจักรยานนอกจากเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวแล้วนั้น การใช้จักรยานในชุมชนในประเทศ ยังเป็นการช่วยเสริมสร้างสุขภาพของผู้ปั่นจักรยานให้แข็งแรงมากขึ้น ช่วยลดฝุ่นควัน ลดโลกร้อน อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เพราะการใช้จักรยานไม่ได้ก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศแต่อย่างใด ดังเช่นผลการศึกษาของ (Haysom, K., Dekker, J., Russ, J., van der Meij, T., & Van Strien, A., 2013) พบว่า การเดินและการใช้จักรยานมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ มีค่าเป็นศูนย์ (European Environment Agency, 2013) นั่นหมายถึงว่า การปั่นจักรยาน ได้ช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ลดมลพิษทางอากาศ ดังเช่น ประเทศไทย กำลังเผชิญกับภาวะโลกร้อน และค่าฝุ่นที่สูงเกินมาตรฐานทั่วประเทศ การส่งเสริมการปั่นจักรยานให้กลับมารุ่งเรืองได้อีกครั้ง มีการรณรงค์ การส่งเสริมจากภาครัฐและทุกหน่วยงานทั้งประเทศอย่างจริงจัง จะทำให้ประเทศไทยมีคุณภาพชีวิต คุณภาพการจราจร และคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้นได้ เช่นเดียวกับ

ประเทศไต้หวัน ญี่ปุ่น และ เกาหลีใต้ เพราะแต่เส้นทางปั่นจักรยานของประเทศเหล่านั้นไม่ได้มีสภาพภูมิทัศน์ที่แตกต่างไปจากประเทศไทยแต่อย่างใด (โครงการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 2559)

ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย โดย ให้ครอบคลุมทั้ง 3 มิติ คือ 1) Demand คือ ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย 2) Supply ได้แก่ การค้นหาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นในแต่ละพื้นที่ การศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน และการวิเคราะห์ ผลกระทบ ใน 3 มิติ (เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม) เพื่อสร้างชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย และ 3) Support ผู้สนับสนุน ภาครัฐเครือข่ายทุกระดับที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย ให้มีศักยภาพทางการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) ศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย
- 2) ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insights) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย
- 3) ศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย
- 4) วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย
- 5) เพื่อจัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสม ประกอบด้วย การวิจัยเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ ซึ่งวิธีการดำเนินการวิจัย อยู่ภายใต้ขอบเขตของการวิจัยดังนี้

1.3.1 การวิจัยเชิงปริมาณ

1.3.1.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการวิจัยเชิงปริมาณมุ่งเน้นศึกษาข้อมูลเชิงลึกจากนักปั่นจักรยานชาวไทยและชาวต่างประเทศ ที่มาปั่นจักรยานท่องเที่ยว หรือ ร่วมกิจกรรมงานปั่นที่มีเจ้าภาพจัด (Organizer) ทั้งที่เป็น

หน่วยงานภาครัฐ/เอกชน โดยมีวัตถุประสงค์ส่งเสริมการท่องเที่ยวและจัดขึ้น ใน 6 ภูมิภาคของประเทศไทย โดยขอบเขตเนื้อหา จะสอบถามถึงข้อมูลพื้นฐานส่วนบุคคล อันประกอบด้วย เพศ อายุ สถานะภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และที่พำนักอาศัยอยู่ เพื่อวิเคราะห์ถึงกลุ่มเป้าหมายหลักของนักปั่นจักรยาน นอกจากนี้ในแบบสอบถามได้สอบถามข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับพฤติกรรมการเข้าร่วมงานปั่นจักรยาน ถึง เหตุผลที่มาปั่นจักรยาน การใช้ประเภทของจักรยาน ประสบการณ์การเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่น ราคารถจักรยานที่ใช้ มูลค่าที่ซื้ออุปกรณ์ตกแต่งจักรยาน ค่าใช้จ่ายในการสมัคร ลักษณะการเดินทางมาร่วมกิจกรรม การพักค้าง ค่าใช้จ่ายที่จ่ายไป แหล่งข้อมูล ช่องทางการรับรู้ เส้นทางปั่นจักรยานที่สวงามของประเทศไทย และสอบถามถึงระดับความพึงพอใจในการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมของกลุ่มตัวอย่าง

1.3.1.2 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย นักปั่นจักรยานทั้งชาวไทยที่มาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน/ร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน จำนวน 1,313 ตัวอย่าง จากตัวแทนประชากรที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานประเภท ปั่นเพื่อการแข่งขัน (Racing) ปั่นเพื่อทดสอบสมรรถนะความอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรม (Event Riding) และ การปั่นเพื่อการพักผ่อนหรือท่องเที่ยว (Leisure/ Bike Touring)

1.3.1.3 ขอบเขตด้านพื้นที่วิจัย

ในการเลือกพื้นที่วิจัยภาคสนามครั้งนี้ มีจำนวน 4 ประเภท 11 สนาม ตามช่วงเวลาของการจัดกิจกรรมที่มีกลุ่มนักปั่นเข้าร่วมไม่น้อยกว่าสนามละ 200 คน ประกอบด้วย

- (1) Mountain Bike Thailand Open ไร่สิงห์ปาร์ค อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย
- (2) สนามปั่นจักรยาน Probike Adventure Duathlon Vol.1 @ Bonanza Khao Yai อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

- (3) Audax 600 อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
- (4) TC 100 Exclusive 2019 ปั่นโจรสลัด 6 เขา 6 อ่าว อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

- (5) LRT ไป่งกระทิงเดือด ครั้งที่ 4 อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี
- (6) “พังงาเลอเทปไทยแลนด์บาย เลอ ตูร์เดอร์ฟร็องซ์” อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา
- (7) Suan Phueng Angle Challenge 2019 อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี
- (8) ปั่นเมืองเหนือ ครั้งที่ 8 อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี
- (9) ปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์ฮึด ครั้งที่ 12” อำเภอจอมทอง จังหวัด

เชียงใหม่

- (10) กิจกรรม ค่ายเสือปั่น ชุมเสือกล้า ท่ามะปรางค์ (เขาใหญ่) ครั้งที่ 2 อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

- (11) Bike More Fun อำเภอนายายอาม จังหวัดจันทบุรี

1.3.1.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา ช่วงระยะเวลาที่ทำการวิจัยครั้งนี้ ได้เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561 สิ้นสุด 29 กุมภาพันธ์ 2563

1.3.1.5 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยเชิงปริมาณ คือ แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลพื้นฐานของนักปั่นจักรยาน ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการเข้าร่วมงานปั่นจักรยาน ส่วนที่ 3 การประเมินความพึงพอใจตามแนวคิดองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวและระดับความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม ตามแนวคิด 3A6S (Attractions Accessibility Amenities Standard Safety Sharing Skills Services และ Satisfaction) รวมถึงการประเมินถึงผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยนำแบบสอบถามที่ผ่านการหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) แล้ว ไปทดลองทำการ Try out กับนักปั่นจักรยานกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ราย เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตรการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาตามวิธีของครอนบัคที่ระดับนัยสำคัญ .05 ซึ่งได้ความเชื่อมั่นที่ระดับ 0.868

1.3.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ

1.3.2.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้มีผู้ที่เกี่ยวข้องหลายภาคส่วน ดังนั้น เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนทุกประเด็นแบบองค์รวม นักวิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้ได้เนื้อหาที่ใช้ประกอบการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ ซึ่งลักษณะข้อคำถามของแต่ละเนื้อหาจะเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่

1) นักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ ที่พำนักรในประเทศไทย หรือ ที่เดินทางมาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานในประเทศไทย ที่มาปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเอง และ ซื้อแพคเกจ (Package) นำเที่ยวจากบริษัทนำเที่ยว/ผู้จัดทำเที่ยวด้วยจักรยาน เนื้อหาที่ใช้ประกอบการสัมภาษณ์ จึงประกอบไปด้วย 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการปั่นจักรยาน ส่วนที่ 3 แนวทางการสร้างมูลค่า คุณค่า และผลกระทบจากการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน และ ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพื่อการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

2) ผู้จัดงาน/กิจกรรมปั่นจักรยาน เนื้อหาที่ใช้ประกอบการสัมภาษณ์ จึงประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ส่วนที่ 2 บริบทภูมิหลังของการจัดงาน/กิจกรรมปั่นจักรยาน สถานการณ์ แนวโน้ม ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรม (Event) ในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และ ส่วนที่ 3 ได้แก่ ข้อเสนอแนะเพื่อการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

3) ผู้ประกอบการ/ร้านค้าธุรกิจบริการในพื้นที่จัดกิจกรรมการ (Event) เนื้อหาที่ใช้ประกอบการสัมภาษณ์ จึงประกอบด้วย 5 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 คือข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ ได้แก่ ประเภทของกิจการ สถานภาพในการดำเนินธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ และ แหล่งที่มาของแรงงาน ส่วนที่ 2 ได้แก่ ผลกระทบโดยตรง (Direct Effect) ส่วนที่ 3 ผลกระทบทางอ้อม (Indirect

Effect) ส่วนที่ 4 ทักษะต่อการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ส่วนที่ 5 ทักษะต่อผลที่เกิดขึ้นในมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมจากการจัดกิจกรรม และ ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

4) ประธานชมรม/สมาคมปั่นจักรยานใน 77 จังหวัดของประเทศไทย โดยมีเนื้อหาที่ใช้ประกอบการสัมภาษณ์ จึงประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์ ช่องทางการติดต่อ สถิติจำนวนนักปั่นจักรยานในพื้นที่ วิธีการส่งเสริมให้เกิดการปั่นจักรยาน และ ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

1.3.2.2 ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่ ผู้ที่มีความรู้ กำหนดนโยบาย หรือ มีประสบการณ์ในการปั่นจักรยาน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง ประกอบด้วย

1) ผู้จัด ผู้มีประสบการณ์การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน หรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน จำนวน 57 คน

2) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐ ประกอบด้วย ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย บุคลากรของสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด

3) กลุ่มหน่วยงานภาคเอกชน ประกอบด้วย เจ้าภาพ/ผู้แทน Organizer ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวและบริการ

4) ชุมชนในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้ประกอบการ/ร้านค้า ที่ตั้งอยู่ในสนามต้นแบบ รัศมี รอบพื้นที่จัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวต้นแบบ 30 กิโลเมตร

5) ประธานชมรม/สมาคมปั่นจักรยาน หรือผู้แทน ในประเทศไทย

1.3.2.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย ประกอบด้วย 1) แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างที่มีการสัมภาษณ์ในพื้นที่ สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์และการส่งแบบสัมภาษณ์ไปทาง Email/Facebook/Line 2) เวทีการจัดประชุมกลุ่มย่อย และ 3) ตำนกวิจัยจากการเข้าไปสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม

1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อให้เกิดความเข้าใจไปในทิศทางเดียวกันในการสื่อความหมายของการวิจัยในครั้งนี้ คณะนักวิจัย จึงได้นิยามปฏิบัติการเพื่อใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ดังนี้

การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน หมายถึง การเดินทางออกจากพื้นที่พำนักอาศัยอยู่ประจำของนักปั่นจักรยาน/ผู้ติดตามทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ที่มีวัตถุประสงค์ของการเดินทางทั้งเพื่อไปปั่นจักรยานทั้งการท่องเที่ยวด้วยตนเอง และ การปั่นจักรยานท่องเที่ยวตามเส้นทางที่มีการกิจกรรมปั่นจักรยานมวลชน (Mass Participation Special Event) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และ การจ้ดนำเที่ยวด้วยจักรยาน ที่จัดขึ้นโดย บริษัทนำเที่ยว หรือ Tour Leader

ผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน หมายถึง กิจกรรม/ประเภทการปั่นจักรยาน และประเภทการบริการอื่น ๆ ที่จัดไว้รองรับการใช้บริการของนักปั่นจักรยาน ได้แก่ เส้นทางปั่นจักรยาน สนามปั่นจักรยาน แหล่งท่องเที่ยว ที่พักแรม รถเช่า ระบบการขนส่ง ธุรกิจจัดจำหน่ายอุปกรณ์การปั่นจักรยาน และบริการอื่น ๆ อาทิ บริการนำเที่ยว บริการอาหารและเครื่องดื่ม บริการอื่น ๆ เพื่อสร้างพลังการผลักดันให้นักปั่นจักรยานสนใจ ดึงดูดใจให้นักปั่นจักรยานได้เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน

ฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่น หมายถึง สภาพธรรมชาติ สภาพชุมชน สังคม วิถีชีวิต ประเพณี วัฒนธรรม ภาษา ภูมิปัญญา สภาพ สิ่งแวดล้อม แหล่งท่องเที่ยวทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ในที่นี้ยังหมายถึงรวมถึงสิ่งที่เป็นความโดดเด่น เอกลักษณ์ในพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศไทย ที่บ่งบอกถึง ของดีบ้านฉัน ที่ควรค่าแก่การหยิบยกมานำเสนอ นำมาใช้ประโยชน์ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

ผู้บริโภค หมายถึง นักท่องเที่ยวที่มานปั่นจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ที่มาใช้บริการกิจกรรมปั่นจักรยานในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ทั้งที่ปั่นเพื่อการท่องเที่ยวและการในกิจกรรมการปั่นจักรยานที่จัดขึ้น โดยมุ่งหวังให้ได้ผลดีต่อสุขภาพทั้งกาย ใจ และจิตวิญญาณ และใช้บริการธุรกิจท่องเที่ยวทุกประเภทที่แหล่งท่องเที่ยวให้การสนับสนุนในการจัดหา รวมทั้งได้รับการต้อนรับด้วยอัธยาศัยไมตรีของคนท้องถิ่น

การบริหารจัดการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน หมายถึง การจัดการการดำเนินงานตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้น ได้แก่ การวางแผน การเตรียมการ การดำเนินจัดกิจกรรมตามแผน การจัดเก็บการประเมินผล และ สรุปรายงานผลความคุ้มค่าจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ตามลักษณะพิเศษของแต่ละกิจกรรมที่จัดขึ้น ได้แก่ การกำหนดสถานที่ การออกแบบกิจกรรม การบริหารจัดการในลักษณะความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน ทั้ง 3 ช่วงของการดำเนินงาน ได้แก่ ช่วงก่อนจัดกิจกรรม (Before/Pre) ระหว่างจัดกิจกรรม (Day/During) และ หลังการจัดกิจกรรม (After/Post)

ชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน หมายถึง สนามที่มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชน และมีแนวปฏิบัติ หรือ ขั้นตอนการปฏิบัติที่ทำให้องค์การ/ชุมชน ประสบผลสำเร็จในการบริหารจัดการการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ซึ่งได้รับการยอมรับในวงกว้างของสังคมกลุ่มนักปั่นจักรยานหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการปั่นจักรยาน มาพัฒนาเป็นต้นแบบ และมีการต้อนรับด้วยอัธยาศัยไมตรีของคนในชุมชน

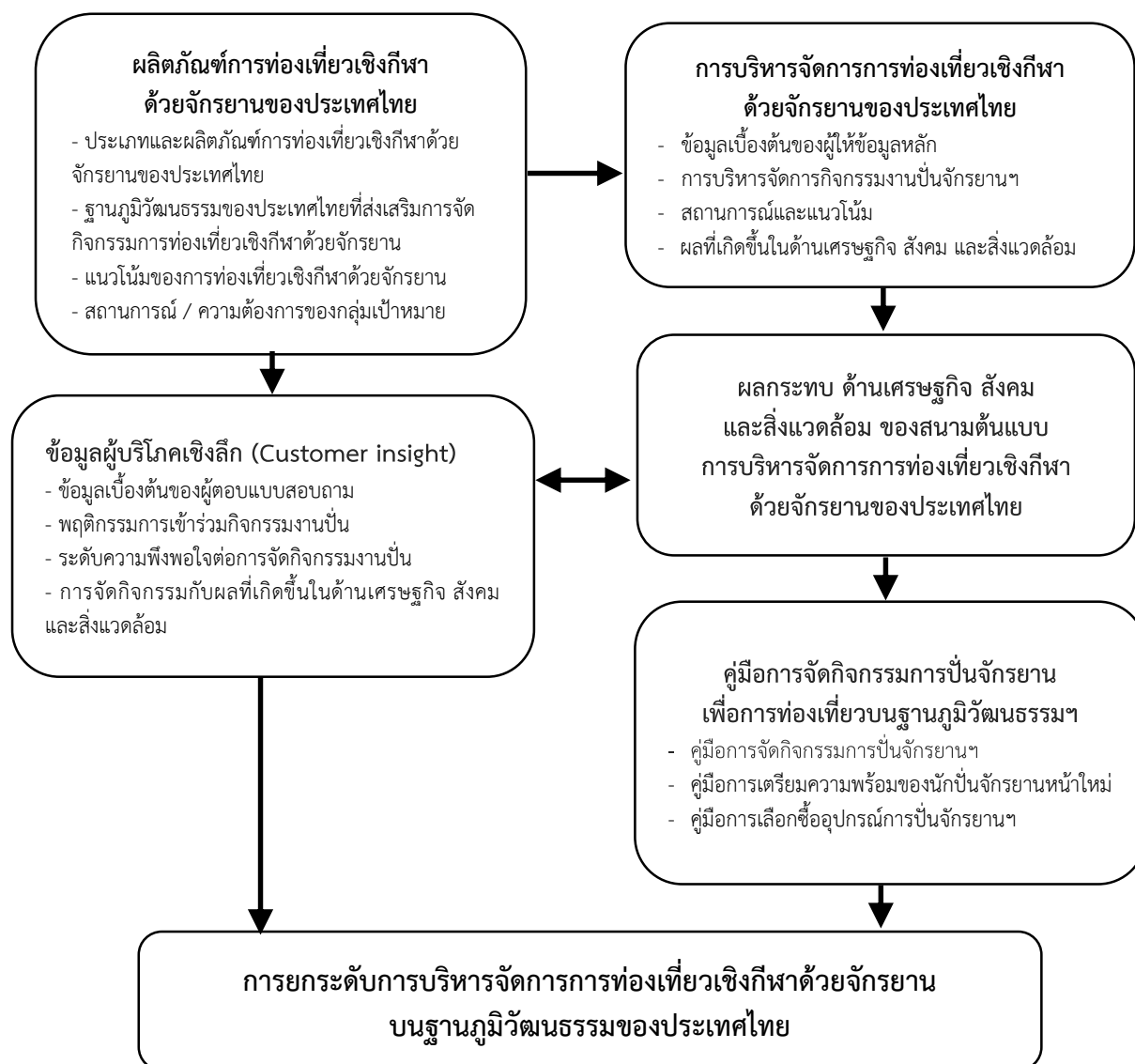
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ผลที่เกิดขึ้นทั้งเชิงบวกและเชิงลบ จากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในสนาม/พื้นที่ ต่าง ๆ ของประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานระหว่างการเดินทางเข้าร่วมกิจกรรมหรือการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และนำมาวิเคราะห์ด้วยเทคนิคการทำ I/O Analysis

ผลกระทบด้านสังคม หมายถึง ผลที่เกิดขึ้นทั้งเชิงบวกและเชิงลบ จากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในชุมชนของประเทศไทย ด้านสังคม ซึ่งประกอบด้วย ผลกระทบด้านสังคม ที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเอง การท่องเที่ยวด้วยจักรยานผ่านการซื้อ Package นำเที่ยว และการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานของนักปั่นจักรยานชาวไทย/ชาวต่างประเทศ ที่ส่งผลให้ชุมชนมีความร่วมมือ การเป็นเจ้าบ้านที่ดี มีความภาคภูมิใจที่มีการจัดงานในชุมชน เกิดการอนุรักษ์วิถีวัฒนธรรม ความดั้งเดิมของชุมชน การมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และเกิดการสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ และอื่น ๆ

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลที่เกิดขึ้นทั้งเชิงบวกและเชิงลบ จากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในชุมชนของประเทศไทย ด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเอง การท่องเที่ยวด้วยจักรยานผ่านการซื้อ Package นำเที่ยว และการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานของนักปั่นจักรยานชาวไทยและชาวต่างประเทศ ที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน การแออัดคับคั่งของการจราจร การเกิดมลพิษทางอากาศ พื้นที่ และ เสียงในชุมชน การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน การพัฒนาพื้นที่สาธารณะ และอื่น ๆ

คู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย หมายถึง แนวปฏิบัติในการจัดกิจกรรมนำเที่ยวด้วยจักรยาน (Bike Touring) และแนวปฏิบัติสำหรับผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยานในกิจกรรมพิเศษ (Cycling Event)

1.5 กรอบการวิจัย (Research Framework)



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ผู้จัดกิจกรรมจักรยาน (Organizer) สามารถนำข้อมูลไปจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานที่สอดคล้องกับแนวโน้มของตลาดการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน และความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย

1.6.1 นักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวทั้งหน้าใหม่และผู้มีประสบการณ์สูง ใช้ข้อมูลเป็นแนวทางการเลือกทำกิจกรรมตามศักยภาพของตนเอง

1.6.2 สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หรือผู้กำหนดนโยบาย/ผู้พัฒนา กลุ่มจังหวัด นำข้อมูลที่ได้ไปวางแผนบริหารจัดการชุมชน/เมือง ในการเป็นจุดหมายปลายทางเมืองท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

1.6.3 ผู้จัดงาน/ผู้ประกอบการหน้าใหม่ (Organizer) นำข้อมูลไปพยากรณ์และวางแผนการจัดกิจกรรมที่ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคเชิงลึกได้อย่างแม่นยำ

1.6.4 กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจที่พักอาศัย กลุ่มผู้ประกอบการร้านอาหาร กลุ่มธุรกิจผู้ประกอบการขนส่ง เกิดการพัฒนาต่อเนื่อง ไปสู่ภาคธุรกิจอื่น ๆ ได้แก่ ร้านจัดทำป้าย วัสดุตกแต่ง ผู้ประกอบการให้เช่าเครื่องเสียง เครื่องไฟ และวัสดุอุปกรณ์ด้านกีฬา อาหารเสริม อาหารเพื่อสุขภาพ และเกิดโอกาสของผลิตภัณฑ์อาหารสำหรับนักกีฬา อาทิ อาหารให้พลังงาน (Energy bar) เกิดการพัฒนาต่อยอดภาคธุรกิจเสื้อผ้า เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์กีฬา

1.6.5 ชุมชนรับรู้ถึงผลกระทบที่ขึ้นจากการจัดกิจกรรม จะสามารถทำให้เกิดการตัดสินใจง่ายขึ้นในการเข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าภาพจัดกิจกรรมเชิงกีฬา ก่อให้เกิดความรักความภูมิใจในท้องถิ่นและขยายผลไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศไทย

1.6.6 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อาทิ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้จัดกิจกรรมการกีฬา นำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ เพื่อวัดผลกระทบใน 3 มิติ ในพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม

1.6.7 ผู้จัดงาน/ผู้ประกอบการหน้าใหม่นำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวตามลักษณะพื้นที่ แบบ E-Book ไปเป็นแนวทางในการบริหารธุรกิจการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

บทที่ 2

การทบทวนเอกสารและวรรณกรรม

โครงการวิจัย การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย ครั้งนี้มี 5 วัตถุประสงค์ในการศึกษา ดังนี้ 1) ศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย 2) ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย 3) ศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย 4) วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย และ 5) เพื่อจัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

ในเบื้องต้น คณะผู้วิจัยได้วิเคราะห์เอกสารจากแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเด็นดังต่อไปนี้

1. การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
2. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
3. การบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
4. องค์ประกอบของการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
5. การวัดประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว

2.1 การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) เป็นการท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่งจัดอยู่ในรูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) การท่องเที่ยวเชิงกีฬา ประกอบด้วย การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเล่นกีฬาให้ได้รับความเพลิดเพลิน ความสนุกสนาน ตื่นเต้น ได้รู้ประสบการณ์และความรู้ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น รวมทั้งการเข้าชมการแข่งขันควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวและกิจกรรมนันทนาการ การท่องเที่ยวเชิงกีฬาได้รับความนิยมมากขึ้นอย่างรวดเร็วเริ่มตั้งแต่ ค.ศ. 1971 ในการประชุมสมัชชาวิทยาศาสตร์การกีฬาและพลศึกษาระหว่างประเทศ เรื่อยมาจนถึงปัจจุบันและต่อเนื่องถึงอนาคต (Gibson, 1998; Goeldner and Ritchie, 2012; Hinch and Higham, 2011; Hodeck and Hovemann, 2016; Jakovlev et al., 2017; Kurtzman and Zauhar, 1995; Zajadacz, 2016) ปี พ.ศ. 2561 การท่องเที่ยวเชิงกีฬาเป็นแนวทางหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวไทยที่มีความสอดคล้องกับแนวโน้มพฤติกรรมด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบันและเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันการท่องเที่ยวของประเทศไทยในกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ (กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559)

ดังเช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2559 หน้า 5-6) กล่าวว่า การกีฬาถือเป็นกิจกรรมส่วนหนึ่งในการดำเนินชีวิตของประชากรทั่วโลกมาเป็นเวลานาน มีพัฒนาการหลากหลายมิติ และมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เนื่องจากได้เกิดการพัฒนาความรู้ในเชิงวิทยาศาสตร์หลายสาขาที่มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้ประชากรทั่วโลกมีสุขภาวะที่ดี จึงนำมาสู่ความตระหนักรู้ในเรื่องสุขภาพและคุณภาพชีวิตอันเกิดมาจากการออกกำลังกาย การเล่นกีฬา และการร่วมกิจกรรมนันทนาการ กระแสโลกาภิวัตน์และวิวัฒนาการทางด้านอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ได้แปรเปลี่ยนไปตามยุคสมัย ได้ก่อให้เกิดค่านิยม วิถีชีวิตใหม่ การประกอบอาชีพ และการสร้างมูลค่าในเชิงสังคมและเศรษฐกิจในแต่ละประเทศที่มีความแตกต่างกันออกไป การพัฒนากีฬาทั่วโลกในอดีตที่ผ่านมา มีปรากฏการณ์ที่เป็นแรงผลักดันให้เกิดการพัฒนาการกีฬาใน 2 มิติ คือ

1) การพัฒนาการทางการกีฬาในภาพรวม (Megatrends) ซึ่งประกอบไปด้วยปัจจัยสำคัญที่ขับเคลื่อนการเติบโตของการกีฬาและอุตสาหกรรมการกีฬา 5 ประการหลัก ได้แก่ 1.1) ความตื่นตัวการเอาใจใส่สุขภาพและการออกกำลังกายที่เพิ่มมากขึ้น 1.2) การผลักดันและส่งเสริมการกีฬามวลชนโดยภาครัฐ 1.3) โลกาภิวัตน์กับเศรษฐกิจการกีฬาที่เปลี่ยนไป 1.4) การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของประชากร และ 1.5) ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัล

2) การพัฒนาการทางการกีฬาเฉพาะกลุ่ม (Segment-specific trends) ซึ่งสามารถจำแนกได้ 2 กลุ่ม คือ 2.1) กลุ่มกีฬาอาชีพ (Professional Sports) แบ่งออกเป็น 3 มิติ ได้แก่ ผู้ชมกีฬาทั่วโลกนิยมรับชมกีฬาฟุตบอลเป็นอันดับหนึ่ง ผลิตรถยนต์ทางการกีฬา ห่วงโซ่คุณค่า และ รายได้จากการกีฬา สำหรับมิติที่ 2) ได้แก่ กีฬาเพื่อความบันเทิงและนันทนาการ (Recreation Sports) ที่ประกอบไปด้วย ผู้เล่นกีฬา ผลิตรถยนต์ทางการกีฬา และรายได้จากการกีฬา (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559 หน้า 5-6)

ในขณะที่ สำนักปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2559 หน้า 13) ได้แบ่ง อุตสาหกรรมกีฬาของประเทศไทยปัจจุบัน ประกอบด้วย 2 สาขาหลัก คือ 1) สาขาการผลิตสินค้า ประกอบด้วย อุปกรณ์กีฬา เสื้อผ้ากีฬา อุปกรณ์วิทยาศาสตร์การกีฬา และ สนามกีฬา และ 2) สาขาบริการการกีฬา ประกอบด้วย กลุ่มธุรกิจประเภทสถานที่บริการออกกำลังกาย ชมรม/สมาคม/สโมสร กลุ่มสื่อสารมวลชน/การตลาด/ประชาสัมพันธ์ กลุ่มการจัดการแข่งขัน กลุ่มการจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬา และ กลุ่มจัดการสิทธิประโยชน์และลิขสิทธิ์การกีฬา

สำหรับ สหพันธ์จักรยานนานาชาติ (International Cycling Union หรือ U.C.I.) ได้กล่าวว่า กิจกรรมปั่นจักรยาน เป็นกิจกรรมกีฬา Out door ที่ได้รับความสนใจพิเศษของผู้เล่น/ผู้ปั่นที่ชอบความเร็วท่ามกลางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทาง ทั้งประเภทเพื่อการแข่งขัน หรือ เพื่อการส่งเสริมท่องเที่ยว จากสถานการณ์ความนิยมในการปั่นจักรยานทั่วโลก ได้แบ่งประเภท การปั่นจักรยานออกเป็น 2 ประเภท หลัก คือ การปั่นจักรยานแบบถนน (Cycling : On – Road) และ ปั่นจักรยานแบบเสือภูเขา (Mountain Biking : Off – Road) ซึ่ง ประเภทชนิดกีฬาจักรยานที่อยู่ในความดูแลของสหพันธ์จักรยานนานาชาติ มีจำนวน 7 ชนิด ที่มุ่งไปสู่การแข่งขัน ได้แก่

1) การแข่งขันจักรยานแบบไทม์ไทรอัล เป็นการแข่งขันที่ใช้เวลาเป็นหลัก คือในเวลา 1 ชั่วโมง จะขี่จักรยานได้ระยะทางเท่าไร นักจักรยานจะต้องแข่งกับเวลานักจักรยานคนใดทำได้น้อยที่สุดถือเป็นผู้ชนะ

2) การแข่งขันจักรยานแบบสปринท์ การแข่งขันนี้เปรียบเหมือนการเล่นหมากรุกบนจักรยานบนพื้นเวลโลโดม ต้องใช้กลวิธีต่าง ๆ อย่างสมบูรณ์เป็นการแข่งขันที่ตื่นเต้นเร้าใจ สนุกสนาน โดยเฉพาะอีกระยะ 200 เมตรก่อนจะถึงเส้นชัยนักปั่นก็จะสปринท์แข่งขันเข้าเส้นชัย ทั้งนี้กติกาแจ้งชัดเจนถึงการห้ามใช้เล่ห์เหลี่ยมต่าง ๆ ในการที่จะทำให้เกิดการปะทะกัน จะต้องรักษาเส้นทางของตนไว้จนกว่าจะเข้าเส้นชัย

3) การแข่งขันจักรยานแบบเดี่ยวเปอร์ซูท คือ การแข่งขันระหว่างนักจักรยาน 2 คน เริ่มคนละด้านของสนาม และขี่เพื่อไล่อีกฝ่ายหนึ่งให้ทัน

4) การแข่งขันจักรยานแบบฟอร์ทเรซ เป็นการแข่งขันประเภทลู่ที่มีระยะทางยาวที่สุด หรุหร่าที่สุด ความเร็วของจักรยานจะเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา นักจักรยานที่ได้คะแนนมากกว่าจะเป็นผู้ชนะถ้ายังเสมอกันให้ถือตำแหน่งเข้าเส้นชัยรอบสุดท้าย

5) การแข่งขันจักรยานแบบแมสสตาร์ท เป็นการแข่งขันคล้ายสปรินท์แต่จำนวนของจักรยานจะมากอาจจะเป็นกลุ่มๆ ละไม่เกิน 8 คน นักกีฬาจะคุมเชิงกันอยู่ตลอดทำให้ไม่หน้าเบื่อจะสนุกก็ตอนท้ายเท่านั้น

6) การแข่งขันจักรยานแบบโอลิมินชั่น เป็นการแข่งขันเดี่ยว

7) การแข่งขันจักรยานแบบทีมระยะไกล ให้ใช้ระบบคะแนนนักจักรยานคนใดที่ผ่านเส้นชัยคนที่ 1 จะได้ 1 คะแนน คนที่ 2 จะได้ 2 คะแนน คนที่ 3 จะได้ 3 คะแนน ทีมใดที่ทำเวลาน้อยที่สุดเป็นผู้ชนะ

นอกจากนั้น สหพันธ์จักรยานนานาชาติ (International Cycling Union หรือ U.C.I.) ยังได้แบ่งประเภทการแข่งขัน ออกแบบ 8 ประเภท ซึ่งแต่ละประเภทจะมีการใช้จักรยานและอุปกรณ์ที่แตกต่างกัน ตามสมรรถนะของนักปั่น ดังนี้ 1) จักรยานถนน (Road cycling) มีสองประเภท คือ ไทม์ไทรอัล (time-trials) และ ไลน์เรซ (line races) 2) จักรยานลู่ (Track cycling) 3) จักรยานไฮโครครอส (Cyclo-cross) 4) จักรยานเสือภูเขา (Mountain bike) มี 3 ประเภทตามลักษณะสนามแข่งขัน คือ ครอสคันทรี่ (Cross-country) ดาวน์ฮิลล์ (Downhill) และ 4-cross (4X) 5) จักรยานบีเอ็มเอ็กซ์ (BMX or Bicross) บีเอ็มเอ็กซ์ หรือจักรยานวิบาก 6) จักรยานไทรอัล (Trails) 7) จักรยานในร่ม (Indoor cycling) มี 2 ประเภท คือ จักรยานลีลา (Artistic cycling) และ จักรยานไฮเคิลบอล (Cycle – ball) และ 8) Para-cycling การแข่งขันจักรยานสำหรับผู้พิการ ใช้มือในการปั่นแทนขา

ต่อมาการปั่นจักรยานไม่ได้จำกัดไว้เพียงแค่การแข่งขันเท่านั้น แต่ยังคงได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่องในการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว เพราะนอกจากจะเป็นการออกกำลังกาย แข่งขัน ทำท่าย สร้างความตื่นเต้น ทำธุรกิจ พบปะเพื่อนนักปั่น เพื่อรวมกลุ่มกันทำประโยชน์ต่อผู้อื่น แล้ว ยังเป็นการสร้างความเพลิดเพลินให้แก่คนที่ตัดสินใจร่วมเดินทางในเส้นทางปั่นนั้น ๆ จากการแบ่งประเภทการแข่งขัน หรือ การแบ่งประเภทจักรยาน จากการสังเกตการณ์ของคณะนักวิจัย และสอบถามสัมภาษณ์ผู้รู้ ผู้ที่มีประสบการณ์ด้านจักรยาน พบว่า สถานการณ์การจัดกิจกรรมของประเทศไทย คือ เป็นการ จัดแข่งขัน ที่มุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชน ดังนั้น เมื่อมีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในแต่ละสนาม จะส่งผลให้มีนักปั่นจักรยานและผู้ติดตามเดินทางเข้ามาในพื้นที่ มากิน

มาอยู่ มาพักผ่อน และ Shopping ตามสถานที่ต่าง ๆ ทำให้เกิดเป็นภาพของการสร้างรายได้ให้แก่พื้นที่ของเจ้าภาพแต่ละสนามจัด

ในขณะที่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2559) Bull and Weed (1999) และ Hall (1992) ได้ศึกษาและพบว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) สามารถแบ่งรูปแบบออกเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ 1) การติดตามชมกีฬาในมหกรรมการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ 2) การเดินทางมาเพื่อเล่นกีฬาชนิดต่าง ๆ ควบคู่กับการเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ศาสนา ประเพณีและวัฒนธรรมในพื้นที่นั้น ๆ 3) การท่องเที่ยวเชิงกีฬาเพื่อความทรงจำ มีองค์ประกอบ ดังนี้ 3.1) การออกจากสถานที่อยู่ตามปกติ 3.2) เข้าร่วมกิจกรรมหรือสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับกีฬา และ 4) กีฬาเป็นส่วนสำคัญของการเดินทาง

ต่อมา สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2562) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาสามารถสร้างรายได้ 21,003 ล้านบาท มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งในและนอกประเทศกว่า 3 ล้านคนที่เข้าร่วมกิจกรรมชมหรือเล่นกีฬาในประเทศไทยโดยกิจกรรมที่ได้รับความนิยมสูง ได้แก่ ฟุตบอลมวยไทย ดำน้ำ ปั่นจักรยาน วิ่งมาราธอน เป็นต้น (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560; กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559; รสมารินทร์ อนุรักษ์พิพัฒน์ และ พรเทพ ดิษยบุตร, 2560) ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564) และแผนพัฒนาการกีฬาแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2560-2564) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาการกีฬาให้เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาสนับสนุนอุตสาหกรรมกีฬาแบบครบวงจรสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มและส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศพร้อมทั้งมุ่งพัฒนาการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ และจัดตั้งเมืองกีฬาเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการกีฬาของภูมิภาค (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560 ; คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2559)

สำหรับกิจกรรมการปั่นจักรยาน เป็นกิจกรรมกีฬากลางแจ้ง เป็นความสนใจพิเศษของผู้ปั่นที่ชอบเดินทางไปยังท่ามกลางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทาง ความเร็ว ซึ่ง Tasmania's Cycle Tourism (2015) และ Merja Hart (2009) กล่าวว่า การปั่นจักรยาน มีความเป็นไปได้ทั้งการปั่นเพื่อการแข่งขัน และ การปั่นเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว ทั้งนี้จึงได้แบ่งประเภท การปั่นจักรยานออกเป็น 5 ประเภท คือ 1) การปั่นจักรยานแบบถนน (Cycling : On - road) 2) การปั่นจักรยานเสือภูเขา (Mountain Biking : Off road) 3) การปั่นจักรยานนันทนาการ (Recreational Riding) 4) การปั่นจักรยานท่องเที่ยว (Bicycle Touring) และ 5) การปั่นจักรยานในกิจกรรมต่าง ๆ (Cycling Event) ดังเช่น Tasmania's Cycle Tourism (2015) ได้แบ่งประเภทของการปั่นจักรยานตามลักษณะต่าง ๆ ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ Mountain biking Road cycling และ Recreational riding ในขณะที่ Merja Hart (2009) แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ 1) Bicycle touring 2) Road cycling 3) Mountain biking และ 4) Cycling Event

Lamont (2009) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานสามารถแบ่งได้หลากหลายประเภท ซึ่งนิยมแบ่งตามวัตถุประสงค์ แต่ปัจจุบันยังคงมีประเด็นถกเถียงเรื่องเกณฑ์การแบ่งประเภทของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ดังนั้นจากผลการทบทวนเอกสารและแวดวงวิชาการต่าง พบว่า มีการกำหนดเพื่อแบ่งประเภทของการท่องเที่ยว ดังกล่าวโดยพิจารณาจาก

ลักษณะของกิจกรรม เพื่อนำไปนิยามและกำหนดประเภทของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานเสียใหม่ ซึ่งแบ่งได้ 5 ประเภท ได้แก่

1) การปั่นจักรยานท่องเที่ยวแบบอิสระ เป็นการปั่นจักรยานในวันหยุดโดยผู้ปั่นจักรยานวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อน ซึ่งต้องนำจักรยานขนส่งมาด้วยเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง สิ่งสำคัญของการปั่นจักรยานท่องเที่ยวแบบอิสระคือประสบการณ์การท่องเที่ยวที่ได้รับ ในส่วนของการพิจารณาเลือกจุดหมายปลายทางเพื่อการปั่นจักรยานท่องเที่ยวแบบอิสระนี้ นักท่องเที่ยวจะพิจารณาในเรื่องของการเดินทาง การปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบต่าง ๆ (Cox, 2012) จากการศึกษาของ Coghlan's (2012) ทำให้ทราบว่านักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานท่องเที่ยวแบบอิสระนี้จะทำให้ได้ความรู้สึกหลากหลายอารมณ์ เช่น การเข้าสังคม การผจญภัย ความรู้สึกในการบรรลุเป้าหมาย การได้รับการยอมรับ และมิตรภาพ

2) การปั่นจักรยานเพื่อสันทนาการ มีวัตถุประสงค์เพื่อการปั่นจักรยานเป็นหลัก โดยออกเดินทางอย่างน้อย 4 ชั่วโมงจากถิ่นที่อยู่อาศัยปกติในระยาง 50 กิโลเมตร เป็นการเดินทางไปเข้า-กลับเย็นไม่ได้พักค้างคืนในจุดหมายปลายทาง และไม่ได้เป็นการเดินทางเพื่อเข้าร่วมการแข่งขันต่าง ๆ (Lamont, 2009)

3) การปั่นจักรยานเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญ เป็นการเข้าร่วมกิจกรรมที่ถูกจัดขึ้นในเชิงพาณิชย์ หรือในโอกาสสำคัญ แต่ไม่ได้เป็นการจัดการแข่งขัน เช่น การจัดปั่นจักรยานเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งบางครั้งอาจจะจัดวันเดียวหรือหลายวันก็ได้ ส่วนใหญ่จะเป็นการจัดในลักษณะการกุศล หรือ เหตุการณ์สำคัญต่าง ๆ มากกว่าการแข่งขัน (Lamont & Jenkins, 2013)

4) การปั่นจักรยานเพื่อเข้าร่วมการแข่งขัน ได้รับความนิยมน้อยแต่แพร่หลายในและมีความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเนื่องจากถูกมองว่า การปั่นจักรยานเพื่อเข้าร่วมการแข่งขันนั้นเป็นการท่องเที่ยวเชิงกีฬา

5) การปั่นจักรยานเพื่อการร่วมสังเกตการณ์ในสนามแข่งขัน เป็นการปั่นจักรยานของผู้ที่มีความสนใจพิเศษ ซึ่งต้องเป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกีฬาซับซ้อนและทราบประวัติความเป็นมา (Lamont, 2009) การปั่นจักรยานประเภทนี้สามารถสร้างแรงจูงใจในการเดินทางที่โดดเด่น กล่าวคือนักท่องเที่ยวต้องมีความตั้งใจที่จะเข้าร่วมกิจกรรม เช่น การนำจักรยาน หรือ การเช่าจักรยานเพื่อเข้าร่วมการแข่งขัน เป็นต้น

การปั่นจักรยานนอกจากจะเป็นกิจกรรมการที่สร้างความเพลิดเพลินแล้ว การปั่นจักรยานยังเป็นกิจกรรมเชิงอนุรักษ์อย่างหนึ่งที่มีข้อดี คือ ช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ช่วยลดมลภาวะบนท้องถนน การรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม และไม่ส่งเสียงรบกวน ดังเช่น

1) ประโยชน์ด้านพลังงาน จักรยานมีประสิทธิภาพมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นที่ใช้พลังงาน การท่องเที่ยวด้วยจักรยานจำนวน 5 ครั้งมีประสิทธิภาพมากกว่าการเดินทาง (Wilson, 1973) แม้ว่าจักรยานจะมีประโยชน์แต่การออกแบบอาคาร และการดูแลสาธารณูปโภคพื้นฐานสำหรับการปั่นจักรยานก็เป็นสิ่งสำคัญที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

2) ประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันการตระหนักถึงเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญ ในเมืองใหญ่หลายเมืองมีการควบคุมยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น ปารีส ลอนดอน ตูริน ปักกิ่ง เพื่อลดปัญหามลพิษ ซึ่งมลพิษทางอากาศบนท้องถนน ได้แก่ แก๊สเรือนกระจก (GHG) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

สารประกอบอินทรีย์ระเหยได้ที่ไม่ใช่มีเทน (NMVOC) ออกไซด์ของไนโตรเจน (NOx) ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมหรือฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 100 ไมครอน (Total Suspended Particulate Matter; TSP) ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) และ แอมโมเนีย/ก๊าซแอมโมเนีย(NH₃) ด้วยเหตุข้างต้น จึงควรสนับสนุนการปั่นจักรยานเพื่อช่วยผลักดันคุณภาพของเมือง เนื่องจาก 1) จักรยานไม่ได้ใช้พลังงานจากน้ำมัน 2) ไม่มีการปล่อยมลพิษทางอากาศ 3) ไม่มีการส่งเสียงรบกวน 4) ช่วยให้มีความปลอดภัยในชีวิตประจำวันสูงขึ้น และ 5) เมื่อสิ้นสุดการใช้งานจักรยานสามารถนำกลับมาผลิตใหม่ได้ง่าย (IDAE, 2007)

3) ประโยชน์ด้านอื่น ๆ นอกจากประโยชน์ด้านการอนุรักษ์พลังงานและด้านสิ่งแวดล้อมแล้ว การปั่นจักรยานยังมีประโยชน์ด้านอื่น ๆ ได้แก่ 1) สามารถเรียนรู้การปั่นจักรยานได้รวดเร็ว 2) ไม่จำกัดอายุในการปั่นจักรยาน 3) ราคาไม่แพง และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาต่ำ 4) การปั่นจักรยานเป็นการส่งเสริมสุขภาพ และ 5) ไม่มีผลต่อการจราจรที่แออัด

กล่าวได้ว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานไม่ได้ถูกจำกัดไว้เพียงแค่การแข่งขันเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ศาสนา ประเพณีและวัฒนธรรม นอกจากนี้ยังเป็นการออกกำลังกาย ทำลาย สร้างความตื่นตัว การได้พบปะเพื่อนนักปั่น การร่วมกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ สร้างความเพลิดเพลิน การปั่นจักรยานมีประโยชน์ในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และการประหยัดพลังงาน สถานการณ์ของกีฬาปั่นจักรยานในประเทศไทยส่วนใหญ่มุ่งส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชน

ดังนั้นจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง จึงสามารถวิเคราะห์ได้ว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน หมายถึง การเดินทางออกจากพื้นที่พำนักอาศัยอยู่ประจำของนักปั่นจักรยาน/ผู้ติดตามทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยมุ่งหวังให้ได้ผลดีต่อสุขภาพทั้งกาย ใจ และจิตวิญญาณ โดยการเดินทางต่างมีวัตถุประสงค์ทั้งเพื่อไปปั่นจักรยานทั้งการท่องเที่ยวด้วยตนเอง และ การปั่นจักรยานท่องเที่ยวตามเส้นทางที่มีการกิจกรรมปั่นจักรยานมวลชน (Mass Participation Special Event) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว หรือ การจัดปั่นนำเที่ยวที่จัดขึ้นโดย บริษัทนำเที่ยว หรือ Tour Leader โดยที่ตลอดการทำกิจกรรมปั่นจักรยานหรือการเดินทางไปร่วมกิจกรรม นักท่องเที่ยว ได้มีการใช้บริการธุรกิจท่องเที่ยวทุกประเภทที่แหล่งท่องเที่ยวให้การสนับสนุนในการจัดหา รวมทั้งเยี่ยมชมสภาพชุมชน สังคม วิถีชีวิต ประเพณี วัฒนธรรม ภาษา ภูมิปัญญา สภาพ สิ่งแวดล้อม แหล่งท่องเที่ยวทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น รวมถึงสิ่งที่เป็นความโดดเด่นเอกลักษณ์ในพื้นที่ต่าง ๆ ทั้ง 6 ภูมิภาคของประเทศไทย

2.2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

ในการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

2.2.1 ความหมายของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ได้ถูกนิยามโดย Lumsdon, L. (1996) ว่าเป็น “กิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อนันทนาการที่มีระยะเวลา 1 วัน หรือบางส่วนของวันเพื่อออกเดินทางเป็นการชั่วคราวไปในระยะไกลในช่วงวันหยุด โดยใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการเที่ยวชมสถานที่ต่าง ๆ ในวันหยุด” ทั้งนี้อาจรวมถึงการปั่นจักรยานเสือภูเขาระยะไกลที่ไม่ใช่การเดินทางมากกว่า 24 ชั่วโมง โดยที่การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้นิยาม นักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน คือ บุคคลที่เดินทางออกจากถิ่นที่อยู่ปกติหรือประเทศที่อยู่อย่างน้อย 24 ชั่วโมง หรือ 1 คืนมีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนในวันหยุดโดยใช้จักรยานระหว่างการเดินทาง ซึ่งจัดการด้วยตนเองหรือจัดการโดยบริษัทท่องเที่ยว ซึ่งรวมบริการด้านการขนส่งอื่น ๆ และมีบริการที่พักแบบเป็นทางหรือไม่เป็นทางการรวมอยู่ด้วย (Ritchie B., 1998) ในขณะที่ นักปั่นจักรยานเพื่อสันทนาการ หมายถึง บุคคลที่เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน หรือ การปั่นจักรยานเพื่อเที่ยวชม ซึ่งมีใช้ระยะเวลาไม่เกิน 24 ชั่วโมงหรือไม่เกิน 1 คืนจากถิ่นอยู่อาศัยปกติโดยใช้การปั่นจักรยานในช่วงเวลาในการพักผ่อน ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 ลักษณะที่แตกต่างระหว่างนักปั่นจักรยานเพื่อสันทนาการและนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

กิจกรรม	ประเภท	ลักษณะผู้ใช้
ทัวร์วันเดียว (Day Touring)	อาศัยที่บ้าน (Home bases) นักปั่นจักรยานเสือภูเขา (Mountain biker) กิจกรรมประจำวัน (Day event)	กิจกรรมท่องเที่ยวครึ่งวัน แบบไปเช้า-กลับเย็น, ส่วนใหญ่เดินทางมาจากบ้าน, เป็นกลุ่มครอบครัวและผู้ใหญ่, กลุ่มนักปั่นจักรยานเสือภูเขาเป็นวัยรุ่น
ผู้เช่าจักรยาน (Cycle Hirers)	ชั่วคราว (Casual) ผู้เดินทางในวันหยุด (Holidaymaker)	กิจกรรมครึ่งวันหรือทั้งวัน, เป็นนักปั่นมีประสบการณ์หรือไม่มีประสบการณ์, กลุ่มครอบครัวหรือกลุ่มเยาวชน หรือกลุ่มผู้ใหญ่
การท่องเที่ยวที่วางแผนล่วงหน้า (Pre-planned cycle touring)	เดินทางเอง (Independent) เดินทางกับบริษัทท่องเที่ยว (Organize)	เดินทางเอง หรือ เป็นกลุ่มที่มีผู้นำเที่ยว, ผู้มาเยือนยังไม่มีประสบการณ์และเดินทางมาจากต่างประเทศ, คู่สมรส, เดินทางเองและกลุ่มครอบครัว, อายุ 25-44 ปี

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

กิจกรรม	ประเภท	ลักษณะผู้ใช้
การท่องเที่ยวในวันหยุดด้วยตนเอง (DIY touring holidays)	เดินทางเอง (Independent)	เดินทางในวันหยุด, มีประสบการณ์และความรู้ดี, อายุ 15-44 ปี, เป็นกลุ่มสมรสและกลุ่มผู้ใหญ่
การท่องเที่ยวในวันหยุด (Centered holidays)	เดินทางเอง (Independent) เดินทางกับบริษัทท่องเที่ยว (Organize)	เดินทางเอง หรือ เป็นกลุ่มที่มีผู้นำเที่ยวจากที่พักแรม, นิยมปั่นจักรยานเสือภูเขาและเป็นกลุ่มวัยรุ่น

ที่มา : Beioley, (1995) Scottish Tourism Board (1991) and Hoyt and Lumsdon, (1993)

นอกจากนั้นพฤติกรรมแล้ว ยังพบว่า พฤติกรรมที่แสดงออกยังสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะสังคมแต่ละแห่งที่ต่างมีบริบททางวัฒนธรรมเป็นของตนเอง อันเนื่องมาจากลักษณะภูมิศาสตร์ ถิ่นฐานที่ตั้ง องค์การทางสังคม สภาพเศรษฐกิจ ศาสนา ความเชื่อและค่านิยม ฯลฯ สะท้อนออกมาในรูปแบบวัฒนธรรม เช่น วัฒนธรรมชาติ วัฒนธรรมท้องถิ่น วัฒนธรรมองค์กร วัฒนธรรมจึงเป็นตัวกำหนดรูปแบบพฤติกรรมมนุษย์ในสังคม ความแตกต่างทางวัฒนธรรมจึงมีหลายระดับ การศึกษาวิจัยเพื่ออธิบายความแตกต่างทางวัฒนธรรมจึงมีขอบข่ายที่กว้างและมีประเด็นที่น่าสนใจหลากหลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการศึกษาวัฒนธรรมชาติ (National Culture) ซึ่งเป็นวัฒนธรรมประจำกลุ่มคนแต่ละชาติ หรือที่เรียกว่าเป็นกลุ่มวัฒนธรรมที่แสดงถึงลักษณะประจำชาติ (ธนกฤต สังข์เฉย, 2550) ทั้งนี้ การศึกษาความแตกต่างทางวัฒนธรรมแนวทางหนึ่งที่สะท้อนมุมมองทางวัฒนธรรมในหลายมิติ คือ การศึกษามิติทางวัฒนธรรมของฮอฟสเต็ด (Hofstede and Hofstede, 2005) ซึ่งเป็นแนวคิดที่สามารถอธิบายพฤติกรรมและการสื่อสารของผู้คนในสังคมวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน

2.2.2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยว

ประกอบด้วย

2.2.2.1 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวตามมิติวัฒนธรรม ในประเด็นนี้ได้มีผู้ศึกษาไว้ในประเด็นที่หลากหลาย ได้แก่

1) พฤติกรรมแบบคติรวมหมู่ (Collectivism) นักท่องเที่ยวจะมีพฤติกรรมไว้วางใจบริษัทนำเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยว คู่มือนักท่องเที่ยว รวมทั้งคำแนะนำจากเพื่อนและคนใกล้ชิด ส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับการซื้อของของขวัญ การมอบของขวัญในโอกาสต่าง ๆ การใช้จ่ายเงินเป็นพิเศษเกี่ยวกับของขวัญและสินค้าที่ระลึก มีงบประมาณสำหรับการซื้อของขวัญค่อนข้างมาก รวมทั้งนิยมมอบของขวัญให้กับบุคคลในสถานที่ทำงาน เช่น ญี่ปุ่น และเกาหลี (Chen.X, 2000) และนักท่องเที่ยวที่มีลักษณะคติรวมหมู่ (ญี่ปุ่น) จะชอบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมากกว่า (วีระพงศ์, 2551) ชาวเกาหลี โคโลัมเบีย เอลซัลวาดอร์ และเอกวาดอร์) มีแนวโน้มที่จะเดินทางไปประเทศที่มีวัฒนธรรมแตกต่างจากประเทศตน (Jackson, 2001)

2) พฤติกรรมแบบปัจเจกนิยม (Individualism) จะชอบการค้นหาข้อมูลโดยตรงจากแหล่ง ไม่ว่าจะเป็นจากสายการบิน หรือสำนักงานการท่องเที่ยวในเมืองที่เป็นจุดหมายปลายทาง เช่น ออสเตรเลีย (Chen.X, 2000) นักท่องเที่ยวชาวอเมริกันซึ่งพวกเขาอยู่ในวัฒนธรรมปัจเจกนิยมจึงอยู่ภายใต้ความรู้สึกไม่กดดันต่อการมอบสิ่งตอบแทนหรือการแลกเปลี่ยนสิ่งของระหว่างกัน ด้วยเหตุนี้ การมอบของขวัญในโอกาสต่าง ๆ จึงน้อยกว่า การมอบของขวัญของคนอเมริกันจึงเป็นการมอบให้ด้วยความสมัครใจเป็นสำคัญ รวมทั้งมีความยืดหยุ่นต่องบประมาณเกี่ยวกับการซื้อของขวัญมากกว่านักท่องเที่ยวชาวเกาหลี (Park, J. K., 1998). ส่วนชาวเยอรมัน และชาวอังกฤษ ที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย จะมีความสนใจการท่องเที่ยวเชิงผจญภัย การท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม และการท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภททะเลและหมู่เกาะ

จากการศึกษาของ Jackson (2001) ยังพบว่านักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศที่มีความเป็นปัจเจกนิยมสูง เช่น ออสเตรเลีย แคนาดา นิวซีแลนด์ และสหรัฐอเมริกา จะเลือกท่องเที่ยวในประเทศที่มีวัฒนธรรมคล้ายคลึงกัน

3) พฤติกรรมแบบที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับต่ำ (เยอรมัน) และนักท่องเที่ยวที่มาจากวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับสูง (ญี่ปุ่น) พบความแตกต่างในรูปแบบการค้นหาข้อมูล ระยะเวลาวางแผนการเดินทาง กลุ่มผู้ร่วมเดินทาง และลักษณะการเดินทาง กล่าวคือนักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่นจะมีพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงความเสี่ยงโดยการแสวงหาข้อมูลก่อนการเดินทาง จากหลายช่องทางมีการชำระค่าใช้จ่ายล่วงหน้าเพื่อยืนยันการจอง นิยมเดินทางเป็นหมู่คณะ ใช้เวลาพักผ่อนและเยือนแหล่งท่องเที่ยวอย่างน้อยว่านักท่องเที่ยวชาวเยอรมัน ซึ่งพวกเขาู้สึกว่าตนเองสามารถเผชิญกับความเสี่ยงได้มาก รวมทั้งนิยมเดินทางแบบอิสระ มีช่วงระยะเวลาพักผ่อน และเยือนแหล่งท่องเที่ยวมากกว่านักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่น (Money and Crofts, 2003)

4) พฤติกรรมแบบที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับสูง (ญี่ปุ่น และกรีก) จะได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวจากกลุ่มเพื่อน คนใกล้ชิด สำนักงานการท่องเที่ยว และบริษัทนำเที่ยว มากกว่านักท่องเที่ยวที่มาจากวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับต่ำ เช่น เยอรมัน และอังกฤษ ซึ่งพวกเขาจะค้นหาข้อมูลจากคู่มือท่องเที่ยว (travel guide) และได้รับข้อมูลจากการส่งเสริมการตลาด เช่น การโฆษณาหรือประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโทรทัศน์/วิทยุ (Litvin et al., 2004)

ผู้คนในสังคมวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับปานกลางถึงสูง มักจะมีความคิดว่าการตัดสินใจเป็นสิ่งสมควรหลีกเลี่ยง เว้นเสียแต่ว่าเหตุการณ์นั้นจะทำให้พวกเขารู้สึกอึดอัดใจ เงินอายุหรือเสียหน้า ส่วนนักท่องเที่ยวที่มาจากวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความเสี่ยงระดับที่สูงมาก มีความตั้งใจที่จะชมเชยผู้จัดบริการ ถ้าหากพวกเขาได้รับประสบการณ์ที่ดีจากการบริการที่มีคุณภาพ ตรงกันข้าม หากพวกเขาได้รับประสบการณ์ที่ไม่ดี ก็จะเริ่มหันเหไปเลือกใช้บริการผู้จัดบริการท่องเที่ยวรายอื่น ๆ และนำไปสู่การบอกต่อ (word of mouth) หรือการติติง (Lui and McClure, 2001) นอกจากนี้ยังพบว่านักท่องเที่ยวจากวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความเสี่ยงระดับปานกลางถึงสูง มักจะหลีกเลี่ยงการแสดงอารมณ์และความคิดเห็นเชิงลบ การชมเชย การวิจารณ์ และความขัดแย้งกับผู้นรอบข้างที่ตนเองต้องปฏิสัมพันธ์ด้วย โดยมองว่าการวิจารณ์และการติติงเป็นสิ่งที่ไม่สุภาพและทำลายความกลมเกลียวของกลุ่ม

จากทฤษฎีมิติวัฒนธรรมของ Hofstede แสดงให้เห็นว่าลักษณะทางวัฒนธรรมเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว โดยพบว่า มิติวัฒนธรรมด้านปัจเจกนิยม/คตริรวมหมู่ เป็นปัจจัยที่นำมาศึกษาวิจัยอย่างแพร่หลาย เนื่องจากเป็นมิติที่สามารถบ่งบอกความแตกต่างทางวัฒนธรรมระหว่างสังคมตะวันตกและสังคมตะวันออกอย่างชัดเจน ผลการศึกษาในมิติดังกล่าวสะท้อนถึงความแตกต่างของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวหลายด้าน เช่น นักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมปัจเจกนิยมมักจะคาดหวังต่อการบริการสูงกว่านักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมคตริรวมหมู่ ด้านการแสวงหาข้อมูลท่องเที่ยว พบว่า นักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมคตริรวมหมู่ มักให้ความสำคัญต่อข้อมูลข่าวสารจากญาติหรือคนใกล้ชิดมากกว่านักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมปัจเจกนิยม การซื้อของที่ระลึก พบว่า นักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมคตริรวมหมู่ จะให้ความสำคัญต่อการซื้อของที่ระลึกเพื่อมอบให้กับบุคคลใกล้ชิดมากกว่า นักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมปัจเจกนิยม จากการทบทวนเอกสารเกี่ยวกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวทำให้ผู้วิจัยจำเป็นต้องศึกษาแนวคิดหลักในการศึกษาด้านพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเพื่อใช้ประกอบการวิจัยในครั้งนี้

2.2.2.2 แนวคิดหลักในการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

ในอดีตการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวมีกรอบแนวคิดที่ประกอบไปด้วย การแข่งขัน นวัตกรรม และพฤติกรรมผู้บริโภค ซึ่งนักวิจัยได้สร้างขึ้นแยกมาจากท่องเที่ยว (Juvan, 2017) กระบวนการซื้อสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวมีคุณลักษณะพิเศษที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์กับประเภทของการซื้อ กล่าวคือการซื้อสินค้าและบริการแล้วไม่สามารถคืนได้ การซื้อจึงต้องมีการวางแผนยาวนานเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าเงิน (Moutinho, 1993) เมื่อไม่นานมานี้ Scott et al. (2014) ได้ปรับการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวและแบ่งได้ 4 หมวด ได้แก่ 1) ศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจากแนวคิด เช่น การตลาด การจัดการ 2) ศึกษาอิทธิพลของความพึงพอใจบนความจงรักภักดีโดยไม่ได้เปรียบเทียบในบริบทที่แตกต่างกัน 3) วิจัยเชิงปริมาณที่มีการทดลองแนวคิดที่สามารถยอมรับข้อผิดพลาดได้ และ 4) กลุ่มขนาดเล็กครอบคลุมการศึกษาตามวัตถุประสงค์ พฤติกรรมนักท่องเที่ยวทั้งกระบวนการ โดยการศึกษาของ มีปัจจัยหลัก 9 ข้อที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ได้แก่

1) การตัดสินใจของนักท่องเที่ยว (Decision-making) มีความซับซ้อน ประกอบไปด้วยการวางแผน, แรงกระตุ้นการซื้อ

2) คุณค่า (Value) ในทางการตลาดคุณค่ามีอิทธิพลในการเลือกประเภทสินค้า ตราสินค้า และคุณลักษณะของสินค้า คุณค่าเป็นการชี้แนะผู้บริโภคในการตัดสินใจ การปฏิบัติตน พฤติกรรม อารมณ์

3) แรงดึงดูดใจ (Motivation) เป็นสิ่งสำคัญที่ควรให้ความสำคัญในแวดวงวิชาการท่องเที่ยวเนื่องจากเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดส่วนแบ่งการตลาด การพัฒนาผลิตภัณฑ์ การโฆษณาและการกำหนดตำแหน่งการตลาด

4) แนวความคิดตนเอง (Self-concept) มีนักวิจัยหลายคนได้ศึกษาเกี่ยวกับอิทธิพลของภาพลักษณ์และการเลือกจุดหมายปลายทางเพื่อเดินทางไปท่องเที่ยว และบุคลิกภาพเป็นส่วนหนึ่งของแนวความคิดของตนเอง บุคลิกภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่เกิดกระบวนการตัดสินใจ, การเปลี่ยนทัศนคติ, การรับรู้นวัตกรรม และการยอมรับความเสี่ยง

5) ความคาดหวัง (Expectation) จะขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่ได้รับในอดีต การบอกเล่า แรงผลักดันจากการโฆษณา ลักษณะส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยว เช่น เพศ สัญชาติ และ แรงจูงใจ (Sheng & Chen, 2012)

6) ทศนคติ (Attitude) คือความสัมพันธ์กับคุณลักษณะต่อวัตถุ หรือ ความคิดเห็นต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งแสดงออกทางอารมณ์หรือคุณค่าได้ ทศนคติของนักท่องเที่ยวสามารถวัดได้ จากการบริการ จุดหมายปลายทาง และเครื่องหมายการค้าของผู้ให้บริการ ที่นักท่องเที่ยวแสดงออก ในขณะที่วัดทัศนคติ

7) การรับรู้ (Perception) เป็นแนวคิดสำคัญอย่างหนึ่งในการศึกษาด้านการตลาด ส่วนใหญ่การศึกษาการรับรู้ของนักท่องเที่ยวจะเน้นที่รับรู้ความเสี่ยงและความปลอดภัย รวมถึงการรับรู้ถึงการก่ออาชญากรรม และการรับรู้เกี่ยวกับการก่อการร้าย หรือ การแพร่ของโรคระบาด

8) ความพึงพอใจ (Satisfaction) ข้อมูลความพึงพอใจของลูกค้าคือ สารสนเทศที่สำคัญ นักวิจัยส่วนใหญ่จะเห็นว่าความพึงพอใจเกี่ยวข้องกับการประเมินหลังการซื้อ สินค้าและบริการด้วยองค์ประกอบส่วนบุคคล

9) ความไว้วางใจ และความจงรักภักดี (Trust and loyalty) คือ องค์ประกอบที่สัมพันธ์ของโมเดลพฤติกรรมผู้บริโภค ไม่มีความจงรักภักดีใดที่ปราศจากความไว้วางใจ ดังนั้นในการศึกษาความจงรักภักดีของนักท่องเที่ยวต้องพิจารณาถึงความเป็นเอกลักษณ์ของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวสามารถมีความจงรักภักดีต่อผู้ให้บริการสินค้าและบริการการท่องเที่ยวได้หลากหลายในเวลาเดียวกัน

สรุปได้ว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน คือ สิ่งที่แสดงออกให้เห็นเชิงประจักษ์เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทั้งในมิติวัฒนธรรมของนักท่องเที่ยวโดยสามารถกำหนดแนวทางการศึกษาพฤติกรรมได้หลากหลายรูปแบบทั้งนี้ผู้วิจัยจะได้นำสังเคราะห์เพื่อสร้างเป็นเครื่องมือในการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยว หรือ ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานเพื่อนำไปประกอบการวางแผนการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาต่อไป

2.2.3 ลักษณะของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

นักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานมีความแตกต่างจากนักท่องเที่ยวทั่วไปซึ่งมีลักษณะเฉพาะตน จากการทบทวนเอกสารทำให้สามารถจำแนกออกได้ 4 ลักษณะ ได้แก่

2.3.1 เพศ นักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานส่วนใหญ่จะเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงในการเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน (Ritchie, 1998; Ritchie, Tkaczysnski & Faulk, 2010; New Zealand Tourism, 2013) โดยมีสาเหตุจากเพศชายมีความสนใจกิจกรรมที่เน้นกายภาพและการผจญภัยมากกว่าเพศหญิง (Mceczkowski, 1990; McGehee, Loker-Murphy & Uysal, 1996; Andreu, Kozak, Avci & Cifter, 2005; Perrett, 2007)

2.3.2 อายุ เนื่องจากนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานมีช่วงอายุที่หลากหลายในแต่ละภูมิภาค โดยทั่วไปนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะมีอายุไม่มาก ยกตัวอย่างเช่น งานปั่นจักรยานในเกาะใต้

ของนิวซีแลนด์ กลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีอายุ 25-34 ปี รองลงมาคือกลุ่มเยาวชนที่มีอายุระหว่าง 15 ถึง 24 ปี (New Zealand Tourism, 2013) นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยจากกระทรวงการท่องเที่ยวนิวซีแลนด์ (Ministry of Tourism, 2009) ซึ่งชี้ให้เห็นว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวนานาชาติเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานมากที่สุด คือ อายุ 24-34 ปี (33%) รองลงมา คือ อายุ 15-24 ปี (29%) ส่วนในประเทศนิวซีแลนด์ ส่วนใหญ่มีอายุ 35-44 ปี (36%) รองลงมาคือกลุ่มอายุ 15-24 ปี (25%) ในขณะที่นักท่องเที่ยวกลุ่มปั่นจักรยานมีอายุมากกว่า 45 ปี และส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 45-59 ปี เช่นเดียวกับสหรัฐอเมริกา นักท่องเที่ยวกลุ่มปั่นจักรยานเป็นเพศชายวัยกลางคนที่เดินทางระหว่างวันหยุด (World Travel Market, 2014)

2.3.3 ประสพการณ์ นักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานมีความชื่นชอบประสบการณ์ที่ได้รับเช่นเดียวกับการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ร้อยละ 70 มีประสบการณ์ที่ดีกับประสบการณ์การปั่นจักรยานในอดีต (Ritchie, 1998) นอกจากนี้ยังชื่นชอบกิจกรรมที่เน้นการผจญภัย เช่น พายเรือคายัค การล่องแพยาง ปีนเขา ขี่ม้า และการกระโดดร่ม (New Zealand Tourism, 2013)

2.3.4 ความพึงพอใจระดับสูง ภาพรวมของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานทั้งในประเทศและระหว่างประเทศในประเทศนิวซีแลนด์มีความพึงพอใจในระดับสูง นักปั่นจักรยานที่มาจากไอร์แลนด์ และฝรั่งเศสมีความพึงพอใจสูงสุดที่ระดับ 9.4 จาก 10 รองลงมาคือนักปั่นจักรยานที่มาจากสหราชอาณาจักรและสวีเดน (9.3/10) นักท่องเที่ยวที่มาจากอิสราเอลมีความพึงพอใจต่ำที่สุดระดับ 8.8 จาก 10 (New Zealand Tourism, 2013) โดยความพึงพอใจของการปั่นจักรยานแบบ On-road (7.1/10) น้อยกว่า การปั่นจักรยานแบบ Off-road (8.1/10) (Ministry of Tourism, 2009)

Kotler et al, 2005 ได้ระบุการแบ่งกลุ่มตลาด ผู้บริโภคเพื่อให้สอดคล้องกับ ความต้องการของลูกค้า ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้ดังต่อไปนี้

1) การแบ่งส่วนตลาดทางภูมิศาสตร์ (Geographic segmentation) เป็นการแบ่งส่วนตลาดตามเขตทางภูมิศาสตร์ที่เดินทางมาเข้าร่วมกิจกรรมที่แตกต่างกัน เช่น จังหวัด ภูมิภาค ในประเทศ ต่างประเทศ เพื่อเน้นการตอบสนองความหลากหลายของผู้ที่เดินทางมา

2) การแบ่งส่วนตลาดตามประชากรศาสตร์ (Demographic segmentation) เป็นการแบ่งส่วนตลาดทางประชากรที่ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และ รายได้

3) การแบ่งส่วนตลาดตามหลักจิตวิทยา (Psychographic segmentation) เป็นการใช้ร่วมกับตัวแปรทางประชากรเพื่อให้สามารถ เข้าใจลูกค้าได้ดีกว่าเดิม โดยจะแบ่งกลุ่มลูกค้า ตามรูปแบบความต้องการ เหตุผลที่ต้องการเดินทางมาปั่นจักรยาน ลักษณะประเภทของจักรยาน ประสบการณ์ในการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน ราคาจักรยานที่เลือกใช้ การซื้ออุปกรณ์ตกแต่งเสริมในจักรยาน ค่าใช้จ่ายที่ใช้สมัครปั่นจักรยานต่อปี ช่องทางการรับรู้ข้อมูล ปัจจัยที่ดึงดูดให้มาเข้าร่วมกิจกรรม ความต้องการพัฒนากีฬาจักรยานให้มีความนิยมสูงขึ้น มาตรฐานที่ต้องการให้เกิดในสนามปั่นจักรยานในประเทศไทย และ ความพึงพอใจในการกลับมาเข้าร่วมและบอกต่อ

4) การแบ่งส่วนตลาดตามพฤติกรรม (Behavioral segmentation) เป็นการแบ่งส่วนตลาดโดยอาศัยพื้นฐานของผู้บริโภคในด้าน ต่าง ๆ เช่น การใช้ผลิตภัณฑ์ หรือปฏิบัติกริยา ตอบสนองต่อผลิตภัณฑ์

ผลจากการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันพบว่า แนวโน้มของนักกีฬาที่หันมาใส่ใจสุขภาพและได้กลายเป็นค่านิยมในการดำเนินชีวิตของคนในสังคมปัจจุบัน ผู้บริโภคมีกระแสตื่นตัวใส่ใจในการออกกำลังกายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้ง ฟุตบอล มวย วิ่ง และ กิจกรรมการปั่นจักรยาน ซึ่งส่งผลดีต่อภาคธุรกิจการกีฬาได้เป็นอย่างดี จากกระแสพฤติกรรมกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว Insights Team Tourism New Zealand (2013) ได้เขียนไว้ว่า แนวโน้มของการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของประเทศ New Zealand จะให้ความสนใจเป็นอันดับต้น ๆ คือ กิจกรรม (Activities) และความดึงดูดใจ (Attracting) และในการนำเสนอผลการสำรวจข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคเชิงลึกโดยการใช้คำถามเพื่อศึกษาพฤติกรรมของนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวใน 16 ประเด็น กล่าวคือ

- 1) สถานการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวปั่นจักรยานในประเทศ มีแนวโน้มเป็นอย่างไร
- 2) พฤติกรรมการใช้จักรยานของนักปั่นจักรยานเป็นประเภทไหน เป็นเสือหมอบหรือเสือภูเขา
- 3) นักท่องเที่ยวปั่นจักรยานต่างชาติใช้จ่ายเท่าไรในการเดินทางมาท่องเที่ยว
- 4) นักท่องเที่ยวนิยมปั่นจักรยานไปท่องเที่ยวที่ไหน
- 5) นักท่องเที่ยวด้วยจักรยานเดินทางมาจากที่ไหน
- 6) ช่วงอายุของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานเป็นอย่างไร
- 7) รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานเป็นแบบไหน
- 8) แหล่งข้อมูลที่นักท่องเที่ยวด้วยจักรยานสืบค้นก่อนเดินทางท่องเที่ยว
- 9) ภาพลักษณ์ทางการสื่อสารการท่องเที่ยวของประเทศเป็นอย่างไร
- 10) นักท่องเที่ยวด้วยจักรยานเดินทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับใคร
- 11) อะไรคือวัตถุประสงค์หลักของการเดินทางปั่นจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยว
- 12) นักท่องเที่ยวด้วยจักรยานนิยมพักค้างนานอย่างไร
- 13) การเลือกพักอาศัยของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานเป็นแบบไหน
- 14) กิจกรรมอื่น ๆ ที่นักท่องเที่ยวด้วยจักรยานนิยมทำคืออะไร
- 15) นักท่องเที่ยวด้วยจักรยานใช้ยานพาหนะอะไรในการขนย้ายสัมภาระ
- 16) นักท่องเที่ยวด้วยปั่นจักรยานมีความพึงพอใจในการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร

ซึ่งทั้ง 16 ข้อคำถามนี้ สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานเชิงลึกต่อไป จากการศึกษา พฤติกรรมนักท่องเที่ยวด้วยการปั่นจักรยานประเทศนิวซีแลนด์ พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่ปี 2008 จำนวน 50,000 คน ถึงปี 2012 จำนวน 80,000 คน ซึ่งมีอัตราเพิ่มขึ้นปีละ 4% ทั้งนี้ การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน เป็นการท่องเที่ยวตามความสนใจพิเศษ ข้อมูลพฤติกรรมนักปั่นจักรยานชาวต่างชาติที่เข้ามาปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในประเทศนิวซีแลนด์ ซึ่งมีภาพลักษณ์ของการเป็นเมืองแห่งกีฬากลางแจ้ง พบว่า นักท่องเที่ยวมีความนิยมปั่นจักรยานประเภทถนน (Cycling : On – road) 54.2% และ ปั่นจักรยานแบบเสือภูเขา (Mountain Biking : Off – road) จำนวน 45.8% และมีความนิยมปั่นจักรยานทั้ง 2 ประเภท จำนวน 4.2% เกิดการใช้จ่ายในการท่องเที่ยวด้วยจักรยานเฉลี่ย 3,800 US นิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเองแบบอิสระในวันหยุด สูงถึง 94% มีเพียง 6% เท่านั้น ที่เดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานโดยบริษัทนำเที่ยว สถิติการพักค้างต่ำกว่า 5 คืนต่อการเดินทางในแต่ละครั้ง ไม่นิยมพักใน

โรงแรมที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย แต่เลือกที่จะพักในโฮสเทล หรือ กับบ้านเช่าส่วนตัว เมื่อพิจารณารายงานพบว่า กิจกรรมที่นักท่องเที่ยวสนใจ จากมากไปหาน้อย คือ กิจกรรมพายเรือ Kayaking, Climbing, House Trekking/Riding, Sky Diving / Parachuting, Swimming, Caving, Bungy Jumping, Motor Sports, Paraponting และ Wineries และผลจากการวิจัย ได้ประเมินโอกาสในการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ของประเทศนิวซีแลนด์ พบว่า ยังคงเป็นกิจกรรมที่มีแนวโน้มเติบโตขึ้นไปเรื่อย ๆ トラバไดที่นักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยังมีความนิยม ถึงการเป็นแหล่งท่องเที่ยวอันดับต้น ๆ ที่จะต้องมาปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ต้องมา (Insights Teams tourism New Zealand, www.touristneszeland.com,2013)

2.3 การบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

การท่องเที่ยวมีหลายมิติ ที่ต่างมีความสำคัญและแรงจูงใจให้เดินทางไปท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน Prosser (1998) ได้แบ่งลักษณะของการท่องเที่ยวไว้แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงการบริหารจัดการที่เปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะของการท่องเที่ยว ได้แก่ 4 รูปแบบ ดังนี้ 1) การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Tourism) 2) การท่องเที่ยวระดับชาติ (National Tourism) 3) การท่องเที่ยวในประเทศ (Internal Tourism) และ 4) การท่องเที่ยวในภูมิภาค (Domestic Tourism) ซึ่ง ทั้ง 4 รูปแบบนี้มีลักษณะการบริหารจัดการการท่องเที่ยวที่ต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ ปัจจัยดึง (Pull) ปัจจัยผลัก (Push) และ แรงจูงใจในการเดินทางไปเที่ยว (Motivations for Travel) ที่แตกต่างกัน ดังเช่น Perter Mason (2016) กล่าวว่า แรงจูงใจให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญที่จะดึงดูดให้นักท่องเที่ยวออกเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ มี 11 แรงจูงใจ ดังนี้ แรงจูงใจเพื่อต้องการการหนี (Escape) ผ่อนคลาย (Relaxation) สนุกสนานเพลิดเพลิน (Play) สร้างความผูกพัน (Strengthening Family Bonds) ได้รับการชื่นชม (Prestige) เกิดปฏิสัมพันธ์กับชุมชน (Social interaction) เกิดโอกาสดีดี (Sexual Opportunity) ได้เรียนรู้ (Educational Opportunity) เต็มเต็มความต้องการให้กับชีวิตตน (Self Fulfilment) ตอบโจทย์และตรงตามที่พึงปรารถนา (Wish fulfilment) รวมถึง การเลือกซื้อสินค้าที่ตนชอบ (Shopping)

Des McKibbin (2014) ได้ศึกษาพบว่า การส่งเสริมให้เกิดการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว นั้น จะต้องมีการบริหารเชิงกลยุทธ์ที่เข้าใจในบริบทของแหล่ง/สถานที่ การทำการตลาด ให้น่าสนใจ ดึงดูดใจ รวมไปถึง การคำนึงถึงความปลอดภัยในระบบการจราจร และความคุ้มค่าในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเป็นสำคัญ ในขณะที่ Chyong-Ru Liu, Yao-Chin Wang, Wen-Shiung Huang and Shan-Pei Chen (2017) ได้ศึกษาและพบว่า การทำให้แหล่งท่องเที่ยวมีความน่าหลงใหล (Destination Fascination) สร้างแรงจูงใจ ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปเที่ยวนั้น ประกอบไปด้วย 6 องค์ประกอบ (6 DFS) ได้แก่ ความลึกลับที่น่าค้นหา (Mystique) ความอุดมสมบูรณ์ (Richness) ความดึงดูดใจ (Attractiveness) ความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตน (Uniqueness) ความเหมาะสมอย่างลงตัวของนักท่องเที่ยวแต่ละประเภท (Fitness) และ ความเป็นมิตรของชุมชน (Friendliness) จากผลการทบทวนวรรณกรรม ทำให้ทราบถึงลักษณะของการจัดกิจกรรมส่งเสริมการ

ท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน มีลักษณะคล้ายกับ การจัดการกิจกรรมกีฬา ดังเช่นผลการศึกษาของ Kovacic, N. (2010). กล่าวไว้ว่า การจัดการกิจกรรมพิเศษเชิงกีฬามี 8 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การกำหนดวัตถุประสงค์ของกิจกรรม 2) การออกแบบกิจกรรม 3) การศึกษาความเป็นไปได้ของระบบ 4) การตัดสินใจดำเนินการ 5) การวางแผนดำเนินการตามรอบกิจกรรม 6) ดำเนินงาน 7) ประเมินผล และ 8) ติดตามผลสะท้อนกลับ

ในขณะที่ สมบัติ กาญจนกิจ (2544, หน้า18) ได้กล่าวว่า การพิจารณาการจัดการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบและบรรลุวัตถุประสงค์ต้องพิจารณาระบบย่อยและองค์ประกอบของการจัดการท่องเที่ยว บทบาทหน้าที่ของแต่ละองค์ประกอบและความสัมพันธ์รวมถึงการพิจารณาสภาพแวดล้อมของระบบการท่องเที่ยวที่มีองค์ประกอบหลัก 3 ด้าน คือ ทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว (Tourism Resource) บริการการท่องเที่ยว (Tourism Service) และตลาดการท่องเที่ยว (Tourism Marketing or Tourist) ซึ่งแต่ละองค์ประกอบมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ดังนี้

1) ทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว (Tourism Resource) ทรัพยากรที่สำคัญจัดเป็นอุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply) อันประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวตลอดจนทรัพยากรที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวโดยทั่วไป หมายถึง สภาพทางกายภาพของทรัพยากรซึ่งอาจเป็นทรัพยากรทางธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้น ตลอดจนวัฒนธรรมของชุมชนและท้องถิ่น

2) การบริการการท่องเที่ยว (Tourism Service) การบริการเพื่อการท่องเที่ยวที่มีอยู่ในพื้นที่หรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของพื้นที่นั้น ซึ่งเป็นอุปทานประเภทหนึ่ง ไม่ใช่จุดหมายหลักของนักท่องเที่ยวแต่เป็นบริการที่รองรับเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว ในบางครั้งเป็นสิ่งดึงดูดใจของนักท่องเที่ยว เช่น ที่พัก อาหาร แหล่งจำหน่ายสินค้า แหล่งบันเทิงแหล่งกิจกรรมและบริการอื่น ๆ

3) ตลาดการท่องเที่ยว (Tourism Marketing Tourist) เป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างการรับรู้สร้างความดึงดูดใจให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคให้มากที่สุด

ดิฐฐชัย จันทรคุณา (2560 หน้า 16-17) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ กระบวนการของการจัดการ (Function of Management) เพื่อเพิ่มประสิทธิผลองค์กรกีฬา อันหมายถึง กิจกรรมหลักที่ ผู้จัดการเป็นผู้ปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของงาน ประกอบด้วย 4 หน้าที่ ได้แก่การวางแผน (Planning) การจัดองค์กร (Organizing) การปฏิบัติ (Implementing) และการควบคุม (Controlling) โดยกระบวนการของการจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิผลองค์กรกีฬา มีรายละเอียดดังนี้

1) การวางแผน (Planning) เป็นการตั้งเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์กร จากนั้นจึงเป็นการพัฒนารายละเอียดวิธีการของการบรรลุเป้าหมายในระยะเวลาที่กำหนดด้วยการลดปัญหาให้น้อย ที่สุด และเพื่อให้มีความประหยัด หรือ ประสิทธิภาพ (Efficiency) ประสบผลสำเร็จ หรือ ประสิทธิภาพ โดยการวางแผนที่ดีควรมีลักษณะ เป็นอนาคต (Futuristic) มีการแบ่งออกเป็นแผนระยะสั้นหรือระยะยาว และป้องกันหรือลดปัญหาที่ คาดว่าจะเกิดขึ้น เช่น ผู้ฝึกสอนกีฬาสมัครเล่นวางแผนการฝึกซ้อมกีฬาให้กับนักกีฬาเยาวชนเพื่อ พัฒนาสู่ความชนะเลิศในระยะเวลา 4 ปี ผู้จัดการทีมกีฬาอาชีพวางแผนการฝึกซ้อมก่อน ระหว่าง และหลังการแข่งขันให้กับนักกีฬาเพื่อให้นักกีฬาแสดงความสามารถสูงสุดและฟื้นฟูสภาพจากการ แข่งขันให้เร็วที่สุด

2) การจัดองค์กร (Organizing) เป็นการกำหนดระบบการทำงานบุคลากรและทรัพยากรในองค์กรให้สอดคล้องกับการวางแผน โดยมุ่งเน้นการกำหนดลำดับชั้น (Hierarchy Setting) ขององค์กรเพื่อให้เกิดการประสานงานที่ดีในการจัดองค์กรนั้นซึ่งครอบคลุมถึงสายการบังคับบัญชา ความรับผิดชอบ การตรวจสอบ และการสื่อสาร เช่น ผู้ฝึกสอนกีฬา สมัครเล่นจัดหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ทีมแต่ละกลุ่มในการดูแลนักกีฬาเยาวชน ได้แก่ ครูผู้สอน นักวิทยาศาสตร์การกีฬา นักโภชนาการ เป็นต้น ผู้จัดการทีมกีฬาอาชีพจัดสายการบังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่ทีมทุกฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายผู้ฝึกสอน ประกอบด้วย หัวหน้าผู้ฝึกสอน ผู้ฝึกสอนแต่ละ ตำแหน่ง และผู้ช่วยผู้ฝึกสอน เป็นต้น

3) การปฏิบัติ (Implementing) หมายถึง การนำแผนที่วางไว้ไปสู่การปฏิบัติจริงผ่านพนักงานขององค์กรโดยการนำ (Leading) การจูงใจ (Motivation) เน้นการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานเพื่อนำให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่พนักงานและองค์กร เช่น ผู้ฝึกสอนกีฬาสมัครเล่นเป็นผู้นำในการเริ่มดูแลนักกีฬาเยาวชนด้วยการจัด ประชุมความพร้อมของเจ้าหน้าที่ทีมแต่ละกลุ่ม ผู้จัดการทีมกีฬาอาชีพเป็นผู้แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจาก การปฏิบัติงานระหว่างฝ่ายผู้ฝึกสอนกับฝ่ายวิทยาศาสตร์การกีฬา ผู้จัดการศูนย์ออกกำลังกายลงมือ ปฏิบัติงานตามแผนด้านการเงินของศูนย์ออกกำลังกายและให้แรงจูงใจด้วยการเพิ่มสวัสดิการให้กับ พนักงานที่มีผลการปฏิบัติงานดีเด่น เป็นต้น

4) การควบคุม (Controlling) เป็นการติดตามผลการปฏิบัติงานเมื่อระยะเวลาผ่านไปเพื่อเป็นการยืนยันผลการปฏิบัติงานและทราบผลสำเร็จตามแผนที่กำหนดไว้ในกาที่จะแก้ไขปัญหาหรือปรับปรุงการปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิผลด้วยการให้รางวัลหรือการลงโทษ เช่น ผู้ฝึกสอนกีฬาสมัครเล่นติดตามผลการปฏิบัติงานนักวิทยาศาสตร์การกีฬา ทุกสัปดาห์ผู้จัดการทีมกีฬาอาชีพประเมินผลการปฏิบัติงานของนักโภชนาการการกีฬาหลังจากผ่าน การแข่งขัน 10 นัด ซึ่งหากนักโภชนาการการกีฬามีผลการปฏิบัติงานดีเด่น (นักกีฬามีความสามารถ สูงขึ้นหรือฟื้นสภาพร่างกายได้ในระยะเวลาที่รวดเร็ว) ก็จะได้รับค่าตอบแทนเพิ่ม

ดังนั้น จากผลการทบทวนแนวคิดด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานสามารถสรุปเปรียบเทียบได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2 การบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

แนวทางการบริหารจัดการ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา	Kovacic, N. (2010).	Des McKibbin (2014)	ทัศนีย์ นาคนันท์ (2559)	Chyong-Ru Liu, Yao-Chin (2017)
1) การเตรียมการ (Pre)				
แหล่ง/สถานที่		✓	✓	
ความปลอดภัย / Safety		✓	✓	
ความคุ้มค่า / Value Added		✓	✓	
ดึงดูดใจ / Attractiveness		✓		✓

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

แนวทางการบริหารจัดการ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา	Kovacic, N. (2010).	Des McKibbin (2014)	ทัศนีย์ นาคเสนีย์ (2559)	Chyong-Ru Liu, Yao-Chin (2017)
การทำการตลาด / Make (PR)		✓		
การออกแบบกิจกรรม / Event design	✓			
การตรวจสอบความเป็นไปได้ / Feasibility	✓			
วัตถุประสงค์ / Objective	✓			
วิถีวัฒนธรรม / Cultural			✓	
การมีส่วนร่วม / Participation			✓	
ความลึกลับที่น่าค้นหา / Mystique				✓
ความอุดมสมบูรณ์ / Richness				✓
ความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตน / Uniqueness				✓
ความเหมาะสมที่ลงตัว / Fitness				✓
ความเป็นมิตรของชุมชน / Friendliness				✓
การบริหารจัดการความเสี่ยง / Risk Management			✓	
2) การดำเนินการ (During)				
การวางแผนดำเนินการตามกรอบกิจกรรม / Event execution	✓			
การตัดสินใจดำเนินการ / Deciding	✓			
การนำไปปฏิบัติ / Implementation	✓			
3) การสรุปผลการจัดงาน (Post)				
การประเมินผล / Evaluation	✓			
การติดตามผลสะท้อนกลับ / Feedback	✓			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

2.4 องค์ประกอบของการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

การวิเคราะห์องค์ประกอบของการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีศักยภาพเพื่อรองรับการท่องเที่ยวตามแนวคิด 8As (เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2555 หน้า 28) อันประกอบไปด้วย

1) ปัจจัยด้านความดึงดูดของแหล่งท่องเที่ยว (Attraction) คือ ทรัพยากรการท่องเที่ยวควรดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้ หรือมีลักษณะชวนตา ชวนใจ มีเสน่ห์เฉพาะตัวอันมาจากมี ความงามตามธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นสิ่งปลูกสร้าง หรือ ธรรมชาติ (Faulks; Ritchie & Fluker, 2007) เช่น หาดทรายขาว หาดทรายดำ แนวปะการังที่มีสีสันสวยงาม รวมทั้งปลาชนิดต่าง ๆ ผืนป่าที่มีพรรณไม้นานา พันธุ์ หรือความงดงามที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ทะเลสาบ เป็นต้น และมีลักษณะของเหตุการณ์สำคัญ เฉพาะกาล เช่น งานประเพณีในเทศกาลสำคัญของแต่ละท้องถิ่น การจัดขบวนบุปผาชาติหรือการ

ตกแต่งขบวนพาเหรดและการแสดงในเทศกาลต่าง ๆ การแสดงแสง สี เสียง ในแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ เป็นต้น

2) ปัจจัยด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) มีความหลากหลายของระยะทาง มีภูมิประเทศที่หลากหลาย (Faulks; Ritchie & Fluker, 2007) ซึ่งการเดินทางเข้าถึงที่สะดวกจะเป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวที่จะดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้มากหากมีความสะดวกในการเดินทางเที่ยวชม หากนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกและใกล้ชิด นักท่องเที่ยวจะเกิดอรรถรสในการท่องเที่ยวมากขึ้น ดังนั้น แม้แหล่งท่องเที่ยวมีความสวยงามแต่ขาดความสะดวกในการเข้าถึง นักท่องเที่ยวก็จะไม่เดินทางไปเที่ยวชม หน่วยงานที่รับผิดชอบแหล่งท่องเที่ยวต้องดำเนินการจัดการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ถนน สะพาน ที่จอดรถเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงแก่นักท่องเที่ยว

3) ปัจจัยด้านที่พัก (Accommodation) สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ (Faulks; Ritchie & Fluker, 2007) อาจจะไม่สะดวกสบายเหมือนระดับการให้บริการของโรงแรมแต่ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาเยือนได้ในระดับที่เป็นความจำเป็นพื้นฐาน เช่น การพักอยู่แบบโฮมสเตย์ หรือการแยกบ้านจากเจ้าของบ้าน หรือแบบกางเต็นท์นอน แต่พักอยู่ในบริเวณของแหล่งท่องเที่ยว

4) ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ที่สถานที่รองรับ จัดเก็บและมีจุดจอดจักรยาน มีความปลอดภัยของอุปกรณ์และสัมภาระของผู้ปั่นจักรยาน (Faulks; Ritchie & Fluker, 2007) ก่อให้เกิดความประทับใจ สุขใจ และซาบซึ้งในการเที่ยวชม เช่น ทรัพยากรการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น วัด โบราณสถานต่าง ๆ ที่แสดงถึงอารยธรรมในอดีต

5) ปัจจัยด้านความหลากหลายของกิจกรรม (Activities) แหล่งท่องเที่ยว ควรมีการเสริมสร้างกิจกรรมด้านความรู้ การพักผ่อน การให้ความบันเทิงแก่ผู้มาเยือน หรือสามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ใกล้เคียง

6) ปัจจัยด้านความเป็นดั้งเดิม (Authenticity) คือ ลักษณะความเป็นของแท้หรือดั้งเดิม เช่นการได้สัมผัสวิถีชีวิตชาวนา การร่วมกินอยู่และทำกิจกรรมกับชาวนา ชาวสวน การได้เรียนรู้ถึงวิถีวัฒนธรรมชุมชน

7) ปัจจัยด้านการยอมรับของสังคม ชุมชนในท้องถิ่น (Acceptance – Community) ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของคนในชุมชนและคนในชุมชนที่ยินดีที่จะให้การต้อนรับแก่ผู้มาเยือนอย่างสมัคใจและเต็มใจในฐานะเจ้าบ้านที่ดี

8) การตระหนักรู้เข้าใจ (Awareness) คือ การเห็นคุณค่าและตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรการท่องเที่ยว ไม่เด็ด ตัด หัก นำติดตัวกลับไป หรือทำลายธรรมชาติ

นอกจากนี้ Faulks; Ritchie & Fluker (2007) เห็นว่าการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อสร้างประสบการณ์ให้นักท่องเที่ยวสมควรต้องมีข้อมูลข่าวสาร เช่น แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวก ที่พัก จุดแวะพักและสถานที่จัดเก็บจักรยาน รายละเอียดเส้นทาง สัญลักษณ์ตามเส้นทางปั่น มีป้ายบอกตามระยะทาง รวมถึงการมีมัคคุเทศก์นำทางสำหรับการปั่นจักรยานแบบกลุ่ม และมีจักรยานให้เช่าด้วย

นอกจากนี้ประเทศนิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นอีกเมืองหนึ่งที่มีชื่อเสียงในการวางระบบการบริการจัดการกิจกรรมปั่นจักรยานของประชาชนได้อย่างลงตัว ได้ตระหนักและให้ความสำคัญในระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ที่สำคัญ ดังนี้ การขนส่ง (Transportation) จากสำนักงานสถิติประเทศนิวซีแลนด์ (New Zealand Statistics, 2013) มีนักเดินทางในประเทศมากกว่า 2 ล้านคนที่เข้าร่วมกิจกรรมกิจกรรมการปั่นจักรยาน และมีผู้ใช้จักรยานมากกว่า 6 แสนคนเพื่อการเดินทางในประเทศ จากงานวิจัยของ Hingham (1996) ชี้ให้เห็นว่านักเดินทางที่เดินทางท่องเที่ยวในเกาะใต้ของประเทศนิวซีแลนด์นิยมใช้จักรยานเป็นพาหนะหลักระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวคิดเป็น 4.2% ดังที่ Ritchie (1998) ระบุว่านักเดินทางที่ใช้บริการรถประจำทาง จะนิยมใช้จักรยานมากกว่า 80% รองลงมาคือรถไฟ รถยนต์ เรือ แต่ในปี ค.ศ. 2013 การท่องเที่ยวนิวซีแลนด์ (New Zealand Statistics, 2013) พบว่า รถยนต์และรถตู้เป็นพาหนะที่นิยมมากที่สุดของนักท่องเที่ยวที่ปั่นจักรยาน ส่วนตัวเลือกอื่น ๆ ได้แก่ รถประจำทาง สายการบิน เรือเฟอร์รี่ และแท็กซี่ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.3 การใช้ยานพาหนะระหว่างการเดินทางจำแนกตามประเภท

ยานพาหนะ	จำนวน	ร้อยละ
รถประจำทาง	131	80.9
รถไฟ	84	51.9
รถยนต์	12	7.4
เรือ	10	6.2
จักรยานเช่า	2	1.2
รถตู้	1	<1.0
เครื่องบิน	1	<1.0

หมายเหตุ : ผู้ตอบสามารถตอบมากกว่า 1 คำตอบ

ที่มา : Ritchie (1998)

1) ที่พัก (Accommodation) นักปั่นจักรยานได้ใช้เวลาและเงินในจุดหมายปลายทางและยังคงเลือกใช้บริการที่พักราคาประหยัด เช่น สถานบริการที่พักแรม (Simonsen & Jorgenson, 1996) ในขณะที่นักเดินทางระหว่างประเทศที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานจะนิยมเข้าพักในบ้านเพื่อน หรือ บ้านญาติ รองลงมา คือ โฮเทล โรงแรม โมเต็ล และ สถานบริการที่พักแรม (New Zealand Tourism, 2013) ซึ่งแตกต่างจากนักท่องเที่ยวในประเทศที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานนิยมเข้าพักที่อาศัยส่วนบุคคล สถานบริการที่พักแรม โมเต็ล และห้องเช่า (Ministry of Tourism, 2009)

2) เส้นทาง (Route) จากงานวิจัยของ Lawson, Thyne and Young (1997) ชี้ให้เห็นว่า 5.4% ประชาชนนิยมปั่นจักรยานในระหว่างวันหยุด, 2.7% เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานเสือภูเขา และ 1.4% ใช้จักรยานในการเดินทางระหว่างเมือง บางครั้งนักปั่นจักรยานเลือกใช้เส้นทางอื่นเพื่อ

หลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดหรือเพื่อสัมผัสสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ (Ritchie, 1998) จากการศึกษาของการท่องเที่ยวนิวซีแลนด์ (New Zealand Tourism, 2013) พบว่า 56% นักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานชอบการปั่นจักรยานแบบเสือภูเขา (Off-roads) มากกว่าการปั่นจักรยานแบบถนน (On-roads) และ 4% มีความชื่นชอบการปั่นจักรยานทั้ง 2 แบบระหว่างการท่องเที่ยวในประเทศนิวซีแลนด์ อย่างไรก็ตามจากการสำรวจ 56% ของนักปั่นจักรยานในประเทศมีความชื่นชอบการปั่นจักรยานแบบเสือภูเขา รองลงมาคือการปั่นจักรยานแบบถนน (Ministry of Tourism, 2009) และ 75% ของนักปั่นจักรยานมีความตั้งใจที่จะเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นในเส้นทางอื่น (Ritchie, 1998) ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 2.4 เส้นทางที่เลือกในการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน

ประเภทเส้นทาง	จำนวนที่เคยใช้เส้นทาง	จำนวนที่สนใจเพื่อเลือกไปปั่นจักรยาน	รวม
ถนนเล็ก ๆ (Back road)	5	21	26
เส้นทางธรรมชาติ (Scenic road)	22	10	32
ถนนสายรอง (Minor road)	10	8	18
ถนนกรวด (Gravel road)	73	36	109
เส้นทางจักรยานเสือภูเขา (Mountain bike track)	8	7	15
ถนนที่เคลือบปิดผนึกสองชั้น** (Secondary sealed road)	32	-	32
ทางเดิน (Dirt road)	6	5	11
ชายหาด (Beach)	1	-	1
รวม	157	87	244

** ส่วนผสมในการปิดผนึกถนน ได้แก่ Asphalt concrete, Chipseal, Tarmac, Bitumen

ที่มา : Ritchie, 1998

หลังจากที่ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมเส้นทางการปั่นจักรยานแล้วทำให้พบว่าการออกแบบทางจักรยานก็ยังเป็นสิ่งจำเป็นของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานจึงได้ศึกษาเพิ่มเติมต่อไป

4) ทางจักรยานท่องเที่ยว ประกอบด้วย

4.1) ประเภทของทางจักรยาน โดยทั่วไปมีการจัดลักษณะของทางจักรยานออกเป็นหลายลักษณะ ซึ่งในแต่ละรูปแบบขึ้นอยู่กับพื้นที่ประโยชน์การใช้สอย และความปลอดภัยในพื้นที่นั้นอยู่ในการศึกษาครั้งนี้ จึงสรุปลักษณะของทางจักรยานออกเป็น 3 รูปแบบ (Jangvittaya, 1997) ดังนี้

4.1.1) ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดินเท้าโดยสมบูรณ์ (Class I Bikeway หรือ Bike Path) คือทางจักรยานที่แยกออกจากจราจรของยานพาหนะอื่น ๆ และทางเดินเท้า โดยมีพื้นที่โล่งกว้างหรือมีสิ่งกีดขวางกั้นอยู่ อาจเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหรือถนนธรรมดา เหมาะสำหรับบริเวณที่มีการใช้จักรยานค่อนข้างถี่และเป็นจำนวนมาก ข้อดีของ Bike Path อีกประการ

หนึ่งคือ สามารถจัดบนเส้นทางที่ไม่อยู่ในระบบถนนได้ แต่มีข้อเสียในเรื่องของการลงทุนก่อสร้างทางจักรยานสูงกว่ารูปแบบอื่น ความกว้างของทางจักรยานสำหรับ Bike Path ที่มีการเดินรถสองทาง (Two-way) ควรมีความกว้างของทางอย่างน้อย 2.40 เมตร แต่ถ้ามีการเดินทางเดียว (one-way) ควรมีความกว้างของทางอย่างน้อย 1.50 เมตร และทั้ง 2 ประเภทจะมีไหล่ทางสองข้างมีความกว้างข้างละ 0.60 เมตร แต่ถ้าทางจักรยานใช้ร่วมกับทางเท้าโดยที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ควรมีความกว้างของทางไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร แต่ถ้ามีการทาสีหรือทำสัญลักษณ์ให้มีความแตกต่างกันระหว่างทางจักรยานและทางเท้า

4.1.2) ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเท้าหรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง (Class II Bike Way) หรือ (Bike Lane) คือทางจักรยานที่มีเครื่องหมาย ทาสีตีเส้น ทำขอบซีเมนต์ติดสัญญาณ หรือทำเครื่องหมายแบ่งพื้นที่ออกจากส่วนของการจราจร ของรถยนต์บนถนน หรือของคนบนทางเดินเท้า ในกรณีที่ถนนมีความกว้างเพียงพอที่จะจัดให้เป็นทางจักรยานได้ โดยจุดประสงค์หลักของ Bike Lane ก็เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการขี่จักรยานสามารถคาดการณ์การเคลื่อนที่ของผู้ขี่จักรยานและผู้ขับขี่รถยนต์ได้ และช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขี่จักรยานบนถนนที่มีรถยนต์จำนวนมากได้ ข้อดีคือการลงทุนจะน้อยกว่าแบบ Bike Path

(1) Bike Lane มักจัดการเดินทางเดียวมากกว่าจะจัดให้เป็นการเดินทางสองทาง ความกว้างของทางจักรยานสำหรับ Bike Lane แบ่งออกเป็นลักษณะต่าง ๆ ดังนี้

(2) Bike Lane ที่อยู่ในถนนในเมืองที่มีรถยนต์จอดอยู่ด้วย โดยทางจักรยานจะอยู่ระหว่างที่จอดรถยนต์กับถนนที่รถยนต์สัญจร ทางสำหรับจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร

(3) Bike Lane ที่อยู่บนถนนในเมืองที่ไม่มีที่จอดรถยนต์อยู่ด้วย ทางจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร แต่ถ้ามีรางระบายน้ำที่มีความกว้าง ปกติ 0.60 เมตร อยู่ติดกับขอบถนน ทางจักรยานก็ควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร แต่ในกรณีที่รางระบายน้ำมีความกว้างมากกว่านี้ ทางจักรยานควรมีความกว้าง 1.80-2.40 เมตร

(4) Bike Lane ที่อยู่ติดกับไหล่ทางที่ไม่มีที่จอดรถหรือมีรางระบายน้ำ ทางจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร

4.1.3) ทางจักรยานที่ใช้เส้นทางร่วมกับทางเดินเท้าและทางรถยนต์ (Class III Bikeway หรือ Bike Route) คือทางจักรยานที่กำหนดให้มีเครื่องหมาย หรือ ทาสีบอกเพื่อให้ทราบถึงบริเวณที่จัดเป็นทางจักรยาน เป็นการใช้อย่างร่วมกันกับจราจรประเภทอื่น ๆ อันได้แก่ รถยนต์และคนเดินเท้า แต่ถนนที่จะจัดให้มีทางจักรยานประเภทนี้ ต้องมีความกว้างมากพอที่จะให้รถจักรยานยนต์มาขี่ร่วมด้วยถึงแม้จะเป็นทางจักรยานที่ประหยัดที่สุด แต่ในเรื่องของความปลอดภัยจะมีความปลอดภัยน้อยที่สุดสำหรับผู้ขี่จักรยาน ผู้ใช้ทางเท้า และผู้ใช้จักรยานด้วยกัน ความกว้างของทางจักรยานประเภทนี้ไม่มีกำหนดแน่นอน แต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างรวมทั้งปริมาณและคุณลักษณะของการจราจรบนถนน ประเภทของความเร็ว ระยะการมองเห็นและสภาพที่จอดรถ

ดังนั้นจากผลการศึกษาพบว่าองค์ประกอบเพื่อการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ประกอบด้วยองค์ประกอบดังต่อไปนี้

นอกจากแนวคิด 8A's แล้ว Faulks, P., Ritchie, B. W., & Fluker, M. (2007). พบว่า องค์ประกอบที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อสร้างประสบการณ์ให้นักท่องเที่ยว ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.5 องค์ประกอบที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

องค์ประกอบ	รายการ	รายละเอียด
Attractions ความดึงดูดใจ	สิ่งปลูกสร้าง Built attractions	เมือง (Town) ภัตตาคาร/ร้านอาหาร (Restaurants) แหล่งประวัติศาสตร์ (Historic sites) สิ่งอำนวยความสะดวก (Accommodation)
	ธรรมชาติ Natural attractions	วิว ทิวทัศน์ (Scenic views) / ป่าเขา (Forest) ทะเล (Sea) / ทะเลสาบ (Lakes)
Accommodation	ที่พักแรม ที่พักรองรับนักปั่นจักรยาน	รีสอร์ท โฮมสเตย์ โรงแรม ที่รองรับนักปั่นจักรยาน
Accessibility	การขนส่งสาธารณะ Public Transport	การรองรับการขนส่งจักรยานทางบก รถยนต์ รถไฟ เรือ เครื่องบิน
Amenities	สิ่งอำนวยความสะดวก	
Activities	กิจกรรมที่หลากหลาย	
Authenticity	ความเป็นวิถีวัฒนธรรม ชุมชนดั้งเดิม	
Acceptance – Community	การยอมรับของชุมชนใน การจัดกิจกรรม	
Awareness	การตระหนักถึงการอนุรักษ์ และผลกระทบที่เกิดขึ้น	
Information ข้อมูลข่าวสาร	แผนที่ (Maps)	แผ่นพับ แผ่นพิมพ์ อิเล็กทรอนิกส์ไฟล์ แผนที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่พัก จุดแวะ พัก สถานที่จัดเก็บจักรยาน รายละเอียดเกี่ยวกับ เส้นทาง และ แหล่ง/สถานที่ดึงดูดใจหลัก
	สัญลักษณ์ตามเส้นทาง	ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์บนเส้นทาง
Routes เส้นทาง	ความหลากหลายของ ระยะทาง	ทางเชื่อมต่อเมือง/หมู่บ้าน/แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ จุดเริ่มและจุดสิ้นสุดเส้นทาง
	ความหลากหลายของภูมิ ประเทศ	
Company Travel บริษัทนำเที่ยว	กลุ่ม	ไกด์นำเที่ยว จุดรับฝากสัมภาระ
	เดี่ยว	
สิ่งอำนวยความสะดวกใน การจัดเก็บและจุดจอด จักรยาน	ความปลอดภัยในการ จัดเก็บอุปกรณ์สัมภาระ ของจักรยาน	ร้านอาหารและเครื่องดื่ม สถานที่แวะพัก
Storage and Parking Facilities	ความปลอดภัยของที่จอด รถจักรยาน	

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

2.5 การวัดประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว

การจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่นั้น แต่ผลกระทบด้านต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่และรูปแบบการจัดกิจกรรมที่แตกต่างกัน ดังเช่น Lynn Weigand (2008) พบว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (Bike Touring) ย่อมมีความแตกต่างกับการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบแข่งขัน (Bike Racing) ในขณะที่ Anne Line Balduck and Marc Buelens (2014) ได้ทำการศึกษาเพื่อวัดผลอย่างเป็นรูปธรรมด้านเศรษฐกิจ และสังคม แต่พบว่า การวัดผลทางด้านสังคมและวัฒนธรรมนั้น มีความเป็นตัวตนน้อยกว่าผลกระทบทางเศรษฐกิจ ทำให้ยากต่อการวัดผลกระทบในทางบวกและลบ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.6 ผลกระทบในทางบวกและลบของการจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

ผลกระทบทางบวก (Benefits)	ผลกระทบทางลบ (Problems)
1. การพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยการเพิ่มการลงทุน กระตุ้นระบบเศรษฐกิจในสังคม 2. การพัฒนาทางด้านสังคม ได้แก่ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก Infrastructure ในพื้นที่ เพิ่มการจ้างงาน เพิ่มจำนวนกิจกรรมทางวัฒนธรรม 3. การพัฒนาทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อการพักผ่อนด้วยการเนิ่นช้าเมืองปั่นจักรยาน	1. เกิดความขัดแย้ง 2. มูลค่าสินค้าและบริการมีราคาที่สูงขึ้น 3. เกิดการใช้จ่ายและความคล่องตัวตามกระแสที่มากเกินไป 4. เสี่ยงดังเพิ่มขึ้น 5. นำความวุ่นวายมาจากผู้มาร่วมงานเข้ามาในชุมชน 6. เพิ่มปริมาณขยะบนท้องถนน ในพื้นที่ 7. ความแออัดของชุมชน สถานที่จอดรถไม่เพียงพอ 8. เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้เข้าชมและผู้อยู่อาศัย

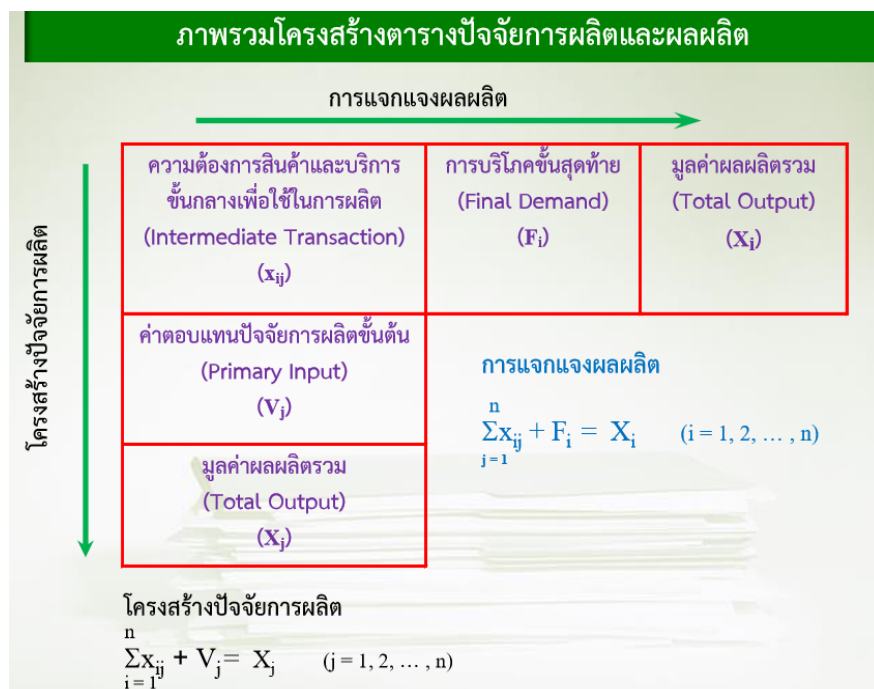
ที่มา : Lynn Weigand (2008)

กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2561) ได้สรุปองค์ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศไทยด้านการท่องเที่ยว (Tourism Input-Output Table หรือ IO TSA) ไว้ว่า ตาราง I-O เป็นตารางที่แสดงให้เห็นการหมุนเวียนของสินค้าและบริการระหว่างสาขาการผลิตของระบบเศรษฐกิจในช่วงระยะเวลาที่แน่นอน และจัดเป็นหมวดหมู่ โดยตั้งข้อสมมติว่า (Assumption) แต่ละสาขาการผลิตจะผลิตสินค้าประเภทเดียวกันและโดยกระบวนการผลิตอย่างเดียวกัน จึงได้นำแนวคิดนี้มาจัดสร้างตารางความสัมพันธ์ของการผลิต ซึ่งตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการท่องเที่ยว หรือ เรียกสั้น ๆ ว่า ตาราง IO-TSA โดยจะเน้นกระจายสาขาด้านการท่องเที่ยวให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยวิธีการจำแนกรายการ

ผลิตภัณฑ์ของการบริการด้านการท่องเที่ยวที่ถูกอุปโภคและบริโภคโดยนักท่องเที่ยวตามมาตรฐานของระบบ TSA ประกอบด้วยรายการผลิตภัณฑ์หลัก 12 รายการเป็นสาขาต่าง ๆ ได้แก่

- 1) Accommodation services for visitors
- 2) Food and beverage serving services
- 3) Railway passenger transport services
- 4) Road passenger transport services
- 5) Water passenger transport services
- 6) Air passenger transport services
- 7) Transport equipment rental services
- 8) Travel agencies and other reservation services
- 9) Cultural services
- 10) Sport and recreational services
- 11) Country-specific tourism characteristic goods
- 12) Country-specific tourism characteristic services

นอกจาก 12 สาขาหลักในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวดังกล่าวแล้ว การคำนวณอุปทานหรือการผลิตของการท่องเที่ยวยังต้องทำการผลิตในสาขา Other Industries ซึ่งเป็นการรวมสาขาการผลิตต่าง ๆ หลายสาขาเข้าด้วยกันซึ่งผลผลิตที่เกิดจากสาขาดังกล่าวได้ถูกใช้อุปโภคไปโดยตรงของนักท่องเที่ยวทั้งหมดทั้งที่เป็นชาวต่างชาติและที่เป็นคนไทยที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 2.1 โครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2561)

กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2561) กล่าวว่า แนวทางการใช้ประโยชน์จาก TSA กล่าวคือ

- 1) ใช้วัดผลกระทบของภาคการท่องเที่ยวที่มีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม เช่น ผลกระทบของรายจ่ายของการท่องเที่ยวต่อ GDP ของประเทศ
- 2) ใช้เพื่อการเปรียบเทียบบทบาทและความสำคัญของภาคเศรษฐกิจการท่องเที่ยวของประเทศเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ที่มีการจัดทำบัญชีประชาชาติการท่องเที่ยวเช่นเดียวกัน
- 3) ใช้เปรียบเทียบความสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ ของประเทศ และเป็นการแสดงถึงรูปแบบการใช้จ่ายของการท่องเที่ยวและความสำคัญของการท่องเที่ยวแต่ละประเภท
- 4) ใช้สำหรับการวางแผนกลยุทธ์ทางการตลาดการท่องเที่ยว และเป็นข้อมูลหลักสำหรับการวางแผนนโยบายการลงทุนและการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการท่องเที่ยว
- 5) ใช้ประกอบการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของการจ้างงานใช้ประกอบเพื่อกำหนดนโยบายการจ้างงาน ภาคการท่องเที่ยวยกระดับศักยภาพแรงงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และใช้สำหรับการสร้างแบบจำลองทางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว

ในขณะที่ ธนวรรณ พลวิชัย และ ปรีดา โพธิ์ทอง (2561) พบว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของประเทศไทย สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้เป็นจำนวน 1.951 พันล้านบาท ด้วยการคิดมูลค่าทางเศรษฐกิจและสังคมของกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ประกอบด้วย 5 รายการ ได้แก่ 1) รายได้จากการแข่งขันเงินสนับสนุน และรายได้อื่น ๆ 2) เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจจากการใช้จ่าย ซึ่งก่อให้เกิดการใช้จ่ายในระบบเศรษฐกิจ (ที่พัก ค่าอาหาร ค่าเดินทาง และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ) ของการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา 3) เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยวต่อ 4) เงินหมุนเวียนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการแข่งขัน และ รายได้หมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้งนี้ อุดม สมบูรณ์ผล และคณะ (2558) ได้ทำการศึกษาและพบว่า รายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเป็นส่วนที่สำคัญที่อยู่ในระบบบัญชีประชาชาติที่จัดทำเป็นปกติโดยสำนักบัญชีประชาชาติโดยใช้ระบบบัญชีที่มีการนำบัญชีเศรษฐกิจ หลายๆ บัญชีมาเชื่อมต่อกันเพื่ออธิบาย ความสัมพันธ์ผ่านธุรกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ทั้งที่แสดงข้อมูลการไหลเวียน (Flow) ของ ธุรกรรมที่เกิดขึ้นในหนึ่งรอบบัญชี ซึ่งอาจมี การเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงตาม สถานการณ์ทางเศรษฐกิจในช่วงเวลาต่าง ๆ และ การแสดงข้อมูลยอดคงเหลือ (Stock) ณ จุดเวลาใดเวลาหนึ่ง เพื่อให้เห็นภาพความมั่งคั่งที่มีอยู่ ทั้งหมด ณ จุดเวลานั้น ซึ่งเป็นการบูรณาการข้อมูลทางการเงิน และข้อมูลที่ไม่ใช่การเงินที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งหมด เข้ามาไว้ในระบบบัญชีที่มี ความสอดคล้องกับระบบบัญชีประชาชาติ ทำให้ เกิดมาตรฐานของข้อมูลด้านการท่องเที่ยวที่มี ความชัดเจนครอบคลุมและถูกต้องมากยิ่งขึ้น และสามารถนำไปเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ ในระบบเศรษฐกิจหรือเปรียบเทียบข้อมูล ระหว่างประเทศได้เป็นการจัดเก็บข้อมูลอย่างละเอียดในหลายมิติของ Sector ท่องเที่ยวว่ามี องค์ประกอบอะไรบ้างที่เกี่ยวข้องเนื่องในอุตสาหกรรมทั้งหมด เช่น สำรวจแรงงานในอุตสาหกรรม รายได้ การขนส่ง ที่พัก อาหาร Shopping

Entertainment และ บริการต่าง ๆ ที่มีให้นักท่องเที่ยว เป็นต้น รวมถึงคำนวณตัวเลขการใช้จ่ายของ นักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ จะได้รับรู้ถึงปริมาณความต้องการสินค้าในเวลาใดเวลาหนึ่งเป็นความต้องการที่จ่ายได้ รวมทั้ง สามารถพิจารณาปริมาณเสนอขายสินค้า ณ เวลาใดเวลาหนึ่งและต้องมีความสามารถในการ ผลิตปริมาณสินค้าในระดับการผลิตที่ยั่งยืนดีเสนอ ขายด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่า ปริมาณของอุปทานจะ มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับระดับราคา อย่างไรก็ตาม ประเทศไทย เป็นประเทศแรกในอาเซียน ที่เริ่มจัดทำบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว โดยข้อมูลที่จัดเก็บจะใช้เป็นฐานข้อมูลให้แก่ อุตสาหกรรม จะเป็นประโยชน์ต่อ ภาคธุรกิจ และ เสริมศักยภาพด้านการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ

ดังนั้น ในการวิเคราะห์ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจครั้งนี้ จึงสามารถออกแบบการคำนวณผลกระทบของการท่องเที่ยวด้วยจักรยานของประเทศไทย ได้ดังนี้

- 1) รายได้จากการจัดกิจกรรม ประกอบด้วย รายได้จากค่าสมัครเข้าร่วมการแข่งขัน ค่าให้เช่าสถานที่ ค่าสนับสนุนจากผู้ให้การสนับสนุน และรายรับอื่น ๆ
- 2) เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายของผู้เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน ได้แก่ การใช้จ่าย ค่าเดินทาง ค่าที่พัก ค่าอาหารเครื่องดื่ม และ อื่น ๆ ของนักท่องเที่ยวและผู้ติดตาม
- 3) เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยว ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการเดินทางท่องเที่ยวต่อ การใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าของที่ระลึกต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวและผู้ติดตาม
- 4) กระแสเงินทุนหมุนเวียนในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม สำหรับนักท่องเที่ยวในงาน ธุรกิจเสื้อผ้านักกีฬา ธุรกิจเหรียญ ถ้วยรางวัล ของที่ระลึก ธุรกิจให้เช่าอุปกรณ์ เครื่องเสียง เครื่องไฟ ธุรกิจบริการจับเวลา เช่าอุปกรณ์หน้าเส้น ธุรกิจประกันภัยอุบัติเหตุ/บริหารความเสี่ยง ค่าจ้างแรงงานในพื้นที่ ค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนหน่วยงาน เพื่อพัฒนาพื้นที่ ค่าจ้างบริการขนส่ง / บริการอื่น ๆ และ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ
- 5) กระแสเงินทุนหมุนเวียนกับธุรกิจรถจักรยาน อุปกรณ์ ค่าตกแต่งรถ และบำรุงรักษาจักรยาน และ เครื่องแต่งกาย อุปกรณ์ตกแต่งจักรยาน

จากสถานการณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทยปัจจุบัน ได้มีการบูรณาการความสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬากับมิติต่าง ๆ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรม และการเมือง ดังนี้

- 1) มิติทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวเชิงกีฬาสามารถก่อให้เกิดผลทางเศรษฐกิจสร้างรายได้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวในท้องถิ่นชายแดนใต้เกิดจากการใช้จ่ายและการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในธุรกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการท่องเที่ยวเชิงกีฬา เช่น ด้านที่พัก โรงแรม เกสต์เฮาส์ ด้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านอาหารท้องถิ่น (ไทยและมุสลิม) ร้านอาหารริมทาง (Street Food) ร้านสินค้าของที่ระลึก บริษัทนำเที่ยว (วรพงษ์ ภูมิบ่อพลับ, 2561) ตัวอย่างการท่องเที่ยวเชิงกีฬาการแข่งขันไตรกีฬา เมืองพัทยา สามารถสร้างรายได้ในท้องถิ่นถึง 60 ล้านบาท การจัดการแข่งขันมาราธอนไอรอนแมน สร้างรายได้ 400 ล้านบาทให้แก่พื้นที่ที่จัดการแข่งขันงานแข่งขันจักรยานระดับโลก รายการ “เลแทป ไทยแลนด์ บาย เลอ ตูร์เดอฟร็องส์ (l'e tape Thailand by le tour de france phang nga 2018)” จังหวัดพังงา ปี พ.ศ. 2561 คาดว่าจะก่อให้เกิดรายได้ทางเศรษฐกิจ ทั้งทางตรงและทางอ้อมประมาณ 223 ล้านบาท

นอกจากนี้การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานก่อให้เกิดการสร้างงานให้แก่คนในท้องถิ่นในประเทศอังกฤษมากกว่า 23,000 ตำแหน่งงาน และเกิดการจ้างงานมากกว่า 500 ล้านปอนด์ หรือประมาณ 18.6 พันล้านบาท (Grous, 2011) ลดปัญหาการว่างงาน สร้างอาชีพใหม่ทั้งงานทางตรงและทางอ้อม ลดความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้ ทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้น คนในพื้นที่สามารถเข้าถึงการจ้างแรงงานได้อย่างเท่าเทียม เช่น ธุรกิจนวดแผนไทย ธุรกิจออกกำลังกาย ธุรกิจขายอุปกรณ์ท่องเที่ยวและกีฬา ธุรกิจเวชศาสตร์การกีฬา (Sports Medicine) สอดคล้องกับงานวิจัย รัชชาติ ทศนัย และวรเดช จันทรศร (2559) พบว่า จังหวัดบุรีรัมย์ มีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ดีขึ้นอย่างชัดเจนเมื่อเทียบกับก่อนที่จะมีทีมบุรีรัมย์ยูไนเต็ดด้านเศรษฐกิจ ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดบุรีรัมย์ระหว่างปี พ.ศ. 2547 - 2551 (ก่อนที่จะมีทีมบุรีรัมย์ยูไนเต็ด) มีมูลค่าเฉลี่ย 5 ปี 41,368 ล้านบาท และมีอัตราการเพิ่มขึ้นในแต่ละปี 3,004 ล้านบาท หรือเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 7 ต่อปี ส่วนรายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรเฉลี่ย 5 ปี คือ 30,153 บาทต่อคนต่อปี และมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยเพียงปีละ 2,740 บาทต่อปีหลังจากเริ่มตั้งทีมฟุตบอล และจัดกิจกรรมต่าง ๆ ทางกีฬาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2552 พบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดบุรีรัมย์ ระหว่างปี พ.ศ. 2552 - 2556 มีมูลค่าเฉลี่ย 5 ปี 67,388 ล้านบาท รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรเฉลี่ย 5 ปี คือ 53,000 บาทต่อคนต่อปี และมีอัตราการเพิ่มขึ้นในแต่ละปี 5,644 บาทต่อคนต่อปีซึ่งพบว่ามีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยของรายได้ถึง 2 เท่าเมื่อเทียบกับก่อนการทำกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา

2) มิติทางสังคมและวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงกีฬาเป็นการท่องเที่ยวประเภทหนึ่งที่สามารถทำให้คนที่มีความแตกต่างกันในทางศาสนา เชื้อชาติ วัฒนธรรมสามารถเดินทางมาเข้าร่วมแข่งขัน เล่นกีฬา หรือเข้าชมกีฬา เป็นการเชื่อมความสัมพันธ์ ความเป็นมิตรไมตรี ความเข้าใจอันดี ลดความแตกแยกขัดแย้ง และสร้างความสมัครสมานสามัคคี (วรพงษ์ ภูมิบ่อพลับ, 2561) การท่องเที่ยวเชิงกีฬาที่พัฒนาขึ้นมาโดยผ่านสโมสรฟุตบอลบุรีรัมย์ยูไนเต็ด มีบทบาทด้านสังคมในการปลูกจิตสำนึกรักถิ่นที่อยู่บ้านเกิดและการมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าบ้านที่ดีต้อนรับนักท่องเที่ยว (สาวิณีย์ พลเยี่ยม และ โอษฐ์ญา บัวธรรม, 2559) สร้างความภาคภูมิใจให้กับคนในจังหวัดบุรีรัมย์อย่างมาก สร้างภาพลักษณ์ที่ดีและทำให้จังหวัดเป็นที่รู้จักของคนทั่วประเทศเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว และยังพบว่าปัญหายาเสพติดในพื้นที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัดและเยาวชนจำนวนมากหันมาสนใจกีฬาอย่างจริงจัง (รัชชาติ ทศนัย และ วรเดช จันทรศร, 2559)

3) มิติทางการเมือง การท่องเที่ยวและกีฬาเป็นกิจกรรมที่สามารถสร้างความสงบสุขสันติภาพให้เกิดขึ้นในหมู่คนที่มีมาจากสังคมที่แตกต่างกันโดยได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ กิจกรรมความรู้ ความคิดและสัมผัสกับชีวิตความเป็นอยู่ขนบธรรมเนียมประเพณีสร้างความรักสามัคคีร่วมกัน (วรพงษ์ ภูมิบ่อพลับ, 2561) ดังที่สหประชาชาติ (UNWTO, 2019) กล่าวว่า “การท่องเที่ยวเป็นหนทางสู่สันติภาพ (Tourism is a Passport to Peace)” ในการแหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานนั้นเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวตามกรอบ 8As ข้างต้นโดยใช้กิจกรรมการกีฬานำไปเป็นส่วนในการพัฒนา ในมิติทางการเมืองชี้ให้เห็นว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาจึงเป็นเสมือนสื่อนำไปสู่สันติภาพในพื้นที่ที่ขัดแย้ง เสริมสร้างความเป็นมิตรไมตรีระหว่างกันโดยใช้การท่องเที่ยวเชิงกีฬาเป็นสื่อกลาง ที่เรียกว่า “Sport Tourism Diplomacy” หรือ “การทูตผ่านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา”

ดังนั้นจากการทบทวนวรรณกรรมนักวิจัยสามารถสรุปประเด็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นใน 3 มิติ ซึ่งมีประเด็นย่อยของการศึกษา ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.7 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปันจักรยาน

ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปันจักรยาน		
เศรษฐกิจ	สังคม	สิ่งแวดล้อม
1. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้สมาชิกในชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น	1. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ความสัมพันธ์ของคนในสังคมลดลง	1. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้เกิดพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในชุมชน
2. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้เกิดการสร้างงานในชุมชนเพิ่มขึ้น	2. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้มีการย้ายถิ่นเข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น	2. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะเพื่อสนับสนุนการจัดกิจกรรม
3. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้มีธุรกิจที่แพคเกจเพิ่มมากขึ้น	3. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของคนในชุมชนลดลง	3. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้เกิดการจราจรคับคั่งแออัดส่งผลให้ชุมชนสัญจรลำบาก
4. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มมากขึ้น	4. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนดีขึ้น	4. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้เกิดปริมาณขยะมูลฝอยในพื้นที่เพิ่มขึ้น
5. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ธุรกิจร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ระลึกเพิ่มขึ้น	5. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ช่วยกระตุ้นให้คนในชุมชนสนใจมาปั่นจักรยานและออกกำลังกายมากขึ้น	5. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้เกิดความแออัดของประชาชนในพื้นที่
6. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ อาทิ อุปกรณ์จักรยาน และ ธุรกิจเสื้อผ้า เหมื่อย อุปกรณ์เครื่องเสียง เครื่องไฟในพื้นที่ มีรายได้เพิ่มขึ้น	6. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้งานประเพณีและวัฒนธรรมของชุมชนถูกพัฒนาให้กลายเป็นสินค้าสร้างความสนใจให้มาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น	6. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในชุมชน
7. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ค่าครองชีพของคนในชุมชนเพิ่มสูงขึ้น	7. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ คนในชุมชนมีความภูมิใจในวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชนเพิ่มมากขึ้น	7. การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้มีรายได้จากการท่องเที่ยวมาใช้จ่ายงานอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของชุมชนมากขึ้น

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

บทที่ 3

การดำเนินการวิจัย

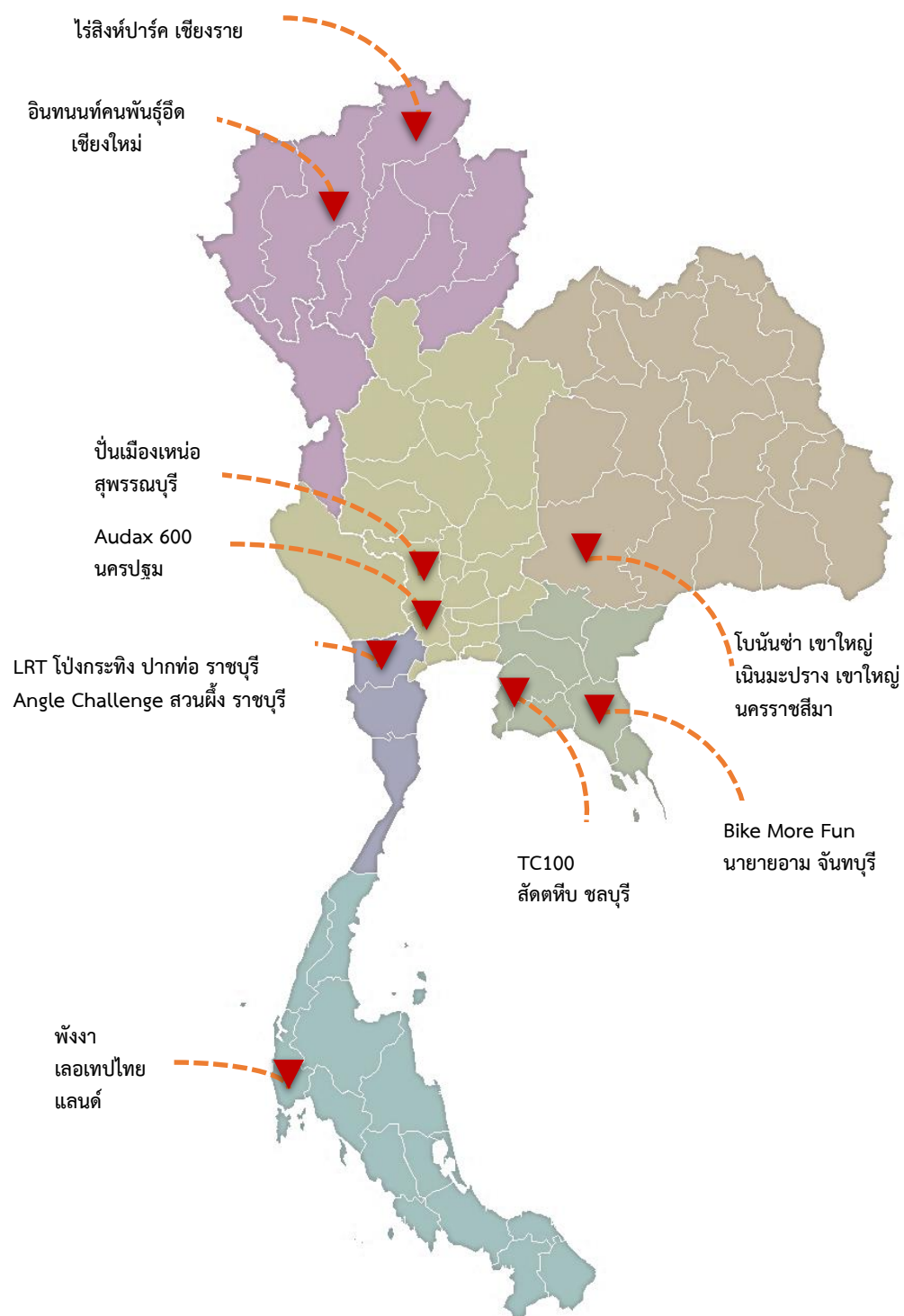
โครงการวิจัย การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย เพื่อตอบวัตถุประสงค์ในการทำวิจัย ทั้ง 5 ข้อ คือ 1) ศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย 2) ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย 3) ศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย 4) วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย และ 5) เพื่อจัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method) เพราะประสงค์ให้ได้คำตอบวิจัยที่ชัดเจนที่สุด ในประเด็นคำถามวิจัยที่ยังคลุมเครือด้วยโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลที่เกิดจากการตรวจสอบในเชิงปริมาณที่ค้นพบและมีผลต่อตัวแปรตามที่น่าสนใจศึกษา แต่ไม่สามารถหาเหตุผลที่ดีที่สุดมาอธิบายได้ จึงต้องเน้นค้นหาด้วยเชิงคุณภาพที่ต้องลงลึกไปถึงแหล่งที่มาของคำตอบจากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิโดยตรง (Primary Data Source) ด้วยวิธีการภายใต้การค้นหาคำตอบที่เป็นความจริงจากผู้รู้ที่รู้จริง จากปรากฏการณ์จริงที่มาจากแหล่งต้นเรื่องจริง (สัจจา ไกรสรรัตน์, 2563) ซึ่งจะเป็นการยืนยันคำตอบที่ค้นพบ ขยายองค์ความรู้ที่ได้ให้ละเอียดมากขึ้น และเป็นการเสริมและสนับสนุนพัฒนาไปสู่การพัฒนาเครื่องมือวิจัย คำถามวิจัย รวมถึงการเปิดประเด็น การหาประเด็นใหม่ในการวิจัยต่อไป โดยมีรายละเอียดในการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

3.1 การวิจัยเชิงปริมาณ

3.1.1 พื้นที่วิจัยเชิงปริมาณ

คณะผู้วิจัยทำการลงพื้นที่เก็บข้อมูลเชิงปริมาณ ในสนามปั่นจักรยานที่จัดขึ้นตาม 6 ภูมิภาคของประเทศไทย ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 3.1 พื้นที่วิจัยเชิงปริมาณ
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

3.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ให้ความร่วมมือด้วยความสมัครใจ ในการตอบแบบสอบถาม เรียกว่า อาสาสมัคร และเพื่อให้เป็นไปตามจริยธรรมการทำวิจัย ที่สอดคล้องกับหลักสากล และไม่ขัดต่อ วัฒนธรรม ประเพณีของท้องถิ่น คณะนักวิจัยจะเก็บข้อมูลโดยคำนึงถึง หลักจริยธรรมการทำวิจัยใน คนทั่วไป โดยจะยึดหลักความเคารพในบุคคล ได้แก่ 1) เคารพในการขอความยินยอมโดยให้ข้อมูล อย่างครบถ้วนและให้อาสาสมัครตัดสินใจอย่างอิสระ ปราศจากการข่มขู่ บังคับ 2) เคารพในความเป็น ส่วนตัวของอาสาสมัคร และ 3) เคารพในการเก็บรักษาความลับของข้อมูลส่วนตัวของอาสาสมัคร (Respect for confidentiality) อีกทั้ง การให้ข้อมูลของผู้ให้ข้อมูลทุกคน จะไม่มีการบ่งชี้ว่า “ใครผิด” หรือ “ใครถูก” ตลอดจนการนำเสนอผลการวิจัยทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพจะเป็นการ นำเสนอในภาพรวม จะไม่เปิดเผย ชื่อ-สกุลจริงของผู้ให้ข้อมูล รวมทั้งสถานที่พักอาศัย หรือสถานที่ ทำงาน ชื่อ-สกุล ของผู้ให้ข้อมูล และข้อมูลที่ปรากฏในรายงานการวิจัยจะเป็นเพียง “นามสมมติ” เท่านั้น เพื่อให้ได้ข้อมูลพฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยาน คณะนักวิจัยจึงทำการเก็บข้อมูลเชิง ปริมาณ โดยใช้แบบสอบถาม ถูถามจากนักปั่นจักรยานจำแนกตามผลิตภัณฑ์ของการจัดกิจกรรมปั่น จักรยาน ที่จัดขึ้นจำนวน 11 สนาม ที่มีระยะเวลาการจัด ระหว่าง เดือนมีนาคม – ตุลาคม 2562 ระดับความคลาดเคลื่อนที่ผู้วิจัยยอมรับได้เท่ากับ 5% ขนาดกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 1,313 ตัวอย่าง ตามสูตรการคำนวณของทาโรยามาเน่ (ธานินทร์ ศิลป์จารุ, 2550 หน้า 49) เนื่องจากทราบจำนวน ประชากรที่เป็นนักปั่นจักรยานแน่นอน และใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ดังแสดงในตารางที่ 3.1 ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ

N	=	จำนวนประชากร
n	=	ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ
e	=	ค่าความ คลาดเคลื่อน (e = .05 หรือ 5%)

ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรและจำนวนกลุ่มตัวอย่างเพื่อใช้ในการวิจัยจำแนกตามประเภทการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน

ประเภทผลิตภัณฑ์ การปั่นจักรยาน	สนามปั่นจักรยาน พื้นที่เป้าหมาย	จำนวนรับ สมัคร (คน)	จำนวน ผู้สมัคร เข้าร่วม (คน)	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง (ชุด)
การปั่นจักรยาน เพื่อการแข่งขัน (Racing)	1. Mountain Bike Thailand Open ไร้ง สิงห์ปาร์ค จังหวัดเชียงราย	1,000	739	193
	2. สนามปั่นจักรยาน Probike Adventure Duathlon Vol.1 @ Bonanza Khao Yai จังหวัด นครราชสีมา	670	388	102
การปั่นจักรยาน ทดสอบสมรรถนะ ความอดทน (Endurance)	3. Audax 600 จังหวัดนครปฐม	600	550	85
	4. TC 100 Exclusive 2019 ปั่นโจรสลัด 6 เขา 6 อ่าว อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี	500	508	79
	5. LRT ไปเกรทิงเดียด ครั้งที่ 4 อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี	1,100	1,118	174
กิจกรรมงานปั่น (Cycling Event)	6. สนามปั่นจักรยาน “พังงา เลอเทปไทย แลด์ บาย เลอ ทัวร์เดอร์ฟร็องซ์” จังหวัดพังงา	2,000	2,048	66
	7. Suan Phueng Angle Challenge 2019 จังหวัดราชบุรี	500	550	18
	8. ปั่นเมืองเหนือ ครั้งที่ 8 จังหวัดสุพรรณบุรี	5,000	3,426	111
	9. ปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์ ฮึด ครั้งที่ 12” อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่	7,500	5,939	192
ปั่นจักรยานเพื่อ การพักผ่อนหรือ เพื่อการท่องเที่ยว (Leisure/ Bike Touring)	10. กิจกรรม ค่ายเสือปั่น ชุมเสือกล้า ท่ามะปรางค์ (เขาใหญ่) ครั้งที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา	250	250	67
	11. Bike More Fun อำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี	850	850	226
รวมทั้งหมด		19,970	16,366	1,313

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

3.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและการหาคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ ครั้งนี้ คณะนักวิจัยใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือ โดยการสอบถามจากนักปั่นจักรยาน ซึ่งแบบสอบถามที่นำมาใช้ได้ทำการเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว นักวิชาการ และนักวิเคราะห์ ประเมินผล เพื่อพิจารณาความสอดคล้องของข้อความกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขสำนวนภาษาของข้อความ (IOC) ต่อมานักวิจัยได้นำแบบสอบถามที่ผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นชอบไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มทดลอง จำนวน 30 ชุดแล้วจึงทำการประมวลผล เพื่อหาความเชื่อมั่น (Reliability) ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของ Cronbach (Cronbach's Alpha) ระดับนัยสำคัญ .05 ซึ่งได้ความเชื่อมั่นที่ระดับ 0.868 โดยปกติถ้ามีความเชื่อมั่นเกิน 0.80 ขึ้นไปก็ถือว่าใช้ได้แล้ว (ธานินทร์ ศิลปจารุ, 2557 หน้า 313) จึงนำไปเป็นเครื่องมือในการวิจัย แบบสอบถามประกอบไปด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมนักปั่นจักรยานเชิงลึก การประเมินผลความพึงพอใจ ตามแนวคิด 3A6S (Attraction Accessibility Amenities Standard Safety Sharing Skills Services Satisfaction) และ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และ ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

3.1.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis)

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) เพื่อแสดงให้เห็นถึงการกระจายของข้อมูล ได้แก่ ความถี่ (Frequencies) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Arithmetic Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviations) และ สำหรับข้อมูลแบบประเมินผลระดับความพึงพอใจ ที่แบ่งระดับคะแนนออกเป็น 5 ระดับ ของแต่ละข้อความนั้น ในการวิจัยครั้งนี้จะใช้ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมาพิจารณาระดับความสำคัญ โดยเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{5 - 1}{5} = 0.80$$

จากเกณฑ์การวัดดังกล่าวสามารถแปลความหมายของระดับคะแนนได้ดังนี้

ระดับความสำคัญ	ค่าเฉลี่ย
มากที่สุด	4.21-5.00
มาก	3.41-4.20
ปานกลาง	2.61-3.40
น้อย	1.81-2.60
น้อยที่สุด	1.00-1.80

ในส่วนของการวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการประยุกต์ใช้การวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Model) จัดทำขึ้นโดยกรมการท่องเที่ยว เพื่อประเมินผลกระทบจากมูลค่าการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานร่วมกับตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการท่องเที่ยว (Tourism input – output Table) ที่มีการปรับขนาด 26x26 สาขาการผลิต (อัศวพงศ์ อันทอง, 2550) ซึ่งมีขั้นตอนคำนวณวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ปรับตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการท่องเที่ยวให้มีขนาด 26x26 สาขาการผลิต โดยใช้โปรแกรมทางสถิติ EViews ช่วยคำนวณ

ขั้นตอนที่ 2 คำนวณการใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานต่อคนต่อครั้ง และนำผลที่ได้มาคำนวณเป็นผลรวมทั้งหมด ซึ่งเป็นอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (Final Demand) ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้จากผลการสำรวจ พบว่า สามารถจำแนกหมวดค่าใช้จ่าย ได้ 9 หมวดที่สำคัญ ได้แก่ 1) ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม 2) ค่าซื้ออุปกรณ์จักรยาน 3) ค่า ทัวร์ด้วยจักรยานที่จ่ายให้กับบริษัทนำเที่ยว 4) ค่าที่พัก 5) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม 6) ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 7) ค่าเดินทางทางอากาศยาน 8) ค่าซื้อของฝากและ/ของที่ระลึก และ 9) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและบริการ อื่น ๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมบัตรเข้าชม ค่าบริจาค ค่าบริการเพื่อสุขภาพ นวด ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 3 นำมูลค่ารวมของการใช้จ่ายทั้งหมดของนักท่องเที่ยว (Final Demand) มาวิเคราะห์ด้วยวิธีการวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-output Analysis : I/O Analysis) ขนาด 26x26 สาขาการผลิต ด้วยโปรแกรมคำนวณสำเร็จรูป เพื่อคำนวณหาผลกระทบทางเศรษฐกิจทั้งหมด (Total) ผลกระทบทางตรง (Direct Impact) และทางอ้อม (Indirect Impact) ที่มีต่อการผลิตของภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 4 วิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ จากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (Total) 1 บาท เพื่อวัดผลกระทบอันก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจโดยตรง (Type I – Multiplier) และก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจโดยอ้อม (Multiplier) จากการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

ขั้นตอนที่ 5 คำนวณสัดส่วนร้อยละของการกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรม 26 สาขาการผลิต จำแนกสาขาการผลิตในภาคการท่องเที่ยว (Direct) จำนวน 12 กลุ่ม และอุตสาหกรรมภายนอกภาคการท่องเที่ยว (Indirect) จำนวน 14 กลุ่ม ที่จัดทำขึ้นโดยกรมการท่องเที่ยว

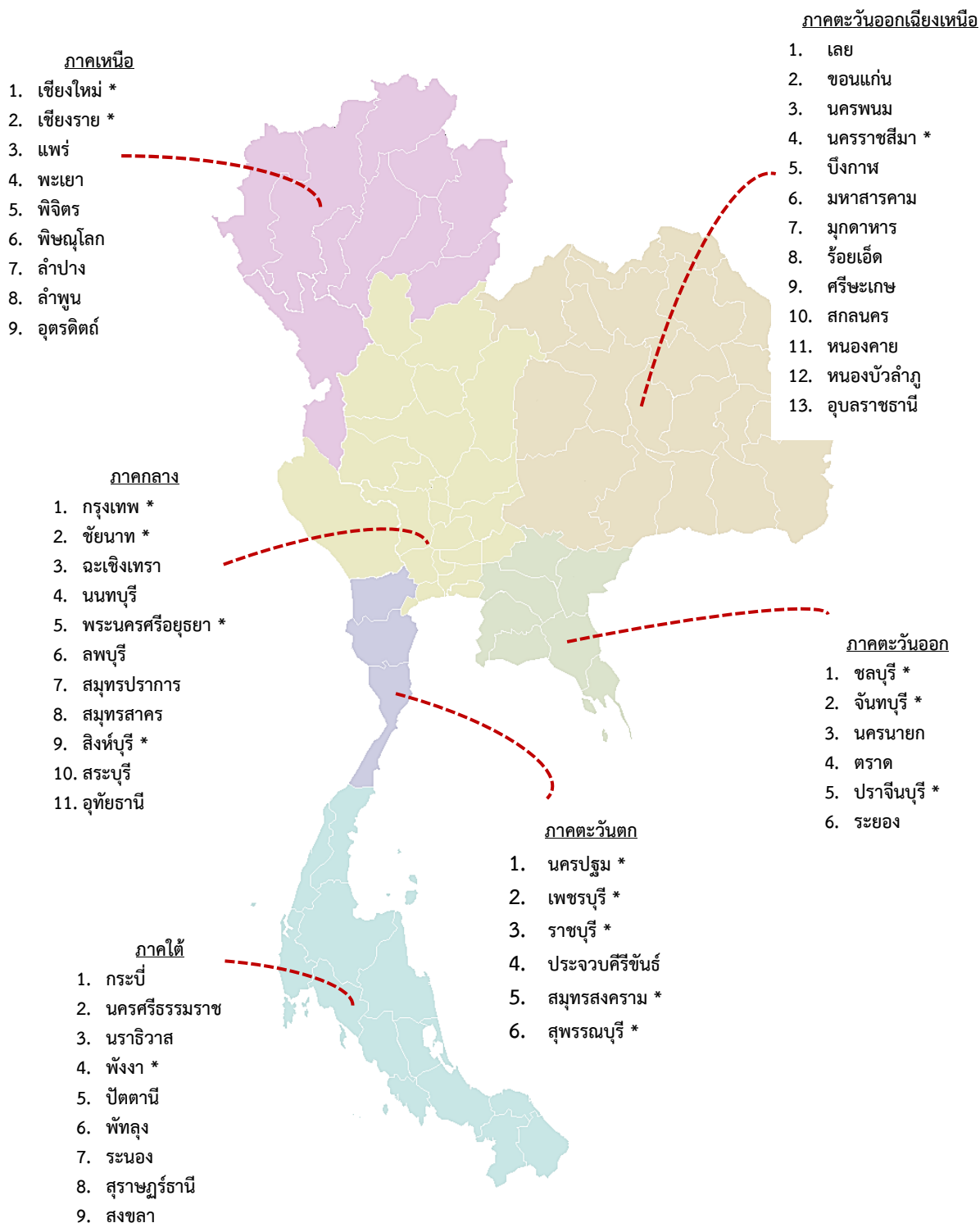
ขณะเดียวกันสำหรับข้อคำถามที่มีลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด คณะนักวิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้หลักการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ที่เริ่มต้นจากการจัดหมวดหมู่ข้อมูล (Information Grouping) ตามกลุ่มประเด็นที่สำคัญ และนำข้อมูลที่ได้จากกระบวนการวิจัยทั้งหมดมาทำการสังเคราะห์ โดยการรังสรรค์ข้อมูล (Constructionism) ให้ครบทุกประเด็นแบบองค์รวม (Holistic)

3.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ

3.2.1 พื้นที่วิจัยเชิงคุณภาพ

ในการลงพื้นที่วิจัยเชิงคุณภาพ คณะนักวิจัย ได้มีการลงพื้นที่วิจัยในต่างประเทศ ร่วมกับคณะผู้บริหารและผู้อำนวยการวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง ร่วมกับ National Taiwan University of Sport เพื่อสำรวจรูปแบบการบริหารจัดการกิจกรรมกันจักรยาน โดยรอบในพื้นที่รอบ

เมืองประเทศใต้หวัน ระหว่างวันที่ 8-10 มีนาคม 2562 และการลงพื้นที่วิจัยในประเทศเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก จากผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 179 คน ในพื้นที่ 54 จังหวัด กระจายใน 6 ภูมิภาคของประเทศไทย ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 3.2 พื้นที่วิจัยเชิงคุณภาพ

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

3.2.2 ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ในการวิจัยครั้งนี้ คณะนักวิจัยได้ทำการกำหนดคุณสมบัติของผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ เป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับการปั่นจักรยานของประเทศไทย / สังกัดหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย / มีประสบการณ์ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing) ปั่นอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรมพิเศษ (Cycling Event) และปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) พบว่ามีจำนวนผู้ให้ข้อมูลหลัก 4 กลุ่ม คณะนักวิจัยติดต่อเพื่อขออนุญาตหมาย ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง จำนวน 179 คน ประกอบด้วย

1) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐ ประกอบด้วย ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย บุคลากรของสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด จำนวน 30 คน

2) กลุ่มหน่วยงานภาคเอกชน ประกอบด้วย เจ้าภาพ/ผู้แทน Organizer ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวและบริการ จำนวน 55 คน

3) ชุมชนในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้ประกอบการ/ร้านค้า ที่ตั้งอยู่ในสนามต้นแบบ รัศมี รอบพื้นที่จัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวต้นแบบ 30 กิโลเมตร จำนวน 30 คน

4) ประธานชมรม/สมาคมปั่นจักรยาน หรือผู้แทน ใน 6 ภูมิภาคของประเทศไทย จำนวน 46 จังหวัด

5) นักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ จำนวน 18 คน ประกอบด้วย นักท่องเที่ยวที่ซื้อแพคเกจนำเที่ยวด้วยจักรยานผ่านบริษัทนำเที่ยวในประเทศไทย จำนวน 7 คน และ นักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศที่ซื้อแพคเกจเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานของหน่วยงานผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน จำนวน 11 คน

3.2.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ คณะนักวิจัยได้ใช้เครื่องมือที่หลากหลายแบบผสมผสานทั้ง การสัมภาษณ์ การลงสังเกตปรากฏการณ์ในพื้นที่จริง การเข้าร่วมสังเกตการณ์จัดกิจกรรมปั่นจักรยานแบบไม่มีส่วนร่วม การสนทนากลุ่ม การประชุมกลุ่มย่อย ดังนั้นเครื่องมือที่ใช้ประกอบการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพจึงมีความหลากหลาย ทั้งจากการบันทึกของคณะนักวิจัย (Note) บทถอดเทปสนทนา (Transcription) ภาพถ่าย ข้อมูลความเชื่อ เรื่องเล่า (Narrative Research) และในการสัมภาษณ์ คณะนักวิจัยได้ทำการออกแบบแบบสัมภาษณ์เพื่อช่วยให้การดำเนินการสัมภาษณ์เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ประกอบด้วย

(1) แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง ใช้สัมภาษณ์ผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Organizer) จำนวน 30 ตัวอย่าง โดยมีประเด็นในการสัมภาษณ์ ดังนี้ ข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้ให้สัมภาษณ์ บริบทภูมิหลังของการจัดงาน และ ข้อเสนอแนะเพื่อการยกระดับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย

(2) แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง ใช้สัมภาษณ์บริษัทผู้จำหน่ายจักรยานด้วยจักรยาน จำนวน 30 ตัวอย่าง โดยมีประเด็นในการสัมภาษณ์ ดังนี้ ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผลการดำเนินงาน ข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวกลุ่มปั่นจักรยาน และระดับความคิดเห็นต่อผลที่เกิดขึ้นในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

(3) แบบประเมินคัดเลือกชุมชนต้นแบบด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย (Check List) จากนักปั่นจักรยานที่มีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานไม่น้อยกว่า 12 สนาม โดยมีประเด็นข้อคำถาม ดังนี้ ข้อมูลทั่วไป ประสบการณ์การปั่นจักรยานของผู้ตอบแบบประเมิน และการตรวจสอบการจัดกิจกรรม ตามแนวคิด 3 A6 S (Attraction Accessibility Amenities Standard Safety Sharing Skills Services Satisfaction) และ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และ ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

นอกจากนั้นคณะนักวิจัยได้เข้าร่วมสังเกตการณ์จัดกิจกรรมปั่นจักรยานแบบไม่มีส่วนร่วม ของคณะนักวิจัย จำนวน 13 สนาม โดยที่การพิจารณาเลือกสังเกตการณ์แต่ละสนามพิจารณาจากความโดดเด่นของการจัดกิจกรรมตามข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม รวมถึงข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลเชิงลึกจากการสัมภาษณ์ และความเหมาะสมของเวลา ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2 รายชื่อสนามจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่คณะนักวิจัยร่วมสังเกตการณ์

ที่	วันที่จัด	สนาม	จังหวัด	เส้นทาง
1	21 ต.ค.61	สนามปั่นจักรยาน “พังงา เลอเทปไทยแลนด์ บาย เลอ ตูร์เดอร์ฟร็องซ์”	พังงา	ทางเรียบ
2	18 พ.ย.61	สนามปั่นจักรยาน “ปั่นเมืองเหนือ ครั้งที่ 7	สุพรรณบุรี	ทางเรียบ
3	2 ธ.ค.61	สนามปั่นจักรยาน “PRU cycle Thailand Bangsaen 2018 (General public)	ชลบุรี	ทางเรียบ
4	8 ธ.ค.61	สนามปั่นจักรยาน “Singha - Ptt Mountain Bike Thailand Open 2018	เชียงราย	เสือภูเขา (ผจญภัย)
5	22 ธ.ค.61	สนามปั่นจักรยาน “เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี”	สิงห์บุรี	ทางเรียบ
6	13 ม.ค.62	สนามปั่นจักรยาน Probike Adventure Duathlon Vol.1 @ Bonanza Khao Yai	นครราชสีมา	เสือภูเขา (ผจญภัย)
7	3 ก.พ.62	สนามปั่นจักรยาน “5th Central Group Cycling Championship 2019”	พระนครศรีอยุธยา	ทางเรียบ
8	3 ก.พ.62	ผู้จัดปั่นเพื่อการท่องเที่ยว ปั่นสรรหา	กรุงเทพฯ	ทางเรียบ
9	10 มี.ค.62	สนามปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์ฮึด # 12” อำเภोजอมทอง	เชียงใหม่	ทางเรียบ
10	26 พ.ค. 62	TC 100 Exclusive 2019 ปั่นโจรสลัด 6 เข่า 6 อ่าว อำเภอสัตหีบ	ชลบุรี	ทางเรียบ

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

ที่	วันที่จัด	สนาม	จังหวัด	เส้นทาง
11	25 พ.ค.62	Bike More Fun อำเภอไทรน้อย	จันทบุรี	ทางเรียบ
12	1 มิ.ย.62	LRT ไปเกรงเทิดครั้งที่ 4 อำเภอปากท่อ	ราชบุรี	ทางเรียบ
13	24 ส.ค.62	กิจกรรม ค่ายเสือป่า ครั้งที่ 2	นครราชสีมา (ปากช่องเขาใหญ่)	เสือภูเขา

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

เพื่อให้ได้ข้อมูลแบบองค์รวมร่วมกับผู้มีประสบการณ์ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ทั้งผู้เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน ฝ่ายเทคนิคในภาคสนาม คณะนักวิจัยจึงได้จัดประชุมระดมความคิดเห็น (Workshop/Brainstorming) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย โดยได้เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องจำนวน 22 คน เข้าร่วมประชุม ในวันจันทร์ที่ 25 มีนาคม 2562 เวลา 11.00 – 15.30 น. ณ ห้องประชุม CANNA 2 โรงแรมรามารการ์เด้นส์ กรุงเทพฯ ฯ ประกอบด้วย 25 คน ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3.3 รายชื่อตำแหน่งและหน่วยงาน ผู้เข้าร่วมประชุม

ที่	ผู้แทนหน่วยงาน	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม
1	ผู้อำนวยการ กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา	1 คน
2	กรรมการผู้จัดการ บริษัท มูฟ เอเชีย จำกัด	1 คน
3	ผู้ก่อตั้งและซีอีโอของ ThaiMTB	1 คน
4	Coffee Bike Club ผู้จัดการกิจกรรม	2 คน
5	อาจารย์ผู้สอนรายวิชาจักรยาน ผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการ	2 คน
6	ผู้แทนผู้จัดการกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว	1 คน
7	นายกสมาคม ไอ เลิฟ สเวนนิ่ง	1 คน
8	คณบดีคณะการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์	1 คน
9	ผู้แทนกลุ่มนางฟ้านักปั่นฯ	1 คน
10	ผู้แทนนักปั่นจักรยาน Audax	2 คน
11	ผู้แทนนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว	3 คน
12	หัวหน้าแผนงานวิจัย	1 คน
13	หัวหน้าโครงการวิจัย	2 คน
14	คณะนักวิจัย	5 คน
15	เจ้าหน้าที่ผู้ประสานงาน	1 คน

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

และในระหว่างการลงสำรวจพื้นที่ คณะนักวิจัย ได้จัดสนทนากลุ่มย่อยในพื้นที่ เพื่อระดมความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลหลัก หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว และ หน่วยงานภาคเอกชน ตลอดจนนักวิชาการ จำนวนอย่างน้อย 7-12 คน จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 วันอาทิตย์ที่ 19 พฤษภาคม 2562 เวลา 10.00 – 13.00 น. ณ ที่ทำการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ อำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่

ครั้งที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 21 พฤศจิกายน 2563 เวลา 13.30 -16.00 น. ณ ห้องประชุมบางสองร้อย ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดราชบุรี

ครั้งที่ 3 วันศุกร์ที่ 11 – วันจันทร์ที่ 13 มกราคม 2563 ณ ห้องประชุม 1138 ชั้น 3 คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง

ครั้งที่ 4 วันจันทร์ที่ 20 มกราคม 2563 เวลา 09.00 – 16.30 น. ณ ห้องประชุมทรัพย์ศิริ สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง

3.2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลโดย การวิเคราะห์ข้อมูล เชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participatory Observation) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) การประชุมกลุ่มย่อย (Focus group discussion) การสนทนากลุ่มย่อย (Group Interview) เพื่อศึกษาข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ และนำข้อมูลที่ได้จากกระบวนการวิจัยทั้งหมดมาทำการสังเคราะห์ โดยการรังสรรค์ข้อมูล (Constructivism) ให้ครบทุกประเด็นแบบองค์รวม (Holistic)

3.3 การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยเก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของจรรยาบรรณของการวิจัยด้วยการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มผู้ให้ข้อมูล โดยการมีหนังสือขอความร่วมมือในการให้ข้อมูลสำหรับงานวิจัยเชิงปริมาณที่เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการให้สัมภาษณ์แบบมีแบบสอบถาม ซึ่งกลุ่มตัวอย่างของการวิจัยมีสิทธิที่จะปฏิเสธการให้ข้อมูลโดยไม่ส่งผลกระทบต่อสวัสดิภาพส่วนบุคคล และการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยวิธีการสัมภาษณ์ส่วนบุคคลเชิงลึกและการสนทนากลุ่ม คณะผู้วิจัยและ/หรือผู้ช่วยนักวิจัยจะแนะนำตัวและอธิบายวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการวิจัย และประโยชน์ของการวิจัยให้บุคคลผู้เป็นกลุ่มตัวอย่างหรือกลุ่มผู้อยู่ในข่ายที่จะเป็นผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) ทราบ และขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูลพร้อมทั้งชี้แจงให้ทราบว่า การตอบรับหรือปฏิเสธการให้ข้อมูล จะไม่มีผลกระทบต่อสวัสดิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้ชี้แจงให้ทราบว่าสิทธิที่มีอยู่ จะไม่ถูกถูกรื้อถอนไปถ้าหากผู้ให้ข้อมูลปฏิเสธที่จะให้ความร่วมมือ อีกระยะในการยินยอมนี้ รวมไปถึงสิทธิที่จะหยุดให้ความร่วมมือในขั้นตอนใดของการวิจัยก็ได้โดยไม่เกิดผลเสียใดๆ ต่อผู้ให้ข้อมูล นอกจากนี้ผู้วิจัยยังย้ำถึงความสำคัญของการรักษาความลับเกี่ยวกับประวัติและการมีส่วนร่วมในการวิจัยของผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่ม รวมทั้งการกระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมในการสนทนากลุ่มให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล โดยเน้นย้ำถึงความต้องการเนื้อหาที่เป็นแนวคิดทัศนคติหรือจุดยืนของผู้เข้าร่วมสนทนามากกว่าที่จะเป็นการทดสอบความรู้ของผู้เข้าร่วมสนทนา ดังนั้นการให้ข้อมูลของผู้เข้าร่วม

สนทนาทุกคนจึงไม่ใช้การบ่งชี้ว่า “ใครผิด” หรือ “ใครถูก” ในส่วนของการนำเสนอผลการวิจัยทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ จะเป็นการนำเสนอในภาพรวมโดยไม่เปิดเผยชื่อ-สกุลจริงของผู้ให้ข้อมูล รวมทั้งสถานที่พักอาศัยหรือสถานที่ทำงาน ชื่อ-สกุลของผู้ให้ข้อมูล (นงลักษณ์ เพิ่มชาติ และ เสรีเพิ่มชาติ, 2563) และในกรณีที่คำตอบที่ได้มีการพาดพิงถึงหน่วยงานหรือองค์กรใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อหน่วยงานหรือองค์กร จะไม่ปรากฏชื่อของหน่วยงานหรือองค์กร แต่จะใช้คำว่า “สงวนนาม” เพื่อการสื่อความหมายแทนในการวิจัย (ศิริวรรณ ศิริบุญ, 2555)

3.4 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

ในการวิจัยครั้งนี้มี 5 วัตถุประสงค์ ดังนั้นการวิเคราะห์ข้อมูลจึงมุ่งเน้นการตอบทั้ง 5 วัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 การศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย ทำการวิจัย โดยนำข้อมูลจากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และ ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจ สัมภาษณ์เชิงลึก มาวิเคราะห์เป็นหมวดหมู่ ถึง ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน วิเคราะห์สถานการณ์ของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานตามแนวคิดของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ แนวโน้มการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 การศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย ในการศึกษาวินิจฉัยนี้ได้ทำการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้สอบถามกลุ่มตัวอย่างในประเด็นข้อมูลพื้นฐานของนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว พฤติกรรมการเข้าร่วมงานปั่นจักรยานของกลุ่มตัวอย่างและศึกษาระดับความพึงพอใจ เหตุผล ความชอบ/ความหลงใหล (Passion) และ ความต้องการพิเศษเชิงลึก (Specific requirement) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย จำนวนประเภทของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบน ฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่น ข้อมูลลักษณะการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ด้วยการปั่นจักรยาน และความโดดเด่นเส้นทางปั่นจักรยาน ในแต่ละพื้นที่/สนาม เพื่อนำมาจัดทำฐานข้อมูลและพยากรณ์ถึงแนวโน้มและความต้องการของกลุ่มเป้าหมายในการท่องเที่ยวการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน และนำมาวิเคราะห์จำแนกเป็นหมวดหมู่ คือ

หมวดที่ 1 ข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

หมวดที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมของนักปั่นจักรยานเชิงลึก ลักษณะการจัดกิจกรรมตามความสอดคล้องของพฤติกรรมนักปั่นจักรยานในฐานะนักปั่นจักรยาน

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 การศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย โดยการลงพื้นที่สำรวจพื้นที่ในและต่างประเทศ ซึ่งในส่วนของแต่ละประเทศ

คณะนักวิจัยเดินทางไปร่วมกับคณะผู้บริหารและผู้แทนมหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง ณ National Taiwan University of Sport เพื่อสำรวจรูปแบบการบริหารจัดการกิจกรรมกันจักรยาน โดยรอบในพื้นที่รอบเมืองประเทศไต้หวัน ระหว่างวันที่ 8-10 มีนาคม 2562 การลงพื้นที่ในประเทศ คณะนักวิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้จัดกิจกรรม เพื่อจัดทำเป็นคู่มือการบริหารจัดการ โดยใช้แนวคิด 3A6S (Attraction Accessibility Amenities Standard Safety Sharing Skills Services Satisfaction) และ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม มาใช้เป็นเครื่องมือในการคัดเลือกชุมชนต้นแบบของการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน โดยประเมินจากแบบ Check List จากนักปั่นจักรยานที่มีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานไม่น้อยกว่า 10 สัปดาห์ จำนวน 30 ตัวอย่าง

วัตถุประสงค์ข้อที่ 4 การวิเคราะห์ผลกระทบ ใน 3 มิติ : เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย แบ่งออกเป็นการวิเคราะห์ 2 รูปแบบดังนี้

การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ คณะนักวิจัยได้ประยุกต์ใช้วิธีการวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I/O analysis) ขนาด 26x26 สาขาการผลิต

ในส่วนของการวิเคราะห์ผลกระทบมิติสังคมและสิ่งแวดล้อม ดำเนินการโดย การแปลผลจากการตอบแบบสอบถามของนักปั่นจักรยาน ด้วยการประเมินผลระดับความพึงพอใจ ที่แบ่งระดับคะแนนออกเป็น 5 ระดับ ของแต่ละข้อคำถามนั้นในการวิจัยครั้งนี้จะใช้ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมาพิจารณาระดับความสำคัญ และแปลความหมายด้วยค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมาพิจารณาระดับความสำคัญ

วัตถุประสงค์ข้อที่ 5 การจัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย โดยร่วมกับตัวแทนนักปั่นจักรยานหน้าใหม่และผู้มีประสบการณ์ปั่นมากกว่า ทั้งจักรยานประเภทเสือหมอบ เสือภูเขา และ ไอบริค ผู้รับเหมาจัดการ (Organizer) ผู้ประกอบการธุรกิจจำหน่ายอุปกรณ์กีฬา นักวิชาการ เพื่อระดมความคิดเห็น เกี่ยวกับ 1) ประเภทผลิตภัณฑ์ 2) ลักษณะการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานของประเทศไทยบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย 3) จัดทำร่างคู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญ จำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน และ คู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ตามลักษณะพื้นที่ จัดประชุมเพื่อวิพากษ์ร่างคู่มือร่วมกัน เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง เนื้อหาครบถ้วนของคู่มือ และนำเสนอผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบออกแบบคู่มือทั้ง 3 ฉบับ คือ คู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน และ คู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ตามลักษณะพื้นที่ ในรูปแบบ E-Book

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและผลการวิจัย

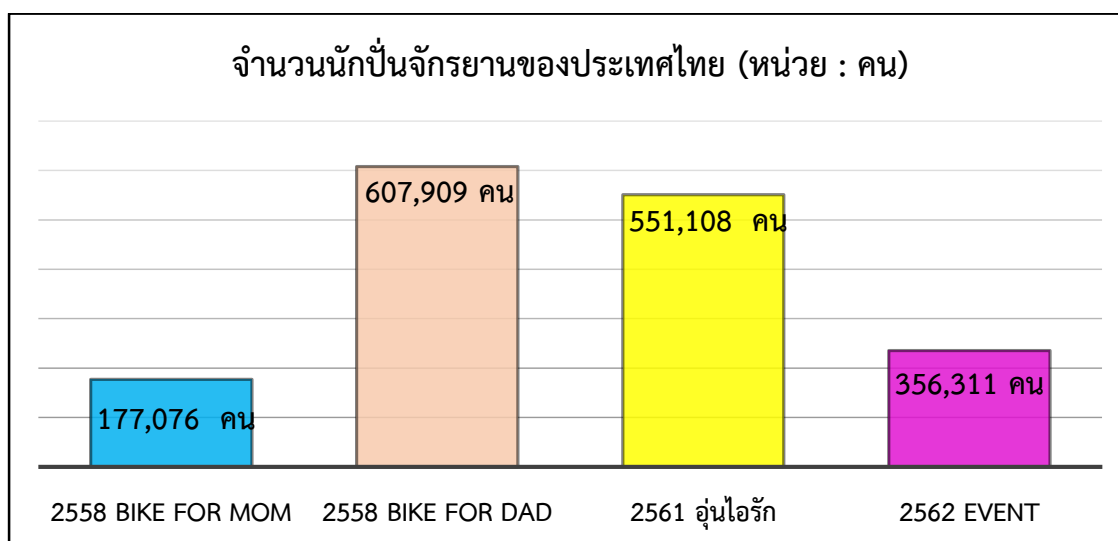
การวิจัยเรื่อง การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย เพื่อตอบวัตถุประสงค์ในการทำวิจัย ทั้ง 5 ข้อ คือ 1) ศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย 2) ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย 3) ศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย 4) วิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย และ 5) เพื่อจัดทำคู่มือการจัดการกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย อันจะส่งผลไปสู่การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศไทย ได้ผลการศึกษา ดังนี้

4.1 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย

กระบวนการที่ใช้ในการเก็บข้อมูลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 นักวิจัยได้ทำเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิ ตามระเบียบวิธีวิจัย ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 107 ราย จากที่เดิมตั้งเป้าหมายไว้ 30 ราย ประกอบไปด้วย 1) ผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Organizer) ระดับชาติและนานาชาติ ภาคเอกชน จำนวน 21 ราย 2) ผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Organizer) ระดับชาติ ภาครัฐ โดยองค์กรปกครองส่วนจังหวัด จำนวน 3 ราย 3) ผู้ให้บริการ สนับสนุน การปั่นจักรยาน เช่น รถขนส่งจักรยาน สเปาจักรยาน จำนวน 2 ราย 4) ผู้จัดนำเที่ยวด้วยการปั่นจักรยาน ชาวไทย และชาวต่างประเทศ จำนวน 20 ราย 5) นักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ จำนวน 18 คน ประกอบด้วยนักท่องเที่ยวที่ซื้อแพคเกจนำเที่ยวด้วยจักรยานผ่านบริษัทนำเที่ยวในประเทศไทย จำนวน 7 คน และนักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศที่ซื้อแพคเกจเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานของหน่วยงานผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน จำนวน 11 คน และ 6) ประธานหรือผู้แทนสมาคม/ชมรม นักปั่นจักรยาน จำนวน 47 ราย จาก 47 จังหวัด พบว่า

เมื่อวิเคราะห์สถานการณ์ของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในประเทศไทยที่สำคัญ จนเกิดผลทำให้การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทยที่เติบโตและมีการพูดถึงมากที่สุด คือ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน Bike for MOM และ Bike for DAD ในปี พ.ศ. 2558 จนได้ถูกบันทึกไว้ในกินเนสบุ๊คจากกิจกรรมปั่นจักรยานดังกล่าว ผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยาน อุปกรณ์เสริมแต่ง เครื่องแต่งกาย

ทุกยี่ห้อทั้งที่ผลิตในประเทศไทยและนำเข้าจากต่างประเทศ ขายดีเป็นจำนวนมาก จนเกิดการพยากรณ์ การตลาดของกลุ่มจักรยานที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่ในทางตรงกันข้าม ช่วงต้นปี พ.ศ. 2559 – 2561 เป็นต้นมา กระแสการปั่นจักรยานเริ่มลดลง ด้วยความนิยมลดลง และไม่มีการจัดกิจกรรมระดับ พลังการปั่นจักรยานระดับประเทศดังเช่นเคยจัด ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลเชิงลึก ส่วนมาก ต่างเสนอแนะ ผ่านนักวิจัย ให้เสนอไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดให้มีการจัดกิจกรรมกีฬา ปั่นจักรยานดังเช่นเคยอย่างต่อเนื่อง จะทำให้มีนักปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.1 จำนวนนักปั่นจักรยานตามสถานการณ์ของประเทศไทย

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

จากภาพที่ 4.1 พบว่า ในปี 2558 ประเทศไทยได้มีกำหนดจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อแม่ มีนักปั่นจักรยานทั่วประเทศเข้าร่วมกิจกรรม 177,076 คน และ ในปี พ.ศ. 2558 ช่วงเดือนธันวาคม ได้จัดกิจกรรมปั่นจักรยานปั่นเพื่อพ่อ มีชาวไทยเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานสูงที่สุด 607,909 คน และ ต่อมาในปี พ.ศ. 2561 ได้มีการกำหนดจัดกิจกรรมปั่นจักรยานอุ้มไอรัก มีนักปั่นจักรยานเข้าร่วม 551,108 คน และต่อจากนั้นเป็นต้นมาไม่มีการจัดกิจกรรมดังกล่าว จำนวนนักปั่นจักรยานจึงมีจำนวนลดลง แต่ไม่ได้หมดไปเสียทีเดียว เพราะยังคงมีนักกีฬาหรือนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบกิจกรรมปั่นจักรยาน ยังคงปั่นอย่างต่อเนื่อง จากสถิติการปั่นในกิจกรรมปั่นจักรยานที่จัดขึ้น พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 มีนักปั่นจักรยานที่เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานตามกิจกรรมงานปั่นที่จัดขึ้นทั่วประเทศ และมีการลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานผ่านระบบออนไลน์ จำนวน 356,311 คน ภายใต้การจัดกิจกรรมดังกล่าวและเหตุการณ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น คณะนักวิจัยจึงขอเสนอผลการศึกษาระบบนี้ออกเป็น 3 หมวด พร้อมภาพประกอบการลงพื้นที่ ดังต่อไปนี้

4.1.1 ประเภทผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

ผลการศึกษาเชิงพื้นที่ พบว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมของการออกกำลังกายกลางแจ้ง ทั้งเพื่อการเข้าร่วมกิจกรรม หรือ การปั่นจักรยานเพื่อท่องเที่ยวไปยังที่ต่าง ๆ ล้วนแต่สร้างความตื่นเต้น ทำหาย ประทับใจ ความแปลกใหม่ เพลิดเพลิน เปิดมุมมองใหม่ตลอดเส้นทางที่ปั่นจักรยานผ่านการปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นการเดินทางโดยพาหนะที่สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ได้สะดวกที่สุดสำหรับการปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน หรือ เพื่อการล่ำรางวัลจากการแข่งขันนั้น นักปั่นจักรยานของประเทศไทย ไม่ได้มุ่งหวังถึงผลของการแข่งขัน แต่มุ่งหวังเพื่อปั่นจักรยานท่องเที่ยว หรือ ปั่นในกิจกรรมที่มีการจัดขึ้นตามเทศกาล สำหรับประเทศไทยแล้ว ยังไม่มีหน่วยงานใด กำหนดมาตรฐานการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานรูปแบบของกิจกรรมพิเศษ แต่ใน ส่วนของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดยสำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว กรมการท่องเที่ยว ได้ประกาศใช้เกณฑ์มาตรฐานคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ และได้รับกิจกรรมกีฬา เข้ามาไว้ในเกณฑ์มาตรฐานฉบับนี้ ซึ่งมี 3 องค์ประกอบ ได้แก่ ศักยภาพในการดึงดูดใจด้านการท่องเที่ยว ศักยภาพในการรองรับด้านการท่องเที่ยว และการบริหารจัดการ และได้นิยามให้ความหมายไว้ว่า แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อการพักผ่อนและเสริมสร้างสุขภาพ ให้ความสนุกสนาน รื่นรมย์ บันเทิง และการศึกษาหาความรู้ แม้ไม่มีความสำคัญในแง่ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศาสนา ศิลปะวัฒนธรรม แต่มีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยว ร่วมสมัย เช่น ย่านบันเทิงหรือสถานบันเทิง สวนสัตว์ สวนสนุกและสวนสาธารณะลักษณะพิเศษ สวนสาธารณะ และสนามกีฬา (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559)

ดังนั้นจากผลการศึกษาข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ คณะผู้วิจัยจึงได้นำมาเปรียบเทียบกับสถานการณ์การปั่นจักรยานของประเทศไทย เพื่อค้นหาผลิตภัณฑ์เดิมที่มีอยู่ ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาข้อที่ 1 ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 6 กลุ่ม 89 ราย และลงพื้นที่ภาคสนามที่มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน จำนวน 11 สนาม พบว่า ในประเทศไทยมีรูปแบบการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่หลากหลายตามลักษณะความชอบเฉพาะของนักปั่นแต่ละคนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการแข่งขัน ปั่นทดสอบสมรรถนะ ปั่นในกิจกรรมพิเศษที่จัดขึ้น หรือ ปั่นเพื่อท่องเที่ยว ในการนี้จากผลการศึกษาจำแนกตามลักษณะการปั่นจักรยานแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ การปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Leisure / Bike Touring) และ การปั่นจักรยานในกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (Event Cycling) นอกจากนั้นยังสามารถจำแนกลักษณะการปั่นจักรยานตามพฤติกรรม การปั่นจักรยานที่หลากหลาย สนามหรือเส้นทางปั่นจักรยานมีหลายระดับ ตั้งแต่ระดับชุมชน (Local) ภูมิภาค (Region) ระดับชาติ (National) และ ระดับนานาชาติ (International) อีกทั้งหากจำแนกตามพื้นที่จัด จะพบว่าการปั่นจักรยานยังสามารถจำแนกตามคุณลักษณะของนักปั่นจักรยานที่เดินทางมาจากถิ่นพำนักเดิม ได้อีก 3 ประเภทได้แก่ นักปั่นชาวไทยการปั่นท่องเที่ยวในประเทศ (Domestic) นักปั่นชาวต่างประเทศมาร่วมกิจกรรมการปั่นในประเทศไทย (Inbound) และนักปั่นจักรยานชาวไทยไปปั่นจักรยานต่างประเทศ (Outbound) ส่งผลให้การเลือกซื้อ เลือกใช้อุปกรณ์ประกอบการปั่นที่แตกต่างกัน ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 การจำแนกประเภทการปั่นจักรยาน

เกณฑ์การจำแนก	ประเภท/ลักษณะ
วัตถุประสงค์	1) ปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Leisure / Bike Touring)
	2) เข้าร่วมกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (Event Cycling)
ระดับการจัดกิจกรรม	1) ระดับชุมชน/ท้องถิ่น (Local)
	2) ระดับจังหวัด/ภูมิภาค (Region)
	3) ระดับชาติ (National)
	4) ระดับนานาชาติ (International)
ประเภทของนักปั่นจักรยาน	1) นักปั่นในประเทศปั่นท่องเที่ยวในประเทศ (Domestics)
	2) นักปั่นต่างประเทศมาปั่นท่องเที่ยวในประเทศ (Inbound)
	3) นักปั่นในประเทศไปปั่นท่องเที่ยวต่างประเทศ (Outbound)
แบ่งตามประเภทจักรยาน	1) การปั่นจักรยานถนน / ทางเรียบ (Road Cycling)
	2) การปั่นจักรยานเสือภูเขา (Mountain Bike)
	3) การปั่นจักรยานวิบาก (Cross Country)
	4) การปั่นจักรยานท่องเที่ยว (Bicycle Touring)
	5) การปั่นจักรยานในกิจกรรมต่าง ๆ (Event Cycling)
ทักษะความเชี่ยวชาญ	1) การปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing)
	2) การปั่นจักรยานทดสอบอดทน/วัดสมรรถนะ (Endurance)
	3) การปั่นจักรยานในกิจกรรมต่าง ๆ (Event Cycling)
	4) การปั่นจักรยานท่องเที่ยว (Bicycle Touring)

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

จากตารางที่ 4.1 เนื่องจากการแบ่งประเภทของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานไม่มีการกำหนดเพื่อให้เข้าใจถึงคุณลักษณะของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่สอดคล้องกับพฤติกรรมของนักปั่นจักรยานแต่ละประเภท ในการวิจัยฉบับนี้ จึงใช้เกณฑ์การจำแนกตามทักษะความเชี่ยวชาญของนักปั่นจักรยานที่ค้นพบว่า มี 4 ประเภท คือ การปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing) การปั่นจักรยานทดสอบความอดทน/วัดสมรรถนะ (Endurance) การปั่นจักรยานในกิจกรรมต่าง ๆ (Event Cycling) และ การปั่นจักรยานท่องเที่ยว (Bike Touring) ซึ่งแต่ละประเภทมีความแตกต่างของเทคนิคการปั่น การเลือกใช้อุปกรณ์ และการเตรียมความพร้อมของร่างกายนักปั่น ดังนี้

ประเภทของการปั่นจักรยานจำแนกตามทักษะความเชี่ยวชาญ

1) การปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing)

คือ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขันของประเทศไทย หน่วยงานหลักที่กำกับดูแลอยู่ คือ สมาคมกีฬาจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ สำนักงานตั้งอยู่ 286 เวลโลโดรม หัวหมาก ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240 โดยมีบทบาทหน้าที่ 4 พันธกิจหลัก ได้แก่ 1) การปฏิบัติ และกำหนดนโยบายแผนยุทธศาสตร์สมาคมกีฬาจักรยานฯ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การกีฬาแห่งประเทศไทย 2) ส่งเสริม สนับสนุน เผยแพร่และพัฒนา กีฬาจักรยาน ทั้งเพื่อความเป็นเลิศของไทย และเพื่อการอาชีพ ให้ประสบความสำเร็จ 3) พัฒนาระบบการบริหารจัดการกีฬาจักรยานเพื่อความเป็นเลิศ ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐานระดับสากล และ 4) เป็นศูนย์กลางในการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับกีฬาจักรยานทั้งปวง ทั้งประเภทสมัครเล่น กึ่งอาชีพและกีฬาอาชีพ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามธรรมนูญ ข้อบังคับ กฎ กติกาของสหพันธ์จักรยานนานาชาติ (Union Cycliste Internationale : UCI) และปัจจุบัน สมาคมกีฬาจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้จัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน 4 ประเภท คือ ประเภทถนน BMX เสือภูเขาและประเภทลู่อ้อม ต่อมา เนื่องจากการจัดกิจกรรมปั่นเพื่อการแข่งขันในสนามประเทศไทยมีไม่มากนัก นักปั่นจักรยานระดับมืออาชีพ หรือนักกีฬาทีมชาติไทย จึงต้องไปหาประสบการณ์การปั่นจักรยานในต่างประเทศมากยิ่งขึ้น นอกจากจะได้ไปหาประสบการณ์แล้ว ยังเป็นการสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศไทยอีกทางหนึ่ง (ผู้ให้ข้อมูล พันจ่าอากาศเอกวิสุทธิ กลียะพัฑ : 2 พฤษภาคม 2562) ต่อมาในสมาคมจึงได้จัดกิจกรรมปั่นแข่งขันในประเทศขึ้นเพื่อค้นหานักปั่นมืออาชีพคนใหม่ และ เพื่อให้นักกีฬาทีมชาติได้ฝึกซ้อม เพิ่มมากขึ้น ดังเช่น การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อแข่งขันจักรยาน เพื่อชีวิต Sport Tourism Bike 4 All และการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเสือภูเขา ทางเรียบใจเกินร้อย โดยรูปแบบการจัด ทางสมาคมเป็นผู้ดำเนินการจัด รับสมัคร และ แจ้างผล จากข้อมูลของสมาคมฯ (<http://www.thaicycling.or.th>) มีนักปั่นจักรยานเข้าร่วมครั้งละประมาณ 500 คน อัตราค่าสมัครคนละ 400 บาท จากสถิติการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขันของสมาคม ในปี พ.ศ. 2562 ที่ผ่านมา มีการจัดกิจกรรมเพื่อการแข่งขันโดยสมาคม จำนวน 49 ครั้ง (ที่มา : <http://www.thaicycling.or.th> สืบค้นวันที่ 20 ส.ค.62)

สำหรับการปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขันนักปั่นจักรยานจะมีความเข้าใจถึงประเภทของการแข่งขันจักรยานแต่ละประเภท ต่างจะมีความสัมพันธ์กับชนิดของจักรยาน และอุปกรณ์ที่นักปั่นจักรยานจะต้องเลือกใช้ให้ตรงกับสภาพเส้นทางหรือสภาพถนน ดังนี้รายละเอียดต่อไปนี้

1.1) การแข่งขันประเภทถนน (Road Race) คือ การปั่นจักรยานบนถนนทางเรียบ ด้วยระยะทาง 40-260 กิโลเมตร มีการจัดการแข่งขัน 2 ประเภท คือ ไทม์ไทรอัล (time-trials) และ ไลน์เรส (Line Races) จักรยานที่เหมาะสมสำหรับการใช้สนามนี้คือ จักรยานเสือหมอบที่มีความเร็วสูงและน้ำหนักเบา เหมาะกับการทำเวลา เพราะผู้แข่งขันจะต้องขี่จนจบเวลาและใช้เวลาปั่นเร็วที่สุดจะเป็นผู้ชนะ จากสถิติของการจัดระหว่างเดือนมกราคม – สิงหาคม 2562 พบว่ามีการจัด จำนวน 17 ครั้ง รับสมัคร

นักปั่นจักรยาน ครั้งละ 500 คน รวมเป็นจำนวน ประมาณ 8,500 คน โดยการลงสมัครแข่งขันปั่นจักรยาน ประเภทนี้ผู้เข้าร่วมจะเสียค่าลงทะเบียนสมัครปั่นครั้งละ 250 - 400 บาท ดังภาพบรรยากาศการจัดแข่งขันปั่นจักรยานประเภทถนน จัดขึ้นโดยสมาคมกีฬาจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์

1.2) การแข่งขันประเภท BMX หรือ จักรยานวิบาก เป็นการปั่นจักรยานในทางวิบากที่มีอุปสรรคที่หลากหลายทั้งสภาพผิวขรุขระ พื้นผิวเอียง มีความลึก ลาดเอียงและความชัน ซึ่งจักรยานที่ใช้จะต้องเป็นจักรยานประเภท BMX เท่านั้น ไม่เน้นทำความเร็ว แต่สมรรถนะของนักปั่นจักรยานจะต้องแข็งแรงและชอบความวิบาก ตื่นเต้น ทำท่ายอย่างรุนแรง จากสถิติของการจัดระหว่าง เดือนมกราคม - สิงหาคม 2562 พบว่ามีการจัด จำนวน 16 ครั้ง รับสมัครนักปั่นจักรยาน ครั้งละ 500 คน รวมเป็นจำนวน ประมาณ 8,000 คน โดยการลงสมัครแข่งขันปั่นจักรยานประเภทนี้ผู้เข้าร่วมจะเสียค่าลงทะเบียนสมัครปั่นครั้งละ 300 - 400 บาท ดังภาพบรรยากาศการจัดแข่งขันปั่นจักรยานประเภท BMX

1.3) การแข่งขันประเภทเสือภูเขา คือ การปั่นจักรยานในทางผจญภัย ให้ความรู้สึกลงถึงความอิสระ สนุกสนาน จักรยานที่ใช้สำหรับการแข่งขันประเภทนี้ต้องเป็นจักรยานเสือภูเขา หรือ Mountain Bike เท่านั้น จากสถิติของการจัดระหว่างเดือนมกราคม - สิงหาคม 2562 พบว่ามีการจัด จำนวน 9 ครั้ง รับสมัครนักปั่นจักรยาน ครั้งละ 500 คน รวมเป็นจำนวน ประมาณ 4,500 คน โดยการลงสมัครแข่งขันปั่นจักรยานประเภทนี้ผู้เข้าร่วมจะเสียค่าลงทะเบียนสมัครปั่นครั้งละ 300-400 บาท ดังภาพบรรยากาศการจัดแข่งขันปั่นจักรยานประเภทประเภทเสือภูเขา

1.4) การแข่งขันประเภทลู่อู คือ การปั่นจักรยานในเส้นทางเป็นกีฬาจักรยานที่ต้องใช้ความแข็งแรง ต้องมีความเร็ว และใช้เทคนิคหลากหลายรูปแบบ การแข่งขันนี้มี 2 ประเภท คือ แข่งความเร็ว และ แข่งความทนทาน จากข้อมูลสถิติของการจัดระหว่างเดือนมกราคม - สิงหาคม 2562 พบว่า มีการจัด จำนวน 1 ครั้ง ที่สนามจังหวัดสุพรรณบุรี รับสมัครนักปั่นจักรยาน จำนวน 500 คน โดยการลงสมัครแข่งขันปั่นจักรยานประเภทนี้ผู้เข้าร่วมจะเสียค่าลงทะเบียนสมัครปั่นครั้งละ 400 บาท ดังภาพบรรยากาศการจัดแข่งขันปั่นจักรยานประเภทประเภทลู่อู

1.5) การแข่งขันประเภทเสือภูเขา ทางเรียบใจเกินร้อย คือ การจัดกิจกรรมปั่นแข่งขันทำความเร็วและเวลา ซึ่งจักรยานที่ใช้สำหรับการปั่นสามารถใช้ได้ทั้งเสือหมอบและเสือภูเขา จากสถิติของการจัดระหว่างเดือนมกราคม - สิงหาคม 2562 พบว่ามีการจัด จำนวน 3 ครั้ง รับสมัครนักปั่นจักรยาน ครั้งละ 500 คน รวมเป็นจำนวน ประมาณ 1,500 คน โดยการลงสมัครแข่งขันปั่นจักรยานประเภทนี้ผู้เข้าร่วมจะเสียค่าลงทะเบียนสมัครปั่นครั้งละ 450 บาท ดังภาพบรรยากาศการจัดแข่งขันปั่นจักรยานประเภทประเภทเสือภูเขา ทางเรียบใจเกินร้อย

1.6) การแข่งขันจักรยาน เพื่อชีวิต Sport Tourism Bike 4 All เป็นการจัดกิจกรรมแข่งขันทำความเร็วและเวลา ซึ่งจักรยานที่ใช้สำหรับการปั่นสามารถใช้ได้ทั้งเสือหมอบและเสือภูเขา จากสถิติของการจัดระหว่างเดือนมกราคม - สิงหาคม 2562 พบว่ามีการจัด จำนวน 3 ครั้ง รับสมัครนักปั่นจักรยาน ครั้งละ 1,000 คน รวมเป็นจำนวน ประมาณ 3,000 คน โดยการลงสมัครแข่งขันปั่นจักรยานประเภทนี้ผู้เข้าร่วมจะเสียค่าลงทะเบียนสมัครปั่นครั้งละ 650 - 800 บาท

นอกจากนั้นแล้ว ยังพบว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน มีผู้จัดเอกชน อีก 1 สนาม ที่จัดโดย Master of Chiang Mai Organizer จัดขึ้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ประเทศไทย ปีละ 1 ครั้ง การรับสมัครนักปั่นแต่ละครั้งไม่เกิน 250 คน อัตราค่าสมัครคนละ 6,000 – 7,500 บาท ซึ่งผลจากการจัดขึ้นในแต่ละปีได้รับการตอบรับจากนักปั่นจักรยานชาวต่างชาติเป็นอย่างดี การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน Master of Chiang Mai ที่มีกำหนดจัดขึ้นในเดือนตุลาคม ของทุกปี นอกจากนั้น ข้อมูลที่ได้รับฟังจากการสัมภาษณ์ พันจ่าอากาศเอกวิสุทธิ กลียะพัฑ (วันที่ 2 พฤษภาคม 2562) พบว่า

ปัจจัยความสำเร็จของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขันได้อย่างต่อเนื่องและได้รับตอบรับเป็นอย่างดีจากตลาดนักปั่นจักรยานต่างประเทศ คือ

1) ช่องทางการติดต่อสื่อสาร การตอบข้อซักถามกับนักปั่นชาวต่างประเทศจะต้องชัดเจน และรวดเร็ว ซึ่งข้อดีของการจัดกิจกรรมนี้ คือ มีหุ้นส่วนที่เป็นชาวต่างประเทศช่วยตอบคำถาม

2) ความสะดวกในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ที่มีสนามบินนานาชาติ ตั้งอยู่ และ มีการจัดบริการระบบการขนส่งที่สะดวกสบาย มีบริการแจ้งข้อมูลรถเช่า ที่พัก และแหล่งท่องเที่ยว ในอัตราค่าเช่าบริการที่เป็นธรรม

3) เชียงใหม่ เป็นชื่อที่นักปั่นต่างประเทศประสงค์ต้องการมาสร้างประสบการณ์ในการปั่นให้ตนเองบนเส้นทางภูเขาที่สูงชัน และท้าทาย

นอกจากนั้นแล้วมาตรฐานเส้นทางเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องได้รับการรับรองจาก U.C.I. และมีทีมบริการที่เป็นมืออาชีพ ซึ่งจากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ได้รับกระแสดตอบรับจากนักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศมากกว่า คนไทย

2) การปั่นจักรยานทดสอบความอดทน/วัดสมรรถนะ (Endurance)

คือ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทางไกล หรือ การผจญภัย การปั่นจักรยานประเภทนี้นักปั่นจะเป็นผู้ดูแลตนเอง ไม่มีการบริการนักปั่นจักรยานได้ดี เทียบเท่ากับการปั่นที่มีผู้จัดการสนาม (Organizer) ดูแล เช่น การจักรยาน Audax คือ การปั่นจักรยานระยะทางไกลตั้งแต่ 200 กิโลเมตร – 1,000 กิโลเมตร นักปั่นจักรยานทุกคนต้องดูแลตนเองได้เป็นอย่างดี และจากผลการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ พบว่า ปัจจุบันเส้นทางปั่นจักรยานของประเทศไทย ที่ได้มาตรฐานของ Audax มีทั้งสิ้น จำนวน 111 เส้นทาง แบ่งเป็นเส้นทางปั่นจักรยานในเมืองหลัก 39 เส้นทาง และ เส้นทางปั่นจักรยานในเมืองรอง 72 เส้นทาง <http://app.audaxthailand.com/home>) และปรากฏว่าเส้นทางดังกล่าว ได้มีนักปั่นจักรยานใช้ทดสอบความทนทานของร่างกาย มานานกว่า 6 ปี ปัจจุบันสมาชิกประมาณ 35,000 กว่าคน ซึ่งในการปั่นจะมีระยะทางให้นักปั่นได้ลงทะเบียนปั่นตามศักยภาพของร่างกายตนเอง โดยมีการแบ่งประเภทของเส้นทางแบ่งตามระดับความยากง่าย 4 ระดับ ได้แก่ Easy Normal Hard และ Insane ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2 จำนวนเส้นทางปั่นจักรยาน Audax Thailand พ.ศ. 2562

เส้นทาง ระดับ	เมือง	200 BRM	300 BRM	400 BRM	600 BRM	1,000 BRM	1,200 BRM	รวม
EASY	หลัก	12	2	3	2	-	-	19
	รอง	8	7	4	2	-	-	21
NORMAL	หลัก	2	4	2	1	-	1	10
	รอง	2	8	5	3	3	-	21
HARD	หลัก	7	-	-	1	-	1	9
	รอง	14	2	4	4	-	-	24
INSANE	หลัก	1	1	-	-	-	-	2
	รอง	4	1	-	-	-	-	5
TOTAL	หลัก	22	7	5	4	-	1	39
	รอง	28	18	13	9	3	1	72
	รวม	50	25	18	13	3	2	111

ที่มา : <http://app.audaxthailand.com/home>

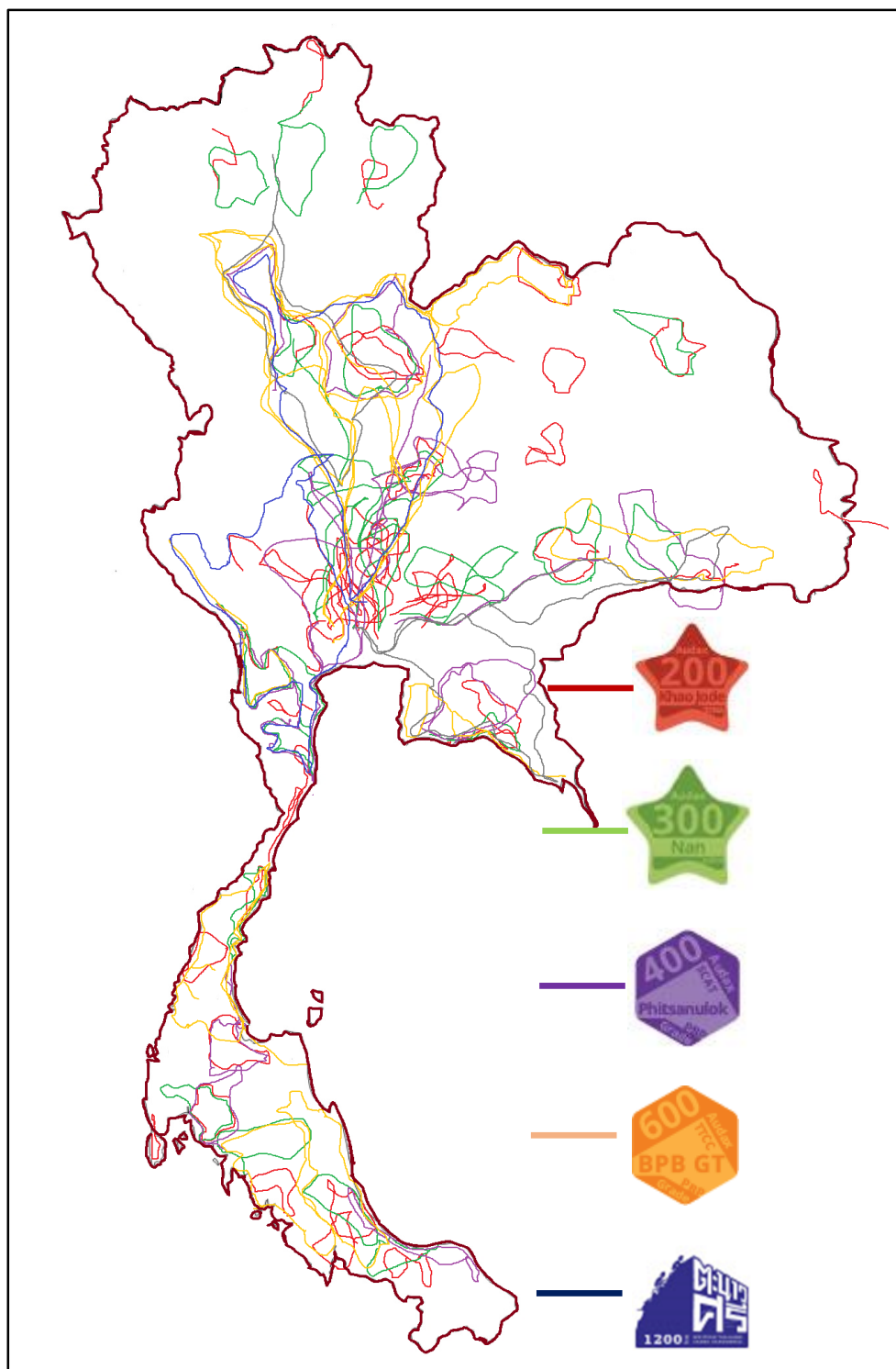
การปั่นจักรยานในสนาม Audax นักปั่นจักรยานจะต้องมีสมรรถนะของร่างกายและได้รับการฝึกซ้อมในการปั่น เป็นอย่างดี เป็นเส้นทางปั่นที่ไม่เหมาะกับนักปั่นหน้าใหม่ หรือนักปั่นสายท่องเที่ยว แต่ถึงแม้ว่าจะมีความท้าทาย พบว่า มีนักปั่นจักรยานของประเทศไทย จำนวนมากต่างให้ความสนใจ และเข้าร่วมกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง จากสถิติย้อนหลัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 เป็นต้นมา มีผู้ที่รักความท้าทายในการปั่นจักรยาน มาร่วมลงทะเบียนเพื่อปั่นจักรยานประเภท Audax เพิ่มสูงขึ้น แต่ในขณะเดียวกันนักปั่นทุกคนจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ หรือ ปั่นผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานของ Audax ได้ทุกคน หากนักปั่นคนไหนปั่นไม่ได้ หรือ ไม่ได้ทำตามกติกาของ Audax นักปั่นท่านนั้นจะต้องออกจากกิจกรรมปั่นนั้นทันที โดยภาษาของนักปั่น Audax ที่รู้จักทั่วไป คือ การ DNF หรือ Did not Finish หมายถึง ปั่นไม่จบ หรือ การเข้าเส้นชัยไม่เป็นไปตามเวลาที่กำหนด ซึ่งในช่วงปีแรก ๆ ก็จะมีนักปั่นจักรยาน DNF สูง แต่เมื่อเวลาต่อ ๆ มา นักปั่นอาจจะมีสมรรถนะที่ดีขึ้น ส่งผลให้จำนวนนักปั่นจักรยาน ออกกลางคันลดลง ปั่นสำเร็จสูงขึ้น ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3 จำนวนนักปั่นจักรยาน Audax ในเส้นทางปั่นจักรยานของประเทศไทย

รายการ	2015 (12 เดือน)	2016 (12 เดือน)	2017 (12 เดือน)	2018 (12 เดือน)	2019 (5 เดือน)
จำนวนผู้สมัคร	12,774	16,317	16,691	19,705	11,180
	100%	100%	100%	100%	100%
จำนวนผู้ผ่าน	5,081	12,102	12,315	14,763	6,998
	40%	74.17%	64%	67%	63%
ออกกลางคัน (DNF)	7,693	4,215	4,376	4,942	4,182
	60%	25.83%	36%	33%	37%

ที่มา : <http://app.audaxthailand.com/home>

จากเส้นทางปั่นจักรยาน Audax เป็นเส้นทางที่ได้รับการรับรองมาตรฐานให้เป็นทางปั่นจักรยานในระยะยาวตั้งแต่ 200 – 1,200 กิโลเมตร โดยเป็นทางเรียบเท่านั้น เมื่อวิเคราะห์เส้นทางทั้ง 111 เส้นทางจากฐานข้อมูลของ <http://app.audaxthailand.com/home> แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงพื้นที่ พบว่าเส้นทางได้มีการจัดทำกระจายไปทุกภูมิภาคของประเทศไทย ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.2 เส้นทางปั่นจักรยานตามมาตรฐานของ Audax ประเทศไทย
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

แนวความคิดการจัดเส้นทางจักรยานในรูปแบบมาตรฐานของ Audax หรือ ACP คือ การปั่นจักรยานเพื่อสร้างประสบการณ์ สร้างสถิติแบบทำเวลาในการปั่นให้ตนเองในระยะทางยาวๆ สามารถเลือกปั่นได้ตามมาตรฐานสากลที่นักปั่นจักรยานให้การยอมรับ นั่นคือ มาตรฐานของ Audax (ชื่อเต็ม Audax Club Parisien (1904) หรือ ACP) โดยคำนี้เป็นที่รู้จักในกลุ่มนักปั่นจักรยานทั่วโลก คำว่า “Audax” เป็นรูปแบบของกีฬาจักรยานที่ผู้ร่วมปั่นจะพยายามขี่จักรยานในระยะทางที่ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้ในระยะเวลาที่กำหนด แต่ไม่เป็นการแข่งขัน เพื่อจัดอันดับ กิจกรรมของ Audax เริ่มกำเนิดในประเทศอิตาลี ช่วงปลายศตวรรษที่ 19 โดยนักปั่นจะเป็นกลุ่มที่ปั่นต่อเนื่องให้ได้ระยะทางมากที่สุดในวันเดียว และเรียกตัวเองว่า Audacious ที่มีความหมายว่า “บ้าบิ่น” Audax ได้บันทึก ถึงการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานขึ้นไว้ว่าเกิดขึ้นในวันที่ 12 มิถุนายนค.ศ. 1897 โดยนักปั่นจักรยานชาวอิตาลี จำนวน 12 คน ปั่นจากโรมไปยังเนเปิลส์ เป็นระยะทาง 230 กิโลเมตร จนกระทั่งในปัจจุบันนักปั่นจักรยานนิยมปั่นทางไกลด้วยระยะทาง 200, 300, 400, 600 และ 1,400 กิโลเมตร ปั่นภายใน 5 วัน ซึ่งจะมีการจัดขึ้นทุก ๆ 4 ปี ที่สหราชอาณาจักร Audax Randonneurs Thailand คือตัวแทนอย่างเป็นทางการของ Audax Club Parisien (1904) หรือ ACP ที่ทำหน้าที่รับรองผลการแข่งขัน Audax Randonneurs เป็นองค์กรที่ไม่หวังผลทางธุรกิจ (เงินค่าลงทะเบียนกิโลเมตรละ 1 บาทต่อคน) จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนและสร้างมาตรฐานการขี่จักรยานทางไกลของไทยให้เทียบเท่าสากลผลรับรองการแข่งขันสามารถนำไปใช้ต่อยอดได้ในการแข่งขันอื่น ๆ ระดับนานาชาติในการทำกิจกรรมปั่นจักรยานแต่ละสนามจะมีทีมงานของ Audax Randonneurs Thailand คือทีมงานที่รวมตัวขึ้นเพื่อจัดการแข่งขัน Audax Randonneurs ในเมืองไทย โดยเป้าหมายของการจัดการแข่งขันในช่วง 1-2 ปีแรก คือ สร้างความเข้าใจในรูปแบบและขั้นตอนของการแข่งขัน Audax Randonneurs ในเมืองไทย หลังจากช่วงแรกผ่านไปและมีผู้สนใจเพิ่มมากขึ้น ทีมปั่นต่าง ๆ ที่กระจายอยู่ทั่วประเทศก็สามารถจัดแข่งได้เองภายใต้มาตรฐานที่กำหนด ผ่านการรับรองผลจาก ACP โดยการกำกับดูแลของ Audax Randonneurs Thailand ซึ่งเป็นตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้งในประเทศไทย ซึ่งมีกติกาในการปั่นจักรยานที่เคร่งครัด ดังนี้

1) ผู้เข้าร่วมการแข่งขันจะได้รับตารางกำหนดเส้นทาง และ ใบประทับตราที่จุดเริ่มต้น ผู้ปั่นจักรยานจะต้องใช้เส้นทาง และเข้าประทับตราตามจุดและเวลาที่กำหนด โดยจะกำหนดกรอบความเร็วของการขี่ที่ 15–30 กม./ชม.

2) หากมาถึงจุด Check Point ก่อนเวลาที่กำหนดนักปั่นจักรยานจะต้องรอเวลาให้จุด Check Point เปิดก่อน ก่อนที่จะประทับตราและขี่ต่อไปได้

3) การมาร่วมปั่นจะมาเป็นคนเดียวหรือปั่นเป็นกลุ่มก็ได้ ไม่จำกัดจำนวนกลุ่มปั่น

4) โดยปกติจุด Check Point จะเป็นที่พักผ่อนและทานอาหารซึ่งเป็นร้านที่อยู่ในเส้นทางที่ปั่นผ่าน แต่สามารถหยุดพักผ่อน ซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือรับประทานอาหารนอกจุด Check Point ได้ตามอัธยาศัย โดยที่เวลา ยังคงเดินต่อไปเรื่อย ๆ

5) เส้นทางระหว่างจุด Check Point ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่น จะต้องพึ่งตัวเอง โดยนำอาหาร เครื่องดื่ม อุปกรณ์อะไหล่ซ่อมแซม เครื่องนุ่งห่มที่จำเป็นต่อการขับขี่ติดตัวไปด้วย

6) ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่น สามารถรับการช่วยเหลืออื่น ๆ จากผู้เข้าแข่งขันคนอื่น ๆ ร้านค้าข้างทาง ผู้สัญจรผ่านไปมา แต่ไม่อนุญาตให้มีรถยนต์ติดตามเพื่อสนับสนุนเป็นการส่วนตัว ยกเว้นรถฉุกเฉินของผู้จัดกิจกรรมเท่านั้น หากฝ่าฝืนถือว่าผิดกติกาการแข่งขัน

7) รถยนต์หรือทีมงานสนับสนุนการแข่งขันส่วนตัวสามารถมีได้ที่จุด Check Point เท่านั้น

8) ถ้าหลงทางต้องกลับมาเริ่มต้นที่ตำแหน่งที่ออก ระยะทางไม่ได้เป็นตัววัดผล แต่ความสำคัญอยู่ที่การวิ่งตามเส้นทางที่กำหนด

9) การใช้ทางลัดเพื่อย่นระยะทางนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในตารางถือว่าผิดกติกาการแข่งขัน

10) ตามเจตนารมณ์ของ ACP การขี่จักรยานแบบ Randonneur นี้ไม่ได้เป็นการแข่งขันเพื่อจับเวลา ดังนั้นลำดับการเข้าถึงเส้นชัยจะไม่ถูกประกาศผล จะประกาศเฉพาะผู้ที่ผ่านตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น

11) กรอบระยะทางและเวลาตามมาตรฐานของมีดังนี้

ระยะทาง 200 กิโลเมตร	ปั่นภายในระยะเวลา	13.50 ชั่วโมง
ระยะทาง 300 กิโลเมตร	ปั่นภายในระยะเวลา	20 ชั่วโมง
ระยะทาง 400 กิโลเมตร	ปั่นภายในระยะเวลา	27 ชั่วโมง
ระยะทาง 600 กิโลเมตร	ปั่นภายในระยะเวลา	40 ชั่วโมง
ระยะทาง 1,000 กิโลเมตร	ปั่นภายในระยะเวลา	70 ชั่วโมง
ระยะทาง 1,200 กิโลเมตร	ปั่นภายในระยะเวลา	90 ชั่วโมง
ระยะทาง 1,400 กิโลเมตร	ปั่นภายในระยะเวลา	116.40 ชั่วโมง

ด้วยรูปแบบการจัดกิจกรรมของ ACP หรือ Audax Randonneurs Thailand เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งและดำเนินงาน โดยไม่ได้หวังผลในเชิงธุรกิจจึงทำให้ไม่มีกำไรด้วยเก็บเงินค่าลงทะเบียนเพียงกิโลเมตรละ 1 บาท เพราะวัตถุประสงค์ของหน่วยงานนี้เพื่อเปิดโอกาสให้ทุกคนได้เข้าถึงสัมผัส ทดลองการปั่นตามมาตรฐานการปั่นสากล เช่น ระยะทางปั่น 200 กิโลเมตร ก็จะเก็บค่าลงทะเบียนจากผู้เข้าร่วมกิจกรรม 200 บาทต่อคน ดังนั้นรูปแบบและวิธีการจัดจะไม่มีรถบริการ และไม่มีสปอนเซอร์ ไม่มีผู้สนับสนุน ผู้จัดสามารถขอให้ผู้สนับสนุนมาทำหน้าที่อาสาสมัครดูแลจุด Checkpoint ได้

จากการลงพื้นที่ภาคสนามของทีมนักวิจัย (6 เม.ย.2562) พบว่า ปัจจุบันรูปแบบการจัด จะนิยมจัดปั่นตอนกลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงอากาศร้อนในเวลากลางวัน นักปั่นจะต้องดูแลตนเอง และต้องทำการ Checkpoint ในร้านค้าที่มีการบันทึกเวลา ได้แก่ร้านค้าสะดวกซื้อ Minimart เนื่องจากนักปั่นจะต้องซื้อสินค้าแล้วนำไปสลิปค่าซื้อสินค้าที่มีการระบุบอกเวลา และสถานที่ตั้งของร้าน (คือจุด Checkpoint) เป็นสิ่งแสดงว่าได้ลงทะเบียนตามจุดต่าง ๆ เปลี่ยนแปลงจากอดีตเมื่อ 2 ปีที่ผ่านมา ที่การปล่อยตัวนักปั่นจะปล่อยตอนกลางวัน จึงต้องให้นักปั่นไป Check in ตามร้านค้าชุมชน เพื่อสามารถแวะพักรับประทานอาหาร เข้าห้องน้ำ หรือพักผ่อนชั่วคราวได้ เมื่อสภาพอากาศร้อนขึ้น การปล่อยตัวตอนกลางคืน ร้านค้าในชุมชนก็ไม่สะดวก สำหรับการปล่อยตัวตอนกลางคืน ผู้จัดได้มีการสร้างพันธมิตร ระหว่างร้านค้าสะดวกซื้อ

ตามเส้นทางปั่น Audax นักปั่นก็จะเข้าไปพักนอนจิบในร้านค้าก่อนปั่น เพื่อเก็บระยะทางตามเป้าหมายต่อไป ซึ่ง ผลจากการสัมภาษณ์ผู้จัด พบว่า ร้านค้าส่วนมากที่นักปั่นจักรยานจะเข้าไปซื้อสินค้าเพื่อนำสลิปมาประกอบการ Check in คือ ร้านเซเว่น ตามปั้มน้ำมัน และจุดแวะพักในชุมชน ดังภาพต่อไปนี้

07:00-08:00			
1	0.0	จุดเริ่มต้น	
2	0.0	ซ้าย ริมถนนกำแพงเพชร6 (local road)	3.9
3	3.9	เบี่ยงซ้าย เข้าสู่ถนน(เส้นทางปั่น)	2.8
4	6.7	เบี่ยงขวา กลับไปริมถนนกำแพงเพชร6	5.3
5	12.0	ซ้าย ข้ามสะพานมิตรภาพ มุ่งหน้าปทุมธานี	0.3
6	12.3	เลี้ยวซ้ายเพื่อลงทางลัดใต้สะพาน ไปทางขวา เพื่อใช้ถนนเลียบคลองเปรม (ถนนเล็ก สำหรับ จักรยานและมอเตอร์ไซด์เท่านั้น)	0.1
7	12.4	ขวา ข้ามถนน เพื่อวิ่งบนถนนเลียบคลองเปรมฯ การจราจรหนาแน่น	9.0
8	21.3	↑ (ลัด) ใต้สะพานมิตรภาพถนนคลองหลวง	10.7
9	32.0	↑ (ลัด) ใต้สะพานข้ามวงแหวนกาญจนาภิเษก	4.3
10	36.3	← ข้าม ริมถนน3309 มุ่งหน้าถนน347	1.3
11	37.6	← ข้าม ตามทาง	1.7
12	39.3	↑ ตรง เพื่อกลับรถใต้สะพาน	0.6
13	39.9	↻ กลับรถใต้สะพาน	0.4
14	40.3	↻ กลับรถ เพื่อขึ้นสะพานบางไทร ข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยา (ถนน 347)	1.1
15	41.4	↻ ลงสะพาน แล้วกลับรถซ้ายมือ เข้าสู่ถนน	0.2
08:48-11:04			
16	41.6	↑ ตรง เพื่อกลับรถใต้สะพาน	0.3
17	41.9	↻ กลับรถใต้สะพาน	0.4
18	42.3	→ ขวาเพื่อวิ่งบนถนน 3020 > 3469, มี 7-11 อยู่ตรงหัวมุมฝั่งตรงข้าม	13.5
19	55.8	→ ขวา เพื่อกลับรถใต้สะพาน	0.7
20	56.5	→ ขวา เพื่อกลับมามีวงบนถนน 3469	0.7
21	57.2	← ข้าม หลังจากวัดไผ่เค็ด(ขวา) เพื่อวิ่งบนถนน 3469	3.7
22	60.9	↻ Checkpoint1: ร้านสะดวกซื้อ 7-11 ฝั่งตรงข้ามของสี่แยก	
24	64.4	↑ ตรง ผ่านสี่แยก มุ่งหน้า อ. บางบาล (ถนน 3412)	2.4
25	66.9	→ ขวา เพื่อกลับรถใต้สะพานไป อ. บางบาล	0.6
26	67.5	→ ขวา ไปอ. บางบาล (3412)	0.4
27	67.9	→ ขวาหักศอก แยกตัวX ไปทางป้ายวัดเขนอน/วัดราชบัวขาว	0.7
28	68.6	↑ (ซ้าย) วัดราชบัวขาว	7.8
29	76.3	→ ขวา เข้าวัดปราสาททอง	0.2
30	76.5	↑ ข้ามสะพานข้ามคลองบางบาล หลังวัดปราสาททอง	0.2



ภาพที่ 4.3 ใบประทับตราของนักปั่นจักรยานตามเส้นทาง Audax
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ต่อมาผลจากการลงพื้นที่ พบว่า การปั่นจักรยานเพื่อทดสอบสมรรถนะยังมีการรวมกลุ่มของนักปั่นจักรยานใน สนามเจริญสุขมงคลจิต พบว่า ในแต่ละเดือนจะมีนักปั่นจักรยานมาปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายและซ้อมร่างกาย เพื่อสุขภาพ (Health) จำนวนเฉลี่ยเดือนละ 9,000 คน หรือ 108,000 คน/ปี และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเป็นสนามปิด เส้นทางมีความปลอดภัย 100% เมื่อสอบถามถึงค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่เดินทางมาปั่นจักรยานในแต่ละครั้ง พบว่า นักปั่นจักรยานจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคน 250 – 800 บาทต่อคน (เฉลี่ยคนละ 634.75 บาท/คน) ดังนั้นในภาพรวมของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานในสนามเจริญสุขมงคลจิต โดยเฉลี่ยปีละไม่น้อยกว่า 68,553,000 บาท ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.4 บรรยากาศการปั่นจักรยานในสนาม SKY Lane
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

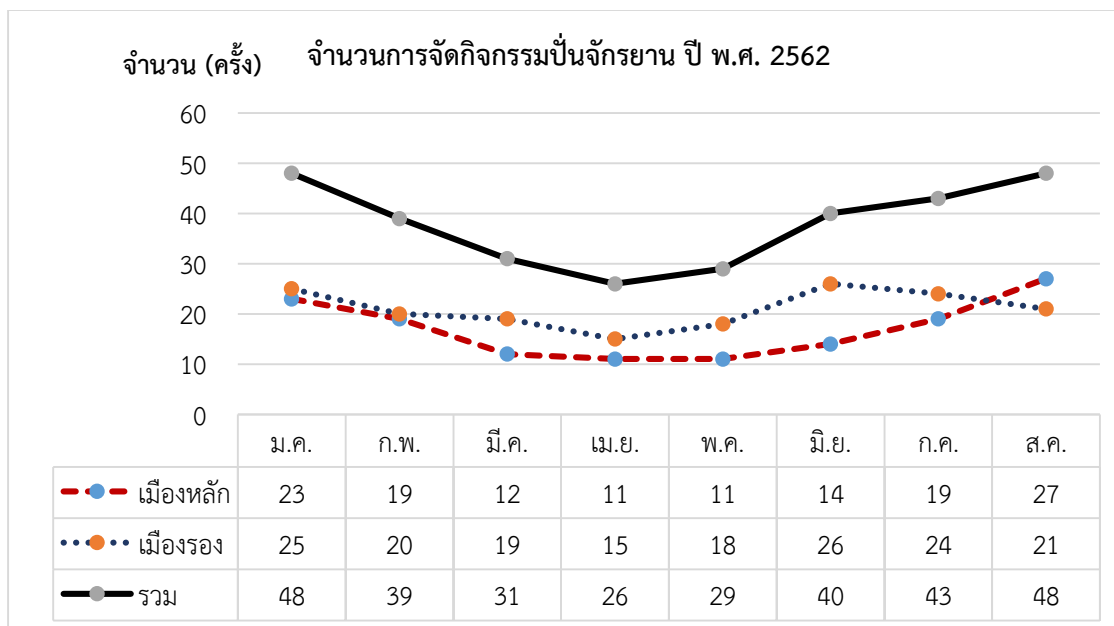
3) การปั่นจักรยานในกิจกรรมต่าง ๆ (Cycling Event)

คือ การจัดกิจกรรมพิเศษประเภทปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (Cycling Event) หมายถึง การปั่นจักรยานเพื่อความเพลิดเพลิน พบปะเพื่อนนักปั่น แข่งขัน เอาชนะตนเอง หรือ ทดสอบสมรรถนะความทนทานของร่างกาย การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อประชาสัมพันธ์องค์กร การปั่นเพื่อช่วยเหลือสังคม หรือ ล่ารางวัลจากสนามปั่นจักรยาน ซึ่งมีรูปแบบการจัดกิจกรรมทั้งระดับชุมชน/จังหวัด (Local) ระดับภูมิภาค (Regional) ระดับประเทศ (National) หรือ การปั่นมาตรฐานระดับนานาชาติ (International) เช่น การปั่นจักรยานเมืองเหนือ การปั่นจักรยาน Angle Bike การปั่นจักรยานฟังกาเลอเทป (L'E Tape) หรือ ปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด เป็นต้น ดังเช่นคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลหลักกล่าวว่า

“การปั่นจักรยานในกิจกรรมที่จัดขึ้น บนเส้นทางระยะไกลตั้งแต่ 10 กิโลเมตร จนถึงระยะไกล ซึ่งไม่มีมาตรฐานระยะทางกำหนดของแต่ละระยะทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ และการบริหารจัดการของผู้จัดการจัดปั่นในกิจกรรมพิเศษ การบริหารในรูปแบบการจัดกิจกรรมนี้ จะมีการวางแผน การดำเนินงาน ตั้งแต่ก่อน ระหว่าง และหลังการจัดกิจกรรม ก่อนที่จะมีการเปิดรับสมัคร นอกจากนั้นจะมีการดูแลอาหาร เครื่องดื่ม และสิ่งอำนวยความสะดวก การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในรูปแบบนี้ในประเทศไทยส่วนมากจะมีการบริหารจัดการโดยผู้จัดงาน (Organizer) และทีมงานแบ่งหน้าที่ดูแลแต่ละฝ่ายงานตั้งแต่เริ่มเตรียมงาน จนกระทั่งการจัดกิจกรรม นักปั่นจักรยานคนสุดท้ายเข้าเส้นชัยหรือจุดเส้นชัย Finish”

ให้ข้อมูล 16 ธันวาคม 2562

ต่อมาเพื่อติดตามถึงสถานการณ์ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย คณะนักวิจัยจึงได้ทำการศึกษาข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ พบว่า การรับสมัครนักปั่นจักรยานแหล่งข้อมูลหลักที่นักปั่นจักรยานจะเข้าไปติดตามมากที่สุดคือ www.ThaiMTB.com ด้วยข้อจำกัดของการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนกลางเพื่อนำมาอ้างอิงได้ยังไม่มีหน่วยงานใดที่ทำการรวบรวม ดังนั้น คณะนักวิจัย จึงทำการรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลประชาสัมพันธ์ออนไลน์ ตั้งแต่ เดือนมกราคม – สิงหาคม 2562 พบว่า มีการจัดไม่ต่ำกว่า 304 กิจกรรม ที่เป็นงานจัดขึ้นในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาคและระดับชาติ สามารถจำแนกตามเมืองพื้นที่จัดออกได้เป็นเมืองหลัก 136 กิจกรรม และเมืองรอง 168 กิจกรรม ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.5 สถิติการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน พ.ศ. 2562

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

นอกจากนั้นในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานแบบ Cycling Event ไม่มีกติกาคควบคุมหรือข้อห้ามเรื่องการใช้จักรยานประเภทใดในสนามที่จัดขึ้น นักปั่นสามารถใช้จักรยานเสือภูเขา หรือ เสือหมอบปั่นได้ทุกสภาพถนนที่เป็นการปั่นทางเรียบ แต่หากเป็นการปั่นในเส้นทางผจญภัยแล้ว นักปั่นจักรยานไม่ควรนำจักรยานเสือหมอบไปปั่นในเส้นทางเสือภูเขาเพราะอาจจะทำให้ล้มและบาดเจ็บ

ปัจจุบันจำนวนกิจกรรมที่จัดขึ้นเป็นการจัดงานระดับประเทศ (National) มากกว่าระดับนานาชาติ (International) แต่ในปี พ.ศ. 2561 มีกิจกรรมปั่นจักรยานที่จัดขึ้นเป็นเส้นทางปั่นจักรยานมาตรฐาน คือ การปั่นจักรยาน“พังงา เลอเทปไทยแลนด์ บาย เลอ ตูร์เดอร์ฟร็องซ์” ที่มีการกำหนดจัดขึ้นครั้งแรกวันที่ 19-21 ตุลาคม พ.ศ. 2561

ดังนั้นจากการศึกษาปรากฏการณ์ดังกล่าว คณะนักวิจัยจึงขอเสนอผลการวิจัยการปั่นจักรยานในกิจกรรม (Cycling Event) ออกเป็น 2 ประเภทดังนี้

3.1) การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานระดับประเทศ (National Cycling Event) หมายถึง การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานมือสมัครเล่น ไม่มุ่งเน้นการแข่งขัน แต่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เป็นหลัก ในปี พ.ศ. 2562 การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานก็ยังคงมีการจัดอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะมีการลดจำนวนรับสมัครนักปั่นลง ดังเช่น คำสัมภาษณ์ของ ผู้ก่อตั้ง www.ThaiMTB.com (วันที่ 16 พ.ค.62) กล่าวว่า

“สำหรับประเทศไทยแล้วการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานระดับประเทศมีมากที่สุด เมื่อเทียบกับระดับนานาชาติ แต่ด้วยสถานการณ์ความนิยมปั่นจักรยานลดลง ส่งผลให้มีจำนวนนักปั่นลดลง ดังนั้น จากสถานการณ์ปัจจุบัน การรับสมัครนักปั่นเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ จากเดิมรับสมัครไว้เกินกว่า 500 คน แต่ก็ได้มีการปรับลดลง ไม่เกิน 500 คน ส่วนมากอยู่ระดับ 300 คน ยกเว้นการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่มีผู้สนับสนุนและไม่มีการเก็บค่าสมัคร แบบนั้นจะมีนักปั่นจักรยานมาเข้าร่วมปั่นมากแน่นอน แต่อย่างไรก็ตาม สนามที่จัดกิจกรรมปั่นจักรยานระดับประเทศที่ยังคงจัดต่อเนื่อง จากประสบการณ์รับจ้างทำ Chip Timing จั๊บเวลา พบว่ามีสนามที่จัดต่อเนื่องและได้รับการตอบรับจากนักปั่นเป็นอย่างดีเสมอ คือ

- 1) สนามปั่นดอยอินทนนท์ คนพันธุ์ดี เป็นสนามปั่นระดับประเทศที่รับสมัครนักปั่นสูงสุดถึง 7,500 คน
- 2) สนามปั่นจักรยาน “ปั่นเมืองเหนือ” จังหวัดสุพรรณบุรี ที่มีความโดดเด่นในเรื่องการต้อนรับและเส้นทางปั่นที่ปลอดภัย รับสมัครนักปั่นจักรยานปีละ 5,000 คน
- 3) สนามปั่น LRT ไปเกรทิงเดียด อำเภอบางท้อ จังหวัดราชบุรี ที่รับสมัครนักปั่นจักรยาน 1,000 คน มีผู้ให้ความสนใจสมัคร นักปั่นมาลงทะเบียนเต็มภายในเวลา 2 วัน ซึ่งเป็นสนามที่น่าสนใจในสถานการณ์ขาลงแบบนี้ ”

ซึ่งมีความสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของผู้จัดกิจกรรมปั่นเมืองเหนือ ครั้งที่ 7 จังหวัดสุพรรณบุรี (สัมภาษณ์วันที่ 18 พ.ย.61) ที่กล่าวว่า

“การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานปี พ.ศ. 2561 วันที่ 18 พฤศจิกายน 2561 มีจำนวนนักปั่นจักรยานลดลง ส่วนมากผู้ที่มาปั่น จะเดินทางมาจากเขตพื้นที่ภาคกลางมากที่สุด ซึ่งในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดสุพรรณบุรี อาจจะต้องมีการปรับรูปแบบของกิจกรรมให้มีความสนใจมากยิ่งขึ้น เพื่อรักษาจำนวนนักปั่นจักรยานไม่ให้ลดลงไปกว่านี้ เช่น การปั่นกิจกรรมทวิกีฬา”

3.2) การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานระดับนานาชาติ (International Cycling Event)

สำหรับประเทศไทยได้มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานระดับโลกที่ได้รับลิขสิทธิ์จัดงานแข่งขันจักรยานอย่างเป็นทางการ ครั้งแรก ใน ปี พ.ศ. 2561 คือ “เลเทป ไทยแลนด์ บาย เลอ ตูร์ เดอฟร็องส์” (L’Etape THAILAND by Le Tour De France) เป็นระยะเวลา 3 ปี โดยจะจัดขึ้นครั้งแรกที่จังหวัดพังงา ระหว่างวันที่ 19-21 ตุลาคม 2561 ซึ่งการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานดังกล่าว ได้รับความสนใจจากนักปั่นจักรยานทั้งในและต่างประเทศ ในการนี้คณะนักวิจัยได้เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ผู้บริหาร บริษัท มูฟ เอเชีย จำกัด (สัมภาษณ์วันที่ 21 ต.ค.61) ได้ข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้ให้ข้อมูลหลักว่า

“เลอแทป ไทยแลนด์ บาย เลอ ตูร์เดอฟร็องส์ เป็นหนึ่งในอีเวนต์ของตูร์เดอฟร็องส์ที่กำลังได้รับความนิยม จัดการแข่งขันมาแล้ว 11 ประเทศใน 5 ทวีปทั่วโลก เริ่มต้นครั้งแรกที่ประเทศฝรั่งเศส ก่อนจะขยายต่อไปยังประเทศต่าง ๆ อาทิ สหรัฐอเมริกา, ออสเตรเลีย, อังกฤษ, จีน, เกาหลีใต้, ไต้หวัน และล่าสุดประเทศไทยได้รับสิทธิ์เป็นประเทศแรกในภูมิภาคอาเซียน การจัดกิจกรรมครั้งนี้สำเร็จลงได้ด้วยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน โดยเฉพาะ สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) หรือที่เล็บ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดพังงา, อมวรี สปอร์ต ออร์แกนไนเซชัน (A.S.O.) และบริษัท มูฟ เอเชีย จำกัด และถึงแม้ว่าจะเป็นการจัดกิจกรรมขึ้นในปีแรก แต่การจัดกิจกรรมจะต้องจัดอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 3 ปี ด้วยเงื่อนไขของการลงนามเซ็นสัญญาที่ประเทศไทยได้รับสิทธิ์จัดงานแข่งขันจักรยานระดับโลก รายการ โดยครั้งแรกที่จังหวัดพังงา ระหว่างวันที่ 19-21 ตุลาคม 2561 ในความคาดหวังความสำเร็จของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานระดับโลกนี้ ด้วย ทาง TCEB คาดว่าจะมีนักปั่นจักรยานจากทั่วเอเชีย ผู้ประกอบการ นักลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา สื่อมวลชน และประชาชนมาร่วมงานไม่ต่ำกว่า 2 หมื่นคน ก่อให้เกิดรายได้ทางเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อมประมาณ 223 ล้านบาท รวมถึงช่วยเพิ่มปริมาณการจ้างงานในท้องถิ่นกว่า 782 ล้านบาท ดังนั้น การเซ็นสัญญาจัดงานเลอแทป ไทยแลนด์ บาย เลอ ตูร์เดอฟร็องส์ ถือเป็นมิติใหม่ของประเทศไทยในการเป็นชาติแรกของภูมิภาคอาเซียนที่ดึงดูดเทศกาลกีฬาระดับโลกมาจัดได้ ซึ่งจะช่วยกระตุ้นและผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมกีฬาของประเทศให้เป็น Sport Tourism ได้อย่างเป็นรูปธรรม และเหตุผลที่เลือกจัดที่ จังหวัดพังงา เพราะถือเป็นจังหวัดที่เป็นตัวแทนของประเทศไทย จึงตั้งชื่อสโลแกนสำหรับงานนี้เพื่อให้เรียกได้ง่ายโดยใช้คำว่า “พังงา 2018” (Phang Nga 2018) เพราะเหมาะสมทั้งภูมิประเทศและภูมิศาสตร์ ที่สำคัญจังหวัดพังงามีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจมากมาย เป็นมหากาพย์ของภัยพิบัติของโลก

4) การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring)

คือ การปั่นจักรยานเพื่อนันทนาการที่มีระยะเวลา การปั่นตามความพึงพอใจหรือศักยภาพของนักปั่นทั้งชาวไทย หรือชาวต่างประเทศที่พำนักระยะยาวในประเทศไทย (Domestic) หรือนักปั่นจากต่างประเทศ (Inbound) อาจจะเริ่มปั่นตั้งแต่ 1 ชั่วโมง ไปจนถึง มากกว่า 1 วัน ก็ได้ โดยที่นักปั่นมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเดินทางท่องเที่ยว เที่ยวชมสถานที่ต่าง ๆ ตามลักษณะภูมิประเทศ เอกลักษณ์ในแต่ละชุมชนในภูมิภาคต่าง ๆ โดยนักปั่นจักรยานอาจจะเลือกเป็นการจัดการด้วยตนเอง หรือเดินทางโดยมีผู้จูงนำเที่ยว หรือ ซื้อโปรแกรมนำเที่ยวโดยชมรม/สมาคม/บริษัทท่องเที่ยว ตามเส้นทางที่ได้มีการออกแบบไว้แล้ว อาจจะเป็นการปั่นจักรยานในชุมชน/จังหวัด (Local) ปั่นในภูมิภาค (Regional) ปั่นเชื่อมโยงจังหวัดในประเทศ (National) หรือ ปั่นเพื่อออกเดินทางท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ (Cross Border) หรือ การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ดังเช่น การปั่นผจญภัย 10 ห้วย การปั่นท่องเที่ยวในชุมชน เส้นทางท่องเที่ยววิถีคลอง ปั่นเยี่ยมชมโบราณสถาน ฯลฯ ผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้สัมภาษณ์ ถึงลักษณะของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว กล่าวว่า

“การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว คือ การออกเดินทางไปเพื่อพักผ่อน เพลิดเพลินในทิวทัศน์ ตามเอกลักษณ์พื้นที่ที่ปั่นท่องเที่ยวด้วยตนเอง และท่องเที่ยวเป็นกลุ่ม หรือ ท่องเที่ยวกับบริษัทนำเที่ยว ด้วยจักรยาน ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ”

จากข้อมูลที่ได้โดยการสัมภาษณ์ พบว่าการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมี 3 รูปแบบ คือ การปั่นท่องเที่ยวคนไทยปั่นเที่ยวในประเทศไทย ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยขออนุญาตว่า เป็นการปั่นจักรยานท่องเที่ยวในประเทศ หรือ Domestic Bike Touring สำหรับอีกประเภทหนึ่ง คือการจัดนำนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมาปั่นจักรยานท่องเที่ยวในประเทศไทย นิยามในการศึกษาครั้งนี้ว่า Inbound Bike Touring และอีกประเภทหนึ่งที่มีการนำนักท่องเที่ยวชาวไทยไปปั่นจักรยานท่องเที่ยวในประเทศอื่น ๆ จึงขออนุญาตการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวประเภทนี้ว่า “Outbound Bike Touring” แต่ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่ากลุ่มนักปั่นจักรยานที่มีจำนวนมากและสร้างรายได้ให้กับประเทศไทย จำนวน 2 กลุ่ม คือ กลุ่ม Domestic Bike Touring และ Inbound Bike Touring”

ดังนั้นจึงขอเสนอข้อมูลในรายละเอียดเชิงลึกของแต่ละกิจกรรม ดังนี้

4.1 การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว โดยคนไทยปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในประเทศ (Domestic) ซึ่งการปั่นประเภทนี้ ส่วนมากจะเป็นคนที่มีความชื่นชอบกิจกรรมการปั่นจักรยานเป็นอย่างมาก นักปั่นจักรยาน ประกอบด้วย การปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเอง / จัดปั่นกันเอง นัดกันเอง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นใช้วิธีการเฉลี่ย หรือ ใครประสงค์จะซื้อ จะรับภาระทำอะไรก็จ่ายเงินเอง เรียกว่า “ปั่นไปเที่ยวกับเพื่อน” ตัวเลขจำนวนนักปั่นจักรยานประเภทนี้ ไม่มีการจดบันทึกสถิติไว้ให้ได้ศึกษา ดังนั้นคณะนักวิจัยจึงใช้วิธีการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์กลุ่มนักปั่นจักรยานในประเทศไทย เช่น กลุ่มนักปั่นจักรยานในพื้นที่ กล่าววว่า

“การปั่นจักรยานช่วยให้การเดินทางเข้าถึงได้ทุกที่ และทุกที่ของประเทศไทย สามารถปั่นได้ ความปลอดภัยอยู่ที่ประสบการณ์และทักษะของนักปั่นแต่ละคน” (บทสัมภาษณ์ของ นันท สรรหา วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2562)

ดังเช่น ในพื้นที่ 77 จังหวัดของประเทศไทย ต่างมีนักปั่นจักรยานในทุก ๆ จังหวัด จากปรากฏการณ์การจัดกิจกรรม Bike For MOM และ Bike for DAD โดยมีเครือข่ายนักจักรยานในพื้นที่มีการรวมตัวกันปั่นจักรยานออกกำลังกายในช่วงเช้าหรือช่วงเย็นของวันทำงาน หรือนัดปั่นท่องเที่ยวเป็นกลุ่มในวันหยุด เช่น กลุ่มปั่นจักรยานนักปั่นวันอาทิตย์ จังหวัดเชียงใหม่ ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบทุกประเด็นให้มากที่สุด คณะนักวิจัยจึงได้ทำการสืบค้นข้อมูลเพื่อค้นหาสมาคม/ชมรม/กลุ่ม นักปั่นจักรยานทั้ง 77 จังหวัด ติดต่อขอสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ ทางอีเมลล์ เฟสบุ๊ค และไลน์ ส่วนตัว ระหว่างวันที่ 25 พฤษภาคม – วันที่ 5 มิถุนายน 2562 โดยการสัมภาษณ์ได้มีประเด็นในการ

สัมภาษณ์ 4 ประเด็น คือ จำนวนนักปั่นจักรยานในพื้นที่ปัจจุบัน แนวโน้มกระแสดความนิยมการปั่นจักรยานในอนาคต แนวทางส่งเสริมให้นักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น และ ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ผลการติดต่อ พบว่า คณะนักวิจัยได้รับข้อมูลตอบกลับมาจากประธานหรือผู้แทนสมาคม/ชมรม นักปั่นจักรยาน จำนวน 47 ราย รายละเอียด 1 จังหวัด จากจำนวนทั้งสิ้น 77 ราย (61.04%) และสามารถสรุปจากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ได้ดังนี้ สถานการณ์จำนวนนักปั่นจักรยานในแต่ละพื้นที่ 47 จังหวัดกระจายอยู่ใน 6 ภูมิภาคของประเทศไทย ผู้ให้ข้อมูลหลักต่างได้ประมาณการว่า ปัจจุบันมีนักปั่นจักรยานที่ยังคงปั่นอยู่ ประมาณ 158,487 คน และคาดการณ์ว่า ในอีก 5 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น 16.35% รวมเป็นประมาณการจำนวน 184,405 คน และ ผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก กล่าวว่า

“พฤติกรรมปั่นจักรยานในแต่ละจังหวัด ต่างได้ มีการรวมกลุ่มนัดหมายออกปั่นจักรยานตามเส้นทางในชุมชน กินใช้และแวะพักตามร้านขายของชำในหมู่บ้าน ใช้เวลาปั่น 2-3 ชั่วโมง ในช่วงเช้า หรือช่วงเย็นของวันธรรมดา สำหรับในวันหยุดจะมีการรวมกันออกไปปั่นตามเส้นทางที่มีระยะทางไกลกว่าวันธรรมดา ในเส้นทางชุมชน หรือ สำรวจเส้นทางใหม่ หรือ หากมีเวลาและจังหวะว่างตรงกันของสมาชิกก็จะสมัครเพื่อออกไปปั่นในกิจกรรมปั่นจักรยานของชุมชน จังหวัดอื่น ๆ ใกล้เคียง ที่จัดขึ้น เดินทางไปเป็นกลุ่ม หากรถเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไม่พักค้าง ไปกลับในวันเดียว วัตถุประสงค์หลักของการออกไปปั่นคือ ไปเพื่อพบปะเพื่อนนักปั่น มากกว่าการไปแข่งขัน ร่วมกับจังหวัดอื่น ๆ ที่มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน และที่สำคัญในการเลือกไปปั่นแต่ละสนามปั่นที่มีการจัดกิจกรรม จะพิจารณาจาก วัน เวลาที่ว่างตรงกันของสมาชิก ความแปลกใหม่ของเส้นทาง สวยงาม ทำท่าย ของเส้นทาง” (บทสัมภาษณ์ของ ไข่มุก สุดสาคร : วันที่ 23 ก.ค. 62)

ต่อมาเมื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 47 รายมาวิเคราะห์เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ พบว่ามีจำนวนนักปั่นจักรยานและข้อเสนอแนะที่หลากหลายประเด็น ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.4 ข้อมูลจำนวนนักปั่นจักรยานจากการสัมภาษณ์กลุ่มปั่นจักรยานของประเทศไทย

ภูมิภาค	จังหวัดที่ตอบ ข้อมูล	จำนวนนักปั่น จักรยาน (คน)	แนวโน้ม ความนิยม (ร้อยละ)	จำนวนนักปั่นที่ คาดว่าจะเพิ่มขึ้น (คน)
1. ภาคเหนือ	7	29,900	11.94	33,470
2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	12	41,728	24.14	51,801
3. ภาคกลาง	10	28,209	20.15	33,894
4. ภาคตะวันออก	5	22,500	8.27	24,360
5. ภาคตะวันตก	3	8,900	18.31	10,530
6. ภาคตะวันออก	10	27,250	11.38	30,350
รวม	47	158,487	16.35	184,405

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

นอกจากนั้น ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ จำนวน 47 ราย พบว่า แนวทางส่งเสริมให้นักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น และ ข้อเสนอแนะต่าง ๆ ได้มีผู้ให้ข้อมูลหลักแสดงความคิดเห็นที่หลากหลายประเด็น ซึ่งคณะนักวิจัยนำมาสรุปเป็นรายประเด็นสำคัญ ๆ ได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.5 ข้อเสนอแนะเพื่อการส่งเสริมกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

ที่	รายการ	จำนวน ความคิดเห็น	ร้อยละ
1	สร้างกิจกรรม	104	64.20
1.1	จัดโครงการปั่นจักรยานเฉลิมฉลอง อย่างต่อเนื่องทุกปี ให้เป็นงานประเพณีตลอดไป	33	20.37
1.2	จัดกิจกรรมปั่นจักรยานหมุนเวียนในแต่ละพื้นที่เพื่อกระตุ้นการเข้าร่วมกิจกรรมของนักปั่น	21	12.96
1.3	การจัดกิจกรรมปั่นที่จัดขึ้นโดย อบจ. และความร่วมมือของ ททท และ สนง.การท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด	12	7.41
1.4	จัดกิจกรรมปั่นจักรยานฟรีให้ชาวบ้านในพื้นที่ได้ออกมาร่วมกิจกรรม	8	4.94
1.5	จัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชนอย่างต่อเนื่อง	7	4.32
1.6	จัดทำแผนที่ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชน/ตำบล/อำเภอ/จังหวัด และ Up ลง Strava หรือ Google Map เพื่อให้นักต่างพื้นที่สามารถปั่นท่องเที่ยวได้ด้วยตนเอง	8	4.94
1.7	จัดกิจกรรมปั่นจักรยานวันอาทิตย์	7	4.32
1.8	ใน 1 ปี ภาครัฐ ควรกำหนดวันจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อรณรงค์รักสุขภาพและสิ่งแวดล้อม	5	3.09
1.9	จัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่สนุกสนานไม่เน้นการแข่งขัน ที่สามารถปั่นจักรยานได้ทั้งครอบครัว	2	1.23
1.10	แต่ละสมาคม/ชมรม จัดกิจกรรมให้เข้มแข็งเป็นต้นแบบชุมชนปั่นจักรยาน แล้วถ่ายทอดไปสู่ชุมชนอื่น ๆ	1	0.62
2	สร้างเส้นทางใหม่	24	14.80
2.1	สร้างเส้นทางใหม่ ๆ เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในชุมชน	13	8.00
2.2	สร้างเส้นทางปั่นจักรยานที่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักปั่นจักรยาน	6	3.70
3	สร้างสิ่งอำนวยความสะดวก	5	3.10
3.1	สร้างสนามปั่นจักรยานแบบสนามฟ้าในทุก ๆ จังหวัดของประเทศไทย	3	1.85
3.2	ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณสร้างจุดแวะพักของนักปั่นจักรยาน จุดบริการห้องน้ำ ระหว่างเส้นทางปั่นจักรยาน	2	1.23

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ที่	รายการ	จำนวน ความคิดเห็น	ร้อยละ
4	สร้างเครือข่ายความร่วมมือ	15	9.30
4.1	สร้างความร่วมมือในการพัฒนาการท่องเที่ยวในชุมชนจักรยานระหว่างภาครัฐ เอกชน ให้มีความน่าสนใจ	8	4.94
4.2	สร้างเครือข่ายไกด์นำเที่ยวด้วยจักรยานในท้องถิ่น	3	1.85
4.3	สร้างความร่วมมือกับร้านค้าในพื้นที่เพื่อเป็นจุด Service ของนักท่องเที่ยวจักรยาน (ซ่อม/ตรวจเช็ค)	2	1.23
4.4	สร้างเครือข่ายนักท่องเที่ยวจักรยานในทุกพื้นที่ของประเทศไทยและจัดกิจกรรมปั่นจักรยานสัญจร ผลิตเป็นเจ้าภาพ 77 วัน 77 จังหวัด	2	1.23
5	สร้างหลักสูตร	7	4.32
5.1	จัดทำหลักสูตรการฝึกอบรมให้ความรู้แก่นักปั่นจักรยานที่ต้องการ	7	4.32
6	อื่น ๆ	13	8.00
6.1	ประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานอย่างต่อเนื่องและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายให้มากที่สุด	9	5.60
6.2	ประเทศไทยไม่มีความเหมาะสมเพราะอากาศร้อน เส้นทางปั่นไม่ปลอดภัย	1	0.62
6.3	สร้างผู้นำสมาคม/ชมรมที่ดี	1	0.62
6.4	สร้างการรับรู้ จักรยานช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม	1	0.62
6.5	เปิดรับและสร้างสมาชิกในกลุ่ม โดยการช่วยเหลือดูแลจากสมาชิกเดิม	1	0.62
จำนวนความคิดเห็นรวม		162	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

จากตารางที่ 4.5 สามารถสรุปได้ว่าแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน มี 6 กลุ่ม 24 ประเด็น มีผู้แสดงความคิดเห็น จำนวน 162 ความคิดเห็น จากผู้ให้สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ 47 คน ประกอบด้วย ประธาน/ผู้แทนสมาคมนักปั่นจักรยาน 47 จังหวัดของประเทศไทย พบว่า การสร้างกิจกรรมปั่นจักรยาน โดยเฉพาะการจัดโครงการปั่นจักรยานเฉลิมฉลอง หรือ เทิดพระเกียรติทุก ๆ ปี บ่อย ๆ และต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี คือ การสร้างส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานมากที่สุด (ร้อยละ 61.19%) รองลงมาคือ การสร้างเส้นทางปั่นจักรยานใหม่ (ร้อยละ 14.80) และการ เครือข่ายทั้งเครือข่ายนักปั่นและเครือข่ายเชิงพื้นที่ (ร้อยละ 9.30)

4.2 การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวนำชาวต่างชาติมาท่องเที่ยวในประเทศไทย (Inbound) มี 2 รูปแบบ คือ

4.2.1) ท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร และ จังหวัดเชียงใหม่ คณะนักวิจัยได้ทำการลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก ถึงลักษณะการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของบริษัทนำเที่ยว จำนวน 20 บริษัท โดยมีบรรยากาศของการลงพื้นที่ภาคสนาม ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.6 การลงพื้นที่สัมภาษณ์บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยานชาวต่างชาติ
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

สรุปผลการสัมภาษณ์บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน จำนวน 20 บริษัท พบว่า

(1) บริษัทของบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน พบว่า ส่วนมากเป็นบริษัทที่นำนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ ในประเทศ (ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 98-99 เป็นชาวต่างชาติ)

(2) จำนวนนักปั่นจักรยาน จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 20 คน พบว่า บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยานแต่ละแห่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวมาใช้บริการตลอดทั้งปี จำนวนประมาณ 74,000 คนต่อปี

ตารางที่ 4.6 ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

พื้นที่	บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน	จำนวนผู้มาใช้บริการ (คน/ปี)	นักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศ
ภาคกลาง : กรุงเทพฯ	10 บริษัท	57,130	เนเธอร์แลนด์ สหรัฐอเมริกา ยุโรป เกาหลีใต้ อื่น ๆ (เบลเยียม, เยอรมันนี, ฝรั่งเศส, สหรัฐฯ)
ภาคเหนือ : เชียงใหม่	10 บริษัท	16,870	ฮอลแลนด์ ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ อเมริกา เยอรมัน ออสเตรเลีย อังกฤษ ยุโรป และจีน (ฮ่องกงและ ไต้หวัน) และ นักแข่งประเทศต่าง ๆ
รวม		74,000	

ที่มา : ผู้ให้ข้อมูลหลัก 20 บริษัทจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

(3) หากจำแนกตามเพศที่ชอบการปั่นจักรยาน ผู้ให้ข้อมูลบอกว่า มีทั้งเพศชายและเพศหญิง ในสัดส่วนที่เท่ากัน อาชีพก็เช่นเดียวกัน มีการประกอบอาชีพที่หลากหลาย แต่จากการดูข้อมูลที่ลงบันทึกการซื้อ Package พบว่า ส่วนมากเป็นนักธุรกิจและทำงานในธุรกิจภาคเอกชน

(4) ช่วงเวลาการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย พบว่า นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยหลายช่วง และเดินทางเข้ามาเที่ยวตลอดทั้งปี แต่จากสถิติการท่องเที่ยวแบบเดิม ๆ พบว่า มีพฤติกรรมการเดินทางมาเป็นช่วงเวลาที่ชัดเจนดังนี้

เดือน พฤษภาคม ของทุกปี นักท่องเที่ยวจะเดินทางมาเที่ยวในประเทศไทยพร้อมกับคนในครอบครัวและกลุ่มเพื่อน

เดือน กรกฎาคม – สิงหาคม เดินทางมากับครอบครัว

เดือน ธันวาคม – กุมภาพันธ์ เดินทางมากับคนรักและครอบครัว (ผู้ให้ข้อมูล ทัวร์ไกด์ The Follow Me Bike Tours ให้สัมภาษณ์วันที่ 14 ส.ค.62)

(5) ระยะเวลาพักค้าง รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย จะพักค้างอยู่ในกรุงเทพฯประมาณ 4-5 วัน นอกจากนั้นจะเดินทางไปท่องเที่ยวในจังหวัดอื่น ๆ ด้วยตนเอง และเมื่อใกล้จะเดินทางกลับก็จะกลับมาพักที่กรุงเทพฯต่อประมาณ 2-3 วัน โดยเฉลี่ยตลอด Trip ที่นักท่องเที่ยวเดินทางคือ 1 สัปดาห์ – 1 เดือน (ผู้ให้ข้อมูล ทัวร์ไกด์ จากบริษัท The Other Side of Bangkok Bike Tours ให้สัมภาษณ์วันที่ 13 ส.ค.62)

(6) แหล่งข้อมูลในการจองและซื้อทัวร์ พบว่า นักท่องเที่ยวเลือกจองซื้อ Package Tour ผ่านช่องทาง หน้า website ของ Agent Tour มากที่สุด (65.83%) รองลงมาคือ Walk in หรือ Direct Contact หน้า Counter tour เช่น ถนนข้าวสาร เป็นต้น

(7) เส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.7 เส้นทางปั่นจักรยานในกรุงเทพ ปริมณฑล และ จังหวัดเชียงใหม่

กรุงเทพและปริมณฑล	เชียงใหม่
City Tour 1) เส้นทาง Canal Boat & Bike / Co-Combo 2) Night Bike Ride & Dinner with Local Family 3) Siam Boran Culture Tour 4) Colors of Bangkok 5) Historic Bangkok 6) Taste of Bangkok 7) Hidden Treasure (Bike & Boat) 8) Bangkok Morning Trip 9) Bangkok Afternoon Trip 10) Bike off the Bangkok Beaten Track	City / Urban / Rural Tour 1) ปั่นในฝั่งคูเมือง ไม่เกิน 15 กม. 2) ชมชนบท (Countryside) บริเวณเส้น อำเภอสันกำแพง 3) ตลาดชุมชน ชุมชนวัวลาย และในเมือง 4) ชมวัดและตัวเมือง 5) พื้นที่ชุมชนในชนบทเขต รอบ ๆ อำเภอหางดง Adventure Tour 1) อุทยานแห่งชาติดอยสุเทพ 2) ดอยสะเก็ด 3) ดอยแม่ว้าง 4) เส้นทางเวียงกกกาม อ.เมืองเชียงใหม่ 5) น้ำตกห้วยแก้ว 6) ผจญภัยป่าเขา ธรรมชาติ สะเมิง เชียงราย 7) ถนนเส้นเชียงใหม่-เชียงราย บนดอย ไร่ชา ไร่กาแฟ สามเหลี่ยมทองคำ 8) เส้นทางปั่นจักรยานใหม่ ๆ ที่บริษัททัวร์อื่นยังไม่ได้เข้า

ที่มา : ผู้ให้ข้อมูลหลัก 20 บริษัทจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

(8) ค่าใช้จ่ายที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินิยมใช้จ่ายระหว่างการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ด้วยข้อมูลไม่สามารถแสดงเชิงปริมาณได้ เพราะนักปั่นส่วนมากไม่นิยมแวะซื้อของระหว่างทาง เน้นการเคลื่อนที่มากกว่า แต่เมื่อปั่นมาถึงจุดหมายก่อนแยกย้ายกลับที่พัก นักปั่นจะนิยมซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ดื่มสังสรรค์กัน

(9) ปัญหาและอุปสรรคของการทำธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยาน เมื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์รายประเด็น พบว่า ปัญหาและอุปสรรคหลักของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในกรุงเทพ มีดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4.8 ปัญหาและอุปสรรคของการทำธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยาน

ที่	รายการ	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น	ร้อยละ
1	เล่นปั่นจักรยานไม่ได้มาตรฐาน	6	24.00
2	ความไม่มีวินัยด้านการจราจรของคนไทย	5	20.00
3	ศักยภาพในการนำเที่ยวด้วยจักรยานของไกด์นำชมสถานที่	3	12.00
4	เล่นจักรยานไม่ต่อเนื่องและไม่เพียงพอในทุกเส้นทาง	2	8.00
5	วิกฤตทางการเมืองและความไม่สงบในกรุงเทพ	2	8.00
6	การจราจรแออัด ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ไม่ปลอดภัย	2	8.00
7	อากาศร้อนเสี่ยงต่อการเกิดโรค Heat Stroke	1	4.00
8	ความสะอาดโดยรอบแหล่งชุมชนไม่ดี	1	4.00
9	นักปั่นจักรยานหน้าใหม่ไม่มีทักษะในการปั่นจักรยาน	1	4.00
10	มีจวนซีพหลอกนักท่องเที่ยว	1	4.00
11	การขนส่งรถจักรยานไปต่างจังหวัดไม่มี	1	4.00
รวม		25	100.00

ที่มา : ผู้ให้ข้อมูลหลัก 20 บริษัทจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

(10) ผลกระทบที่เกิดขึ้นในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมจากการทำธุรกิจนำเที่ยวด้วยจักรยาน พบว่า

10.1) ผลกระทบในมิติเศรษฐกิจ พบว่า เป็นอีกหนึ่งช่องทางในการสร้างรายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยว เพราะมีต้นทุนในการดำเนินการต่ำ อีกทั้งยังเป็นการช่วยสร้างรายได้กับชุมชน ทั้งด้านสินค้าและบริการ

10.2) ผลกระทบในมิติสังคม พบว่า มีทั้งข้อดีและข้อจำกัด กล่าวคือ ข้อดี เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมที่หลากหลายระหว่างนักท่องเที่ยวกับคนในชุมชน ข้อจำกัด คือ ไม่ควรรับนักท่องเที่ยวมากเกินไป จนเกิดการรบกวนต่อชุมชนได้ (กรณีชุมชนขนาดเล็กที่สัญจรได้ยาก รับกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่ควรเกิน 6-10 คน ต่อกลุ่ม) จะทำให้ลูกค้าได้เห็นวัฒนธรรมที่แตกต่าง และ ได้รับประสบการณ์ของชุมชนไทยจริง ๆ

10.3) ผลกระทบในมิติสิ่งแวดล้อม การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวทำให้เกิดภาพลักษณ์ของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้เป็นอย่างดี เพราะ ช่วยลดมลพิษทางอากาศ ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ทรัพยากรและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และก่อให้เกิดผลกระทบความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมน้อยมาก

(11) ศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ผู้ให้ข้อมูลทั้ง 10 รายได้แสดงความเห็นไว้ 5 ประเด็นและมีผู้ให้ข้อมูลซ้ำใน 5 ประเด็น ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4.9 ศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยานของบริษัทนำเที่ยว

ที่	รายการ	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น	ร้อยละ
1	มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีวิถีชีวิตชุมชนดั้งเดิม	11	61.11
2	คนไทยมีน้ำใจไมตรี มีความอ่อนโยน	3	16.68
3	ไกด์นำเที่ยวด้วยจักรยานมี Service Mind ที่ดี	2	11.11
4	สภาพอากาศดีไม่หนาว ไม่ร้อนจนเกินไป	1	5.55
5	การออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานตรงตามความต้องการของ นักท่องเที่ยว	1	5.55
รวม		18	100.00

ที่มา : ผู้ให้ข้อมูลหลัก 20 บริษัทจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

(12) แนวทางการส่งเสริมให้กิจกรรมปั่นจักรยานได้รับความนิยมมากขึ้น ผู้ให้ข้อมูลทั้ง 10 รายได้
แสดงความคิดเห็นไว้ 10 ประเด็นและมีผู้ให้ข้อมูลซ้ำใน 10 ประเด็น ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4.10 ข้อเสนอแนวทางการส่งเสริมให้กิจกรรมปั่นจักรยานได้รับความนิยมมากขึ้น

ที่	รายการ	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น	ร้อยละ
1	พัฒนามาตรฐานเลนปั่นจักรยาน	5	27.78
2	รณรงค์แบ่งปันการใช้จักรยานร่วมกับทางรถยนต์	2	11.11
3	ปรับปรุงภูมิทัศน์ในแหล่งชุมชนให้สะอาด	2	11.11
4	พัฒนาจุดแวะพัก/รับประทานอาหารให้สะอาดถูกสุขอนามัย	2	11.11
5	แก้ไขปัญหาทางการเมืองให้เสถียรเพื่อสร้างความเชื่อมั่น	1	5.55
6	ออกกฎหมายคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้นักปั่น จักรยานมากกว่าการประกันอุบัติเหตุ	2	11.11
7	สร้างหลักสูตรอบรมไกด์ต่างประเทศนำเที่ยวด้วยจักรยาน	1	5.55
8	มีฐานข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางปั่นจักรยาน	1	5.55
9	วางระบบการขนส่งจักรยานเชื่อมโยงอย่างต่อเนื่องเครื่องบิน รถไฟ ระบบ การขนส่งสาธารณะ	1	5.55
10	การกำหนดเขตพื้นที่ Bike Zoning Area	1	5.55
รวม		18	100.00

ที่มา : ผู้ให้ข้อมูลหลัก 20 บริษัทจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

(13) การบริหารจัดการนำเที่ยวด้วยจักรยานที่ดี ผู้ให้ข้อมูลทั้ง 10 รายได้แสดงความคิดเห็นไว้ 10 ประเด็นและมีผู้ให้ข้อมูลซ้ำใน 10 ประเด็น ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4.11 ข้อเสนอการบริหารจัดการนำเที่ยวด้วยจักรยานที่ดีจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

ที่	รายการ	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น	ร้อยละ
1	มีทีมงานนำเที่ยวด้วยจักรยาน (ไกด์) นำเที่ยวที่ทักษะการใช้และซ่อมจักรยาน ตลอดจนมี Service Mind ที่ดี	8	32.00
2	มีการช่วยเหลือซ่อมแซม แกะไขรถจักรยานที่มีปัญหาระหว่างปั่นท่องเที่ยว	2	8.00
3	มีการบริหารจัดการที่ไม่เอารัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว/ลูกค้า	1	4.00
4	มีการแบ่งปันผลประโยชน์ให้ไกด์นำเที่ยวอย่างเหมาะสม	1	4.00
5	มีการบริหาร Booking อย่างมีระบบ ไม่แออัด	3	12.00
6	จักรยานที่นำมาให้บริการต้องอยู่ในสภาพดีและมีคุณภาพ	2	8.00
7	เส้นทางปั่นจักรยานที่นำชมต้องมีความปลอดภัย	2	8.00
8	เส้นทางปั่นจักรยานที่ไปเที่ยวชมต้องมีความน่าสนใจแปลกใหม่และแตกต่างจากเส้นทางเดิม ๆ	1	4.00
9	มีการอุดหนุนกระจายรายได้ให้แก่ชุมชนเจ้าของพื้นที่อย่างเป็นธรรม	2	8.00
10	มีการบริหารจัดการให้คนให้บริการมีความสุข (Make people happy : Staff and customer happy)	3	12.00
รวม		25	100.00

ที่มา : ผู้ให้ข้อมูลหลัก 20 บริษัทจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

(14) แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ผู้ให้ข้อมูลทั้ง 10 รายได้แสดงความคิดเห็นไว้ 14 ประเด็นและมีผู้ให้ข้อมูลซ้ำใน 14 ประเด็น ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4.12 ข้อเสนอแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ที่	รายการ	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น	ร้อยละ
1	สร้างความมั่นใจในความมั่นคงทางกฎหมาย นโยบาย และความปลอดภัย	4	20.00
2	รักษาความสะอาดและความเป็นธรรมชาติที่สวยงามในภูมิทัศน์รอบ ๆ ชุมชน	3	15.00
3	สร้างเส้นทางปั่นจักรยานเส้นทางใหม่ ๆ เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวใหม่ หรือแหล่งท่องเที่ยว Unseen	2	10.00
4	สร้างกิจกรรมให้นักปั่นมีประสบการณ์ร่วมกับคนในชุมชนมีใช้ปั่นชมอย่างเดี่ยว	1	5.00

ตาราง 4.12 (ต่อ)

ที่	รายการ	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น	ร้อยละ
5	ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีแผนส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดการอนุรักษ์วิถีวัฒนธรรมดั้งเดิมของชุมชนให้คงอยู่ก่อนจะสูญหายและถูกกลืนด้วยวัฒนธรรมอื่น ๆ	1	5.00
6	เส้นทางปั่นจักรยานได้มาตรฐาน มีพื้นที่เฉพาะนักปั่นและจุดแวะพักสำหรับนักปั่น	1	5.00
7	ส่งเสริมการปั่นจักรยานในชุมชน/ชุมชนเป็นมิตรกับจักรยาน สร้างสังคมนักปั่นจักรยาน นักปั่นท่องเที่ยวพบเพื่อนนักปั่นด้วยกัน	1	5.00
8	ออกแบบกลยุทธ์ สร้างกิจกรรม สร้างกระแสให้มีกิจกรรมการปั่นจักรยานอย่างต่อเนื่องไม่ละทิ้ง	1	5.00
9	สร้างเส้นทางใหม่ในชุมชน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับธุรกิจปั่นจักรยานมากยิ่งขึ้น	1	5.00
10	สร้างเส้นทางปั่นจักรยานให้ได้รับการรับรองมาตรฐานสนาม	1	5.00
11	ให้ความสำคัญ อบรมพัฒนาไกด์นำเที่ยวด้วยจักรยานหลากหลายภาษา เพื่อให้มีมาตรฐานและความเป็น Service Mind	1	5.00
12	สร้างช่องทางการเข้าถึงเพื่อ Booking ทัวร์จักรยาน เพิ่มมากขึ้น	1	5.00
13	สร้างเส้นทางปั่นจักรยานอย่างเป็นระบบและเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้หลายวิธีตั้งแต่ สนามบิน สถานีรถไฟ จุดบริการระบบรถสาธารณะ และ แหล่งท่องเที่ยว	1	5.00
14	สร้างเครือข่ายนักปั่นจักรยานในแต่ละพื้นที่ทั่วประเทศไทย เพื่อนำเสนอเส้นทางปั่นจักรยานใหม่ ๆ ในชุมชนที่นอกเหนือจากกรุงเทพและปริมณฑล	1	5.00
รวม		20	100.000

ที่มา : ผู้ให้ข้อมูลหลัก 20 บริษัทจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

(15) ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4.13 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ จากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

ที่	รายการ	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น	ร้อยละ
1	ควรจัดกิจกรรม Big Event เชิญชวนออกมานปั่นจักรยานทั่วประเทศ	1	20.00
2	สร้างความมั่นคงทางการเมือง และความปลอดภัยในการจราจร	1	20.00
3	จัดทำหลักสูตรอบรมมัคคุเทศก์นำเที่ยวด้วยจักรยาน	1	20.00

ตาราง 4.13 (ต่อ)

ที่	รายการ	จำนวนผู้แสดง ความคิดเห็น	ร้อยละ
4	จัดเส้นทางปั่นจักรยานอย่างเข้าใจว่าลูกค้าต้องการอะไร “Look through the eyes of Foreigner”	1	20.00
5	สร้างเส้นทางปั่นจักรยานเชื่อมโยงกับชุมชน ทำกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ ร่วมกับชุมชนเพื่อสร้างประสบการณ์ทางการท่องเที่ยวใหม่ให้นักท่องเที่ยว ด้วยจักรยานอย่างถูกสุขอนามัย	1	20.00
รวม		5	100.00

ที่มา : ผู้ให้ข้อมูลหลัก 20 บริษัทจากบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน

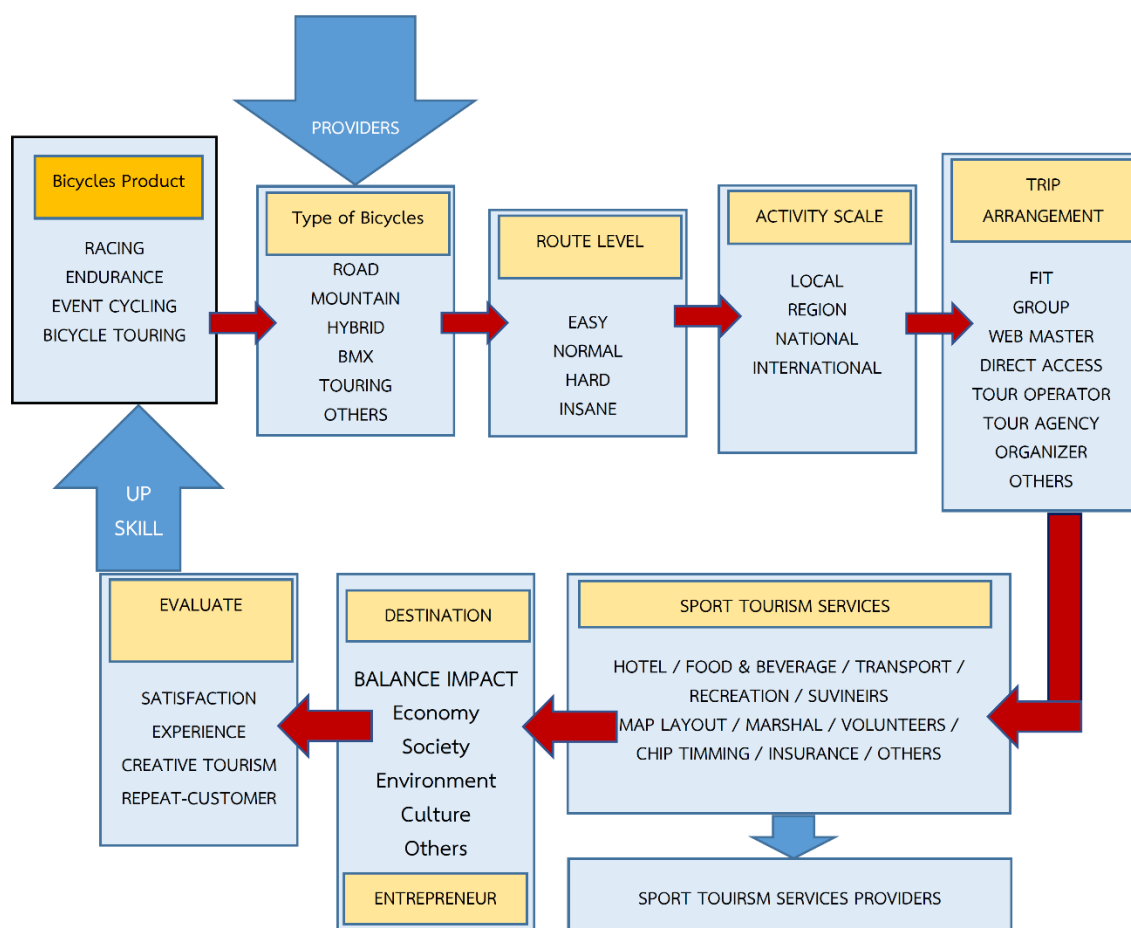
4.2.2) Tour of Friendship เป็นอีกหนึ่งในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ มีกลุ่มเป้าหมายคือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ดำเนินการโดยบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน ในประเทศไทย พบว่า มี 1 บริษัทที่ทำมาอย่างต่อเนื่อง มีความเป็นมาที่สืบเนื่องมาจากการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ครั้งที่ 13 ในปี พ.ศ. 2541 ที่กรุงเทพฯ Mrs. Titaree Tanakorn (ดร.ไท่) ตัดสินใจจัดทัวร์ปั่นจักรยานใหม่โดยมีผู้ปั่นเข้าร่วม 40 คน ชื่อแรกที่ใช้คือ Anti Drug Tour Thailand และ Tour of EGAT ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น Tour of Friendship R1 เปิดจำหน่าย Package ปีละ 1 ครั้ง ช่วงเดือน พฤษภาคม ของทุกปี รับสมัครนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม ครั้งละ 250 คน อัตราค่าธรรมเนียมคนละ 26,500 บาท รวมเป็นเงิน 6,625,000 บาท ต่อ Trip ซึ่งราคานี้ได้รวมการ-บริการรับส่งยานด้วยพาหนะไปกลับยังสนามบิน รวมถึงโรงแรม 4 คืน, อาหารเช้า 4 มื้อ อาหารกลางวัน 4 มื้อ อาหารเย็น 4 มื้อ การขนส่งจัดรถรางต่างประเทศระหว่างการแข่งขันโดยรถบัส ค่าธรรมเนียมแรกเข้าผู้สนับสนุน ค่าธรรมเนียมแรกเข้าของผู้จัดการ ค่าธรรมเนียมแรกเข้าสำหรับครอบครัวเดียวกัน แต่ไม่มีการคืนเงินให้ลูกค้าทุกกรณี สำหรับรายการค่าใช้จ่ายที่ไม่รวมในอัตราเรียกเก็บคือ การพักโรงแรม (ห้องแชร์) ห้องเดี่ยวจ่ายเพิ่ม 10,000 บาท ราคารถตู้ = 3,000 บาทต่อวัน / คนขับพร้อมรถตู้ไม่รวมน้ำมัน นอกจากนี้ ทัวร์แห่งมิตรภาพ R1 นี้ มีกฎการแข่งขันและข้อบังคับ คร่าว ๆ กล่าวคือ 1) นักปั่นที่ยังไม่ได้รับรางวัลโดยรวมยังมีสิทธิ์ปั่นในวันถัดไปเพื่อเป็นผู้ชนะได้ 2) นักปั่นจะต้องลงชื่อในบัญชีรายชื่อที่จุดเริ่มต้น (07:30 น.) และเสร็จสิ้นการแข่งขันทุกวัน ส่วนการไม่ลงชื่อในบัญชีรายชื่อจะทำให้เกิดสถานะ DNS และ DNF สำหรับผู้ปั่น 3) ไม่มีจุดให้อาหารและสนับสนุนเครื่องดื่มบนเส้นทางโดยทีมงานหลังจาก 50 กิโลเมตร เป็นต้นไป จนถึง 20 กิโลเมตร ก่อนถึงเส้นชัย 4) ยานพาหนะในหนึ่งทีมต้องต้องยานพาหนะ 4 ล้อเท่านั้นห้ามใช้รถจักรยานยนต์ โดยสำหรับทีมต้องประกอบด้วยผู้ขับขี่ 4 คนขึ้นไป 5) ผู้ปั่นทุกคนจะได้รับแผ่นป้ายทะเบียนหมายเลข ซึ่งจะต้องติดอยู่กับจักรยานของพวกเขาและบนตัวนักปั่น รวม 2 แผ่น ซึ่งจะต้องได้รับการตรวจสอบอย่างถูกต้องและจะต้องไม่ได้ถูกตัดพับหรือแก้ไข 6) ทีมแข่งขันจะได้รับแจ้งให้นำจักรยานสำรองและอะไหล่มาเองสำหรับการแข่งขันทั้งหมดเนื่องจากจะไม่มีการจัดหาจักรยานและอะไหล่สำรอง 7) อนุญาตให้ใช้

โทรศัพท์และวิทยุเพื่อการสื่อสารระหว่างการแข่งขัน 8) ห้ามใส่เสื้อยืด และ 9) ให้สวมหมวกกันน็อคโดยถือข้อบังคับ

4.1.2 แผนภูมิของกระบวนการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย และการกำหนดตำแหน่งตลาดกลุ่มเป้าหมาย

จากผลการศึกษาบริบทเชิงพื้นที่ของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน คณะนักวิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อศึกษาถึงกระบวนการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน หรือเข้าร่วมกิจกรรมกีฬาปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำให้ค้นพบรูปแบบกระบวนการที่แสดงถึงความสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ดังภาพต่อไปนี้

THE BICYCLES SPORT TOURISM PROCESS FLOW CHART



ภาพที่ 4.7 แสดงกระบวนการของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากภาพที่ 4.7 คณะนักวิจัยได้ค้นพบว่ากระบวนการใช้บริการของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาในกลุ่มจักรยาน ทั้งที่มีเป้าหมายหลักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว หรือ ปั่นจักรยานในกิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งมีขั้นตอนตามลำดับก่อนหลัง ที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการ 8 ขั้นตอน ดังนี้

1) พฤติกรรมนักปั่นจักรยานในประเทศไทย พ.ศ. 2562 มีพฤติกรรมการปั่นจักรยาน จำแนกได้ 4 ประเภท ได้แก่ การปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing) การปั่นเพื่อทดสอบสมรรถนะหรือทดสอบความอดทน (Endurance) การเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานที่มีผู้จัด (Event cycling) และ การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) ซึ่งแต่ละประเภทยังมีลักษณะวิธีการปั่นที่แตกต่างกันดังกล่าวได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งนักปั่นจักรยานจะต้องเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญ และมีสมรรถนะของร่างกายที่แข็งแรงตามประเภทของการปั่นจักรยาน

2) นักปั่นจักรยานมีพฤติกรรมการเลือกใช้จักรยาน ตามประเภทการปั่นจักรยานที่แต่ละคนชื่นชอบและมีความถนัด ซึ่งคุณลักษณะเฉพาะของจักรยานแต่ละรูปแบบจะใช้ปั่นจักรยานในแต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกัน สามารถจำแนกได้จำนวน 6 ชนิด และที่นักปั่นจักรยานในประเทศไทยนิยมใช้มี 2 ชนิด คือ จักรยานทางเรียบ หรือ จักรยานเสือหมอบ (Road Bike) เป็นจักรยานที่ทำความเร็วได้ดีบนทางเรียบ จักรยานเสือภูเขา หรือจักรยานผจญภัย (Mountain) ใช้สำหรับการปั่นจักรยานวิบาก และจักรยานไฮบริด ใช้ปั่นได้ทั้งสองสภาพพื้นที่ถนนทั้งทางเรียบและทางผจญภัย จักรยาน BMX นักปั่นจักรยานนิยมใช้ปั่นในเส้นทางวิบาก จักรยานท่องเที่ยว (Bike Touring) เป็นจักรยานที่ถูกออกแบบสำหรับการบรรทุกสัมภาระสำหรับการปั่นจักรยานท่องเที่ยวทางไกลหรือพักค้างตามเส้นทางปั่นจักรยาน และจักรยานประเภทอื่น ๆ ที่นิยมใช้ในปัจจุบัน เช่น จักรยานพับได้ หรือ จักรยานไฟฟ้า (E-Bike)

3) การเลือกเส้นทางปั่นจักรยานให้เหมาะสมกับสมรรถนะของผู้ปั่นจักรยาน เนื่องจากกิจกรรมการปั่นจักรยานมีลักษณะพิเศษ โดยเฉพาะในเรื่องของการเตรียมตัวของนักปั่นและการเตรียมอุปกรณ์ให้พร้อมทั้งลักษณะเส้นทางที่นักปั่นจักรยานได้วางแผนที่จะออกปั่น ซึ่งมีระดับความยากง่าย ลงเนินและขึ้นทางชัน ซึ่งตามรูปแบบการแบ่งระดับความยากง่ายของเส้นทางที่ Audax ได้แบ่งไว้ มี 4 ระดับ ได้แก่ เส้นทางปั่นอย่างง่าย (Easy) เส้นทางปั่นจักรยานปกติที่ปั่นได้ (Normal) เส้นทางปั่นที่ทรหด (Hard) และเส้นทางปั่นไม่ปกติ ค่อนข้างลำบากและมีความโหด (Insane) ทั้งนี้หากนักปั่นจักรยานจะปั่นตามเส้นทางนี้จะต้องมีสมรรถนะร่างกายที่แข็งแรงมาก ๆ หรือ เรียกว่าเป็นเส้นทางปั่นจักรยานที่มีเนินสูงชัน ระยะทางยาวกว่า 600 กิโลเมตร

4) ระดับของการจัดกิจกรรมกิจกรรมปั่นจักรยาน หรือ ความมีมาตรฐานของเส้นทางปั่นจักรยานที่มีตั้งแต่ระดับท้องถิ่นจนถึงระดับนานาชาติที่มีมาตรฐานการจัดกิจกรรมที่แตกต่างกัน ซึ่งของประเทศไทยมีการจัดปั่นจักรยานในชุมชน (Local) ระดับภูมิภาค (Region) ระดับชาติ (National) และนานาชาติ สำหรับกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทยที่พบคือ มีการจัดระดับภูมิภาคมากที่สุด

5) หากนักปั่นจักรยานมีความสนใจที่จะเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน ซึ่งจากผลการสัมภาษณ์นักปั่นจักรยาน พบว่า นักท่องเที่ยวสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานที่แตกต่างกัน ดังนั้น การออกแบบเส้นทาง หรือ การลงทะเบียนเพื่อจองใช้บริการจึงมีหลากหลายช่องทาง ทั้งปั่น

จักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT) การรวมกลุ่มนักปั่นจักรยานที่เป็นเพื่อนกัน สนับสนุนกัน หรือมีความชอบเหมือนกันออกปั่นจักรยานเป็นกลุ่ม (Group) สำหรับการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานที่มีผู้จัด นักปั่นจักรยานจะทำการจองเข้าร่วมกิจกรรมผ่านระบบ Web Master หรือ Direct Access หรือ นักปั่นจักรยานจะสมัครเข้าร่วมกิจกรรมผ่านช่องทางของผู้จัดงาน (Organizer) และการจองใช้บริการตัวแทนนำเที่ยวนักท่องเที่ยวส่วนมากจะเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ซื้อ Trip หรือ โปรแกรมนำเที่ยวจากบริษัทตัวแทนจำหน่าย (Tour Agency) หรือ บริษัทนำเที่ยว (Tour Operator) เป็นต้น

6) การบริการของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน (Sport Tourism Services) กลุ่มธุรกิจนี้เป็นผลิตภัณฑ์บริการหลักของการท่องเที่ยว เนื่องจากความประทับใจเกินความคาดหวังอยู่ที่คุณภาพของกลุ่มธุรกิจบริการที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม การเดินทาง แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อน ของฝากของที่ระลึก รวมไปถึง ความเป็นมืออาชีพของผู้จัดกิจกรรม หรือ โก้ดนำเที่ยวของแต่ละบริษัท ดังนั้น ธุรกิจในส่วนนี้ผู้จัดส่วนมากจะทำการจัดหาจากผู้ประกอบการที่มีคุณภาพและศักยภาพ ที่มีอยู่แล้วในแต่ละพื้นที่ ชุมชน ภูมิภาค หรือ ระดับประเทศ

7) การบริหารงานผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและบริการ ที่กระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมระหว่างแหล่งท่องเที่ยวและผู้ประกอบการ โดยเฉพาะการวิเคราะห์ถึงผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ สังคม ชุมชน สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรมและอื่น ๆ ซึ่งกลุ่มธุรกิจท่องเที่ยวและบริการ จำเป็นจะต้องตระหนักและให้ความสำคัญในส่วนนี้เป็นอย่างมาก เพราะการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานจำเป็นจะต้องออกเดินทางเพื่อไปท่องเที่ยวแบบเยี่ยมชม (Sightseeing) แหล่งท่องเที่ยวในชุมชนทั้งที่เกิดขึ้นเองตาม ธรรมชาติ หรือ สิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น ดังนั้น การจัดสรรผลประโยชน์ หรือ การสร้างผลกระทบทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม หรือ อื่น ๆ จำเป็นจะต้องมีการจัดสรรที่ลงตัวและยุติธรรม

8) คุณค่าของการท่องเที่ยวและบริการ ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและบริการ สามารถประเมินผลได้จาก ความพึงพอใจ ความประทับใจ การสร้างประสบการณ์ใหม่ให้นักท่องเที่ยว บนฐานของการสร้างสรรค์กิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่โดดเด่น ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวออกเดินทางมาท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวเป้าหมาย หรือ การสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ เพื่อรักษาลูกค้าเดิมให้กลับมาเที่ยวซ้ำ โดยเฉพาะการกลับมาใช้บริการที่ยกระดับทักษะการปั่นจักรยานของนักปั่นแต่ละระดับจากง่ายไปจนกระทั่งถึงเส้นทางที่มีความโหดขึ้นเรื่อย ๆ โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือการเอาชนะตนเอง รวมไปถึงการขยายฐานลูกค้าใหม่

ต่อมาคณะนักวิจัยจึงทำการศึกษาถึงขนาดจำนวนนักปั่นจักรยานแต่ละประเภท ซึ่งปัจจุบันพบว่า ในประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานใดทำการรวบรวมสถิติข้อมูลนักปั่นจักรยานทั้งปีเพื่อการท่องเที่ยวหรือปั่นในกิจกรรมพิเศษ ไว้เป็นศูนย์กลาง ดังนั้น คณะนักวิจัยจึงได้ทำการค้นคว้าจากฐานข้อมูลออนไลน์ การสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานจริง ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทำให้ได้ข้อมูลสำหรับนักปั่นจักรยานในปี พ.ศ. 2562 ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4.14 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามประเภท

ประเภท นักปั่นจักรยาน	ปั่น เพื่อการ แข่งขัน (Racing)	ปั่นอดทน เพื่อทดสอบ สมรรถนะ (Endurance)	ปั่นใน กิจกรรม (Event Cycling)	ปั่น ท่องเที่ยว (Touring)	รวมจำนวนนักปั่น จักรยานประเทศไทย พ.ศ. 2562
นักปั่นชาวไทย	25,740	137,043	217,756	155,282	537,441
นักปั่นชาวต่างประเทศที่ พำนักรในประเทศไทย	260	6,465	24,901	1,585	33,211
นักปั่นชาวต่างประเทศ (Inbound)	-	-	525	74,250	74,775
จำนวนนักปั่นรวม (คน)	26,000	143,508	243,182	232,737	645,427
สัดส่วน (ร้อยละ)	4.03	22.23	37.68	36.06	100.00

หมายเหตุที่ 1 ข้อมูลเชิงตัวเลขอ้างอิงจากผู้ให้ข้อมูลหลัก และข้อมูลจากเก็บแบบสอบถามจากนักปั่นจักรยานและฐานข้อมูล (ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2562) www.Thaimtb.com และฐานข้อมูล Facebook ของกลุ่มนักปั่นจักรยาน เช่น <https://www.facebook.com/pg/AudaxThailand/events/> https://www.facebook.com/pg/KhcycleThailand/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/ProbikeTrek/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/bikezoneth/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/Audax-Nakhonpathom-Cycling-Club-1143585959000274/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/luckycycling/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/AudaxThailand/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/PUNKAEWAI/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/bikeforlovestopatyou/events/?ref=page_internal <https://www.facebook.com/pg/bikeforestcamp/events/> https://www.facebook.com/pg/kazebicycle/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/CYCLING100/events/?ref=page_internal https://www.facebook.com/pg/wheretorunwhentoride/events/?ref=page_internal

จากตารางที่ 4.14 พบว่า จำนวนนักปั่นจักรยานแต่ละประเภท ประกอบด้วย นักปั่นจักรยานทั้งชาวไทย ชาวต่างประเทศที่พำนักระยะยาวในประเทศไทย และ นักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ ซึ่งผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก บริษัทเจดนำเที่ยวด้วยจักรยาน ผู้จัดกิจกรรมงานปั่นจักรยาน และได้นำผลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาสรุป เพื่อหาจำนวนนักปั่นจักรยานให้ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด อีกทั้งปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานใดเป็นผู้รวบรวมฐานข้อมูลการปั่นจักรยานของนักปั่นจักรยานไว้ ดังนั้น จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ปัจจุบันมีนักปั่นจักรยาน โดยประมาณ 645,427 คน เป็นนักปั่นชาวไทย จำนวน 537,441 คน (ร้อยละ 83.27) และนักปั่นชาวต่างประเทศที่พำนักระยะยาวหรือทำงานในประเทศไทย จำนวน 33,211 คน (ร้อยละ 5.15) และ นักปั่นชาวต่างประเทศ จำนวน 74,775 คน (ร้อยละ 11.59)

หรือ อาจกล่าวได้ว่า มีจำนวนนักปั่นจักรยาน (Domestic) จำนวน 570,652 คน (ร้อยละ 88.41) นักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ ที่เดินทางมาปั่นจักรยานในประเทศไทย จำนวน 74,775 คน (ร้อยละ 11.59)

ในขณะเดียวกันเมื่อจำแนกจำนวนนักปั่นจักรยานตามประเภทกิจกรรม พบว่า มี นักปั่นจักรยานที่มาร่วมปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) มากที่สุด จำนวน 243,182 คน (ร้อยละ 37.68) รองลงมา คือ นักปั่นจักรยานท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำนวน 232,737 คน (ร้อยละ 36.06) นักปั่นจักรยานที่ปั่นฝึกสมรรถนะ สร้างความตื่นเต้นท้าทาย และฝึกความอดทนในกิจกรรมการปั่นจักรยาน (Endurance) จำนวน 143,508 คน (ร้อยละ 22.23) และ นักปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน จำนวน 26,000 คน (ร้อยละ 4.03)

4.2 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

ในการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 คณะนักวิจัยจึงทำการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถาม สอบถามจากนักปั่นจักรยานที่เป็นตัวแทนจากสนามปั่นจักรยานแต่ละประเภทตามสัดส่วน ที่จัดขึ้นใน 6 ภูมิภาค จำนวน 1,313 ตัวอย่าง ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.15 จำนวนตัวอย่างจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากนักปั่นจักรยานในแต่ละภูมิภาค

ประเภทสนามปั่นจักรยาน	จำนวนตัวอย่าง
1. สนามปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing)	295
2. สนามปั่นจักรยานเพื่อทดสอบสมรรถนะความอดทน (Endurance)	338
3. สนามปั่นจักรยานที่จัดขึ้นเป็นกิจกรรมงานปั่น (Cycling Event)	387
4. สนามปั่นจักรยานเพื่อการพักผ่อน/ท่องเที่ยว (Leisure/Bike Touring)	293
รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย	1,313

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนักปั่นจักรยาน หรือ ผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย พบว่า

4.2.1 ข้อมูลพื้นฐานของนักปั่นจักรยาน (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

ในการการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 คณะนักวิจัยจึงทำการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถาม สอบถามจากนักปั่นจักรยานตามสัดส่วนในแต่ละสนามปั่นจักรยาน ที่ได้จำแนกจากกิจกรรมตามวัตถุประสงค์ของการจัด 4 ผลลัพธ์ คือ ปั่นเพื่อการแข่งขัน (Racing) ปั่นเพื่อทดสอบสมรรถนะหรือปั่นอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) และปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) ในพื้นที่วิจัย 6 ภูมิภาค จากกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม 1,313 คน โดยเครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูลแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลพื้นฐานของนักปั่นจักรยาน จำนวน 7 ข้อ ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพหลัก รายได้ต่อเดือน และ แหล่งที่เดินทางมา

ตอนที่ 2 เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานของนักปั่นจักรยาน ประกอบด้วย 21 ข้อคำถาม เพื่อให้ได้ซึ่งข้อมูลพฤติกรรมเชิงลึกอันจะนำไปเป็นแนวทางในการจัดออกแบบผลิตภัณฑ์ หรือ จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานที่สอดคล้องกับพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภค

ตอนที่ 3 เป็นข้อคำถามแบบวัดระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยาน รวมไปถึง ระดับความพึงพอใจต่อผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนพื้นที่ หรือ การส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย จำนวน 89 ข้อ ซึ่งได้ผลการวิจัยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างตามระเบียบวิธีวิจัยที่ได้ออกแบบไว้ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.16 จำนวนนักปั่นจำแนกตามเพศ และสัดส่วนร้อยละในแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน เพศ	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของเพศนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ชาย	307	261	233	185	986	90.83	67.44	78.98	63.14	75.10
หญิง	31	126	62	108	327	9.17	32.56	21.02	36.86	24.90
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ในภาพรวมพบว่า นักปั่นจักรยานทั้ง 4 ประเภทผลิตภัณฑ์ส่วนมากเป็นเพศชาย จำนวน 986 คน (ร้อยละ 75.10) และ เพศหญิง จำนวน 327 คน (ร้อยละ 24.90) เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของนักปั่นจักรยานจำแนกตามเพศ พบว่า นักปั่นจักรยานเพศชาย จะนิยมปั่นจักรยานทุกประเภท ทั้งปั่นอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) ปั่นแข่งขัน (Racing) และปั่นท่องเที่ยว (Touring) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.17 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามอายุ และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน อายุ	จำนวนนักปั่นจำแนกตามกิจกรรม (คน)					ร้อยละของอายุนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม (%)				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
14 - ไม่ถึง 18 ปี	21	12	16	12	61	6.21	3.10	5.42	4.10	4.65
18 - 34 ปี	24	29	45	29	127	7.10	7.49	15.25	9.90	9.67
35 - 39 ปี	122	90	57	62	331	36.09	23.26	19.32	21.16	25.21
40 - 44 ปี	55	104	50	61	270	16.27	26.87	16.95	20.82	20.56
45 - 49 ปี	79	100	54	80	313	23.37	25.84	18.31	27.30	23.84
50 - 54 ปี	20	32	32	35	119	5.92	8.27	10.85	11.95	9.06
55 - 59 ปี	11	12	13	6	42	3.25	3.10	4.41	2.05	3.20
60 - 64 ปี	6	8	28	8	50	1.78	2.07	9.49	2.73	3.81

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน อายุ	จำนวนนักปั่นจำแนกตามกิจกรรม (คน)					ร้อยละของอายุนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม (%)				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.17 ในภาพรวม พบว่า นักปั่นฯ ทั้ง 4 ประเภทผลิตภัณฑ์ ส่วนมากจะมีอายุระหว่าง 35-39 ปี จำนวน 331 คน (ร้อยละ 25.21) รองลงมาคืออายุ 45-49 ปี จำนวน 313 คน (ร้อยละ 23.84) และ อายุ 40-44 ปี จำนวน 270 คน (ร้อยละ 20.56) เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของนักปั่นจักรยานจำแนกตามอายุ พบว่า การปั่นอดทน (Endurance) จะมีนักปั่นที่อยู่วัยอายุ 35-39 ปี มากที่สุด สำหรับการปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) พบว่า จะเป็นนักปั่นที่มีช่วงอายุ 40-44 ปี การปั่นแข่งขัน (Racing) จะมีช่วงอายุ 35-39 ปี และปั่นท่องเที่ยว (Touring) 45-49 ปี ตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามสถานภาพ และร้อยละของสถานภาพนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน สถานภาพ	จำนวนนักปั่นจำแนกตามกิจกรรม (คน)					ร้อยละของสถานภาพนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
โสด	139	166	149	79	533	41.12	42.89	50.51	26.96	40.59
สมรส ไม่มีบุตร	138	184	56	60	438	40.83	47.55	18.98	20.48	33.36
สมรส มีบุตร	54	33	88	147	322	15.98	8.53	29.83	50.17	24.52
อื่น ๆ	7	4	2	7	20	2.07	1.03	0.68	2.39	1.52
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.18 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมากมีสถานภาพโสด (ร้อยละ 40.59) รองลงมาคือ สมรสแล้วแต่ไม่มีบุตร (ร้อยละ 33.36) และ สมรสแล้วและมีบุตร (ร้อยละ 24.52) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์สถานภาพจำแนกตามประเภทกิจกรรม พบว่า การปั่นอดทน (Endurance) และ

การปั่นแข่งขัน (Racing) เป็นนักปั่นส่วนมากมีสถานภาพโสด สำหรับนักปั่นที่ปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) ส่วนมากสมรสไม่มีบุตร และนักปั่นท่องเที่ยว (Touring) ส่วนมากเป็นผู้ที่สมรส และมีบุตรตามลำดับ

ตารางที่ 4.19 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามสถานภาพ และร้อยละของระดับการศึกษา นักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน คุณวุฒิสูงสุด	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของคุณวฒินักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ต่ำกว่า ปริญญาตรี	76	115	100	94	385	22.49	29.72	33.90	32.08	29.32
ปริญญาตรี	232	210	150	139	731	68.64	54.26	50.85	47.44	55.67
สูงกว่า ปริญญาตรี	30	62	45	60	197	8.88	16.02	15.25	20.48	15.00
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.19 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมากมีคุณวุฒิระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 55.67) รองลงมาคือ ต่ำกว่าปริญญาตรี (ร้อยละ 29.32) และ สูงกว่าระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 15.00) และเมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการร่วมปั่น พบว่า ผู้เข้าร่วมปั่นทุก ๆ ประเภทการปั่น ทั้งการปั่นอดทน (Endurance) การปั่นแข่งขัน (Racing) ปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) และปั่นท่องเที่ยว (Touring) ต่างมีคุณวุฒิเฉลี่ยระดับปริญญาตรีทั้งสิ้น

ตารางที่ 4.20 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามอาชีพหลัก และร้อยละของอาชีพนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน อาชีพหลัก	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของอาชีพนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ค้าขาย/ธุรกิจ ส่วนตัว	103	108	93	66	370	30.47	27.91	31.53	22.53	28.18

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน อาชีพหลัก	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของอาชีพนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
พนักงานเอกชน/ บริษัท	73	100	51	81	296	21.60	25.84	17.29	27.65	23.23
รับราชการ	44	68	60	72	253	13.02	17.57	20.34	24.57	18.58
อื่น ๆ	19	35	28	16	98	5.62	9.04	9.49	5.46	7.46
รัฐวิสาหกิจ	26	20	16	17	79	7.69	5.17	5.42	5.80	6.02
นักเรียน/ นักศึกษา	26	16	22	13	77	7.69	4.13	7.46	4.44	5.86
รับจ้างทั่วไป	13	18	12	15	58	3.85	4.65	4.07	5.12	4.42
เกษตรกร	26	11	4	1	42	7.69	2.84	1.36	0.34	3.20
ว่างงาน (ไม่ได้ทำงาน)	8	11	9	12	40	2.37	2.84	3.05	4.10	3.05
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.20 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก ประกอบอาชีพ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 28.18) รองลงมาคือ พนักงานเอกชน/บริษัท (ร้อยละ 23.23) และรับราชการ (ร้อยละ 18.58) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของสภาพภาพนักปั่นฯ พบว่า การปั่นอดทน (Endurance) นักปั่นที่ปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) และ การปั่นแข่งขัน (Racing) ส่วนมาก ประกอบอาชีพ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว สำหรับนักปั่นท่องเที่ยว (Touring) ส่วนมากประกอบอาชีพ พนักงานเอกชน/บริษัท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.21 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามรายได้ต่อเดือน และสัดส่วนร้อยละในแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน รายได้ต่อเดือน	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของรายได้ต่อเดือนของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ต่ำกว่า 10,000 บาท	50	41	50	45	186	14.79	10.59	16.95	15.36	14.17
10,001-20,000 บาท	59	74	55	51	239	17.46	19.12	18.64	17.41	18.20
20,001-30,000 บาท	49	76	47	41	202	14.50	19.64	15.93	13.99	16.22
30,001-40,000 บาท	106	65	56	36	274	31.36	16.80	18.98	12.29	20.03
40,001-50,000 บาท	39	40	36	59	174	11.54	10.34	12.20	20.14	13.25
50,001-60,000 บาท	8	30	11	19	68	2.37	7.75	3.73	6.48	5.18
60,001-70,000 บาท	3	10	9	13	35	0.89	2.58	3.05	4.44	2.67
70,001-80,000 บาท	7	9	6	7	29	2.07	2.33	2.03	2.39	2.21
มากกว่า 80,000 บาท	17	42	25	22	106	5.03	10.85	8.47	7.51	8.07
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.21 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 30,001-40,000 บาท (ร้อยละ 20.03) รองลงมาคือ 10,001-20,000 บาท (ร้อยละ 18.20) และ 20,001-30,000 บาท (ร้อยละ 16.22) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของรายได้ นักปั่นฯ จำแนกตามกิจกรรม พบว่า นักปั่นท่องเที่ยว (Touring) ส่วนมากมีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 40,001-50,000 บาท นักปั่นอดทน (Endurance) และนักปั่นแข่งขัน (Racing) ส่วนมากมีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 30,001-40,000 บาท และ นักปั่นที่ปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) มีรายได้ต่อเดือนเฉลี่ย 20,001-30,000 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.22 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามพื้นที่ที่เดินทางมา และสัดส่วนร้อยละในแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ข้อมูลพื้นฐาน เดินทางมาจาก	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของพื้นที่ที่เดินทางมานักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ภาคกลาง	120	136	103	125	484	35.50	35.14	34.92	42.66	36.86
ภาคเหนือ	97	87	67	71	322	28.70	22.48	22.71	24.23	24.52
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	48	62	83	81	274	14.20	16.02	28.14	27.65	20.87
ภาคตะวันออก	21	55	19	5	100	6.21	14.21	6.44	1.71	7.62
ภาคตะวันตก	28	19	13	1	61	8.28	4.91	4.41	0.34	4.65
ภาคใต้	13	25	10	8	56	3.85	6.46	3.39	2.73	4.27
ต่างประเทศ	11	3	-	2	16	3.25	0.78	-	0.68	1.22
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.22 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก เดินทางมาจากภาคกลาง (ร้อยละ 36.86) รองลงมาคือ มาจากภาคเหนือ (ร้อยละ 24.52) และ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 20.87) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของพื้นที่ พบว่า ผู้เข้าร่วมปั่นทุก ๆ ประเภทการปั่น ทั้งการปั่นอดทน (Endurance) การปั่นแข่งขัน (Racing) ปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) และปั่นท่องเที่ยว (Touring) ต่างเดินทางมาจากภาคกลางทั้งสิ้น

4.2.2 ข้อมูลพฤติกรรมของนักปั่นจักรยาน (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

ตารางที่ 4.23 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามวัตถุประสงค์ และสัดส่วนร้อยละในแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

พฤติกรรม จำแนกตาม วัตถุประสงค์	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละตามวัตถุประสงค์ของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ท่องเที่ยว	80	207	83	156	526	23.67	53.49	28.14	53.24	40.06
ออกกำลังกาย	55	62	49	97	263	16.27	16.02	16.61	33.11	20.03
ความท้าทาย/ ตื่นเต้น	124	62	18	20	224	36.69	16.02	6.10	6.83	17.06
แข่งขัน	15	20	135	10	180	4.44	5.17	45.76	3.41	13.71
พบปะเพื่อนนัก ปั่น	38	31	3	2	74	11.24	8.01	1.02	0.68	5.64
ช่วยเหลือ สนับสนุน	20	2	1	5	28	5.92	0.52	0.34	1.71	2.13
อื่น ๆ	-	3	6	2	11	-	0.78	2.03	0.68	0.84
ทำธุรกิจ	6	-	-	1	7	1.78	-	-	0.34	0.53
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.23 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีวัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานเพื่อท่องเที่ยว (ร้อยละ 40.06) รองลงมาคือ ออกกำลังกาย (ร้อยละ 20.03) และ เพื่อความท้าทาย/ตื่นเต้น (ร้อยละ 17.06) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการร่วมปั่น พบว่า ผู้เข้าร่วมปั่นอดทน (Endurance) มีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อความท้าทาย/ตื่นเต้น แต่ในขณะที่นักปั่นเพื่อการแข่งขัน (Racing) มีความมุ่งมั่นในการเข้าร่วมเพื่อแข่งขัน ในขณะที่นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) และ ปั่นท่องเที่ยว (Touring) ต่างเดินทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุด

ตารางที่ 4.24 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามประเภทจักรยานที่ใช้ และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

พฤติกรรม ประเภทจักรยานที่ ใช้	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของการใช้จักรยานของนักปั่น ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
จักรยานเสือหมอบ	232	232	214	191	869	68.64	59.95	72.54	65.19	66.18
จักรยานเสือภูเขา	91	129	44	57	321	26.92	33.33	14.92	19.45	24.45
จักรยานประเภท Touring	4	9	17	15	45	1.18	2.33	5.76	5.12	3.43
จักรยานไฮบริด	1	11	10	10	32	0.30	2.84	3.39	3.41	2.44
จักรยานพับได้	9	5	10	12	36	2.66	1.29	3.39	4.10	2.74
จักรยานอื่น ๆ	1	1	-	8	10	0.30	0.26	-	2.73	0.76
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.24 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก ใช้จักรยานเสือหมอบหรือทางเรียบ (Road Bike) มากที่สุด (ร้อยละ 66.18) รองลงมาคือ จักรยานเสือหมอบ (ร้อยละ 24.45) และ จักรยานประเภท Touring (ร้อยละ 3.43) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการใช้จักรยานพบว่า ผู้เข้าร่วมปั่นทุก ๆ ประเภทการปั่น ทั้งการปั่นอดทน (Endurance) การปั่นแข่งขัน (Racing) ปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) และปั่นท่องเที่ยว (Touring) ต่างนิยมใช้จักรยานเสือหมอบหรือทางเรียบ (Road Bike) มากที่สุด

ตารางที่ 4.25 ประสบการณ์ในการปั่นจักรยานของนักปั่น

(n = 1,313)

ประสบการณ์ ในการปั่น จักรยาน	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของประสบการณ์ของนักปั่น ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ครั้งแรก	63	127	29	71	290	18.64	32.82	9.83	24.23	22.09
ครั้งที่ 2	118	80	25	42	265	34.91	20.67	8.47	14.33	20.18
ครั้งที่ 3	41	59	20	24	144	12.13	15.25	6.78	8.19	10.97
ครั้งที่ 4	20	24	21	20	85	5.92	6.20	7.12	6.83	6.47

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

(n = 1,313)

ประสบการณ์ ในการปั่น จักรยาน	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของประสบการณ์ของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ครั้งที่ 5	41	22	28	22	113	12.13	5.68	9.49	7.51	8.61
ครั้งที่ 6	4	11	12	26	53	1.18	2.84	4.07	8.87	4.04
ครั้งที่ 7	5	10	4	6	25	1.48	2.58	1.36	2.05	1.90
ครั้งที่ 8	2	6	9	8	25	0.59	1.55	3.05	2.73	1.90
ครั้งที่ 9	1	2	7	3	13	0.30	0.52	2.37	1.02	0.99
10 ครั้งขึ้นไป	43	46	140	71	300	12.72	11.89	47.46	24.23	22.85
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.25 พบว่า นักปั่นจักรยานส่วนมากมีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานเฉลี่ย เป็นนักปั่นที่มีประสบการณ์ปั่น 10 ครั้งขึ้นไป (ร้อยละ 22.85) รองลงมาคือ นักปั่นจักรยานหน้าใหม่ มากที่สุด (ร้อยละ 22.09) และนักปั่นที่ประสบการณ์ปั่นจักรยานเป็นครั้งที่ 2 (ร้อยละ 20.18) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ถึงประสบการณ์ในการปั่นจักรยานของนักปั่นฯ

ตารางที่ 4.26 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามราคาจักรยานที่ใช้ และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

พฤติกรรม ราคาจักรยานที่ใช้ (บาท/คัน)	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภท กิจกรรม (คน)					ร้อยละของราคาจักรยานที่นักปั่นฯ ใช้ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ต่ำกว่า 10,000 บาท	17	32	43	62	154	5.03	8.27	14.58	21.16	11.73
ราคา 10,001 – 30,000 บาท	76	94	68	114	352	22.49	24.29	23.05	38.91	26.81
ราคา 30,001 – 60,000 บาท	64	147	96	45	352	18.93	37.98	32.54	15.36	26.81

ตารางที่ 4.26 (ต่อ)

(n = 1,313)

พฤติกรรม ราคาจักรยานที่ใช้ (บาท/คัน)	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภท กิจกรรม (คน)					ร้อยละของราคาจักรยานที่นักปั่น ใช้ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ราคา 60,001 – 90,000 บาท	146	41	43	27	257	43.20	10.59	14.58	9.22	19.57
ราคา 90,001 – 120,000 บาท	17	34	17	25	93	5.03	8.79	5.76	8.53	7.08
ราคา มากกว่า 120,000 บาท	18	39	28	20	105	5.33	10.08	9.49	6.83	8.00
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณณักรวิชัย (2563)

จากตารางที่ 4.26 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีพฤติกรรมการเลือกซื้อราคาจักรยานคันละ เฉลี่ย 10,001 – 60,000 บาท (ร้อยละ 26.81) รองลงมาคือ จักรยานที่มีราคาระหว่าง 60,001 – 90,000 บาทต่อคัน (ร้อยละ 19.57) และ จักรยานราคา ต่ำกว่า 10,000 บาท (ร้อยละ 11.73) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของราคาจักรยาน พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) นิยมใช้จักรยานที่มีราคา 60,001 – 90,000 บาท/คัน และนักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) ปั่น แข่งขัน (Racing) นิยมใช้จักรยานที่มีราคาระหว่าง 30,001 – 60,000 บาทต่อคัน สำหรับนักปั่น ท่องเที่ยว (Touring) นิยมใช้จักรยานคันละ เฉลี่ย 10,001 – 30,000 บาท

ตารางที่ 4.27 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามราคาอุปกรณ์ที่ใช้ และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภท
กิจกรรม

(n = 1,313)

พฤติกรรม ราคาอุปกรณ์ที่ใช้ (บาท/คัน)	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของราคาอุปกรณ์ที่นักปั่น ใช้ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ต่ำกว่า 3,000 บาท	130	143	99	151	523	38.46	36.95	33.56	51.54	39.83
ราคา 3,001 – 6,000 บาท	89	120	91	80	380	26.33	31.01	30.85	27.30	28.94
ราคา 6,001 – 9,000 บาท	42	50	37	18	147	12.43	12.92	12.54	6.14	11.20
ราคา 9,001 – 12,000	27	32	19	17	95	7.99	8.27	6.44	5.80	7.24

ตารางที่ 4.27 (ต่อ)

(n = 1,313)

พฤติกรรม ราคาอุปกรณ์ที่ใช้ (บาท/คัน)	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของราคาอุปกรณ์ที่นักปั่นฯ ใช้ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
มากกว่า 12,000 บาท	50	42	49	27	168	14.79	10.85	16.61	9.22	12.80
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.27 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีพฤติกรรมซื้ออุปกรณ์จักรยาน เฉลี่ย ราคาต่ำกว่า 3,000 บาท (ร้อยละ 39.83) รองลงมาคือ ซื้ออุปกรณ์จักรยานราคา 3,001 – 6,000 บาทต่อคัน (ร้อยละ 28.94) และ มากกว่า 12,000 บาท (ร้อยละ 12.80) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของราคาอุปกรณ์ พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) นักปั่นแข่งขัน (Racing) และ นักปั่นท่องเที่ยว (Touring) ต่างมีพฤติกรรมการซื้ออุปกรณ์ตกแต่งจักรยานในราคาที่ต่ำกว่า 3,000 บาทต่อคัน

ตารางที่ 4.28 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

การจ่ายค่าสมัคร เข้าร่วมกิจกรรมปีต่อปี	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของราคาสมัครของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ต่ำกว่า 2,000 บาท/ปี	210	168	49	57	484	62.13	43.41	16.61	19.45	36.86
จำนวน 2,001 - 4,000 บาท/ปี	82	111	73	175	441	24.26	28.68	24.75	59.73	33.59
จำนวน 4,001 - 6,000 บาท/ปี	44	64	158	28	294	13.02	16.54	53.56	9.56	22.39
มากกว่า 6,000 บาท	2	44	15	33	94	0.59	11.37	5.08	11.26	7.16
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.28 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมากมีการใช้จ่ายค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรมปีจักรยาน เฉลี่ย ราคาต่ำกว่า 2,000 บาท/ปี (ร้อยละ 36.86) รองลงมาคือ จำนวน 2,001 - 4,000 บาท/ปี (ร้อยละ 33.59) และ จำนวน 4,001 - 6,000 บาท (ร้อยละ 22.39) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์

ตามสัดส่วนร้อยละของการจ่ายค่าสมัคร พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) และ นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) จ่ายค่าสมัครปีน ต่ำกว่า 2,00 บาท/ปี นักปั่นแข่งขัน (Racing) จ่ายค่าสมัครประมาณ 4,001 – 6,000 บาท/ปี และ นักปั่นท่องเที่ยว (Touring) ต่ำจ่ายค่าสมัครปีนประมาณ 2,001 - 4,000 บาท/ปี

ตารางที่ 4.29 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามจำนวนผู้เดินทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

การเดินทางมาร่วมกิจกรรม	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของจำนวนคนเดินทางของนักปั่นฯในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
มาหลายคน (2-6 คน)	61	335	130	176	702	18.05	86.56	44.07	60.07	53.47
มาคนเดียว	277	52	165	117	611	81.95	13.44	55.93	39.93	46.53
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.29 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก เดินทางมาหลายคน (2-6 คน) มากที่สุด (ร้อยละ 53.47) รองลงมาคือ เดินทางมาคนเดียว (ร้อยละ 46.53) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการเดินทางของนักปั่นฯ พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) และ นักปั่นแข่งขัน (Racing) นิยมเดินทางมาคนเดียว สำหรับนักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) นักปั่นท่องเที่ยว (Touring) มักจะเดินทางมาหลายคน (2-6 คน)

ตารางที่ 4.30 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกผู้เดินทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

การเดินทางมาร่วมกิจกรรม	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของผู้ร่วมเดินทางนักปั่นฯในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
เพื่อน/กลุ่ม/ชมรม	61	255	55	106	477	18.05	65.89	18.64	36.18	36.33
มาคนเดียว	141	52	165	117	475	41.72	13.44	55.93	39.93	36.18
แฟน/สามี/	87	62	49	48	246	25.74	16.02	16.61	16.38	18.74
ครอบครัว	49	18	26	22	115	14.50	4.65	8.81	7.51	8.76
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.30 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก เดินทางมากับกลุ่มเพื่อน/กลุ่ม/ชมรมหลายคน (ร้อยละ 36.33) มากที่สุด รองลงมาคือ เดินทางมาคนเดียว (ร้อยละ 36.18) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของจำนวนผู้ร่วมเดินทางมาปั่นจักรยาน พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) นักปั่นแข่งขัน (Racing) และ นักปั่นท่องเที่ยว (Touring) นิยมเดินทางคนเดียว ในขณะที่นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) มักจะเดินทางมาหลายคน และส่วนมากมากับกลุ่มเพื่อน/กลุ่ม/ชมรม

ตารางที่ 4.31 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามการพักค้าง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

การพักค้าง	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของการพักค้างนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
พักค้าง	242	73	197	161	914	71.60	18.86	66.78	54.95	51.26
ไม่พักค้าง	96	314	98	132	399	28.40	81.14	33.22	45.05	48.74
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.31 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก นิยมพักค้าง (ร้อยละ 51.26) และไม่พักค้าง (ร้อยละ 48.74) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการพักค้างของนักปั่นฯ พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) นักปั่นแข่งขัน (Racing) นักปั่นท่องเที่ยว (Touring) ต่างนิยมพักค้างในพื้นที่ที่มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ยกเว้น นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) ที่ไม่พักค้าง

ตารางที่ 4.32 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามสถานที่พักแรม และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

สถานที่พักแรม	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของประเภทที่พักที่นักปั่นฯ เลือกพักในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
โรงแรม/รีสอร์ท	202	193	161	106	662	59.76	49.87	54.58	36.18	50.42
ไม่พัก	96	73	98	132	399	28.40	18.86	33.22	45.05	30.39
บ้านเพื่อน/ญาติ	17	26	15	27	85	5.03	6.72	5.08	9.22	6.47

ตารางที่ 4.32 (ต่อ)

(n = 1,313)

สถานที่พักแรม	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของประเภทที่พักที่นักปั่นฯ เลือกพักในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
นอนเต็นท์	18	26	12	17	73	5.33	6.72	4.07	5.80	5.56
ห้องเช่า/อพาร์ทเมนต์	1	32	6	4	43	0.30	8.27	2.03	1.37	3.27
โฮมสเตย์	2	18	1	1	22	0.59	4.65	0.34	0.34	1.68
วัด/โรงเรียน/	-	15	-	3	18	-	3.88	-	1.02	1.37
อื่น ๆ	2	3	2	3	10	0.59	0.78	0.68	1.02	0.76
นอนในรถ	-	1	-	-	1	-	0.26	-	-	0.08
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.32 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก ทั้งนักปั่นอดทน (Endurance) นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) นักปั่นท่องเที่ยว (Touring) และนักปั่นแข่งขัน (Racing) นิยมเลือกที่จะพักค้างที่โรงแรม/รีสอร์ท มากที่สุด (ร้อยละ 50.42)

ตารางที่ 4.33 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามลักษณะการเดินทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ลักษณะการเดินทาง	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของการเดินทางมาร่วมงานของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
เดินทางมาล่วงหน้า 1 วัน	196	174	133	155	658	57.99	44.96	45.08	52.90	50.11
มาในวันจัดงาน	95	187	130	122	534	28.11	48.32	44.07	41.64	40.67

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

(n = 1,313)

ลักษณะ การเดินทาง	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของการเดินทางมาร่วมงานของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม (%)				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
เดินทางมา ล่วงหน้า 2 วัน	47	26	32	16	121	13.91	6.72	10.85	5.46	9.22
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.33 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก นิยมเดินทางมาร่วมกิจกรรมล่วงหน้า 1 วัน (ร้อยละ 50.11) และ เดินทางมาร่วมงานในวันที่จัดงาน (ร้อยละ 40.67) ทั้งนี้พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) นักปั่นแข่งขัน (Racing) และนักปั่นท่องเที่ยว (Touring) จะเดินทางมาร่วมกิจกรรมล่วงหน้า 1 วัน และ นักปั่นที่มาร่วมในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) นิยมเดินทางมาร่วมงานในวันจัดงานเลย

ตารางที่ 4.34 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามพาหนะที่ใช้เดินทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

พาหนะใน การเดินทาง	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของพาหนะที่นักปั่นฯ เลือกพักในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
รถยนต์ส่วนตัว	323	320	263	277	1183	95.56	82.69	89.15	94.54	90.10
รถเช่า	10	47	16	12	85	2.96	12.14	5.42	4.10	6.47
มาโดยวิธีอื่น ๆ	5	20	16	4	45	1.48	5.17	5.42	1.37	3.43
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.34 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก นิยมเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 90.10) และเดินทางโดยรถเช่า (ร้อยละ 6.47) และ เดินทางมาโดยวิธีอื่น ๆ เช่น ทางรถไฟ (ร้อยละ 3.43) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.35 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามค่าใช้จ่าย และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ค่าใช้จ่าย	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของค่าใช้จ่ายนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
1-1,000 บาท	112	106	55	46	319	33.14	27.39	18.97	15.70	24.39
1,001-5,000 บาท	203	245	45	244	737	60.06	63.31	15.52	83.28	56.35
5,001 - 10,000 บาท	13	36	190	3	242	3.85	9.30	65.52	1.02	18.50
มากกว่า 10,000 บาท	10	-	-	-	10	2.96	-	-	-	0.76
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณณักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.35 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก ใช้จ่ายในการเดินทางไปร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน ครั้งละ 1,001 – 5,000 บาท (ร้อยละ 56.35) และ จ่ายครั้งละ 1 – 1,000 บาท (ร้อยละ 24.39) และ จ่าย 5,001 – 10,000 บาท (ร้อยละ 18.50) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการใช้จ่าย พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) และนักปั่นท่องเที่ยว (Touring) จ่ายครั้งละ ครั้งละ 1,001 – 5,000 บาท ในขณะที่นักปั่นแข่งขัน (Racing) จ่ายครั้งละ 5,001 – 10,000 บาท

ตารางที่ 4.36 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามช่องทางที่รับรู้ข้อมูล และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ช่องทางการรับรู้ข้อมูลการจัดกิจกรรมของนักปั่นจักรยาน	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของช่องทางการรับรู้ข้อมูลของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
www.Thaimtb.com	113	184	110	134	541	33.43	47.55	37.29	45.73	41.20
ชุมชนออนไลน์	52	104	68	55	279	15.38	26.87	23.05	18.77	21.25
อื่น ๆ	135	20	15	7	177	39.94	5.17	5.08	2.39	13.48
เพื่อโทรศัพท์มาชวน	23	41	56	55	175	6.80	10.59	18.98	18.77	13.33

ตารางที่ 4.36 (ต่อ)

(n = 1,313)

ช่องทางการรับรู้ข้อมูล การจัดกิจกรรมของนัก ปั่นจักรยาน	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของช่องทางการรับรู้ข้อมูลของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ผู้จัด/หน่วยงาน ประชาสัมพันธ์	9	31	36	29	105	2.66	8.01	12.20	9.90	8.00
หาข้อมูลจากเว็บไซต์ผู้จัด	6	7	10	13	36	1.78	1.81	3.39	4.44	2.74
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.36 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก นิยมเลือกใช้ช่องทางสื่อของจักรยานเพื่อรับรู้ข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ผ่าน www.Thaimtb.com (ร้อยละ 41.20) และ ชุมชนออนไลน์ (ร้อยละ 21.25) และ ช่องทางอื่น ๆ (ร้อยละ 13.48) เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของช่องทางการรับรู้ของนักปั่น พบว่า นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) นักปั่นแข่งขัน (Racing) และนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว (Touring) นิยมใช้ช่องทางผ่าน www.Thaimtb.com การรับรู้ข้อมูลกิจกรรมงานปั่นจักรยาน ยกเว้นนักปั่นอดทน (Endurance) ที่ใช้ช่องทางอื่น

ตารางที่ 4.37 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามการใช้อินเทอร์เน็ตค้นหาข้อมูลและสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

การใช้อินเทอร์เน็ต ค้นหาข้อมูล	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของการใช้สื่อค้นหาข้อมูลของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ค้นหากิจกรรมปั่นจักรยาน	34	209	130	174	547	10.06	54.01	44.07	59.39	41.66
สมัครเข้าร่วมกิจกรรมปั่น จักรยาน	272	88	105	76	541	80.47	22.74	35.59	25.94	41.20
การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี ของจักรยาน	18	18	27	5	68	5.33	4.65	9.15	1.71	5.18

ตารางที่ 4.37 (ต่อ)

(n = 1,313)

การใช้อินเทอร์เน็ต ค้นหาข้อมูล	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของการใช้สื่อค้นหาข้อมูลของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
เลือกซื้ออุปกรณ์เสริมการ ปั่นจักรยาน	5	54	3	-	62	1.48	13.95	1.02	-	4.72
อื่น ๆ	4	18	13	22	57	1.18	4.65	4.41	7.51	4.34
แลกเปลี่ยนประสบการณ์ กับนักปั่น	5	-	17	16	38	1.48	-	5.76	5.46	2.89
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.37 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก นิยมใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อค้นหาข้อมูล กิจกรรมปั่นจักรยาน (ร้อยละ 41.66) สมัครเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน (ร้อยละ 41.20) และ แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับนักปั่น (ร้อยละ 5.18) เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการร่วมปั่น พบว่า นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) นักปั่นแข่งขัน (Racing) และนักปั่นท่องเที่ยว (Touring) ที่นิยมใช้ นิยมเลือกใช้ช่องทางสื่อค้นหากิจกรรมปั่นจักรยาน ยกเว้น นักปั่นอดทน (Endurance) ที่ใช้เพื่อการสมัครเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยาน

ตารางที่ 4.38 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามช่องทางที่ติดตามข้อมูล และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ช่องทางที่นิยม ไปดูเพื่อ Update ข้อมูล	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของช่องทางการติดตามข้อมูลของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
กลุ่มเครือข่ายนักปั่น จักรยาน Facebook/Line	320	229	197	192	938	94.67	59.17	66.78	65.53	71.44
มหกรรม Expo : Bangkok Bike / Motor	6	67	44	47	164	1.78	17.31	14.92	16.04	12.49

ตารางที่ 4.38 (ต่อ)

(n = 1,313)

ช่องทางที่นิยม ไปดูเพื่อ Update ข้อมูล	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของช่องทางการติดตามข้อมูลของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
ซื้อ/ชมสินค้าจากร้านค้าใน สนามจัดการแข่งขัน	8	42	22	22	94	2.37	10.85	7.46	7.51	7.16
สื่อสิ่งพิมพ์ ป้าย ประชาสัมพันธ์	2	23	29	29	83	0.59	5.94	9.83	9.90	6.32
อื่น ๆ	2	26	3	3	34	0.59	6.72	1.02	1.02	2.59
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.38 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก นิยมติดตามข้อมูลข่าวสารจักรยาน เพื่อ Update ข้อมูล จากกลุ่มเครือข่ายนักปั่นจักรยาน Facebook/Line (ร้อยละ 71.44) มหกรรม Expo : Bangkok Bike / Motor (ร้อยละ 12.49) และ ซื้อ/ชมสินค้าจากร้านค้าในสนามจัดการแข่งขัน (ร้อยละ 7.16) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.39 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามผลิตภัณฑ์ที่คาดหวัง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ผลิตภัณฑ์ที่คาดหวัง	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของผลิตภัณฑ์ที่คาดหวังนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
การค้นหภาพถ่ายผ่าน เว็บไซต์	186	90	37	43	356	55.03	23.26	12.54	14.68	27.11
บริการนำเที่ยวก่อนการ แข่งขัน	42	103	48	106	299	12.43	26.61	16.27	36.18	22.77
การบริการอาหารและ เครื่องดื่ม	57	43	95	45	240	16.86	11.11	32.20	15.36	18.28
การถ่ายทอดสดขณะ แข่งขัน	5	42	41	37	125	1.48	10.85	13.90	12.63	9.52

ตารางที่ 4.39 (ต่อ)

(n = 1,313)

ผลิตภัณฑ์ที่คาดหวัง	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของผลิตภัณฑ์ที่คาดหวังนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
กิจกรรมออกกำลังกาย ก่อนปล่อยตัว	4	31	14	15	64	1.18	8.01	4.75	5.12	4.87
การได้รับการรับรอง มาตรฐานสนามจาก หน่วยงาน	4	21	26	8	59	1.18	5.43	8.81	2.73	4.49
คอนเสิร์ตในงาน	18	8	16	6	48	5.33	2.07	5.42	2.05	3.66
การจัดนิทรรศการ จำหน่ายอุปกรณ์	4	21	2	5	32	1.18	5.43	0.68	1.71	2.44
การออกร้านจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ชุมชน	1	9	11	9	30	0.30	2.33	3.73	3.07	2.28
VIRTUAL RIDE	16	3	3	7	29	4.73	0.78	1.02	2.39	2.21
อื่น ๆ	-	11	-	10	21	-	2.84	-	3.41	1.60
ประกันอุบัติเหตุสำหรับ นักปั่น	1	5	2	2	10	0.30	1.29	0.68	0.68	0.76
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.39 พบว่า ผลิตภัณฑ์ที่คาดหวัง ที่จะสร้างแรงดึงดูดใจให้เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานของนักปั่นจักรยาน มากที่สุด คือ การค้นหาภาพถ่ายผ่านเว็บไซต์ มากที่สุด (ร้อยละ 27.11) รองลงมา คือ บริการนำเที่ยวก่อนการแข่งขัน (ร้อยละ 22.77) และ การบริการอาหารและเครื่องดื่ม (ร้อยละ 18.28) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.40 ปัจจัยที่ดึงดูดในให้นักปั่นจักรยานสนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยาน และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

ปัจจัยดึงดูด	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของปัจจัยที่ดึงดูดนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
มาตรฐานด้านความปลอดภัย	19	154	115	128	416	5.62	39.79	38.98	43.69	31.68
อัตลักษณ์ของเส้นทางปั่น	138	39	89	19	285	40.83	10.08	30.17	6.48	21.71
มีแหล่งท่องเที่ยวมาก	102	62	29	35	228	30.18	16.02	9.83	11.95	17.36
ความเป็นมืออาชีพของผู้จัดงาน	57	45	31	32	165	16.86	11.63	10.51	10.92	12.57
ของที่ระลึก (เสื้อ เหรียญ ถ้วยรางวัล)	12	22	9	24	67	3.55	5.68	3.05	8.19	5.10
การเดินทางเข้าถึงสะดวก	2	7	16	20	45	0.59	1.81	5.42	6.83	3.43
อื่น ๆ	-	34	-	6	40	-	8.79	-	2.05	3.05
เงินรางวัล/ของแจก/ของแถม มาก	2	10	3	11	26	0.59	2.58	1.02	3.75	1.98
ความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก	3	8	2	11	24	0.89	2.07	0.68	3.75	1.83
ชุมชนเจ้าบ้านให้การต้อนรับดี	3	6	1	7	17	0.89	1.55	0.34	2.39	1.29
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.40 พบว่า ปัจจัยที่ดึงดูดในให้นักปั่นจักรยานสนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยาน มากที่สุด คือ มาตรฐานความปลอดภัย (ร้อยละ 31.68) รองลงมาคือ อัตลักษณ์ของเส้นทางปั่นจักรยาน (ร้อยละ 21.71) และ ในเส้นทางมีแหล่งท่องเที่ยวมาก (ร้อยละ 17.36) เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการร่วมปั่น พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) มีความคิดเห็นว่า อัตลักษณ์ของเส้นทางปั่นจักรยาน เป็นปัจจัยหลักในการดึงดูดใจให้มาร่วมปั่นจักรยาน สำหรับนักปั่นในกิจกรรม (Event) นักปั่นแข่งขัน (Racing) และ นักปั่นท่องเที่ยว (Touring) มีความเห็นว่า ปัจจัยที่ดึงดูดให้นักปั่นจักรยานสนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยาน มากที่สุด คือมาตรฐานด้านความปลอดภัย

ตารางที่ 4.41 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามความต้องการพัฒนาสื่อสำหรับนักปั่น และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

สื่อที่ต้องการพัฒนา	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของสื่อที่นักปั่นฯ ต้องการให้มีการพัฒนาในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
การอัพเดท เส้นทางปั่นจักรยานที่ทันสมัย อยู่เสมอ	20	185	104	160	469	5.92	47.80	35.25	54.61	35.72
สร้างฐานข้อมูลเชื่อมโยงกับ ที่พักแรม ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว ในเส้นทางปั่น	105	97	86	58	346	31.07	25.06	29.15	19.80	26.35
การแจ้งกิจกรรมปั่นจักรยานตลอดทั้งปี (การแข่งขันและการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว)	154	64	79	47	344	45.56	16.54	26.78	16.04	26.20
มีช่องทางแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์กับเพื่อนนักปั่นจักรยาน	50	19	18	19	106	14.79	4.91	6.10	6.48	8.07
แจ้งข้อมูลข่าวสารที่มีประโยชน์แก่นักปั่นจักรยาน	9	22	8	9	48	2.66	5.68	2.71	3.07	3.66
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.41 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีความคิดเห็นว่าหากจะพัฒนา หน้าเว็บไซต์ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้มีความน่าสนใจ เกิดการใช้งานได้จริง คือ การอัพเดท เส้นทางปั่นจักรยานที่ทันสมัย อยู่เสมอ (ร้อยละ 35.72) รองลงมาคือ สร้างฐานข้อมูลเชื่อมโยงกับ ที่พักแรม ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว ในเส้นทางปั่น (ร้อยละ 26.35) และการแจ้งกิจกรรมปั่นจักรยานตลอดทั้งปี (การแข่งขันและการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว) (ร้อยละ 26.20) เมื่อวิเคราะห์ตามสัดส่วนร้อยละของการร่วมปั่น พบว่า นักปั่นอดทน (Endurance) มีความคิดเห็นว่า การแจ้งกิจกรรมปั่นจักรยานตลอดทั้งปี (การแข่งขันและการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว) มีความสำคัญที่ควรพัฒนา ในขณะที่นักปั่นแข่งขัน (Racing) นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) และนักปั่นท่องเที่ยว (Touring) มีความคิดเห็นว่า การอัพเดท เส้นทางปั่นจักรยานที่ทันสมัย อยู่เสมอ มีความสำคัญ สำหรับการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานมากที่สุด

ตารางที่ 4.42 จำนวนนักปั่นจักรยานจำแนกตามความต้องการมาตรฐานเส้นทาง และสัดส่วนร้อยละแต่ละประเภทกิจกรรม

(n = 1,313)

มาตรฐาน เส้นทาง และประเภท	จำนวนนักปั่นแต่ละประเภทกิจกรรม (คน)					ร้อยละของความต้องการมาตรฐานสนาม ของนักปั่นฯ ในแต่ละกิจกรรม				
	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม	Endurance	Event	Racing	Touring	รวม
มาตรฐานการจัดการแข่งขันในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก (U.C.I)	295	327	264	252	1,138	87.28	84.50	89.49	86.01	86.67
มาตรฐานการจัดการแข่งขัน ทัวร์เดอฟร็องส์ (L'ETAPE BY LE TOUR DE FRANCE)	9	51	31	32	123	2.66	13.18	10.51	10.92	9.37
มาตรฐาน อื่น ๆ	34	9	-	9	52	10.06	2.33	-	3.07	3.96
รวม	338	387	295	293	1,313	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.42 พบว่า มาตรฐานการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ควรนำมาปรับใช้กับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย คือ นักปั่นจักรยานมีความคิดเห็นว่า มาตรฐานการจัดการแข่งขันในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก (U.C.I) มีความสำคัญที่สุด (ร้อยละ 86.67) และมาตรฐานการจัดการแข่งขัน ทัวร์เดอฟร็องส์ (L'ETAPE BY LE TOUR DE FRANCE (ร้อยละ 9.37) และมาตรฐานอื่น ๆ (ร้อยละ 3.96) ตามลำดับ

4.2.3 ผลการประเมินระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยาน

ตารางที่ 4.43 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อความดึงดูดใจ (Attractions)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. ความดึงดูดใจ (Attractions)							4.44	0.29	มากที่สุด
1.1 เส้นทางมีความตื่นเต้นท้าทาย (Excitement)	คน	660	599	53	1	-	4.46	4.46	มากที่สุด
	ร้อยละ	50.27	45.62	4.04	0.08	-			
1.2 เส้นทางที่สร้างประสบการณ์ความสำเร็จสูงให้ตนเอง (Self fulfilment and Wish fulfilment)	คน	699	574	35	5	-	4.50	0.57	มากที่สุด
	ร้อยละ	53.24	43.72	2.67	0.38	-			
1.3 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยงกับธรรมชาติในพื้นที่ (ทะเล/แม่น้ำ/ป่าเขา)	คน	663	568	71	11	-	4.43	0.64	มากที่สุด
	ร้อยละ	50.50	43.26	5.41	0.84	-			
1.4 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยง กับแหล่งท่องเที่ยวชุมชน ท้องถิ่น/กลุ่มชาติพันธุ์	คน	936	348	29	-	-	4.69	0.51	มากที่สุด
	ร้อยละ	71.29	26.50	2.21	-	-			
1.5 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยง กับแหล่ง	คน	490	695	122	5	1	4.27	0.64	มากที่สุด
	ร้อยละ	37.32	52.93	9.29	0.38	0.08			
1.6 ความมีเสน่ห์ สนุกสนานบันเทิงจากของกองเชียร์ในชุมชน (Social interaction)	คน	464	623	179	44	3	4.14	0.79	มาก
	ร้อยละ	35.34	47.45	13.63	3.35	0.23			
1.7 ผู้จัดมีการประชาสัมพันธ์ที่ดึงดูดใจ สร้างการรับรู้ในวงกว้าง จูงใจให้ออกมาร่วมกิจกรรม	คน	770	523	15	4	1	4.57	0.54	มากที่สุด
	ร้อยละ	58.64	39.83	1.14	0.30	0.08			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.43 พบว่า นักปั่นจักรยาน ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ต่อความดึงดูดใจ (Attractions) ($\bar{X} = 4.45$ และ $S.D = 0.29$) โดยมีความพึงพอใจในเส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยง กับแหล่งท่องเที่ยวชุมชน ท้องถิ่น/กลุ่มชาติพันธุ์ ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.69$ และ $S.D = 0.51$) และ พบว่า ผู้จัดมีการประชาสัมพันธ์ที่ดึงดูดใจ สร้างการรับรู้ในวงกว้าง จูงใจให้ออกมาร่วมกิจกรรม ($\bar{X} = 4.57$ และ $S.D = 0.54$) และ เส้นทางที่สร้างประสบการณ์ความสำเร็จสูงให้ตนเอง (Self fulfilment and Wish fulfilment) ($\bar{X} = 4.50$ และ $S.D = 0.58$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.44 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อการเดินทางเข้าถึง (Accessibility)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
2. การเดินทางเข้าถึง (Accessibility)							4.54	0.43	มากที่สุด
2.1 ความหลากหลายของระบบการขนส่งสาธารณะ	คน	669	430	126	81	7	4.27	0.91	มากที่สุด
	ร้อยละ	50.95	32.75	9.60	6.17	0.53			
2.2 รถรับจ้าง/รถเช่า มีบริการถึงที่สถานที่จัดงานอย่างสะดวก	คน	904	240	71	98	-	4.49	0.90	มากที่สุด
	ร้อยละ	68.85	18.28	5.41	7.46	-			
2.3 ป้ายบอกทางไปสถานที่จัดงานที่ชัดเจน	คน	1037	276	-	-	-	4.79	0.41	มากที่สุด
	ร้อยละ	78.98	21.02	-	-	-			
2.4 การจัดการจราจร เส้นทาง เข้าถึงบริเวณจัดงาน คล่องตัวไม่ติดขัด	คน	797	509	7	-	-	4.60	0.50	มากที่สุด
	ร้อยละ	60.70	38.77	0.53	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.44 พบว่า นักปั่นจักรยาน ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจในระดับมากที่สุดต่อการเดินทางเข้าถึง (Accessibility) ($\bar{X} = 4.54$ และ $S.D = 0.43$) โดยมีความพึงพอใจใน ป้ายบอกทางไปสถานที่จัดงานที่ชัดเจน ระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.79$ และ $S.D = 0.41$) และ การจัดการจราจรเส้นทาง เข้าถึงบริเวณจัดงาน คล่องตัวไม่ติดขัด (UCI) ($\bar{X} = 4.60$ และ $S.D = 0.50$) และ พึงพอใจในระดับมาก คือ รถรับจ้าง/รถเช่า มีบริการถึงที่สถานที่จัดงานอย่างสะดวก ($\bar{X} = 4.49$ และ $S.D = 0.93$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.45 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
3. สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities)							4.44	0.40	มากที่สุด
3.1 จำนวนที่พักแรม มีความเพียงพอต่อความต้องการ	คน	1,057	256	-	-	-	4.81	0.40	มากที่สุด
	ร้อยละ	80.50	19.50	-	-	-			
3.2 จำนวนร้านอาหารและเครื่องดื่ม มีความเพียงพอต่อความต้องการ	คน	795	391	105	22	-	4.49	0.71	มากที่สุด
	ร้อยละ	60.55	29.78	8.00	1.68	-			
3.3 จำนวนแหล่งท่องเที่ยว/ความบันเทิง มีความเพียงพอต่อความต้องการ	คน	606	557	138	12	-	4.34	0.70	มากที่สุด
	ร้อยละ	46.15	42.42	10.51	0.91	-			
3.4 ร้านค้าจำหน่ายสินค้าของที่ระลึกมีความเป็นเอกลักษณ์และมีสินค้าที่หลากหลาย	คน	698	483	47	85	-	4.39	0.83	มากที่สุด
	ร้อยละ	53.16	36.79	3.58	6.47	-			
3.5 จุดบริการที่จอดรถจักรยานในพื้นที่มีความปลอดภัย	คน	333	933	47	-	-	4.20	0.49	มาก
	ร้อยละ	25.36	71.06	3.58	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.45 พบว่า นักปั่นจักรยาน ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities) ($\bar{X} = 4.44$ และ $S.D = 0.40$) โดยมีความพึงพอใจต่อจำนวนที่พักแรม มีความเพียงพอต่อความต้องการ ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.81$ และ $S.D = 0.40$) จำนวนร้านอาหารและเครื่องดื่ม มีความเพียงพอต่อความต้องการ ($\bar{X} = 4.49$ และ $S.D = 0.71$) และมีร้านค้าจำหน่ายสินค้าของที่ระลึกมีความเป็นเอกลักษณ์และมีสินค้าที่หลากหลาย ($\bar{X} = 4.39$ และ $S.D = 0.83$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.46 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อมาตรฐานสนาม/เส้นทาง (Standard)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
4. มาตรฐานสนาม/เส้นทาง (Standard)							4.52	0.24	มากที่สุด
4.1 ระยะทางในเส้นทาง การปั่นชัดเจน ถูกต้อง ตามที่นำเสนอต่อ สาธารณะ	คน	1,265	48	-	-	-	4.96	0.19	มากที่สุด
	ร้อยละ	96.34	3.66	-	-	-			
4.2 การจัดกลุ่มช่วงอายุ ของนักปั่นมีความ เหมาะสม	คน	608	644	61	-	-	4.42	0.58	มากที่สุด
	ร้อยละ	46.31	49.05	4.65	-	-			
4.3 ที่ตั้งพื้นที่จัดกิจกรรมมี ความแน่นอนและชัดเจน	คน	925	359	29	-	-	4.68	0.51	มากที่สุด
	ร้อยละ	70.45	27.34	2.21	-	-			
4.4 ประกาศแจ้งเส้นทาง ปั่นจักรยานตามลักษณะ พื้นที่ได้ชัดเจน	คน	698	601	5	9	-	4.51	0.55	มากที่สุด
	ร้อยละ	53.16	45.77	0.38	0.69	-			
4.5 มาตรฐานการจับเวลา บนเส้นทางที่แม่นยำเพื่อ สรุปผล	คน	621	567	105	20	-	4.36	0.69	มากที่สุด
	ร้อยละ	47.30	43.18	8.00	1.52	-			
4.6 มาตรฐานของเส้นทาง และอุปกรณ์ในเส้นทางปั่น	คน	613	683	17	-	-	4.45	0.52	มากที่สุด
	ร้อยละ	46.69	52.02	1.29	-	-			
4.7 การจัดพื้นที่จุดปล่อย ตัวจุดเริ่มต้น/เส้นชัย	คน	440	752	121	-	-	4.24	0.61	มากที่สุด
	ร้อยละ	33.51	57.27	9.22	-	-			
4.8 ความพอเพียงของจุด ให้น้ำ	คน	813	493	7	-	-	4.60	0.54	มากที่สุด
	ร้อยละ	61.92	37.55	0.53	-	-			
4.9 ความพอเพียงของสิ่ง อำนวยความสะดวกในงาน (ห้องสุขา ถึงขยะ ที่นั่งพัก)	คน	777	474	62	-	-	4.54	0.59	มากที่สุด
	ร้อยละ	59.18	36.10	4.72	-	-			
4.10 ความเหมาะสมและ เพียงพอของสถานที่จอดรถ ของผู้เข้าร่วมกิจกรรม	คน	816	464	33	-	-	4.61	0.59	มากที่สุด
	ร้อยละ	62.15	35.34	2.51	-	-			
4.11 ความสะดวกบริเวณ กองอำนวยความสะดวก	คน	603	695	15	-	-	4.45	0.52	มากที่สุด
	ร้อยละ	45.93	52.93	1.14	-	-			

ตารางที่ 4.46 (ต่อ)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
4.12 ความชัดเจนในการ แจ้งการตัดสิทธิ์การปั่น	คน	720	548	45	-	-	4.51	0.56	มากที่สุด
	ร้อยละ	54.84	41.74	3.43	-	-			
4.13 ทีมงานผู้ตัดสินมี ความรู้ ความเข้าใจใน กติกา	คน	681	555	77	-	-	4.46	0.60	มากที่สุด
	ร้อยละ	51.87	42.27	5.86	-	-			
4.14 การกำหนดเงื่อนไข รับรายงานตัวมีนโยบายที่ ชัดเจน	คน	615	698	-	-	-	4.47	0.50	มากที่สุด
	ร้อยละ	46.84	53.16	-	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.46 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อมาตรฐานสนาม/เส้นทาง (Standard) ระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.52$ และ S.D = 0.24) โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ต่อ ระยะทางในเส้นทางปั่นชัดเจน ถูกต้องตามที่นำเสนอต่อสาธารณะ ($\bar{X} = 4.96$ และ S.D = 0.20) รองลงมาคือ ที่ตั้งพื้นที่จัดกิจกรรมมีความแน่นอนและชัดเจน ($\bar{X} = 4.68$ และ S.D = 0.51) และ ความเหมาะสมและเพียงพอของสถานที่จอดรถของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ($\bar{X} = 4.61$ และ S.D = 0.59) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.47 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อการเดินทางเข้าถึง (Accessibility)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
5. ความปลอดภัย (Safety)							4.56	0.19	มากที่สุด
5.1 รถพยาบาล/ เจ้าหน้าที่/แพทย์ประจำ สนาม	คน	709	567	37	-	-	4.51	0.55	มากที่สุด
	ร้อยละ	54.00	43.18	2.82	-	-			
5.2 เจ้าหน้าที่ปฐม พยาบาลเบื้องต้นใน เส้นทางปั่น	คน	848	454	11	-	-	4.64	0.50	มากที่สุด
	ร้อยละ	64.58	34.58	0.84	-	-			
5.3 เจ้าหน้าที่ควบคุม ตลอดเส้นทาง	คน	1,126	187	-	-	-	4.87	0.35	มากที่สุด
	ร้อยละ	85.76	14.24	-	-	-			

ตารางที่ 4.47 (ต่อ)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
5.4 ดำรง/เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเส้นทาง	คน	907	380	26	-	-	4.67	0.51	มากที่สุด
	ร้อยละ	69.08	28.94	1.98	-	-			
5.5 ความชัดเจนของป้ายบอกทางปั่นจักรยาน	คน	918	371	24	-	-	4.68	0.50	มากที่สุด
	ร้อยละ	69.92	28.26	1.83	-	-			
5.6 สภาพเส้นทางปั่นดีปลอดภัย ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	คน	1,125	188	-	-	-	4.86	0.35	มากที่สุด
	ร้อยละ	85.68	14.32	-	-	-			
5.7 การซื้อประกันอุบัติเหตุให้นักปั่น	คน	751	562	-	-	-	4.57	0.49	มากที่สุด
	ร้อยละ	57.20	42.80	-	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.47 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อความปลอดภัย (Safety) ระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.56$ และ $S.D = 0.19$) โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุดต่อเจ้าหน้าที่ควบคุมตลอดเส้นทาง ($\bar{X} = 4.87$ และ $S.D = 0.35$) สภาพเส้นทางปั่นดี ปลอดภัย ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X} = 4.86$ และ $S.D = 0.35$) และ ความชัดเจนของป้ายบอกทางปั่นจักรยาน ($\bar{X} = 4.68$ และ $S.D = 0.48$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.48 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อการแบ่งปันการใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
6. การแบ่งปันการใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing)							4.29	0.44	มากที่สุด
6.1 ผู้ใช้รถใช้ถนนประจำให้ความร่วมมือในการปิดถนนระหว่างจัดกิจกรรมปั่น	คน	586	392	325	10	-	4.18	0.83	มาก
	ร้อยละ	44.63	29.86	24.75	0.76	-			
6.2 การยินยอมให้วางป้าย/ทำสัญลักษณ์ตามเส้นทาง	คน	441	870	2	-	-	4.33	0.48	มากที่สุด
	ร้อยละ	33.59	66.26	0.15	-	-			
6.3 ชุมชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือ	คน	530	726	57	-	-	4.36	0.56	มากที่สุด
	ร้อยละ	40.37	55.29	4.34	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.48 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อการแบ่งปันการใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing) ระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.29$ และ S.D = 0.44) โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ต่อ ชุมชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือ ($\bar{X} = 4.36$ และ S.D = 0.56) การยินยอมให้วางป้าย/ทำสัญลักษณ์ตามเส้นทาง ($\bar{X} = 4.33$ และ S.D = 0.48) และ ผู้ใช้รถใช้ถนนประจำให้ความร่วมมือในการปิดถนน ระหว่างจัดกิจกรรมปั่น ($\bar{X} = 4.18$ และ S.D = 0.83) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.49 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อทักษะของผู้จัดกิจกรรมและทีมงาน (Skills)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
7. ทักษะของผู้จัดกิจกรรมและทีมงาน (Skills)							4.45	0.41	มากที่สุด
7.1 ความเป็นมืออาชีพของ ผู้ดำเนินการจัดงาน/Race Director	คน	644	659	10	-	-	4.48	0.51	มากที่สุด
	ร้อยละ	49.05	50.19	0.76	-	-			
7.2 ความเป็นมืออาชีพของ ทีมงานมาร์แชลในการดูแล ปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทาง	คน	677	629	7	-	-	4.51	0.51	มากที่สุด
	ร้อยละ	51.56	47.91	0.53	-	-			
7.3 การประสานงานขอ ความร่วมมือของผู้จัดงาน กับทุกภาคในพื้นที่ มีความ เป็นมืออาชีพ	คน	803	503	7	-	-	4.61	0.50	มากที่สุด
	ร้อยละ	61.16	38.31	0.53	-	-			
7.4 ทักษะการแก้ไขปัญหา ฉุกเฉินของทีมงาน	คน	488	746	76	3	-	4.31	0.59	มากที่สุด
	ร้อยละ	37.17	56.82	5.79	0.23	-			
7.5 ทีมงานสามารถตอบ คำถามในการจัดงานได้ ชัดเจน	คน	495	757	61	-	-	4.33	0.56	มากที่สุด
	ร้อยละ	37.70	57.65	4.65	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.49 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อทักษะของผู้จัดกิจกรรมและทีมงาน (Skills) ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.45$ และ S.D = 0.41) โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ต่อ การประสานงานขอความร่วมมือของผู้จัดงานกับทุกภาคในพื้นที่ ความเป็นมืออาชีพ ($\bar{X} = 4.61$ และ S.D = 0.50) ความเป็นมืออาชีพของทีมงานมาร์แชลในการดูแลปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทาง ($\bar{X} = 4.51$ และ S.D = 0.51) และ ความเป็นมืออาชีพของผู้ดำเนินการจัดงาน/Race Director ($\bar{X} = 4.48$ และ S.D = 0.51) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.50 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อคุณภาพการบริการ (Service)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
8. คุณภาพการบริการ (Service)							4.65	0.40	มากที่สุด
8.1 พนักงานของธุรกิจที่พัก แรมในพื้นที่ ยี่มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ	คน	820	462	31	-	-	4.60	0.54	มากที่สุด
	ร้อยละ	62.45	35.19	2.36	-	-			
8.2 พนักงานของร้านอาหาร และเครื่องดื่ม ยี่มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ ประทับใจ	คน	855	408	50	-	-	4.62	0.56	มากที่สุด
	ร้อยละ	65.12	31.07	3.81	-	-			
8.3 พนักงานของร้าน จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน	คน	812	459	42	-	-	4.59	0.55	มากที่สุด
	ร้อยละ	61.84	34.96	3.20	-	-			
8.4 พนักงานผู้ให้บริการใน แหล่งท่องเที่ยว	คน	835	415	63	-	-	4.59	0.58	มากที่สุด
	ร้อยละ	63.59	31.61	4.80	-	-			
8.5 ที่พักมีคุณภาพ สะอาด สะดวก ปลอดภัย	คน	860	388	65	-	-	4.61	0.58	มากที่สุด
	ร้อยละ	65.50	29.55	4.95	-	-			
8.6 ร้านอาหารและ เครื่องดื่มมีความหลากหลาย รสชาติประทับใจ	คน	881	424	8	-	-	4.66	0.48	มากที่สุด
	ร้อยละ	67.10	32.29	0.61	-	-			
8.7 การให้บริการ การดูแล ของผู้จัด	คน	1,137	168	8	-	-	4.86	0.36	มากที่สุด
	ร้อยละ	86.60	12.80	0.61	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.50 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อคุณภาพการบริการ (Service) ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.65$ และ $S.D = 0.40$) โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุดต่อการให้บริการ การดูแลของผู้จัด ($\bar{X} = 4.86$ และ $S.D = 0.36$) ร้านอาหารและเครื่องดื่มมีความหลากหลาย รสชาติประทับใจ ($\bar{X} = 4.66$ และ $S.D = 0.48$) และ พนักงานของร้านอาหารและเครื่องดื่ม ยี่มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ ($\bar{X} = 4.62$ และ $S.D = 0.56$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.51 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อความพึงพอใจในการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
9. ความพึงพอใจในการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction)							4.55	0.29	มากที่สุด
9.1 มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดกิจกรรมอย่างชัดเจน	คน	686	579	48	-	-	4.49	0.57	มากที่สุด
	ร้อยละ	52.25	44.10	3.66	-	-			
9.2 การรับสมัครเข้าร่วมกิจกรรม	คน	613	659	41	-	-	4.44	0.56	มากที่สุด
	ร้อยละ	46.69	50.19	3.12	-	-			
9.3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการจัดในงาน	คน	664	608	41	-	-	4.47	0.56	มากที่สุด
	ร้อยละ	50.57	46.31	3.12	-	-			
9.4 การออกแบบ เสื้อ เหมียว และถ้วยรางวัล	คน	943	370	-	-	-	4.72	0.45	มากที่สุด
	ร้อยละ	71.82	28.18	-	-	-			
9.5 ความชัดเจนของกฎ กติกาการแข่งขัน	คน	1,070	243	-	-	-	4.81	0.39	มากที่สุด
	ร้อยละ	81.49	18.51	-	-	-			
9.6 ความเหมาะสมการแบ่งประเภทระยะทาง	คน	1,117	186	10	-	-	4.84	0.38	มากที่สุด
	ร้อยละ	85.07	14.17	0.76	-	-			
9.7 การต้อนรับของเจ้าหน้าที่ในจุดลงทะเบียน	คน	759	543	11	-	-	4.57	0.51	มากที่สุด
	ร้อยละ	57.81	41.36	0.84	-	-			
9.8 มีจุดบริการรับฝากของที่ปลอดภัย	คน	778	519	16	-	-	4.58	0.52	มากที่สุด
	ร้อยละ	59.25	39.53	1.22	-	-			
9.9 มีจุดบริการตรวจเช็ค/ซ่อมจักรยานให้นักปั่น	คน	772	513	28	-	-	4.57	0.54	มากที่สุด
	ร้อยละ	58.80	39.07	2.13	-	-			
9.10 มีมาร์แชลดูแล ตลอดเส้นทาง	คน	879	377	57	-	-	4.63	0.57	มากที่สุด
	ร้อยละ	66.95	28.71	4.34	-	-			
9.11 มีบริการรถสาธารณะรับส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ระหว่างพื้นที่จัดงานและจุดจอดรถ	คน	1,017	266	30	-	-	4.75	0.48	มากที่สุด
	ร้อยละ	77.46	20.26	2.28	-	-			
9.12 การนำเทคโนโลยีมาช่วยจัดทำเส้นทางปั่นจักรยาน	คน	708	560	45	-	-	4.50	0.56	มากที่สุด
	ร้อยละ	53.92	42.65	3.43	-	-			
9.13 มีพนักงานในจุดต่าง ๆ ให้บริการยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ	คน	573	740	-	-	-	4.44	0.50	มากที่สุด
	ร้อยละ	43.64	56.36	-	-	-			

ตารางที่ 4.51 (ต่อ)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
9.14 การบริการอาหารและเครื่องดื่มในงานเลี้ยงพอหลากหลายรสชาติประทับใจ	คน	572	741	-	-	-	4.54	0.53	มากที่สุด
	ร้อยละ	43.56	56.44	-	-	-			
9.15 การตัดสินใจให้รางวัล มีความชัดเจนและเป็นธรรม	คน	574	738	1	-	-	4.34	0.57	มากที่สุด
	ร้อยละ	43.72	56.21	0.08	-	-			
9.16 การจัดกิจกรรมมอบเหรียญ ถ้วย และของที่ระลึกมีความสะดวก รวดเร็ว และประทับใจ	คน	560	753	-	-	-	4.43	0.49	มากที่สุด
	ร้อยละ	42.65	57.35	-	-	-			
9.17 การบริการ ค้นหาภาพถ่ายนักปั่นหลังจัดกิจกรรมมีความสะดวกและรวดเร็ว	คน	546	766	1	-	-	4.42	0.49	มากที่สุด
	ร้อยละ	41.58	58.34	0.08	-	-			
9.18 การบริหารเครือข่ายลูกค้าสัมพันธ์	คน	536	776	1	-	-	4.41	0.49	มากที่สุด
	ร้อยละ	40.82	59.10	0.08	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.51 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อความพึงพอใจในการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction) ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.55$ และ $S.D = 0.29$) โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ต่อ ความเหมาะสมการแบ่งประเภทระยะทาง ($\bar{X} = 4.84$ และ $S.D = 0.38$) ความชัดเจนของกฎ กติกา การแข่งขัน ($\bar{X} = 4.81$ และ $S.D = 0.39$) มีบริการรถสาธารณะรับส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ระหว่างพื้นที่จัดงานและจุดจอดรถ ($\bar{X} = 4.75$ และ $S.D = 0.48$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.52 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจ (Economy)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
10. ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ในด้านเศรษฐกิจ (Economy)							4.46	0.43	มากที่สุด
10.1 ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจ้างงานของผู้จัด	คน	848	315	140	10	-	4.52	0.71	มากที่สุด
	ร้อยละ	64.58	23.99	10.66	0.76	-			
10.2 เยาวชนในพื้นที่มีรายได้พิเศษจากการรับจ้างทำงาน	คน	896	332	85	-	-	4.62	0.60	มากที่สุด
	ร้อยละ	68.24	25.29	6.47	-	-			
10.3 ผู้ประกอบการในพื้นที่จำหน่ายสินค้าผลิตภัณฑ์ได้มากขึ้น	คน	893	321	99	-	-	4.60	0.62	มากที่สุด
	ร้อยละ	68.01	24.45	7.54	-	-			
10.4 ผู้ประกอบการผู้ให้บริการเช่าอุปกรณ์ เครื่องเสียง	คน	912	333	68	-	-	4.64	0.58	มากที่สุด
	ร้อยละ	69.46	25.36	5.18	-	-			
10.5 ธุรกิจอื่น ที่เกี่ยวเนื่องกับ จักรยาน	คน	82	1,176	55	-	-	4.02	0.32	มาก
	ร้อยละ	6.25	89.57	4.19	-	-			
10.6 ธุรกิจอื่น ที่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการ มีรายได้เพิ่มขึ้น	คน	539	703	71	-	-	4.36	0.58	มากที่สุด
	ร้อยละ	41.05	53.54	5.41	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.52 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจ (Economy) พบว่า มีระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.46$ และ $S.D = 0.43$) โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ต่อผลกระทบด้านเศรษฐกิจของผู้ประกอบการผู้ให้บริการเช่าอุปกรณ์เครื่องเสียง ($\bar{X} = 4.64$ และ $S.D = 0.58$) เยาวชนในพื้นที่มีรายได้พิเศษจากการรับจ้างทำงาน ($\bar{X} = 4.62$ และ $S.D = 0.60$) และ ผู้ประกอบการในพื้นที่จำหน่ายสินค้าผลิตภัณฑ์ได้มากขึ้น ($\bar{X} = 4.60$ และ $S.D = 0.62$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.53 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อผลกระทบด้านสังคม (Social)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
11. ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานในด้านสังคม (Social)							4.39	0.57	มากที่สุด
11.1 ชุมชนมีความยินดีและให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรม	คน	613	589	107	2	2	4.38	0.65	มากที่สุด
	ร้อยละ	46.69	44.86	8.15	0.15	0.15			
11.2 ชุมชนให้การต้อนรับนักท่องเที่ยวฐานะเจ้าบ้านอย่างดี	คน	618	657	30	5	3	4.43	0.58	มากที่สุด
	ร้อยละ	47.07	50.04	2.28	0.38	0.23			
ตารางที่ 4.53 11.3 ชุมชนในพื้นที่ที่มีคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น	คน	586	628	90	6	3	4.36	0.65	มากที่สุด
	ร้อยละ	44.63	47.83	6.85	0.46	0.23			
11.4 ผู้จัดการแบ่งปันผลประโยชน์ให้ชุมชนอย่างเป็นธรรม	คน	604	602	99	5	3	4.37	0.66	มากที่สุด
	ร้อยละ	46.00	45.85	7.54	0.38	0.23			
11.5 เยาวชนในพื้นที่ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์ต่อตนเอง	คน	604	541	161	4	3	4.32	0.71	มากที่สุด
	ร้อยละ	46.00	41.20	12.26	0.30	0.23			
11.6 ได้รับการสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.)	คน	645	622	41	2	3	4.45	0.59	มากที่สุด
	ร้อยละ	49.12	47.37	3.12	0.15	0.23			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.53 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก ระดับความพึงพอใจต่อผลกระทบด้านสังคม (Social) ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.39$ และ $S.D = 0.57$) โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุดต่อผลกระทบด้านสังคม ในประเด็นการได้รับการสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.) ($\bar{X} = 4.45$ และ $S.D = 0.59$) ชุมชนให้การต้อนรับนักท่องเที่ยวฐานะเจ้าบ้านอย่างดี ($\bar{X} = 4.43$ และ $S.D = 0.58$) และ ชุมชนมีความยินดีและให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรม ($\bar{X} = 4.38$ และ $S.D = 0.65$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.54 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
12. ผลการที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)							4.14	0.71	มาก
12.1 เกิดการปรับปรุงพัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน	คน	882	340	49	39	3	4.57	0.73	มากที่สุด
	ร้อยละ	67.17	25.89	3.73	2.97	0.23			
12.2 เกิดการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในชุมชน	คน	505	296	162	339	11	3.72	1.24	มาก
	ร้อยละ	38.46	22.54	12.34	25.82	0.84			
12.3 เกิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากการจัดกิจกรรม	คน	482	233	573	22	3	3.89	0.94	มาก
	ร้อยละ	36.71	17.75	43.64	1.68	0.23			
12.4 นักท่องเที่ยวเคารพและไม่ทำลายธรรมชาติสิ่งแวดล้อม	คน	518	245	521	25	4	3.95	0.95	มาก
	ร้อยละ	39.45	18.66	39.68	1.90	0.30			
12.5 ระบบการจราจรคับคั่งแออัดส่งผลให้ชุมชนสัญจรลำบาก	คน	530	291	483	7	2	4.02	0.90	มาก
	ร้อยละ	40.37	22.16	36.79	0.53	0.15			
12.6 เกิดความสกปรก ขยะเกลื่อนกลาดหลังจากจัดกิจกรรม	คน	557	506	207	41	2	4.20	0.83	มาก
	ร้อยละ	42.42	38.54	15.77	3.12	0.15			
12.7 เกิดการหวงแหนอนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในชุมชน	คน	934	286	88	2	3	4.63	0.63	มากที่สุด
	ร้อยละ	71.13	21.78	6.70	0.15	0.23			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.54 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม (Environment) ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.14$ และ $S.D = 0.71$) โดยมีความพึงพอใจต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในระดับมากที่สุด คือ เกิดการหวงแหน อนุรักษ์ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมในชุมชน ($\bar{X} = 4.63$ และ $S.D = 0.63$) เกิดการปรับปรุง พัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน ($\bar{X} = 4.57$ และ $S.D = 0.73$) และเกิดความสกปรก ขยะเกลื่อนกลาดหลังจากจัดกิจกรรม ($\bar{X} = 4.20$ และ $S.D = 0.83$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.55 ระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อความสุขและความประทับใจที่มาร่วมกิจกรรมในครั้งนี้

(n = 1,313)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
13. ความสุขและความประทับใจที่มาร่วมกิจกรรมในครั้งนี้	คน	1,051	256	6	-	-	4.33	0.31	มาก
	ร้อยละ	80.05	19.50	0.46	-	-			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.55 พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อความพึงพอใจโดยรวมของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$ และ $S.D = 0.31$)

ดังนั้น จากผลการศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย จากการศึกษาพฤติกรรมของนักปั่นจักรยานทั้ง 4 ประเภท คือ นักปั่นในกิจกรรมที่จัดขึ้น (Event) นักปั่นจักรยานท่องเที่ยว (Touring) นักปั่นอดทน (Endurance) และ นักปั่นแข่งขัน (Racing) ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 1,313 คน สามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.56 ผลการศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight)

รายการ	ข้อมูลนักปั่นจักรยานเชิงลึก (Customer Insight)				
	Endurance	Event	Racing	Touring	ภาพรวม
ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว					
1) เพศ	ชาย	ชาย	ชาย	ชาย	ชาย
2) อายุ	35 - 39 ปี	40 - 44 ปี	35 - 39 ปี	45 - 49 ปี	35 - 39 ปี
3) สถานภาพ	โสด	สมรส - ไม่มี	โสด	สมรส - มีบุตร	โสด
4) การศึกษา	ปริญญาตรี	ปริญญาตรี	ปริญญาตรี	ปริญญาตรี	ปริญญาตรี
5) อาชีพหลัก	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	ค้าขายธุรกิจส่วนตัว	พนักงานเอกชน/บริษัท	ค้าขายธุรกิจส่วนตัว
6) รายได้ต่อเดือน (บาท)	30,001 - 40,000	20,001 - 30,000	30,001 - 40,000	40,001 - 50,000	30,001-40,000
7) เดินทางมาจาก	ภาคกลาง	ภาคกลาง	ภาคกลาง	ภาคกลาง	ภาคกลาง

ตารางที่ 4.56 (ต่อ)

รายการ	ข้อมูลนักปั่นจักรยานเชิงลึก (Customer Insight)				
	Endurance	Event	Racing	Touring	ภาพรวม
ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการเข้าร่วมงานปั่นจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม					
1) วัตถุประสงค์	ความท้าทาย/ตื่นเต้น	ท่องเที่ยว	แข่งขัน	ท่องเที่ยว	ท่องเที่ยว
2) ประเภทจักรยานที่ใช้	จักรยานเสือหมอบ	จักรยานเสือหมอบ	จักรยานเสือหมอบ	จักรยานเสือหมอบ	จักรยานเสือหมอบ
3) ราคาจักรยานที่ใช้	60,001-90,000	30,001-60,000	30,001-60,000	10,001-30,000	30,001-60,000
4) ราคาอุปกรณ์ที่ซื้อ	ต่ำกว่า 3,000 บาท/ปี	ต่ำกว่า 3,000 บาท/ปี	3,001-6,000 บาท/ปี	ต่ำกว่า 3,000 บาท/ปี	ต่ำกว่า 3,000 บาท/ปี
5) ค่าใช้จ่ายในการสมัครเข้าร่วมกิจกรรม	ต่ำกว่า 2,000 บาท/ปี	ต่ำกว่า 2,000 บาท/ปี	4,001 – 6,000 บาท/ปี	ต่ำกว่า 2,000 บาท/ปี	ต่ำกว่า 2,000 บาท/ปี
6) จำนวนคนที่ร่วมเดินทางมาร่วมกิจกรรม	มาคนเดียว	มาหลายคน	มาคนเดียว	มาหลายคน	มาหลายคน
7) ท่านเดินทางมาคนเดียวหรือมากับใคร	มาคนเดียว	มาหลายคน กับกลุ่มเพื่อน/กลุ่ม/ชมรม (2-6 คน)	มาคนเดียว	มาหลายคน กับกลุ่มเพื่อน/กลุ่ม/ชมรม (2-6 คน)	มาหลายคน กับกลุ่มเพื่อน/กลุ่ม/ชมรม (2-6 คน)
8) การพักค้าง	พักค้าง (โรงแรม/รีสอร์ท)	ไม่พักค้าง	พักค้าง (โรงแรม/รีสอร์ท)	ไม่พักค้าง	พักค้าง (โรงแรม/รีสอร์ท)
9) พาหนะที่ใช้เดินทางเพื่อเข้าร่วมกิจกรรม	รถยนต์ส่วนตัว	รถยนต์ส่วนตัว	รถยนต์ส่วนตัว	รถยนต์ส่วนตัว	รถยนต์ส่วนตัว
10) ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อครั้งที่จ่ายไปเพื่อมาร่วมงาน	1,001 - 5,000 บาท	1,001 - 5,000 บาท	5,001 - 10,000 บาท	1,001 - 5,000 บาท	1,001 - 5,000 บาท
11) ช่องทางการค้นหาข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน	อื่น ๆ	www.Thaimtb.com	ชุมชนออนไลน์	www.Thaimtb.com	www.Thaimtb.com
12) ใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อค้นหาข้อมูล	สมัครเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน	ค้นหากิจกรรมการปั่นจักรยาน	ค้นหากิจกรรมการปั่นจักรยาน	ค้นหากิจกรรมการปั่นจักรยาน	ค้นหากิจกรรมการปั่นจักรยาน

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ตารางที่ 4.56 (ต่อ)

รายการ	ข้อมูลนักปั่นจักรยานเชิงลึก (Customer Insight)				
	Endurance	Event	Racing	Touring	ภาพรวม
ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการเข้าร่วมงานปั่นจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม					
13) ช่องทางการรับรู้ที่นิยมเข้าไปดู เพื่อ update สถานการณ์	กลุ่มเครือข่ายนักปั่นจักรยานจักรยาน : Facebook / Line	กลุ่มเครือข่ายนักปั่นจักรยานจักรยาน : Facebook / Line	กลุ่มเครือข่ายนักปั่นจักรยาน : Facebook / Line	กลุ่มเครือข่ายนักปั่นจักรยานจักรยาน : Facebook / Line	กลุ่มเครือข่ายนักปั่นจักรยานจักรยาน : Facebook / Line
14) ผลิตภัณฑ์ใหม่ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้น่าสนใจ	การค้นหภาพถ่ายผ่านเว็บไซต์	บริการนำเที่ยวก่อนการแข่งขัน	การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	การบริการนำเที่ยว	การค้นหภาพถ่ายผ่านเว็บไซต์
15) ปัจจัยที่ดึงดูดใจให้นักปั่นจักรยานสนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่น	อัตลักษณ์ของเส้นทางปั่นจักรยาน	มาตรฐานด้านความปลอดภัย	มาตรฐานด้านความปลอดภัย	มาตรฐานด้านความปลอดภัย	มาตรฐานด้านความปลอดภัย
16) ประเด็นการพัฒนาหน้าเว็บไซต์/แพลตฟอร์มสำหรับนักปั่นจักรยาน	การแจ้งกิจกรรมปั่นจักรยานตลอดทั้งปี (การแข่งขันและการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว)	การ Update เส้นทางปั่นจักรยานที่ทันสมัยอยู่เสมอ	การ Update เส้นทางปั่นจักรยานที่ทันสมัยอยู่เสมอ	การ Update เส้นทางปั่นจักรยานที่ทันสมัยอยู่เสมอ	การ Update เส้นทางปั่นจักรยานที่ทันสมัยอยู่เสมอ
17) มาตรฐานการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ควรนำมาปรับใช้กับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย	มาตรฐานการจัดการแข่งขันในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก	มาตรฐานการจัดการแข่งขันในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก	มาตรฐานการจัดการแข่งขันในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก	มาตรฐานการจัดการแข่งขันในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก	มาตรฐานการจัดการแข่งขันในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

4.3 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย

ผลการศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย จากกระบวนการค้นหาชุมชนต้นแบบ ทำให้ได้ต้นแบบเพื่อไปทำการศึกษาเชิงลึกที่แตกต่างกัน ดังมีรายละเอียดผลการศึกษา ดังนี้

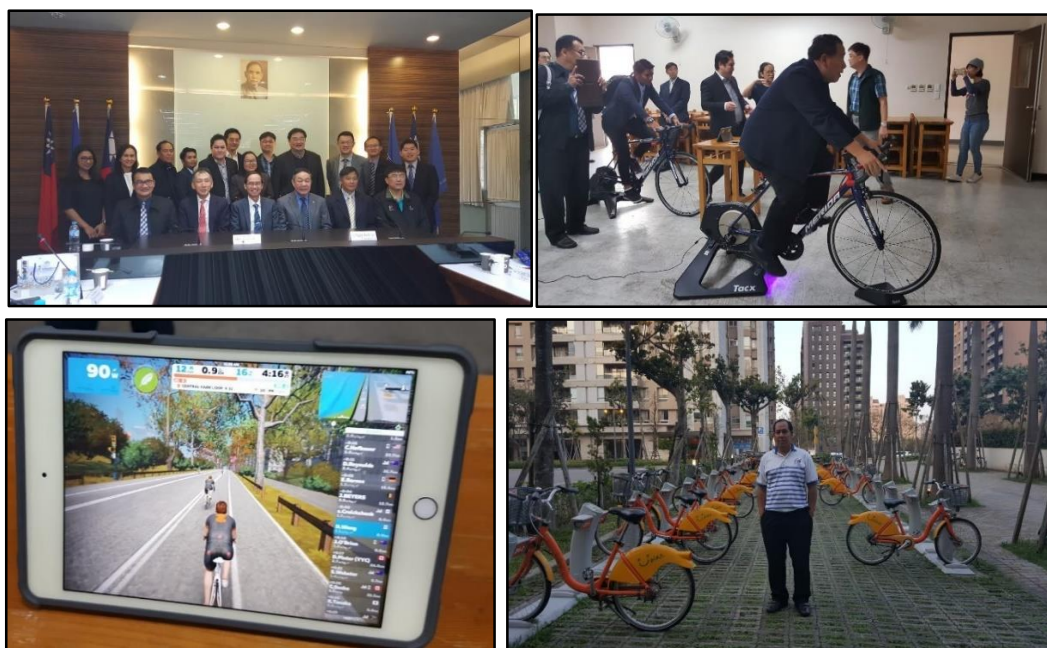
4.3.1 ผลการศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานต่างประเทศ

ในการศึกษาครั้งนี้ คณะนักวิจัยได้ไปศึกษาดูงานและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสถาบันการศึกษา ร่วมกับ คณะผู้บริหารและผู้อำนวยการมหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง และ National Taiwan University of Sport ได้นำพาคณะนักวิจัยสำรวจเส้นทางปั่นจักรยานรอบทะเลสาบสุริยันจันทรา (Sun Moon Lake) ประเทศไต้หวัน ระหว่างวันที่ 8-10 มีนาคม 2562 ได้ผลการศึกษา ดังนี้

ประเทศไต้หวัน : Republic of China เป็นประเทศที่เป็นเกาะขนาดใหญ่มีลักษณะคล้ายเมล็ดข้าว วางตัวในแนวตั้งในระยะทางจากเหนือจรดใต้ ซึ่งข้อมูลจากการบรรยายในการไปศึกษาดูงานมีข้อมูลที่ยืนยันได้ว่าระยะทางจากเหนือถึงใต้โดยประมาณ 350 กิโลเมตร และความกว้างประมาณของประเทศ 100 กิโลเมตร ตลอดการเดินทางจากสนามบินไป National Taiwan University of Sport ข้างทางมีภูเขาสูงยาวซึ่งเป็นแนวทิวเขากลางเกาะ บริเวณที่ราบทางฝั่งตะวันตกจะกว้างกว่าทางตะวันออก ดังนั้น เส้นทางจักรยานที่รัฐบาลลงทุนพัฒนาจากพื้นที่ทางรถไฟเก่ามาเป็นเส้นทางจักรยาน รวมถึงถนนรอบเกาะยังสามารถปรับปรุงพัฒนาให้มีเลนจักรยานรอบเกาะ ในประเทศไต้หวันมีเมืองสำคัญๆ เช่น ไทเป เกาสง ไทจง จะอยู่ทางฝั่งตะวันตกได้รับอิทธิพลมรสุมน้อยกว่า แต่เส้นทางจักรยานที่สวยงามตามภูมิประเทศจะอยู่ทางฝั่งตะวันออกและจะพบว่ามีความทัศนียภาพสวยงามสำหรับนักปั่นมากกว่าฝั่งตะวันตก สภาพถนนในเมืองของประเทศไต้หวัน National Taiwan University of Sport บริเวณเลนจักรยาน ถ้าถนนที่ขนาดเล็กลงมาจะพบว่าฟุตบอลก็แค่แฉกตาม อาจจะยังมีเลนจักรยานหรือไม่มีก็ได้ ถ้าไม่มีก็อาจจะให้มอเตอร์ไซด์จอดด้านชิดถนน แล้วจักรยานก็ปั่นร่วมกับทางคนเดินได้ แต่ห้ามชนคน เพราะมีกฎที่ผู้บรรยายในการศึกษาดูงานกล่าวไว้ "Pedestrian have the right of way" การปั่นจักรยานในเมืองจะค่อย ๆ ลัดเลาะกันไป แต่ถนนที่เล็กลงมาตัดจากถนนใหญ่ มักจะไม่มีฟุตบอล เช่น ในซอย หรือ ชานเมือง จึงใช้ทางร่วม แต่สภาพเส้นทางในเมืองมักจะมีเลนจักรยาน แล้วถัดไปก็เป็นเลนมอเตอร์ไซด์ แล้วค่อยเป็นเลนรถยนต์ตรงกลางถนน แต่บางถนนก็ไม่มีเลนมอเตอร์ไซด์ ส่วนถนนสองเลนนอกเมือง ก็ให้ขับชีวิตร่วมกันทั้งหมดไปเลย

จักรยานพบได้ทุกหนทุกแห่ง มากพอ ๆ กับมอเตอร์ไซด์ จักรยานที่พบเห็นบ่อย ๆ คือแบรนด์ที่ผลิตในไต้หวัน เช่น Giant, Merida, Mosso, Centurian, Specialized Etc. รัฐบาลไต้หวันได้ช่วยสนับสนุนการปั่นจักรยาน ด้วยการสร้างทางจักรยานเพิ่มขึ้น ในสวนสาธารณะ สะพานข้ามแม่น้ำ เส้นทางเชื่อมโยงแต่ละเมือง อำนวยความสะดวกในทุก ๆ ทาง รวมถึงพัฒนาระบบจักรยานเช่าสาธารณะ เรียกว่า U-Bike และตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้มีร้านเช่าจักรยานเป็นจำนวนมาก คณะนักวิจัยเข้าไปสอบถามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในความนิยมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว พบว่า ร้านเช่าจักรยานได้เริ่มมีบริการจักรยานไฟฟ้าให้เช่า เพราะเป็นที่นิยมมากในเส้นทางท่องเที่ยวในสาธารณะ ดังนั้นในอนาคตอันใกล้ของโลกนักปั่นจักรยาน จะมีจักรยานไฟฟ้าเข้ามาแทนที่จักรยานปกติเพิ่มขึ้น

กรณีการผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงด้านการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน Sun Moon Lake คือ สถานที่เข้าไปดูการออกแบบเลนจักรยาน รอบทะเลสาบ โดยมีการจัดทำเป็นเลนปั่นจักรยาน และมีราวกันซ้ายขวาตลอดทาง เลียบทะเลสาบ มีจุดพักจักรยาน ถือได้ว่าเป็นเส้นทางปั่นจักรยานที่มีบรรยากาศที่ดีมาก และเส้นทางเรียบสวย ปั่นจักรยานได้สบาย ๆ บริเวณจุดจอดรถบัส จะมีร้านเช่าจักรยานของ Giant ส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวจะเลือกร้านนี้เนื่องจาก ที่ร้าน Giant จะมีกลยุทธ์การขาย โดยมีโปรโมชั่นปั่นฟรี 2 ชั่วโมงแรก ชั่วโมงถัดไปคิดชั่วโมงละ 200 NT หรือ ถ้าเป็นวันก็วันละ 300 NT โดยเฉพาะช่วงเดือนตุลาคม ประเทศไต้หวัน กำหนดเป็นช่วงเทศกาลปั่นจักรยาน จึงเป็นการส่งเสริมการปั่นจักรยาน และช่วยสร้างให้เกิดการหมุนเวียนเศรษฐกิจของธุรกิจจักรยาน เนื่องจากประเทศไต้หวัน เป็นฐานการผลิตจักรยานคุณภาพเพื่อการส่งออก ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.8 บรรยากาศการศึกษาดูงานร่วมกับ National Taiwan University of Sport
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)



ภาพที่ 4.9 ร้านเช่าจักรยานในแหล่งท่องเที่ยว ประเทศไต้หวัน
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)



ภาพที่ 4.10 บรรยากาศการจัดเส้นทางปั่นจักรยาน Sun Moon Lake
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)



ภาพที่ 4.11 แผนที่เส้นทางปั่นจักรยาน Sun Moon Lake
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)



ภาพที่ 4.12 เส้นทางปั่นจักรยานในแหล่งท่องเที่ยว
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)



ภาพที่ 4.13 จักรยานสาธารณะ U-Bike
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าแนวทางการบริหารจัดการ เพื่อการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศได้หวั่น พบว่า

1) ส่งเสริมการปั่นจักรยานเพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน โดยสร้างเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวก เส้นทาง จุดให้ข้อมูลทั้งการบริการจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อจูงใจให้ประชาชน และเยาวชน มีการปั่นจักรยานในวงกว้าง รวมถึงการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเส้นทางที่ปลอดภัยบนเกาะใต้หวั่นทั้งเพื่อการพักผ่อนและการปั่นจักรยานไปทำงาน ที่มีการบริหารจัดการ วางระบบ ควบคุม และบำรุงรักษาโดยภาครัฐบาล

2) ส่งเสริมการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ยกตัวอย่างเช่น รัฐบาลให้การส่งเสริมการใช้ประโยชน์สถานที่รกร้าง หรือ แหล่งท่องเที่ยวทรุดโทรม ชานเมืองหรือนอกเมือง โดยทำการปรับปรุงพัฒนาให้เป็นเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ปลอดภัย นักท่องเที่ยวสามารถมาเช่าจักรยานในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวปั่นได้เท่าที่นักท่องเที่ยวมีเวลา นอกจากนั้นเพื่อให้การบริหารจัดการเกิดการมีส่วนร่วมกับร้านค้าของชุมชน ตลอดเส้นทางปั่นจักรยาน รัฐบาลในท้องถิ่นจะเปิดประมูลให้ผู้ประกอบการมาเช่าสถานที่เพื่อจำหน่ายอาหาร และเครื่องดื่ม และเช่าจักรยาน โดยมีการระยะเวลาที่ชัดเจน หากร้านค้าใดประสงค์เช่าต่อก็ให้ทำสัญญาเป็นระยะ ๆ ไป แต่เงื่อนไขของทุกร้านค้าคือต้องช่วยกันบริการนักท่องเที่ยวปั่นจักรยาน ทั้งการแนะนำเส้นทาง การประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยว และเป็นจุดให้บริการแผนที่ปั่นจักรยานรอบ ๆ แหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง ซึ่งทำให้นักปั่นจักรยานมีความพึงพอใจในการบริการของทุก ๆ ร้านค้า ที่ไม่ต้องรอลาจากเจ้าพนักงานแต่เพียงอย่างเดียว

4.3.2 ผลการศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานในประเทศไทย

ในส่วนในประเทศไทยนั้น ในครั้งนี้ คณะนักวิจัยได้แนวคิด 3A6S (Attraction Accessibility Amenities Standard Safety Sharing Skills Services Satisfaction) ซึ่งเป็นแนวคิดที่ได้ทำการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามนักปั่นจักรยานจำนวน 1,313 ตัวอย่าง จากผลที่พบในกระบวนการวิจัย พบว่าแนวทางการยกระดับการจัดการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ได้นั้น จำเป็นต้องสร้างระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานในประเด็น มาตรฐาน ความปลอดภัย ความพึงพอใจ สิ่งอำนวยความสะดวก และ การแบ่งปันการใช้รถใช้ถนน เป็นอันดับต้น ๆ เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีของการปั่นปลอดภัยในประเทศไทย

ดังนั้น เพื่อนำไปสู่การศึกษาเพื่อการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย คณะนักวิจัยจึงได้ทำการลงพื้นที่ภาคสนามและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องถึงการบริหารจัดการชุมชน/สนามปั่นจักรยานในประเด็นต่าง ๆ ในระหว่างระยะเวลาของการดำเนินการวิจัย เริ่ม 16 พฤศจิกายน 2561 – 24 สิงหาคม 2562 จำนวน 12 สนาม ดังนี้ 1) สนามปั่นจักรยาน “ปั่นเมืองเหนือ จังหวัดสุพรรณบุรี 2) สนามปั่นจักรยาน “PRU cycle Thailand Bangsaen 2018 (General public) จังหวัดชลบุรี 3) สนามปั่นจักรยาน “Singha - Ptt Mountain Bike Thailand Open 2018 จังหวัดเชียงราย 4) สนามปั่นจักรยาน “เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี”

5) สนามปั่นจักรยาน Probike Adventure Duathlon Vol.1 @ Bonanza Khao Yai จังหวัดนครราชสีมา
 6) สนามปั่นจักรยาน “5th Central Group Cycling Championship 2019 เส้นทางรอบเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา” 7) สนามปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อึด # 12” อำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ 8) เส้นทางปั่นเพื่อการท่องเที่ยว โดยทีมงานปั่นสรรหา กรุงเทพฯ 9) TC 100 Exclusive 2019 TC 100 สนาม 3 “เขาทุเรียน กะอาง โกรกอีตก” จังหวัดชลบุรี 10) Bike More Fun อำเภอนายายอาม จ.จันทบุรี 11) LRT ไปกระทั่งเดียด ครั้งที่ 4 ราชบุรี และ 12) กิจกรรม ค่ายเสือปั่น ครั้งที่ 2 นครราชสีมา (ปากช่อง เขาใหญ่) และ การลงพื้นที่ภาคสนามร่วมกับแผนงานวิจัยเพื่อศึกษาศักยภาพเชิงพื้นที่และสร้างเครือข่ายผู้จัดการกิจกรรมปั่นจักรยานและนักปั่นจักรยาน จาก ผู้นำ/ผู้รู้/ผู้บุกเบิก เส้นทางปั่นจักรยานเลียบบำน้ำโขง อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย เส้นทางปั่นเขาอีโต้ อำเภอเมือง จังหวัดปราจีน เส้นทางเฉลิมบูรราชลทิศย์ อำเภอนายายอาม จังหวัดจันทบุรี เส้นทางไร่สิงห์ฟาร์ม-วัดร่องขุน อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย เส้นทางสนามเจริญสุข มงคลจิต จังหวัดสมุทรปราการ ทำให้พบ รูปแบบ วิธีการของการบริหารจัดการจัดการกิจกรรมปั่นจักรยานที่โดดเด่นตามลักษณะพื้นที่ ดังนี้

1) ชุมชนต้นแบบการจัดการจัดการกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในระดับท้องถิ่นอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย



ภาพที่ 4.14 บรรยากาศภูมิทัศน์ อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย
 ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ด้วยอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย มีเส้นทางปั่นจักรยานที่เหมาะสมสำหรับนักปั่นทุกเพศ ทุกวัย ไปได้ทุกวัน (Cycling for All) ดังนั้น เส้นทางนี้จึงมีความเหมาะสมในการเป็นเมืองจักรยานต้นแบบของ ประเทศไทยได้เป็นอย่างดี

2) ชุมชนต้นแบบการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในระดับจังหวัด อำเภอ เมือง จังหวัดชัยนาท



ภาพที่ 4.15 ปฏิทินปั่นจักรยานของจังหวัดชัยนาท
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยนาท เป็นอีกหนึ่งของสนามต้นแบบ ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานส่งเสริมการท่องเที่ยวไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของจังหวัด โดยองค์การบริหารส่วน จังหวัดร่วม กับ ชมรมปั่นจักรยาน และหน่วยงานต่าง ๆ ร่วมกันจัด ร่วมกันประชาสัมพันธ์ ระดมนักปั่น จักรยานทั้งในจังหวัดชัยนาท และ จังหวัดใกล้เคียง มาร่วมปั่นเพื่อพบปะเพื่อนฝูง หรือ ท่องเที่ยว นอกจากนั้น องค์การบริหารส่วนจังหวัด ได้นำแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นเอกลักษณ์ มาสร้างเส้นทางเชื่อมโยง ตลอดทั้งปี ดังนั้น ใน 1 ปี จะมีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานจำนวน 6 กิจกรรม แต่ละกิจกรรมห่างกัน 2 เดือน (จัด 2 เดือน/ครั้ง)

ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักของจังหวัดชัยนาท พบว่า เป็นกิจกรรมปั่นจักรยานในระดับจังหวัดไม่มี เงินรางวัล ค่าสมัครปั่น 100-300 บาท พบว่ามีนักปั่นจักรยานในเขตภาคกลางเข้ามาร่วมปั่นมากที่สุด ดังนั้น จุดเด่นของสนามปั่นจักรยานของจังหวัดชัยนาท คือ มีความเหมาะสมสำหรับการส่งเสริมการปั่น จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแบบไปเช้าเย็นกลับ ในรูปแบบของการปั่นเป็นกลุ่ม

เมื่อวิเคราะห์ลักษณะการส่งเสริมการปั่นจักรยานของจังหวัดชัยนาท มีความสอดคล้องกับการจัด กิจกรรมส่งเสริมการปั่นจักรยานของจังหวัดจันทบุรี ที่จัดเส้นทางปั่นจักรยานเชื่อมโยงไปยังอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด ด้วยระยะทาง 100 หรือ 333 กิโลเมตร การปั่นในเส้นทางนี้ ไม่ต้องรอนักปั่นจำนวนมาก แต่นัก ปั่นจักรยานสามารถปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเองได้เลย การปั่นจะจบในวันเดียวหรือพักค้าง นักปั่น

จักรยานสามารถออกแบบได้ด้วยตนเอง ดังเช่นจังหวัดจันทบุรี ได้ออกแบบกิจกรรมการปั่นจักรยาน โดยการสร้างประสบการณ์ ความภาคภูมิใจให้กับนักปั่นจักรยาน โดยนักปั่นจักรยานทุกคน สามารถไปติดต่อขอรับ Passport ที่ได้ศาลากลางจังหวัดจันทบุรี และเมื่อบั่นจักรยานไปตามเส้นทางที่กำหนด นักปั่นสามารถนำ Passport ไปประทับตรา หรือ บางครั้งท่านนายอำเภอของแต่ละอำเภอจะมาลงนามให้นักปั่นจักรยานด้วยตนเอง เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีกับจังหวัดจันทบุรี ลักษณะการปั่นและระยะทางดังภาพต่อไปนี้

ตารางระยะทางและเวลาในการเปิด-ปิดจุดประทับตรา ระยะ 333 กม

	จุดเริ่มต้น/สิ้นสุด	ระยะทาง/กม.	ระยะทางสะสม/กม	เวลาเปิด CP/น.	เวลาปิด CP/น.
1	Start/อำเภอเมือง	0	0	7:00	7:15
2	อำเภอแหลมสิงห์	21.5	21.5	7:43	8:32
3	อำเภอขลุง	24.5	46	8:32	10:17
4	อำเภอมะขาม	32.2	78.2	9:36	12:35
5	อำเภอโป่งน้ำร้อน	27.9	106.1	10:32	14:34
6	อำเภอสอยดาว	29.9	136	11:32	16:43
7	อำเภอเขาคิชฌกูฏ	76	212	14:05	22:08
8	อำเภอแก่งหางแมว	44.4	256.4	15:32	1:19
9	อำเภอนายายอาม	34.7	291.1	16:42	3:48
10	อำเภอท่าใหม่	28.9	320	17:37	5:51
11	ศาลากลางจังหวัด	12.3	333	18:06	7:00

ตารางระยะทางและเวลาในการเปิด-ปิดจุดประทับตรา ระยะ 100 กม

	จุดเริ่มต้น/สิ้นสุด	ระยะทาง/กม.	ระยะทางสะสม/กม	เวลาเปิด CP/น.	เวลาปิด CP/น.
1	Start/อำเภอเมือง	0	0	7:00	7:15
2	อำเภอแหลมสิงห์	21.5	21.5	7:43	8:32
3	อำเภอขลุง	24.5	46	8:32	10:17
4	อำเภอมะขาม	32.2	78.2	9:36	12:35
5	ศาลากลางจังหวัด	17.8	96	10:12	14:00

ภาพที่ 4.16 รายละเอียดการปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเอง จังหวัดจันทบุรี

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ต่อมาเมื่อวิเคราะห์ถึงการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย ตามแนวคิดของ Natasa Kovacic (2010) กล่าวไว้ว่า การจัดกิจกรรมพิเศษเชิงกีฬามี 8 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การกำหนดวัตถุประสงค์ของกิจกรรม 2) การออกแบบกิจกรรม 3) การศึกษาความเป็นไปได้ของระบบ 4) การตัดสินใจดำเนินการ 5) การวางแผนดำเนินการตามกรอบกิจกรรม 6) ดำเนินงาน 7) ประเมินผล และ 8) ติดตามผลสะท้อนกลับ พบว่า ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานมีหลายสนามที่มีการเตรียมการ และออกแบบการบริหารจัดการที่ดี ดังที่ได้นำเสนอมาแล้วข้างต้น และ จากผลการวิเคราะห์รายสนาม/ชุมชนที่มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อนำไปสู่การศึกษาเชิงลึกของชุมชนต้นแบบ คณะนักวิจัยได้จัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับทีมนักปั่นจักรยานที่มีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานไม่น้อยกว่า 10 ครั้ง ในวันอังคารที่ 23 กรกฎาคม 2562 เวลา 17.00 – 20.30 น. มีผู้เข้าร่วมจำนวน 8 คน พบว่าผู้เข้าร่วมประชุมได้ให้ความสนใจถึงสนามปั่นจักรยานที่มีความโดดเด่นในแต่ละมิติ ในอันดับที่ 1 และอันดับที่ 2 ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.57 ผลการวิเคราะห์รายสนาม/ชุมชนที่ชุมชนต้นแบบการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน

ที่	ปัจจัยหลัก	สนาม/ชุมชนที่โดดเด่น อันดับแรก	สนาม/ชุมชนที่โดดเด่น อันดับที่สอง
1	ความดึงดูดใจ (Attractions)	พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด # 12 อ.จอมทอง จ. เชียงใหม่	LRT โป่งกระทิงเดือด ครั้งที่ 4 ราชบุรี
2	การเดินทางเข้าถึง (Accessibility)	ปั่นเมืองเหนือ จ. สุพรรณบุรี	PRU cycle Thailand Bangsaen 2018 (General public จ. ชลบุรี)
3	สิ่งอำนวยความสะดวกใน พื้นที่ (Amenities)	พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด # 12 อ.จอมทอง จ. เชียงใหม่	ปั่นเมืองเหนือ จ. สุพรรณบุรี
4	มาตรฐานสนาม (Standard)	“Singha - Ptt Mountain Bike Thailand Open 2018 จ. เชียงราย	LRT โป่งกระทิงเดือด ครั้งที่ 4 ราชบุรี
5	ความปลอดภัย (Safety)	เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี	Bike More Fun อ.นายายอาม จ. จันทบุรี
6	การแบ่งปันการใช้รถใช้ถนน ในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing)	“ปั่นเมืองเหนือ จ. สุพรรณบุรี	Bike More Fun อ.นายายอาม จ. จันทบุรี
7	ทักษะของผู้จัดกิจกรรมและ ทีมงาน (Skills)	เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี	เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี
8	คุณภาพการให้บริการ (Services)	พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด # 12 อ.จอมทอง จ. เชียงใหม่	ปั่นเมืองเหนือ จ. สุพรรณบุรี

ตาราง 4.57 (ต่อ)

ที่	ปัจจัยหลัก	สนาม/ชุมชนที่โดดเด่น อันดับแรก	สนาม/ชุมชนที่โดดเด่น อันดับที่สอง
9	ความพึงพอใจในการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction)	พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด # 12 อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี
10	ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานครั้งนี้ ในด้านเศรษฐกิจ	พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด # 12 อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี
11	ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานครั้งนี้ ในด้านสังคม	พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด # 12 อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	5th Central Group Cycling Championship 2019 เส้นทางรอบ เมืองจ. พระนครศรีอยุธยา
12	ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานครั้งนี้ ในด้านสิ่งแวดล้อม	พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด # 12 อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	Bike More Fun อ.นายายอาม จ.จันทบุรี

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ดังนั้นจากผลการคัดเลือกสนาม/ชุมชนต้นแบบ ในที่ประชุมได้ต่างมีการวิพากษ์ถึงศักยภาพ การสร้างความประทับใจ ความโดดเด่นของการบริหารจัดการสนามแต่ละสนามที่แตกต่างกัน คณะนักวิจัย จึงได้ทำการศึกษาเชิงลึกของการบริหารจัดการ และศึกษาผลกระทบในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการไปสำรวจพื้นที่ชุมชนต้นแบบ และการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากผู้ประกอบการ ธุรกิจบริการเพื่อนำไปสู่การจัดทำคู่มือบริหารจัดการการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานต่อไป ทำให้ได้ผล การศึกษาสนามปั่นจักรยานที่มีความโดดเด่น ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.58 การศึกษาชุมชนต้นแบบในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

ที่	วันที่จัด	สนาม/กิจกรรมปั่น จักรยาน	เส้นทาง	องค์ประกอบ		
				ความดึงดูดใจ	การเดินทาง เข้าถึง	สิ่งอำนวยความสะดวก ในพื้นที่
1	18 พ.ย.61	สนามปั่นจักรยาน “ปั่นเมืองเหนือ จ. สุพรรณบุรี Key 1 : ผู้จัดการ สนาม	ทางเรียบ	+ผู้จัด ประชาสัมพันธ์ อย่างต่อเนื่อง +มีสปอนเซอร์ มากมาย	+มีป้ายแสดงพื้นที่ การจัดงานบอก ตลอดทางในรัศมี 3 กิโลเมตร	+ที่พักราคาประหยัดใน พื้นที่เพียงพอมีรวมถึงที่ พักให้เลือกหลากหลาย ระดับ

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	วันที่จัด	สนาม/กิจกรรมปั่นจักรยาน	เส้นทาง	องค์ประกอบ		
				ความดึงดูดใจ	การเดินทางเข้าถึง	สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่
				+เจ้าภาพจัดร้านอาหารดังมาเปิดให้นักปั่นและผู้ติดตามฟรีและเพียงพอ -เส้นทางไม่หลากหลาย	+ที่จอดรถสะดวกเนื่องจากใช้พื้นที่จอดสนามบริเวณสนามฟุตบอลสโมสรสุพรรณบุรี +มีเส้นทางเข้าออกบริเวณงานได้หลายทางได้หลายทาง	+ใกล้ร้านขายของที่ระลึกนักปั่นสามารถซื้อของกลับไปฝากได้สะดวก
2	2 ธ.ค.61	สนามปั่นจักรยาน “PRU cycle Thailand Bangsaen 2018 (General public) จ. ชลบุรี	ทางเรียบ	+เส้นทางปั่นเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว 11 แห่งในพื้นที่บางแสน +มีมินิคอนเสิร์ตมีการจัด Even น่าสนใจ	+เดินทางเข้าถึงสะดวก -รถติดบริเวณจัดงาน	+ที่พักเพียงพอมีราคาหลายระดับ +ร้านอาหารและเครื่องดื่มเพียงพอบริเวณริมชายหาดและร้านค้าตลอดสาย
3	8 ธ.ค.61	สนามปั่นจักรยาน “Singha - Ptt Mountain Bike Thailand Open 2018 จ. เชียงราย	เสือภูเขา (ผจญภัย)	+เส้นทางธรรมชาติร่มรื่น +เส้นทางเนินสูงท้าทาย +ตั้งอยู่บนเส้นทางแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่สิงห์ ปาร์ค และวัดร่องขุน	+เดินทางเข้าถึงสะดวก +ที่จอดรถกว้างขวาง +ถนนเข้าถึงการจัดงานได้หลากหลาย	+จุดบริการจอดจักรยานเพียงพอ +จำนวนแหล่งท่องเที่ยวมีคุณภาพ +มีพื้นที่ที่กว้างขวางและห้องสุขามีมาตรฐานเพียงพอ
4	22 ธ.ค.61	สนามปั่นจักรยาน “เปิดเมืองวีรชนสิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี”	ทางเรียบ	+เส้นทางปั่นเชื่อมโยงแหล่งศักดิ์สิทธิ์ +ผู้จัดมีการจัดเลี้ยงและจัดแสดงมอค์มาก่อนเริ่มงานปั่นรวมบริการพานักปั่นไปท่องเที่ยว	+เดินทางเข้าถึงงานสะดวกเนื่องจากเป็นสถานที่ประวัติศาสตร์บ้านบางระจันติดถนนใหญ่	+ร้านอาหารและเครื่องดื่มเพียงพอเนื่องจากจัดงานใกล้กับตลาดบ้านระจัน ที่เที่ยวย้อนยุค ที่เที่ยวสิงห์บุรี

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	วันที่จัด	สนาม/กิจกรรมปั่นจักรยาน	เส้นทาง	องค์ประกอบ		
				ความตั้งใจ	การเดินทางเข้าถึง	สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่
5	13 ม.ค.62	สนามปั่นจักรยาน Probike Adventure Duathlon Vol.1 @ Bonanza Khao Yai จ. นครราชสีมา	เสือภูเขา (ผจญภัย)	+เส้นทางปั่นเป็นทุ่งหญ้า เนินเขา และเส้นทางอุปสรรคที่น่าท้าทาย +ต้นแบบการจัด CSR ผู้จัดงานมีมาตรฐานในการจัดระดับสากล และเป็นเจ้าของแบรนด์แอมสันทัน บริษัท โปรไบค์ จำกัด	+ป้ายบอกทางชัดเจนสอดคล้องกับการให้ตำแหน่งพิกัดงานตาม GPS	+มีลานกว้างทุ่งหญ้าในการจอดรถได้มาก และเพียงพอ
6	3 ก.พ.62	สนามปั่นจักรยาน “5th Central Group Cycling Championship 2019 เส้นทางรอบเมือง จ. พระนครศรีอยุธยา”	ทางเรียบ	+เส้นทางปั่นจักรยานเชื่อมโยงกับมรดกโลก อุทยานประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยาที่ UNESCO รับรอง. +เป็นผู้สนับสนุนในการจัดงาน CSR	+เดินทางเข้าถึงสะดวก +ที่จอดรถกว้างขวางภายในอาคาร Robinson Ayutthaya City Park +รถรับส่งสาธารณะประจำทางสะดวก และเป็นท่ารถ	+หลังจากปั่นเสร็จสามารถพักผ่อนเย็นสบายใน Robinson Ayutthaya City Park
7	3 ก.พ.62	ปั่นท่องเที่ยว นันทสรุทธา กรุงเทพฯ	ทางเรียบ	+เส้นทางในชุมชนหลากหลายตามโปรแกรม สรรหาที่กำหนดเส้นทางออกปั่นแต่ละอาทิตย์ โดยเน้นปั่นเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนที่หลากหลาย +ทีมปั่นมีความสนิทสนมเป็นกันเองกับเพื่อนนักปั่น	-เส้นทางปั่นเป็นเส้นทางรองที่ชุมชนใช้สัญจรเป็นประจำ	+ร้านอาหารและเครื่องดื่มเพียงพอ +จำนวนแหล่งท่องเที่ยวร้านอาหารตามแหล่งท่องเที่ยวตลอดเส้นทางมีจำนวนมากและหลากหลายเพียงพอตามที่คาดหวังไว้นักปั่น

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	วันที่จัด	สนาม/กิจกรรมปั่นจักรยาน	เส้นทาง	องค์ประกอบ		
				ความดึงดูดใจ	การเดินทางเข้าถึง	สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่
8	10 มี.ค.62	สนามปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คน พันธุ์ฮึด # 12” อ.จอมทอง จ. เชียงใหม่	ทางเรียบ	+สนามปั่นที่ทางทำ หายปั่นขึ้นเขาอย่าง เดียว ผ่านป่าไม้ที่ร่มรื่น และวิวยอดเขาที่ สวยงาม +เป็นสนามปั่นที่มี ผู้สนใจเข้าร่วมปั่นมาก เป็นลำดับต้นๆของ ประเทศ	+มีรถที่ผู้จัดงาน บริการส่งถึงที่จัด งานและบริการส่งลง เขาอย่างสะดวก +มีป้ายจัดงานที่ ชัดเจน	+มีจำนวนแหล่ง ท่องเที่ยว หลากหลายตาม ธรรมชาติและ อุทยานในจอมทอง ตามเส้นทางที่เข้าถึง สะดวก
9	26 พ.ค. 62	TC 100 Exclusive 2019 TC 100 ปั่น โจรสลัด 6 เขา 6 อ่าว อ.ต๋หีบ จ. ชลบุรี	ทางเรียบ	+เส้นทางได้เพื่อน ได้ เที่ยว ได้สุขภาพ ได้ ชุมชน ได้ส่งเสริม เศรษฐกิจชุมชน ได้ ผ่านบ้านผ่านเมือง มองเมืองไทยด้วย สายตาบนหลังอาน	+การจัดเส้นทาง เข้าถึงบริเวณงาน คล่องตัวไม่ติดขัด +เส้นทางปั่น รถ น้อย ปลอดภัย ผู้คน เป็นมิตรกับจักรยาน ปั่นไม่ไหวมีรถเก็บ และมีทีม “นินจา” ดูแลตลอดทาง	+จำนวนแหล่ง ท่องเที่ยวมีความ เพียงพอตามที่ คาดหวังไว้ของนัก ปั่น +สนามปั่นยอดนิยม ของคนเมืองกรุง นครนายก ใกล้เขา ใหญ่ เพียงไต่เขาคน ละด้าน ไม่ชันยาว ไกลพอสบาย ๆ มือใหม่ไปได้สบาย
10	25 พ.ค.62	Bike More Fun อ.นายายอาม จ.จันทบุรี	ทางเรียบ	+เชื่อมโยงกับแหล่ง ท่องเที่ยวจุดชมวิวนิน นางพญา ไปตาม เส้นทางถนนเฉลิม บูรพาชลทิต ซึ่งเป็น ถนนเลียบ ชายหาด ทะเลเมืองจันทร์ ที่ได้รับ ขนานนามว่า "Scenic Route" หรือ "เส้นทาง ชมวิวที่สวยงาม +ปั่นจักรยานท่องเที่ยว เชิงอนุรักษ์ และลด	+ป้ายบอกทางไป สนามจัดงานตลอด สายมีความชัดเจน และติดตั้งตามถนน ตลอดเข้างาน -ระบบขนส่ง สาธารณะยังไม่ เพียงพอ	+จำนวนแหล่ง ท่องเที่ยวมีความ เพียงพอตามที่ คาดหวังไว้ของนัก ปั่น +ร้านค้าจำหน่าย ของที่ระลึกและ ผลไม้ ลองกอง ทุเรียน ของจันทบุรี จำนวนมาก

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	วันที่จัด	สนาม/กิจกรรมปั่นจักรยาน	เส้นทาง	องค์ประกอบ		
				ความดึงดูดใจ	การเดินทางเข้าถึง	สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่
				ขยะในสถานที่ท่องเที่ยว		
11	1 มิ.ย.62	LRT ไป่งกระทิงเดือดครั้งที่ 4 อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี	ทางเรียบ	+เส้นทางท้าทายบนเส้นทางสุดคลาสสิกของไป่งกระทิง +เสื้อจักรยานคุณภาพเกรด พรีเมียมจาก BOMBBIKE	+การจัดเส้นทางเข้าถึงบริเวณงานคล่องตัวไม่ติดขัด	+จำนวนแหล่งท่องเที่ยวบ้านคาสวนผึ้งมีความเพียงพอตามที่คาดหวังไว้ของนักปั่น
12	24 ส.ค.62	กิจกรรม ค่ายเสือปั่นครั้งที่ 2 นครราชสีมา (ปากช่อง เขาใหญ่)	เสือภูเขาทางเรียบ 60Km. ทางแตร็ก 10 Km.	+เส้นทางสวยงามเชื่อมโยงแหล่งชุมชนและพื้นที่นันทนาการเรียนรู้การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (ททท.) ท่ามะปรางค์ ปากช่อง เขาใหญ่ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในช่วงหน้าฝน +ผู้จัดมีการประชาสัมพันธ์ที่ดึงดูดใจ สร้างการรับรู้ในวงกว้าง	+จัดการจราจรเส้นทางเขาใหญ่เข้าถึงบริเวณจัดงานคล่องตัวไม่ติดขัด	+จำนวนที่พักมีความเพียงพอต่อความต้องการ +จำนวนแหล่งท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่และพื้นที่รอบมีความหลากหลายตามที่คาดหวังไว้ของนักปั่น

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	สนาม/ กิจกรรมปั่น จักรยาน	องค์ประกอบ					
		Standard	Safety	Sharing	Skills	Services	Satisfaction
1	สนามปั่น จักรยาน “ปั่นเมือง เหนือ จ.สุพรรณบุรี	+มาตรฐานการ จับเวลา +มาตรฐาน UCI	+ตำรวจ/จนท รักษา ความปลอดภัยตลอด เส้นทางปั่นทุก ทางแยกและทาง ยกระดับข้ามทางแยก รอบวงแหวนรอบนอก จังหวัดสุพรรณบุรี	+การยินยอม ให้วางป้าย/ ทำสัญลักษณ์ ตามเส้นทาง โดย หน่วยงาน บริหาร ท้องถิ่น ร่วมกับ หน่วยงาน จังหวัด	+การ ประสานงาน ขอความ ร่วมมือของผู้ จัดทุกภาค ส่วน เนื่องจาก เป็น หน่วยงานใน พื้นที่	+ร้านอาหาร บริการดี ยิ้ม แย้ม มีอาหารที่ มีคุณภาพ รสชาติดี อย่าง เพียงพอ +มีการต้อนรับ จากผู้จัดที่เป็น มิตร	+บริการอาหาร เครื่องดื่มเพียงพอ บริการสำหรับทีมผู้ จัดงาน นักปั่นและ ผู้ติดตาม +บริการค้นหา ภาพถ่ายที่บริการให้ ภายในวันเดียว
2	สนามปั่น จักรยาน “PRU cycle Thailand Bangsaen 2018 (General public) จ. ชลบุรี	+จัดกลุ่มช่วง อายุมีความ เหมาะสม +มาตรฐาน UCI	+เจ้าหน้าที่ควบคุม ตลอดเส้นทาง	+การยินยอม ให้วางป้าย/ ทำสัญลักษณ์ ตามเส้นทาง	+ความเป็น มืออาชีพของ ผู้จัด	+ที่พักมี คุณภาพ สะอาด สะดวก ปลอดภัย	+การรับสมัครเข้า ร่วมกิจกรรม +นำเทคโนโลยีมา ช่วยจัดทำเส้นทาง ปั่น
3	สนามปั่น จักรยาน “Singha - Ptt Mountain Bike Thailand Open 2018 จ. เชียงราย	+ความ เหมาะสม เพียงพอของ สถานที่จอดรถ +ความเพียงพอ ของสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวก +มาตรฐาน UCI	+ความชัดเจนของ ป้ายบอกทางปั่น จักรยาน และการแบ่ง พื้นที่จัดได้อย่าง ชัดเจน	+พื้นที่ให้ ความร่วมมือ ควบคุมสั่ง การได้ เนื่องจาก เป็นสนาม ส่วนตัว เป็น สนามปิด	+ความเป็น มืออาชีพของ ผู้จัด เนื่องจาก จัดเป็นครั้ง ตั้งแต่ต้นปี	+การให้การ บริการดูแลของ ผู้จัด เพื่อการ นำเที่ยวที่ ประทับใจ	+การออกแบบเสื้อ เหรียญถ้วยรางวัล +ความชัดเจน กฎ กติกา การแข่งขัน ตามเกณฑ์ของ สมาคมจักรยานแห่ง ประเทศไทย

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	สนาม/กิจกรรมปั่นจักรยาน	องค์ประกอบ					
		Standard	Safety	Sharing	Skills	Services	Satisfaction
4	สนามปั่นจักรยาน “เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่าอยู่ สิงห์บุรี”	+พื้นที่จุดปล่อยตัวจุดเริ่มต้น/เส้นชัย	+เจ้าหน้าที่ควบคุมตลอดเส้นทาง	+การยินยอมให้วางป้าย/ทำสัญลักษณ์ตามเส้นทาง	+ความเป็นมืออาชีพของทีมงานมาร์แชล	+การให้การบริการดูแลของผู้จัด เพื่อการนำเที่ยวที่ประทับใจ	+มาเซลดูแลดีตลอดเส้นทาง
5	สนามปั่นจักรยาน Probike Adventure Duathlon Vol.1 @ Bonanza Khao Yai จ. นครราชสีมา	+ความเหมาะสมเพียงพอของสถานที่จอดรถ	+ความชัดเจนของป้ายบอกทางปั่นจักรยาน +สนามปั่นวิ่งมีความปลอดภัย มีการเคลียร์สิ่งกีดขวางให้ปั่นและวิ่งได้สะดวกตามทางรอยที่กำหนดไว้	+พื้นที่ให้ความร่วมมือควบคุมสั่งการได้ ปิด 100%	+ความเป็นมืออาชีพของผู้จัด	+ที่พักมีคุณภาพ สะอาด สะดวกปลอดภัย	+การประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูล +จุดบริการตรวจเช็คซ่อมจักรยานให้กับนักปั่น +การออกแบบเสื้อเหรียญถ้วยรางวัลได้มาตรฐาน
6	สนามปั่นจักรยาน “5th Central Group Cycling Championship 2019 เส้นทางรอบเมือง จ. พระนครศรีอยุธยา”	+ความเหมาะสมเพียงพอของสถานที่จอดรถ	+ความชัดเจนป้ายตลอดเส้นทาง +ตำรวจ/จนทรักษาความปลอดภัยตลอดเส้นทาง	+การยินยอมให้วางป้าย/ทำสัญลักษณ์ตามเส้นทาง	+ความเป็นมืออาชีพของทีมงานมาแชล ในการดูแลนักปั่นจักรยานตลอดเส้นทาง	+การให้การบริการดูแลของผู้จัด เพื่อการนำเที่ยวที่ประทับใจ	+ความชัดเจน กฎกติกา การแข่งขัน +ความเหมาะสมการแบ่งประเภทที่ชัดเจน +การออกแบบเสื้อเหรียญถ้วยรางวัลได้มาตรฐาน
7	ผู้จัดปั่นเพื่อการท่องเที่ยว ปั่นสรรหา กรุงเทพฯ	+ความสะดวกบริเวณกองอำนวยความสะดวก	+เส้นทางปั่นดีปลอดภัย	-	+ทักษะการแก้ปัญหาฉุกเฉินของทีมงาน	+การให้การบริการดูแลของผู้จัด เพื่อการนำเที่ยวที่ประทับใจ	+การบริหารเครือข่ายลูกค้าสัมพันธ์

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	สนาม/กิจกรรมปั่นจักรยาน	องค์ประกอบ					
		Standard	Safety	Sharing	Skills	Services	Satisfaction
8	สนามปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อึด # 12” อ. จอมทอง จ. เชียงใหม่	+มาตรฐาน การจับเวลา +มาตรฐาน UCI	+ความชัดเจน ของป้ายบอก ทาง	+พื้นที่ให้ ความร่วมมือ ควบคุมสิ่ง การได้ ปิด 100%	+การ ประสานงานขอ ความร่วมมือ ของผู้จัดทุก ภาคส่วนด้วย มืออาชีพ	+ร้านจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ ชุมชนให้การ ต้อนรับ ประทับใจ	+มีรถสาธารณะ รับส่ง สะดวก รวดเร็วปลอดภัย การแข่งขัน ตาม เกณฑ์ของ สมาคมจักรยาน แห่งประเทศไทย
9	TC 100 Exclusive 2019 TC 100 ปั่นโจรสลัด 6 เขา 6 อ่าว อ.สตึก จ. ชลบุรี	+ความสะดวก บริเวณกอง อำนวยการ	+เส้นทางสภาพ ดีปลอดภัย	-	+ประสานงาน ขอความ ร่วมมือของผู้จัด งาน	+ที่พักมี คุณภาพ สะอาด สะดวก ปลอดภัย	+การบริหาร เครือข่ายลูกค้า สัมพันธ์
10	Bike More Fun อ.นายายอาม จ.จันทบุรี	+ที่ตั้งพื้นที่จัด กิจกรรมมี ความแน่นอน และชัดเจน โดยการ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	+ความชัดเจน ของป้ายบอก ทาง +เจ้าหน้าที่ ควบคุมตลอด เส้นทาง	+การยินยอม ให้วางป้าย/ ทำสัญลักษณ์ ตามเส้นทาง	+ความเป็นมือ อาชีพของผู้จัด จัดงานที่ชัดเจน เพื่อปั่น จักรยานเพื่อ สัมผัสความ สวยงามของ แหล่งท่องเที่ยว ทำกิจกรรม แยกขยะรักษ์ โลก@หาดคึก วิมาน และ กิจกรรมเพนต์ ถุงผ้า@หาด เก็บตะวัน	+ร้านจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ ชุมชนให้การ ต้อนรับ ประทับใจ	+มาแชลดูแลดี ตลอดเส้นทาง

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	สนาม/กิจกรรม ปั่นจักรยาน	องค์ประกอบ					
		Standard	Safety	Sharing	Skills	Services	Satisfaction
11	LRT ไป่งกระทิง เดือด ครั้งที่ 4 จ. ราชบุรี	+มาตรฐาน การจับเวลา +มาตรฐาน UCI	+เส้นทางสภาพ ดีปลอดภัย +เจ้าหน้าที่ ควบคุมตลอด เส้นทาง +รถพยาบาล/ เจ้าหน้าที่/ แพทย์ประจำ สนาม	+การยินยอม ให้วางป้าย/ ทำสัญลักษณ์ ตามเส้นทาง	+ความเป็น มืออาชีพของ ทีมงาน มาร์แชล	-สถานที่จัด ห่างไกล ร้านอาหาร เครื่องดื่ม ที่พัก	+มาเชลดูแลดี ตลอดเส้นทาง +การออกแบบเสื้อ เหรียญถ้วยรางวัล ได้มาตรฐาน
12	กิจกรรม ค่ายเสือ ปั่น ครั้งที่ 2 นครราชสีมา (ปากช่อง เขา ใหญ่)	+การกำหนด เงื่อนไขการรับ รายงานตัวมี นโยบายที่ ชัดเจนที่เน้น การทำ กิจกรรมแบบ ค่ายเสือปั่น เป็นทีมสี่ ใช้ ชีวิตร่วมกัน 2 วัน กับ 1คืน	+การซื้อ อุบัติเหตุให้กับ นักปั่น	+การยินยอม ให้วางป้าย/ ทำสัญลักษณ์ ตามเส้นทาง	+ ประสานงาน ขอความ ร่วมมือของผู้ จัดงาน	+ที่พักมี คุณภาพ สะอาด สะดวก ปลอดภัย	+จุดบริการ ตรวจเช็คซ่อม จักรยานให้กับนัก ปั่น

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	สนาม/กิจกรรมปั่นจักรยาน	ผลที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมปั่นจักรยาน		
		เศรษฐกิจ	สังคม	สิ่งแวดล้อม
1	สนามปั่นจักรยาน “ปั่นเมืองเหนือ จังหวัดสุพรรณบุรี	+สร้างงานในชุมชน จ้างร้านค้าในชุมชน บริการอาหารและ เครื่องดื่ม	+กระตุ้นให้คนสนใจปั่น จักรยานมากขึ้น	+รายได้จากผู้มาร่วมงานไปแหล่ง ท่องเที่ยว
2	สนามปั่นจักรยาน “PRU cycle Thailand Bangsaen 2018 (General public) จังหวัดชลบุรี	+สร้างงานในชุมชน +ที่พักเพิ่ม	+ชุมชนภูมิใจกับ ประเพณี วัฒนธรรม ให้กลายเป็น แหล่งท่องเที่ยว +กระตุ้นให้คนสนใจปั่น จักรยานมากขึ้น	-ขยะมูลฝอยเพิ่มขึ้น
3	สนามปั่นจักรยาน “Singha - Ptt Mountain Bike Thailand Open 2018 จังหวัดเชียงราย	+ที่พักเพิ่ม +ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น +สินค้าของที่ระลึก	+ชุมชนภูมิใจกับ ประเพณี วัฒนธรรม ให้กลายเป็น แหล่งท่องเที่ยว +คุณภาพชีวิตของคนใน สังคมดีขึ้น	+พัฒนาระบบสาธารณูปโภค +รายได้จากการท่องเที่ยว
4	สนามปั่นจักรยาน “เปิดเมืองวีรชน สิงห์บุรี คนดี เมืองน่า อยู่ สิงห์บุรี”	+ชุมชนมีรายได้เพิ่ม +สร้างงานในชุมชน	+ชุมชนภูมิใจกับ ประเพณี วัฒนธรรม ให้กลายเป็น แหล่งท่องเที่ยว	+วางแผน อนุรักษ์ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมในชุมชน +รายได้จากการท่องเที่ยว
5	สนามปั่นจักรยาน Probike Adventure Duathlon Vol.1 @ Bonanza Khao Yai จังหวัด นครราชสีมา	+ที่พักเพิ่ม	+กระตุ้นให้คนสนใจปั่น จักรยานมากขึ้น	+เกิดการพัฒนาศูนย์ที่สาธารณะ +รายได้จากนักท่องเที่ยว
6	สนามปั่นจักรยาน “5th Central Group Cycling Championship 2019 เส้นทางรอบ เมืองจังหวัด พระนครศรีอยุธยา”	+อาหารเครื่องดื่ม เพิ่มขึ้น +ขายของที่ระลึกเพิ่ม	+ชุมชนภูมิใจกับ ประเพณี วัฒนธรรม ให้กลายเป็น แหล่งท่องเที่ยว +คุณภาพชีวิตของคนใน สังคมดีขึ้น	+วางแผน อนุรักษ์ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมในชุมชน +เกิดการพัฒนาศูนย์ที่สาธารณะ +รายได้จากนักท่องเที่ยวมาใช้สำหรับ งานนี้

ตารางที่ 4.58 (ต่อ)

ที่	สนาม/กิจกรรมปั่นจักรยาน	ผลที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมปั่นจักรยาน		
		เศรษฐกิจ	สังคม	สิ่งแวดล้อม
7	ผู้จัดปั่นเพื่อการท่องเที่ยว ปั่นสรรหากรุงเทพฯ	+ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น +ธุรกิจอื่น ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ	+กระตุ้นให้คนสนใจปั่นจักรยานมากขึ้น	+รายได้จากการท่องเที่ยว
8	สนามปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อึด # 12” อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	+ที่พักเพิ่ม +ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น +สินค้าของที่ระลึก	+กระตุ้นให้คนสนใจปั่นจักรยานมากขึ้น	+เกิดการพัฒนาปรับปรุงลงสนาม -ความแออัดของชุมชนในพื้นที่
9	TC 100 Exclusive 2019 TC 100 สนาม 3 “TC 100 Exclusive 2019 ปั่นโจรสลัด 6 เขา 6 อ่าว อ.สัทหีบ จ.ชลบุรี”	+ที่พักเพิ่ม +ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น	+คุณภาพชีวิตของคนในสังคมดีขึ้น	+เกิดจากการอนุรักษ์ทรัพยากร เกิดการวางแผน สิ่งแวดล้อมในชุมชน
10	Bike More Fun อ.นายายอาม จ.จันทบุรี	+ที่พักเพิ่ม	+กระตุ้นให้คนสนใจปั่นจักรยานมากขึ้น +ชุมชนภูมิใจกับ ประเพณีวัฒนธรรม ให้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว	-จารจรคับคั่งเกิดการจราจรไม่ครบถ้วน
11	LRT ไปเกรทิงเดอด ครั้งที่ 4 ราชบุรี	+ที่พักเพิ่ม		-เกิดขยะมูลฝอย +เกิดการพัฒนาบบสาธารณสุขปโภคในชุมชน
12	กิจกรรม ค่ายเสือปั่น ครั้งที่ 2 นครราชสีมา (ปากช่อง เขาใหญ่)	+ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น +สินค้าของที่ระลึก	+กระตุ้นให้คนสนใจปั่นจักรยานมากขึ้น +ชุมชนภูมิใจกับ ประเพณีวัฒนธรรม ให้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว	+เกิดการพัฒนาบบสาธารณสุขปโภคในชุมชน +เกิดการพัฒนาพื้นที่ในชุมชน

ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ดังนั้น ผลจากการศึกษาชุมชนต้นแบบของการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน เพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย พบว่า รูปแบบการจัดกิจกรรมของชุมชนในประเทศไทย มีรูปแบบที่หลากหลายทั้งที่ชุมชนร่วมกันจัด รัฐบาลเป็นเจ้าภาพจัด หรือ ผู้ประกอบการ Organizer เป็นผู้จัด จึงสามารถสรุปได้ว่า

1) การส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ปั่นเพื่อออกกำลังกายเข้า/เย็น ของกลุ่มนักปั่นในเส้นทางแต่ละพื้นที่ รวมกลุ่มปั่น เป็นสังคมคนปั่นจักรยาน เหมือนดังผลการศึกษาเบื้องต้นแบบของประเทศไทย พบว่า หากเยาวชนมีทักษะการปั่นจักรยาน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้รถจักรยานก็ลดลง และเข้าใจธรรมชาติของนักปั่นจักรยานเพิ่มมากขึ้น จะช่วยกันเฝ้าระวัง ช่วยเหลือเพื่อนนักปั่นจักรยานแบบมิตร

2) การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานหรือปั่นเพื่อสร้างประสบการณ์ให้ตนเอง ซึ่งมีหลายรูปแบบ ได้แก่

2.1) ปั่นในเส้นทางปิด/ปั่นในสวนสาธารณะ เหมือน เกาะ Sun Moon Lake ของประเทศไต้หวัน หรือ สนามปั่นจักรยานเจริญสุข มงคลจิต / Sky Lane ของประเทศไทย

2.2) ปั่นในเส้นทางร่วมกับทางหลักและเส้นทางรอง ร่วมกับรถยนต์หรือพาหนะอื่น ๆ ที่นักปั่นจักรยานต้องมีความระมัดระวังต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก ดังเช่น การปั่นเพื่อการท่องเที่ยวด้วยตนเอง หรือ กลุ่มนักปั่นจักรยานที่ร่วมกันสร้างออกแบบเส้นทางปั่นจักรยานเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามเส้นทาง เช่น กลุ่มปั่นเที่ยวป่า กลุ่มปั่นแค้ไหว กลุ่มปั่นผจญภัย 10 ห้วย กลุ่มปั่นเที่ยวเลียบทะเล เป็นต้น

2.3) ปั่นตามเส้นทางที่มีผู้ดูแล ดังเช่น การปั่นท่องเที่ยวโดยบริษัทนำเที่ยว การปั่นท่องเที่ยวแบบกลุ่มที่มีผู้จัดดูแลตลอดเส้นทาง เช่น การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเป็นกลุ่มเพื่อการท่องเที่ยวค่ายเสือปั่น กลุ่มปั่นสรรหา หรือ กลุ่มปั่น Bike More Fun

2.4) การปั่นจักรยานในกิจกรรมพิเศษ ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มนักปั่นจักรยานที่มีความชื่นชอบรูปแบบการปั่นจักรยานเหมือนกันมาพบปะ มาร่วมสร้างประสบการณ์ปั่นจักรยานร่วมกัน เช่น ปั่นเมืองเหนือ ปั่นอินทนนท์คนพันธุ์ฮึด เป็นต้น

4.4 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 4 วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

ในการศึกษาถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในการวิจัยครั้งนี้ คณะนักวิจัยได้ทำการวิเคราะห์จากการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานในภาพรวมของประเทศไทย และทำการวิเคราะห์เฉพาะชุมชนต้นแบบ ดังนั้น การนำเสนอผลกระทบครั้งนี้ จะนำเสนอ 2 ระดับ เพื่อเปรียบเทียบประกอบด้วย ภาพรวมระดับประเทศ และ ระดับชุมชนจากชุมชนต้นแบบ ซึ่งข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ครั้งนี้ ได้มาจากการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลพฤติกรรมค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานจากผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยานและผู้เชี่ยวชาญด้านการกีฬาและท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ทั้งนี้เมื่อจำแนกค่าใช้จ่ายที่นักปั่นจักรยานใช้จ่ายในการเข้าร่วมกิจกรรม พบว่า นักปั่นจักรยานมีโครงสร้างการใช้จ่ายหลัก 9 รายการ ได้แก่ 1) ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม 2) ค่าซื้ออุปกรณ์จักรยาน 3) ค่าทัวร์ด้วยจักรยานที่จ่ายให้กับบริษัทนำเที่ยว 4) ค่าที่พัก 5) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม 6) ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 7) ค่าเดินทางทางอากาศยาน 8) ค่าซื้อของฝากและ/ของที่ระลึก และ 9) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและบริการอื่น ๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมบัตรเข้าชม ค่าบริจาค ค่าบริการเพื่อสุขภาพ นวด ฯลฯ

ในการวิเคราะห์มูลค่าทางเศรษฐกิจทั้งหมดที่เกิดจากการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย พ.ศ. 2562 นี้ คณะนักวิจัยได้ทำการประยุกต์ใช้วิธีการวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I/O analysis) ประเมินผลกระทบทั้งหมดที่เป็นผลรวมของผลกระทบทางตรงและทางอ้อมจากการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน (สมมติให้เป็นเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย) โดยใช้โครงสร้างการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่สำรวจในปี พ.ศ. 2562 ร่วมกับข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการท่องเที่ยว (Tourism I/O table) ขนาด 26 สาขาการผลิต ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ปรับตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการท่องเที่ยวให้มีขนาด 26x26 สาขาการผลิต โดยใช้โปรแกรมทางสถิติ EViews ช่วยคำนวณ

ขั้นตอนที่ 2 คำนวณการใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานต่อคนต่อครั้ง และนำผลที่ได้มาคำนวณเป็นผลรวมทั้งหมด ซึ่งเป็นอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (Final Demand) ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้จากผลการสำรวจ พบว่า สามารถจำแนกหมวดค่าใช้จ่าย ได้ 9 หมวดที่สำคัญ ได้แก่ 1) ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม 2) ค่าซื้ออุปกรณ์จักรยาน 3) ค่า ทัวร์ด้วยจักรยานที่จ่ายให้กับบริษัทนำเที่ยว 4) ค่าที่พัก 5) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม 6) ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 7) ค่าเดินทางทางอากาศยาน 8) ค่าซื้อของฝากและ/ของที่ระลึก และ 9) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและบริการ อื่น ๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมบัตรเข้าชม ค่าบริจาค ค่าบริการเพื่อสุขภาพ นวด ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 3 นำมูลค่ารวมของการใช้จ่ายทั้งหมดของนักท่องเที่ยว (Final Demand) มาวิเคราะห์ด้วยวิธีการวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-output Analysis : I/O Analysis) ขนาด 26x26 สาขาการผลิต ด้วยโปรแกรมคำนวณสำเร็จรูป เพื่อคำนวณหาผลกระทบทางเศรษฐกิจ

ทั้งหมด (Total) ผลกระทบทางตรง (Direct Impact) และทางอ้อม (Indirect Impact) ที่มีต่อการผลิตของภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 4 วิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ จากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (Total) 1 บาท เพื่อวัดผลกระทบอันก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจโดยตรง (Type I – Multiplier) และก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจโดยอ้อม (Multiplier) จากการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

ขั้นตอนที่ 5 คำนวณสัดส่วนร้อยละของการกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรม 26 สาขา การผลิต จำแนกสาขาการผลิตในภาคการท่องเที่ยว (Direct) จำนวน 12 กลุ่ม และอุตสาหกรรมภายนอกภาคการท่องเที่ยว (Indirect) จำนวน 14 กลุ่ม ที่จัดทำขึ้นโดยกรมการท่องเที่ยว

ได้ผลการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

4.4.1 การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานต่อคนต่อครั้ง

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จำแนกตามประเภทกิจกรรมการปั่นจักรยาน เพื่อหามูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยวเชิงกีฬาประเภทจักรยาน พบว่า นักปั่นจักรยานมีการใช้จ่ายเพื่อสร้างความพึงพอใจให้ตนเองใน 9 หมวดค่าใช้จ่าย ประกอบด้วย ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม ค่าซื้ออุปกรณ์กีฬา ค่าที่พัก ค่าอาหารและเครื่องดื่ม ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเดินทางโดยเครื่องบิน ค่าซื้อของที่ระลึก และค่าบันเทิง (Entertainment) ในการเดินทางท่องเที่ยวต่อ สำหรับค่าใช้จ่ายในส่วนของบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน เป็นการนำเที่ยวโดยการนำนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย จึงทำให้เกิดมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เพิ่มขึ้นมาอีก 1 หมวด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจำแนกตามโครงสร้างค่าใช้จ่ายเปรียบเทียบรายกิจกรรมทั้ง 4 กิจกรรม ประกอบด้วย ปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน ปั่นอดทนเพื่อทดสอบสมรรถนะ ปั่นในกิจกรรม Event และปั่นเพื่อการท่องเที่ยว พบว่า กลุ่มกิจกรรมปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) มีมูลค่าทางเศรษฐกิจมากที่สุด มีมูลค่าประมาณ 1,065,963,013.46 บาท (ร้อยละ 55.86%) รองลงมาคือ การปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) มีมูลค่าประมาณ 546,392,429.50 บาท (ร้อยละ 28.62) และ การปั่นเพื่อการแข่งขัน มีมูลค่าประมาณ 148,776.250 บาท (ร้อยละ 7.79) และ กลุ่มกิจกรรมปั่นอดทนเพื่อทดสอบสมรรถนะร่างกาย มีมูลค่าประมาณ 148,051,506.12 บาท (ร้อยละ 7.75) ต่อมาเมื่อวิเคราะห์พฤติกรรมของนักปั่นจักรยานจากปรากฏการณ์ของข้อมูลด้านการใช้จ่ายของนักปั่นแต่ละประเภท พบว่า

นักปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing) จะมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรม จำนวนคนละ 5,722.16 บาท โดยจ่ายเป็นค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด (ร้อยละ 37.13) ต่อมาคือค่าที่พัก (ร้อยละ 15.94) และ ค่าบันเทิงพักผ่อนหรือเดินทางท่องเที่ยวต่อ (ร้อยละ 15.61)

ปั่นอดทนเพื่อทดสอบสมรรถนะ (Endurance) จะมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรม จำนวนคนละ 1,031.66 บาท โดยจ่ายเป็นค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด (ร้อยละ 35.30) ต่อมาคือค่าอาหาร และเครื่องดื่ม (ร้อยละ 28.73) และค่าที่พัก (ร้อยละ 20.39)

ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) จะมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรม จำนวนคนละ 2,246.85 บาท โดยจ่ายเป็นค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม (ร้อยละ 24.92) ค่าที่พัก (ร้อยละ 24.56) และ เดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด (ร้อยละ 22.11)

ปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) จะมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรม จำนวนคนละ 4,274.85 บาท โดยจ่ายเป็นค่าบ้านพักผ่อนหรือเดินทางท่องเที่ยวต่อ (ร้อยละ 45.49) จ่ายค่าบริการนำเที่ยว/ผู้จัดนำเที่ยว (ร้อยละ 24.92) และ ค่าที่พัก (ร้อยละ 13.14)

และเมื่อวิเคราะห์ผลจากการจำแนกประเภทของนักปั่นจักรยานชาวไทยและนักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ ทำให้ค้นพบว่า มูลค่าทางเศรษฐกิจรวม 1,909,183,199.08 บาท จำแนกเป็นสัดส่วนของที่นักปั่นจักรยานต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาปั่นในประเทศไทย (Inbound) มูลค่า 970.99 ล้านบาท (ร้อยละ 50.86) และ นักปั่นจักรยานในประเทศไทย (Domestic) มูลค่า 938.19 ล้านบาท (ร้อยละ 49.14) ซึ่ง

นักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ มีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรม ประมาณคนละ 10,624.11 บาท ใช้จ่ายไปในค่าบ้านพัก เดินทางท่องเที่ยว ร้อยละ 46.75 จ่ายค่าบริการนำเที่ยวด้วยจักรยาน ร้อยละ 22.03 และ จ่ายเป็นค่าที่พัก ร้อยละ 14.10

นักปั่นจักรยานชาวไทย การใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรม ประมาณคนละ 1,644.07 บาท ใช้จ่ายเป็นค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ 26.95 ค่าที่พัก 20.39 และ ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยาน ร้อยละ 19.57 ตามลำดับ

ดังตาราง 4.59 และ ผลจำแนกโครงสร้างค่าใช้จ่ายตามกลุ่มกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย พ.ศ. 2562 ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 4.59 มูลค่าทางเศรษฐกิจตามพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จำแนกตามประเภทกิจกรรมการปั่นจักรยาน

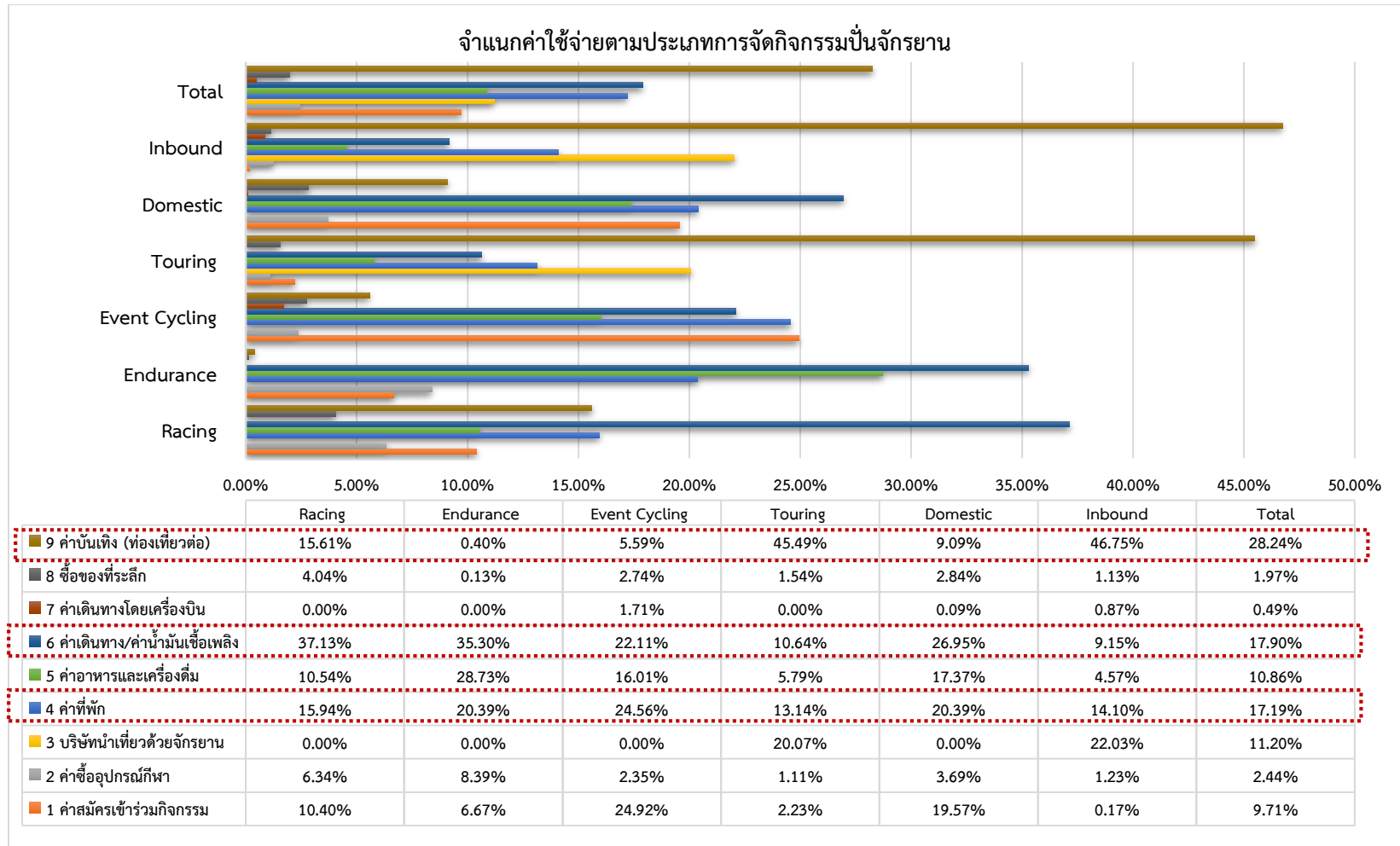
ลำดับ ที่	โครงสร้างค่าใช้จ่าย	ปั่นเพื่อการแข่งขัน (RACING)		ปั่นอดทนเพื่อทดสอบ สมรรถนะ(Endurance)		ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event)		ปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring)	
		มูลค่า (บาท)	ร้อยละ	มูลค่า (บาท)	ร้อยละ	มูลค่า (บาท)	ร้อยละ	มูลค่า (บาท)	ร้อยละ
1	ค่าสมัครเข้าร่วม กิจกรรม	15,465,625.00	10.40	9,871,224.00	6.67	136,187,541.14	24.92	23,773,050.00	2.23
2	ค่าซื้ออุปกรณ์กีฬา	9,426,375.00	6.34	12,427,800.00	8.39	12,853,275.25	2.35	11,847,250.00	1.11
3	บริษัทนำเที่ยวด้วย จักรยาน	-	-	-	-	-	-	213,900,000.00	20.07
4	ค่าที่พัก	23,715,500.00	15.94	30,181,800.00	20.39	134,201,692.89	24.56	140,102,605.00	13.14
5	ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	15,685,500.00	10.54	42,533,394.12	28.73	87,476,441.25	16.01	61,668,982.35	5.79
6	ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง	55,247,750.00	37.13	52,264,989.00	35.30	120,802,768.80	22.11	113,365,485.00	10.64
7	ค่าเดินทางโดยเครื่องบิน	-	-	-	-	9,336,000.00	1.71	-	-
8	ซื้อของที่ระลึก	6,012,500.00	4.04	186,417.00	0.13	14,988,010.75	2.74	16,428,295.00	1.54
9	ค่าบันเทิง (เดินทางท่องเที่ยวต่อ)	23,223,000.00	15.61	585,882.00	0.40	30,546,699.42	5.59	484,877,346.11	45.49
มูลค่ารวมทางเศรษฐกิจ (บาท)		148,776,250.00	100.00	148,051,506.12	100.00	546,392,429.50	100.00	1,065,963,013.46	100.00
สัดส่วนมูลค่ารวมทางเศรษฐกิจ (ร้อยละ)		7.79		7.75		28.62		55.83	
ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อทริป (เฉลี่ย)		5,722.16		1,031.66		2,246.85		4,274.85	

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ตาราง 4.60 มูลค่าทางเศรษฐกิจตามพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จำแนกตามประเภทนักปั่นจักรยาน

ที่	กิจกรรม / ประเภท	นักปั่นจักรยานในประเทศไทย					
		นักปั่นจักรยาน : Domestic	ร้อยละ	นักปั่นจักรยาน : Inbound	ร้อยละ	นักปั่นจักรยาน ทั้งหมด	ร้อยละ
1	ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม	183,609,940.14	19.57	1,687,500.00	0.17	185,297,440.14	9.71
2	ค่าซื้ออุปกรณ์กีฬา	34,619,950.25	3.69	11,934,750.00	1.23	46,554,700.25	2.44
3	บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน	-	-	213,900,000.00	22.03	213,900,000.00	11.20
4	ค่าที่พัก	191,313,472.89	20.39	136,888,125.00	14.10	328,201,597.89	17.19
5	ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	163,010,168.97	17.37	44,354,148.75	4.57	207,364,317.72	10.86
6	ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	252,796,617.80	26.95	88,884,375.00	9.15	341,680,992.80	17.90
7	ค่าเดินทางโดยเครื่องบิน	879,750.00	0.09	8,456,250.00	0.87	9,336,000.00	0.49
8	ซื้อของที่ระลึก	26,646,472.75	2.84	10,968,750.00	1.13	37,615,222.75	1.97
9	ค่าบันเทิง (ท่องเที่ยวต่อ)	85,315,836.61	9.09	453,917,090.92	46.75	539,232,927.53	28.24
มูลค่ารวมทางเศรษฐกิจ (บาท)		938,192,209.41	100.00	970,990,989.67	100.00	1,909,183,199.08	100.00
สัดส่วนมูลค่ารวมทางเศรษฐกิจ (ร้อยละ)		49.14		50.86		100.00	
ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อทริป (เฉลี่ย)		1,644.07		10,624.11		2,883.76	

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)



ภาพที่ 4.17 จำแนกโครงสร้างค่าใช้จ่ายตามกลุ่มกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย พ.ศ. 2562

ที่มา : คณณักรวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.59 ตารางที่ 4.60 และ ภาพที่ 4.17 คณะนักวิจัยได้ทำการวิเคราะห์เพื่อหาศักยภาพของนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายของการส่งเสริมการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน โดยเปรียบเทียบระหว่าง จำนวนนักปั่นจักรยาน กับ มูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในประเทศไทย เพื่อหากลุ่มเป้าหมายใหม่ในการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน พบว่า

- 1) กลุ่มนักปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) มีสัดส่วนมากที่สุด โดยพบว่ามีสัดส่วนของนักปั่นจักรยาน จำนวน 37.68 % ก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ 28.62%
- 2) กลุ่มนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) มีสัดส่วนมากที่สุด 36.06% ส่งผลทำให้มีมูลค่าทางเศรษฐกิจในกลุ่มปั่นจักรยานมากที่สุด 55.83% ด้วยปัจจุบัน ประเทศไทยมีการจัดนำเที่ยวด้วยจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ
- 3) กลุ่มนักปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing) มีสัดส่วนจำนวนผู้เล่นเพียง 4.03% แต่มีสัดส่วนมูลค่าทางเศรษฐกิจ 7.79%
- 4) กลุ่มนักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นอดทนเพื่อทดสอบสมรรถนะ (Endurance) มีสัดส่วนจำนวนผู้เล่นเพียง 22.23% แต่มีสัดส่วนมูลค่าทางเศรษฐกิจ 7.75%

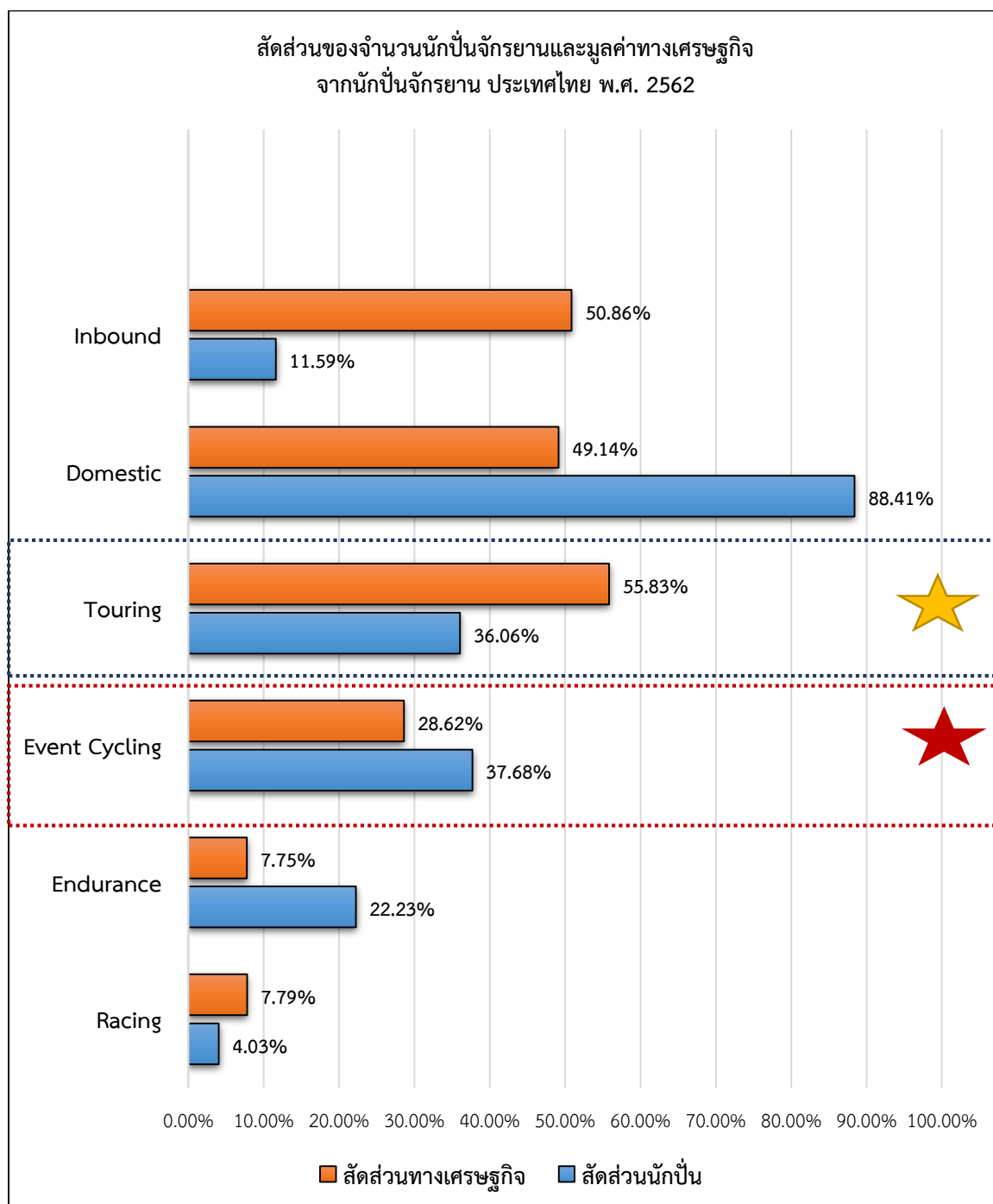
ดังผลการวิเคราะห์ ในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.61 สัดส่วนร้อยละของจำนวนนักปั่นจักรยานและมูลค่าทางเศรษฐกิจ

กิจกรรม / ประเภท นักปั่นจักรยาน	ปั่น เพื่อการ แข่งขัน (Racing)	ปั่นอดทน เพื่อทดสอบ สมรรถนะ (Endurance)	ปั่นใน กิจกรรม (Cycling Event)	ปั่น ท่องเที่ยว (Bike Touring)	รวมจำนวนนักปั่นจักรยานในประเทศไทย พ.ศ. 2562		
					นักปั่นจักรยาน Domestic	นักปั่นจักรยาน Inbound	นักปั่น จักรยาน ทั้งหมด
จำนวนนักปั่นรวม (คน)	26,000	143,508	243,182	232,737	570,652	74,775	645,427
มูลค่ารวมทางเศรษฐกิจ (ล้านบาท)	148.78	148.05	546.39	1,065.96	938.19	970.99	1,909.18
สัดส่วน จำนวนนักปั่น (ร้อยละ)	4.03	22.23	37.68	36.06	88.41	11.59	100.00
สัดส่วนมูลค่ารวม ทางเศรษฐกิจ (ร้อยละ)	7.79	7.75	28.62	55.83	49.14	50.86	100.00

หมายเหตุ ข้อมูล ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2562 (การวิจัยครั้งนี้มุ่งเน้นศึกษากลุ่มนักปั่นจักรยาน 2 ประเภทคือ Domestic และ Inbound)

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)



ภาพที่ 4.18 จำนวนนักปั่นจักรยานและมูลค่าทางเศรษฐกิจของนักปั่นจักรยาน พ.ศ. 2562
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ตารางที่ 4.62 ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวประเทศไทย พ.ศ. 2562

IO-Code	โครงสร้างค่าใช้จ่าย	Rank	Ratio	มูลค่าทางเศรษฐกิจตามตาราง I/O Table : ด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน			
				Final Demand	Total	Direct	Indirect
1	เกษตรกรรม การล่าสัตว์ป่าไม้			-	215,474,486.74	61,357,909.42	154,116,577.31
2	การทำเหมืองและเหมืองหิน			-	238,730,010.98	237,894.52	238,492,116.47
3	การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร			-	192,167,018.79	119,150,590.68	73,016,428.11
4	การผลิตผลิตภัณฑ์สิ่งทอ			-	66,616,538.74	31,773,928.02	34,842,610.72
5	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก			-	658,771,028.41	277,771,371.95	380,999,656.46
6	การผลิตผลิตภัณฑ์หนัง			-	2,134,099.55	981,860.06	1,152,239.50
7	การผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ โลหะและเครื่องจักร			-	544,834,928.13	120,983,473.90	423,851,454.23
8	การผลิตผลิตภัณฑ์อื่น ๆ	7	2.44	46,554,700.25	189,072,111.02	55,473,633.50	133,598,477.53
9	การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา			-	217,041,626.91	110,407,422.39	106,634,204.52
10	การก่อสร้าง			-	5,114,175.83	2,691,780.07	2,422,395.76
11	การค้าส่งและค้าปลีก			-	-	-	-
12	การบริการโรงแรมและที่พัก	3	17.19	328,201,597.89	346,605,047.74	13,001,658.09	333,603,389.65
13	การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	5	10.86	207,364,317.72	223,734,225.13	10,901,225.05	212,833,000.08
14	การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ			-	513,828.20	207,758.23	306,069.97
15	การขนส่งผู้โดยสารทางบก	2	17.90	341,680,992.80	350,408,366.20	6,761,586.27	343,646,779.93
16	การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศ			-	3,686,702.51	1,288,464.43	2,398,238.09
17	การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	9	0.49	9,336,000.00	38,673,335.69	18,077,017.82	20,596,317.87

ตารางที่ 4.62 (ต่อ)

IO-Code	โครงสร้างค่าใช้จ่าย	Rank	Ratio	มูลค่าทางเศรษฐกิจตามตาราง I/O Table : ด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน			
				Final demand	Total	Direct	Indirect
18	การเช่ารถยนต์และจักรยานยนต์โดยไม่มีคนควบคุม			-	4,820,475.05	3,593,011.98	1,227,463.07
19	ตัวแทนบริษัทนำเที่ยว	4	11.20	213,900,000.00	220,476,709.39	4,748,884.34	215,727,825.05
20	การธนาคารและการประกันภัย			-	100,342,224.70	48,312,338.20	52,029,886.51
21	กิจกรรมด้านศิลปะและวัฒนธรรม			-	205,307.60	194,452.93	10,854.67
22	กิจกรรมกีฬาและนันทนาการ	6	9.71	185,297,440.14	186,446,532.72	446,998.27	185,999,534.45
23	การขายสินค้าเพื่อการท่องเที่ยว	8	1.97	37,615,222.75	37,615,223.00	-	37,615,223.00
24	การบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ	1	28.24	539,232,927.53	539,240,385.86	7,411.90	539,232,973.96
25	การบริการอื่น ๆ			-	228,803,293.10	131,697,706.32	97,105,586.78
26	กิจกรรมที่ไม่สามารถระบุได้			-	24,528,246.37	14,427,221.39	10,101,024.98
มูลค่ารวม			100.00	1,909,183,199.08	4,636,055,928.36	1,034,495,599.71	3,601,560,328.65
ร้อยละ					100.00	22.31	77.69

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.62 คำนวณจากการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่ได้จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2562 ร่วมกับค่าสัมประสิทธิ์ของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตปี พ.ศ. 2559 (ข้อมูล ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2562)พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานในประเทศไทย พ.ศ. 2562 ที่มีมูลค่าประมาณ 1,909 ล้านบาท ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยรวม ประมาณ 4,636 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรง (Direct effects) ประมาณ 1,034 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 22.31) เป็นค่าใช้จ่าย และอีกประมาณ 3,601 ล้านบาท (ร้อยละ 77.69) เป็นผลกระทบโดยอ้อม (Indirect effects) อีกทั้งผลการวัดการกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับกลุ่มกิจกรรมปั่นจักรยานในภาคการท่องเที่ยว จำนวน 12 สาขา ประมาณร้อยละ 52.56 และกระจายไปสู่อุตสาหกรรมการผลิตนอกภาคการท่องเที่ยว จำนวน 14 สาขา ประมาณร้อยละ 47.44 เมื่อวิเคราะห์จำแนกรายกิจกรรม พบว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้น

กระจายไปยังสาขาการผลิตในภาคการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน โดย กิจกรรมปั่น Touring Event Racing และ Endurance โดยกว่าร้อยละ 55.9 51.00 46.29 และ 43.64 เกิด

การกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรมภาคการท่องเที่ยวมากกว่านอกภาคการท่องเที่ยว ดังตาราง และภาพต่อไปนี้

ตารางที่ 4.63 สัดส่วนร้อยละของการกระจายผลประโยชน์สู่อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับกลุ่มกิจกรรมปั่นจักรยานในภาคการท่องเที่ยวและนอกภาคการท่องเที่ยว

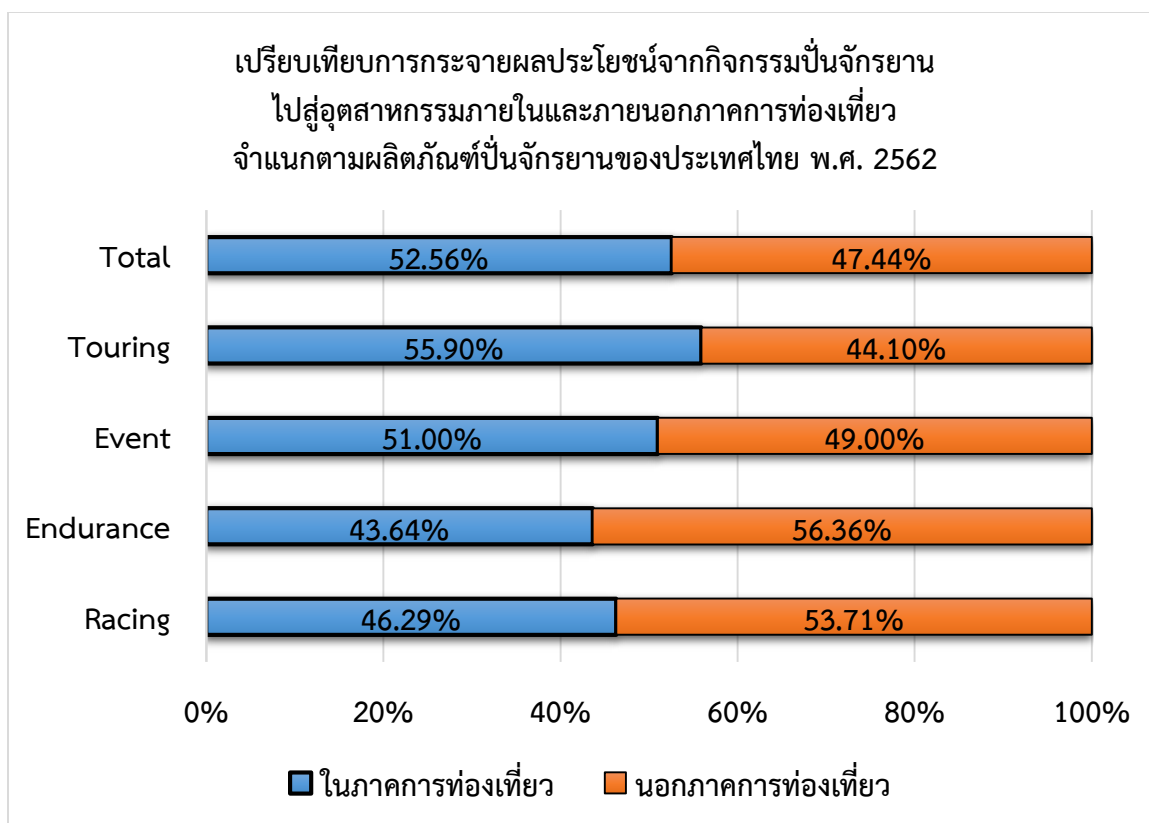
อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยง	Racing	Endurance	Event	Touring	Total
ในภาคการท่องเที่ยว	<u>46.29%</u>	<u>43.64%</u>	<u>51.00%</u>	<u>55.90%</u>	<u>52.56%</u>
1) การบริการโรงแรมและที่พัก	7.90%	9.69%	12.78%	7.46%	9.26%
2) การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	5.27%	13.59%	8.38%	3.37%	5.91%
3) การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%
4) การขนส่งผู้โดยสารทางบก	18.11%	16.58%	11.43%	5.97%	9.54%
5) การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศ	0.07%	0.08%	0.07%	0.06%	0.07%
6) การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	0.23%	0.22%	1.13%	0.38%	0.57%
7) การเช่ารถยนต์และจักรยานยนต์โดยไม่มีคนควบคุม	0.03%	0.03%	0.03%	0.04%	0.03%
8) ตัวแทนบริษัทนำเที่ยว	0.04%	0.05%	0.04%	11.21%	5.99%
9) กิจกรรมด้านศิลปะและวัฒนธรรม	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
10) กิจกรรมกีฬาและนันทนาการ	5.07%	3.14%	12.84%	1.26%	5.16%
11) การขายสินค้าเพื่อการท่องเที่ยว	1.97%	0.06%	1.41%	0.86%	1.04%
12) การบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ	7.59%	0.19%	2.88%	25.29%	14.97%
นอกภาคการท่องเที่ยว	<u>53.71%</u>	<u>56.36%</u>	<u>49.00%</u>	<u>44.10%</u>	<u>47.44%</u>
1) การบริการอื่น ๆ	2.65%	2.60%	2.57%	2.79%	2.70%
2) กิจกรรมที่ไม่สามารถระบุได้	0.28%	0.28%	0.27%	0.29%	0.28%
3) เกษตรกรรม การล่าสัตว์ ป่าไม้	4.14%	6.01%	4.93%	3.66%	4.28%
4) การทำเหมืองและเหมืองหิน	7.23%	6.74%	6.56%	6.54%	6.62%
5) การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร	1.79%	2.76%	2.31%	1.79%	2.03%
6) การผลิตผลิตภัณฑ์สิ่งทอ	0.86%	0.75%	1.06%	0.97%	0.97%

ตารางที่ 4.63 (ต่อ)

อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยง	Racing	Endurance	Event	Touring	Total
นอกภาคการท่องเที่ยว	<u>53.71%</u>	<u>56.36%</u>	<u>49.00%</u>	<u>44.10%</u>	<u>47.44%</u>
7) การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก	11.45%	11.17%	10.45%	10.42%	10.58%
8) การผลิตผลิตภัณฑ์หนัง	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%
9) การผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ โลหะและเครื่องจักร	15.06%	14.83%	12.44%	10.37%	11.77%
10) การผลิตผลิตภัณฑ์อื่น ๆ	5.83%	6.69%	3.81%	2.82%	3.71%
11) การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	2.93%	2.97%	3.04%	2.92%	2.96%
12) การก่อสร้าง	0.07%	0.07%	0.07%	0.07%	0.07%
13) การค้าส่งและค้าปลีก	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
14) การธนาคารและการประกันภัย	1.38%	1.47%	1.46%	1.44%	1.44%
Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

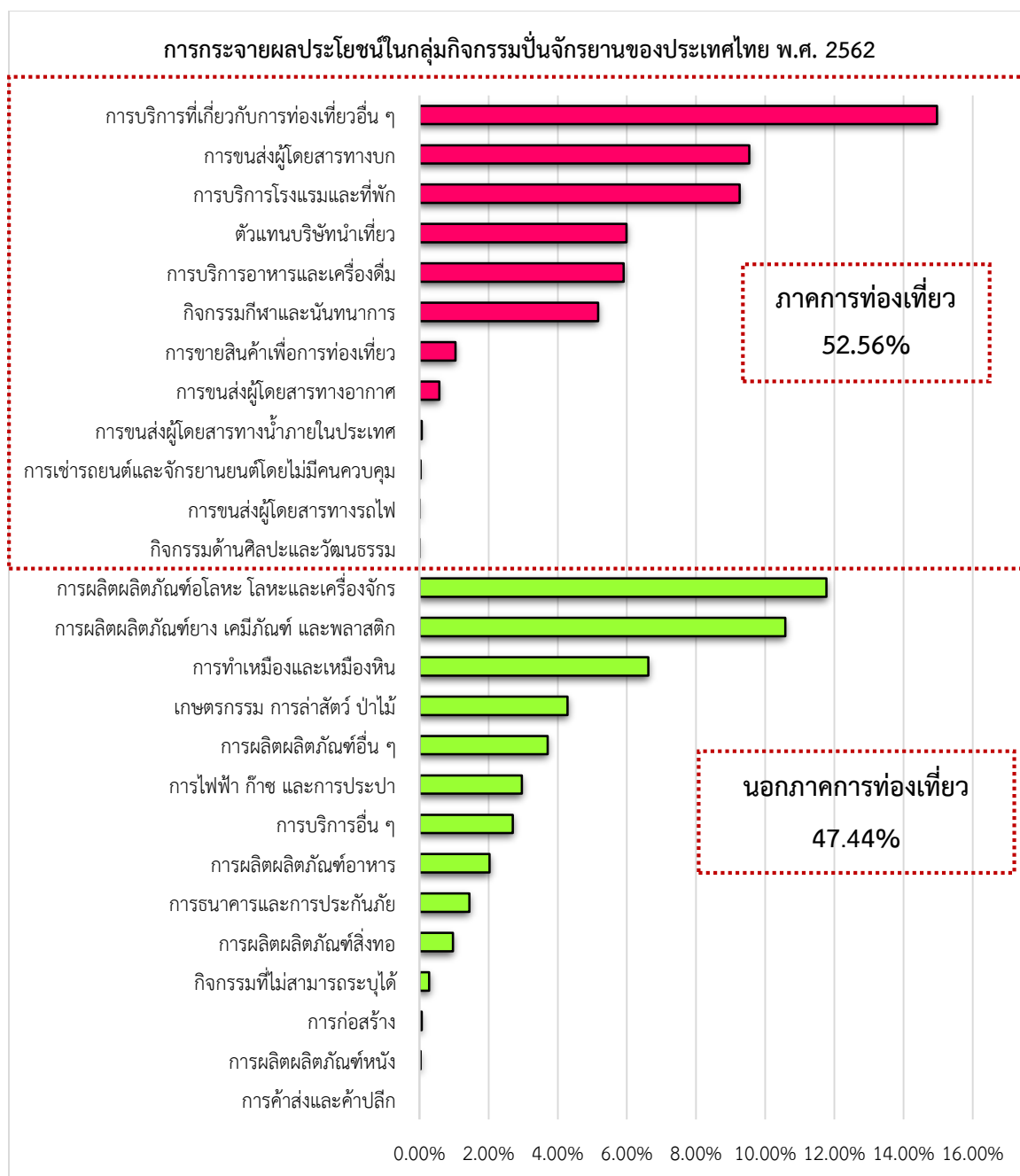
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.63 ที่ได้แสดงการกระจายผลประโยชน์ในรูปแบบของตาราง เพื่อให้เกิดความเข้าใจได้ง่าย คณะนักวิจัยจึงนำมาวิเคราะห์ในรูปแบบของแผนภาพกราฟ เพื่อแสดงการกระจายเปรียบเทียบการกระจายผลประโยชน์จากกิจกรรมปั่นจักรยาน ไปสู่อุตสาหกรรมภายในและภายนอกภาคการท่องเที่ยว จำแนกตามผลิตภัณฑ์ปั่นจักรยานของประเทศไทย พ.ศ. 2562 ดังภาพต่อไปนี้

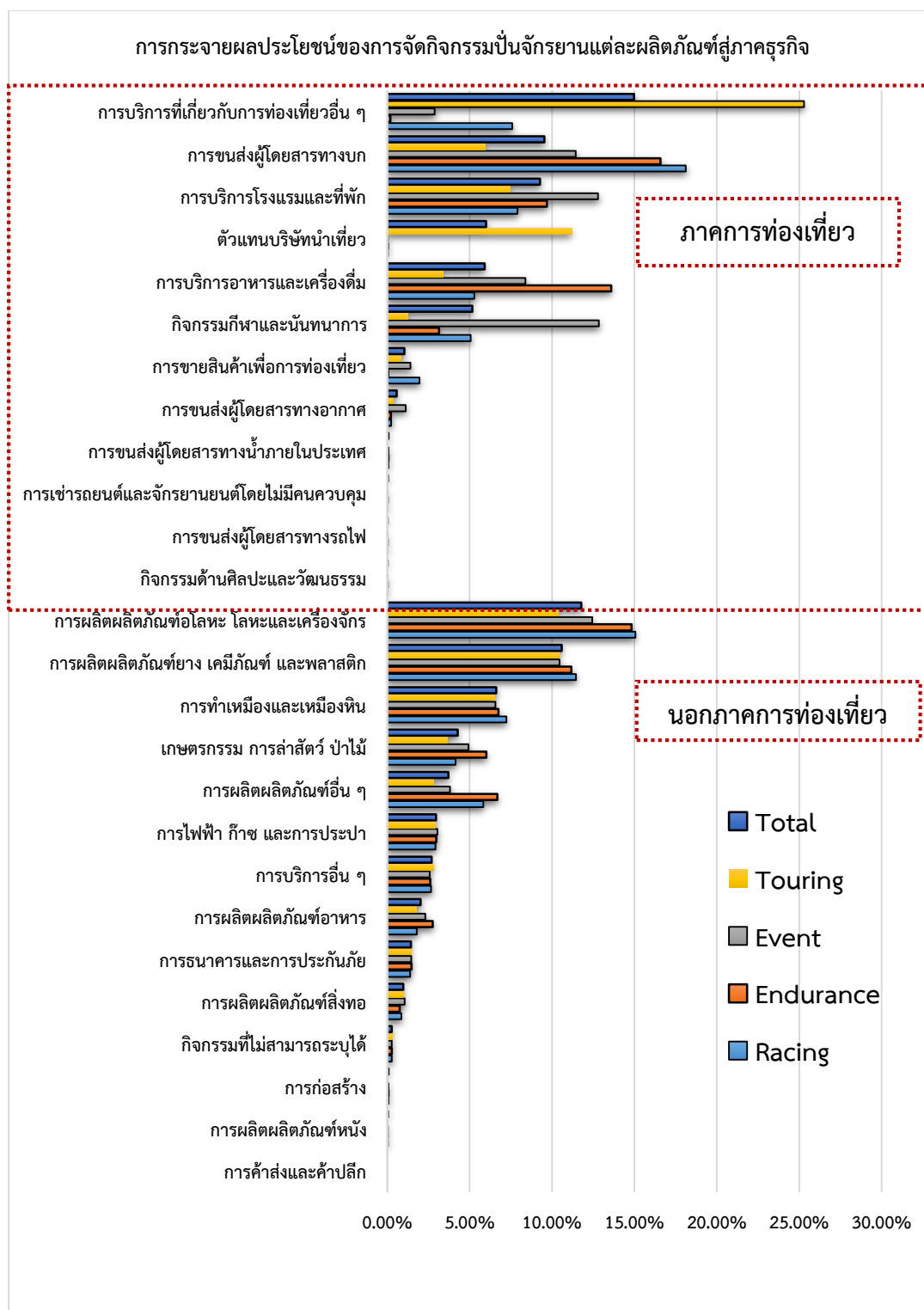


ภาพที่ 4.19 เปรียบเทียบการกระจายผลประโยชน์จากกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย พ.ศ. 2562
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ต่อมาเมื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ต่อถึงการกระจายผลประโยชน์ไปสู่ธุรกิจภายในภาคการท่องเที่ยวประมาณ 12 สาขาการผลิต และธุรกิจนอกภาคการท่องเที่ยวประมาณ 14 สาขาการผลิต ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.20 ผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยานของประเทศไทย พ.ศ. 2562 ไปสู่อุตสาหกรรมเชื่อมโยงจำแนกตามกิจกรรม
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)



ภาพที่ 4.21 ผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยานรายกิจกรรม
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากภาพที่ 4.20 – 4.21 แสดงการใช้จ่ายของกิจกรรมการปั่นจักรยานได้ทำให้สาขาการผลิตและบริการต่าง ๆ ต้องเพิ่มการผลิตในมูลค่าที่แตกต่างกัน โดยสาขาบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจะต้องเพิ่มบริการสูงกว่าสาขาการผลิตและบริการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ การขนส่งทางบก โรงแรมและที่พัก ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ส่วนสาขาการผลิตที่ไม่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวที่มีการผลิตเพิ่มขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขั้นสุดท้ายที่เกิดจากกิจกรรมการปั่นจักรยาน ได้แก่ สาขาการผลิตการผลิตโลหะ อโลหะ และเครื่องจักร กลุ่มผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก

ทั้งนี้เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมปั่นจักรยานทั้ง 4 กลุ่มกิจกรรมในทั้งสี่ข้อสรุปผลการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจของกิจกรรมทั้ง 4 กลุ่ม พอสังเขป ดังนี้

กลุ่มนักปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing) พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 0.39 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 8.49 ของผลกระทบทางเศรษฐกิจทั้งหมดของกิจกรรมการปั่นจักรยาน) เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 0.09 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 22.30) และผลกระทบทางอ้อมประมาณ 0.31 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 77.70) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.65 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 2.06 บาท

กลุ่มนักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นอดทนเพื่อทดสอบสมรรถนะ (Endurance) พบว่า พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 0.41 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 8.93 ของผลกระทบทางเศรษฐกิจทั้งหมดของกิจกรรมการปั่นจักรยาน) เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 0.10 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 23.56) และผลกระทบทางอ้อมประมาณ 0.32 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 76.44) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานเพื่อปั่นอดทนเพื่อทดสอบสมรรถนะ (Endurance) 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.79 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 2.14 บาท

กลุ่มนักปั่นในกิจกรรม (Event cycling) พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 1.37 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 29.61 ของผลกระทบทางเศรษฐกิจทั้งหมดของกิจกรรมการปั่นจักรยาน) เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 0.31 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 22.65) และผลกระทบทางอ้อมประมาณ 1.06 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 77.35) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานเพื่อปั่นในกิจกรรม (Event cycling) 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.51 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.94 บาท

กลุ่มนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Touring) พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 2.46 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 52.97 ของผลกระทบทางเศรษฐกิจทั้งหมดของกิจกรรมการปั่นจักรยาน) เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 0.54 พันล้านบาท

(หรือประมาณร้อยละ 21.92) และผลกระทบทางอ้อมประมาณ 1.92 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 78.08) โดยการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Touring) 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.30 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.80 บาท

ภาพรวมของนักปั่นจักรยานทั่วประเทศ (Total) พบว่า การใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 4.64 พันล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 1.03 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 22.31) และมีผลกระทบทางอ้อมประมาณ 3.60 พันล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 77.69) โดยการใช้จักรยานภาพรวมของนักปั่นจักรยานทั่วประเทศ (Total) 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.43 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.89 บาท

ดังตารางผลสรุปผลกระทบทางเศรษฐกิจ ในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.64 ผลกระทบทางเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทการปั่นจักรยานประเทศไทย พ.ศ. 2562

หน่วย : พันล้านบาท

	Racing	Endurance	Event	Touring	Total
Final Demand	0.15	0.15	0.55	1.07	1.91
Total	0.39	0.41	1.37	2.46	4.64
	8.49%	8.93%	29.61%	52.97%	100.00%
Direct	0.09	0.10	0.31	0.54	1.03
	22.30%	23.56%	22.65%	21.92%	22.31%
Indirect	0.31	0.32	1.06	1.92	3.60
	77.70%	76.44%	77.35%	78.08%	77.69%
Multiplier	2.06	2.14	1.94	1.8	1.89
Type I - Multiplier	2.65	2.79	2.51	2.3	2.43

ข้อมูล ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2562

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

4.4.2 วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยให้ครบทุกประเด็น จากองค์ประกอบและการวิธีการให้ได้มาซึ่งชุมชนต้นแบบ ในการศึกษาครั้งนี้คณะนักวิจัย ได้เลือกศึกษาชุมชนต้นแบบ คือ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด # 12” อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก คณะนักวิจัยได้ลงพื้นที่ด้วยตนเองจำนวน 2 ครั้ง คือ ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากนักปั่นจักรยานในวันจัดกิจกรรม ระหว่างวันที่ 9 – 10 มีนาคม 2562 และการลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ผู้จัดในวันที่ 12 พฤษภาคม 2562 หลังจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานแล้วเสร็จ

ได้ข้อมูลดังนี้ ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานมาตลอดระยะเวลา 12 ปีต่อเนื่อง พบว่า ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ปีที่ 12 ผู้จัดได้วางแผนการรับสมัครไว้ที่ 7,500 คน แต่พบว่า มีจำนวนผู้สมัครผ่านระบบ 5,939 คน มีผู้มารายงานตัว 3,651 คน (คิดเป็นร้อยละ 61.47) และผลจากการลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมในวันจัดกิจกรรมปั่นจักรยานครั้งนี้ ทำให้คณะนักวิจัยได้เห็นปรากฏการณ์ของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในระดับชุมชนและชุมชนมีส่วนร่วม ทั้งระหว่างจัดกิจกรรมและหลังการจัดกิจกรรม ดังรายละเอียดต่อไปนี้



ภาพที่ 4.22 บรรยากาศการลงพื้นที่เก็บข้อมูล อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ผลจากการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ คณะนักวิจัยได้ทำการประมวลผลข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา และได้นำข้อมูลกลับไปยืนยันข้อมูลร่วมกับผู้จัดกิจกรรมด้วยการจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับประธาน คณะกรรมการ และற்றுณิก ของชมรมปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพจอมทอง สามารถสรุปผลการวิจัยเป็นรายประเด็น ได้ดังนี้

1) บริบทของชุมชนอำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเป็นจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งทางธรรมชาติและทางประวัติศาสตร์ มากมาย อาทิ ดอย น้ำตก ถ้ำ วัด และความโดดเด่นที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวได้ในปีละจำนวนมาก ๆ คือ อุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์ โดยเฉพาะช่วงฤดูหนาว ตั้งแต่เดือน กันยายน – กุมภาพันธ์ ของทุกปี มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในพื้นที่อำเภอจอมทองมากที่สุด ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.23 แผนที่ท่องเที่ยวอำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่

ที่มา : สำนักงานที่ว่าการอำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่

2) การบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน

ความโดดเด่นของการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยานของชุมชนอำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ คือเป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นโดยความร่วมมือของชุมชน โดยมีผู้บริหารจัดการงานหลักคือ กลุ่มชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพจอมทอง ที่มีสมาชิกประมาณ 70 กว่า คน โดยมีวัตถุประสงค์ของการจัดกิจกรรมคือ ต้องการพัฒนาพื้นที่ สร้างกิจกรรม สร้างงาน สร้างรายได้ให้แก่ชุมชน และนำผลที่ได้จากการบริหารจัดการงานปั่นจักรยานมาพัฒนาช่วยเหลือหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่เพื่อให้ได้มีงบประมาณมากปรับปรุงพัฒนา อาทิ โรงเรียน โรงพยาบาล อุทยานแห่งชาติ โดยเมื่อเสร็จสิ้นจากการจัดกิจกรรมแล้ว คณะกรรมการจะแถลงงบประมาณคงเหลือ และหารี้อร่วมกับชุมชนในการจัดสรรงบประมาณคงเหลือให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีความเดือดร้อน จำเป็นต้องการพัฒนา ดังเช่น ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานฯ ครั้งที่ 12 มีงบประมาณคงเหลือ ประมาณ 1.7 ล้านบาท (จากการสัมภาษณ์เหรียญกษาปณ์ของชมรม) และจึงได้นำงบประมาณมาจัดสรรมอบให้หน่วยงานต่าง ๆ เป็นจำนวนเงิน 1,301,340 บาท ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.24 การมอบเงินให้สาธารณะประโยชน์หลังจากการจัดกิจกรรม

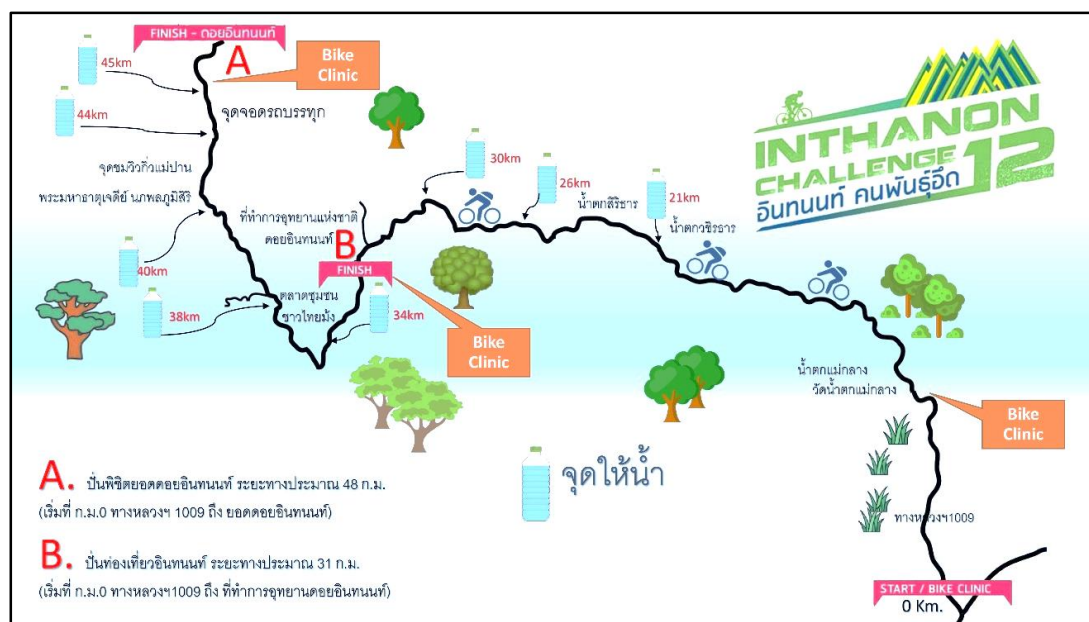
ที่มา : Facebook Inthanon Challenge

ดังนั้นการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานฯ อำเภอจอมทอง นอกจากจะได้ปั่นเข้าไปในอุทยานแห่งชาติอินทนนท์ที่ได้ขึ้นชื่อว่าเป็นดอยที่สูงที่สุดในสยาม จึงส่งผลให้มีนักปั่นจักรยานเข้าร่วมกิจกรรมมากมาย มีนักปั่นจักรยานเข้าร่วมกิจกรรมนี้มากที่สุดในประเทศไทย การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานได้กลายมาเป็นงานประเพณี ที่จัดขึ้นทุกปี

ความโดดเด่นที่เป็นเอกลักษณ์ คือ การบริหารจัดการกิจกรรมปั่นจักรยานของชมรม ไม่ได้จ้างผู้จัดงานภายนอกมาดำเนินการ (Organizer) แต่ดำเนินการโดยคณะกรรมการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพจอมทอง เป็นผู้จัดการงาน มีการมอบหมายให้คณะกรรมการแต่ละฝ่ายงาน ทำหน้าที่ เป็นผู้กำกับติดตามงาน ประสานเครือข่าย ด้วยการบริหารจัดการมิได้มุ่งหวังทางธุรกิจ แต่มุ่งหวังให้นักปั่นที่มาร่วมงาน มาพบปะเพื่อนนักปั่นจักรยาน และเปิดโอกาสให้นักปั่นจักรยานได้มาสร้างประสบการณ์ ครั้งหนึ่งในชีวิตของนักปั่นจักรยานที่สามารถปั่นขึ้นภูเขา พิชิตดอยอินทนนท์ได้ ดังนั้น ในการปั่นจักรยานครั้งนี้จึงไม่มีเวลา cut off ปล่อยตัว 6 โมงเช้า จนถึง 6 โมงเย็น หรือ ก่อนมืด เพราะจะลงจากดอยลำบาก ผู้จัดจะรอพานักปั่นคนสุดท้ายที่ต้องการสร้างประสบการณ์ให้ตนเองลงจากดอยอย่างปลอดภัย ส่งผลให้บรรยากาศของการเข้าร่วมงานไม่มีการล่าเงินรางวัลของนักปั่นมืออาชีพ เพราะไม่มีเงินรางวัล แต่มีใบประกาศยกย่องชมเชยถึงความสามารถ ความอดทนและสมรรถนะร่างกายที่แข็งแกร่งของนักปั่น ด้วยการมอบใบประกาศเกียรติคุณให้นักปั่นจักรยานทุกคนที่สามารถปั่นเข้าร่วมและกลับเข้าเส้นชัยได้สำเร็จ

ความโดดเด่นต่อมาคือ ความร่วมมือของชุมชนทุกภาคส่วนทั้งภาคการศึกษา ภาคการปกครองภาคประชาชน และ ภาคธุรกิจ ต่างรู้หน้าที่ เมื่อมีการเชิญประชุมเพื่อเตรียมงานทุกภาคส่วนจะเข้ามามีส่วนร่วม ระดมพลังประชาชนในพื้นที่มาร่วมด้วยช่วยกัน ทั้งประชาชนชาวเขาไทยกะเหรี่ยงชาวไทยภูเขา มาเชียร์ให้กำลังใจนักปั่นตามเส้นทาง โรงเรียนต่าง ๆ นำกำลังคุณครูจากโรงเรียนระดับประถม มัธยมในอำเภอจอมทอง มารับรายงานตัว นำนักเรียนมาช่วยจัดเตรียมชุดอุปกรณ์ในการรับรายงานตัวของนักปั่นจักรยาน โดยการรับรายงานตัวจะจัดตั้งเป็นศูนย์การดำเนินงานที่โรงเรียนจอมทอง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นประจำทุกปี ได้รับความร่วมมือจากโรงพยาบาลและที่มัสยัดในนคร ในการให้บริการช่วยเหลือนักปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นบรรยากาศของการจัดกิจกรรมที่เกิดขึ้นโดยประชาชนอย่างแท้จริง จึงส่งผลให้การจัดกิจกรรมเป็นที่ตั้งหน้าตั้งตา รอในการมาเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อพิชิตดอยอินทนนท์ทุกปี

นักปั่นจักรยานทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ต่างรู้จักการจัดการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานนี้ภายใต้ชื่อ การปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์ฮีต # 12” ตำบลบ้านหลวง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทางปั่น 45 กิโลเมตร เป็นการปั่นขึ้นดอยอินทนนท์ ในระยะทาง 45 กิโลเมตร ผู้จัดไม่อนุญาตให้นักปั่นจักรยานปั่นลงมาจากบนดอยเด็ดขาด เพราะอันตรายเนื่องจากเส้นทางปั่นลาดชัน ดังนั้น ผู้จัดจะทำการจ้างรถยนต์โดยสารในพื้นที่กว่า 100 คัน ไว้บริการรับส่งนักปั่นจักรยานขึ้นลงจากดอยอินทนนท์ ในแต่ละปี ในสภาวะการณ์ปกติ ผู้จัดจะเปิดรับนักปั่นสูงสุด 7,500 คน ตามเส้นทาง มีการปิดถนนตลอดระยะเวลาที่มีการปั่นจักรยานฯ เพื่อให้นักปั่นจักรยาน ผู้ติดตาม และกองเชียร์ได้รับความสะดวก ปลอดภัย ดังภาพประกอบ



ภาพที่ 4.25 เส้นทางปั่นจักรยานอินทนนท์ครั้งที่ 12
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)



ภาพที่ 4.26 ภาพประชาชนมาร่วมประชุมโดยพร้อมเรียงเพื่อสร้างความเข้าใจในการจัดกิจกรรม
ที่มา : Facebook Inthanon Challenge



ภาพที่ 4.27 รถยนต์ชุมชน จอดเพื่อให้บริการนักปั่นจักรยานขึ้น-ลงดอยฟรี
ที่มา : Facebook Inthanon Challenge

3) ความโดดเด่นของสนามปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อึด

นักปั่นจักรยาน ต่างกล่าวว่า เป็นสนามปั่นจักรยานที่มีนักปั่นทั้งในประเทศและต่างประเทศเข้าร่วมมากที่สุดประเทศไทย นักปั่นชาวไทยมีความคาดหวังและรอคอยการเข้าร่วมปั่นในสนามพิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อึด จนกล่าวกันว่า ครั้งหนึ่งในชีวิตของนักปั่นจักรยาน จะต้องมาปั่นพิชิตอินทนนท์ให้ได้สัก 1 ครั้ง จนเป็นคำบอกเล่าปากต่อปาก ที่สร้างกำลังใจให้ผู้จัด ต้องจัดต่อเนื่องทุกปี ตลอดระยะเวลา 12 ปี จนกลายเป็นการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน เป็นประเพณีอย่างต่อเนื่อง ผลจากการลงพื้นที่ภาคสนามของ คณะนักวิจัย และขอเข้าสัมภาษณ์ทีมผู้จัดงานจากการวิเคราะห์ในการลงพื้นที่ภาคสนามของนักวิจัย เห็นว่าสนามปั่นจักรยาน พบว่ามีคำให้การสัมภาษณ์ที่ตรงกันมากที่สุด คือ

“การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน “พิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อึด # 12” อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นสนามที่สร้างประทับใจในการใส่ใจให้บริการของชุมชนเจ้าถิ่นที่มีต่อนักปั่นดีมาก ตั้งแต่รับ bib จนถึงรับเหรียญ อาหาร น้ำ กลัวย เต็มที่ทุกจุด 11 มีนาคม 62 และการบริหารจัดการ ดีมาก ๆ ทั้งการลงทะเบียนสมัคร การจัดลำดับ ปล่อยตัว การจับเวลา การปิดถนน สะเปียง ระหว่างปั่น อาหารที่จัดไว้บริการบนอุทยานแห่งชาติ การจัดงานในรูปแบบนี้ มีศักยภาพเทียบเท่า Taiwan KOM (การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ได้มาตรฐานในประเทศไต้หวัน)”

นอกจากนั้น เจ้าของเว็บ www.ThaiMTB กล่าวว่า

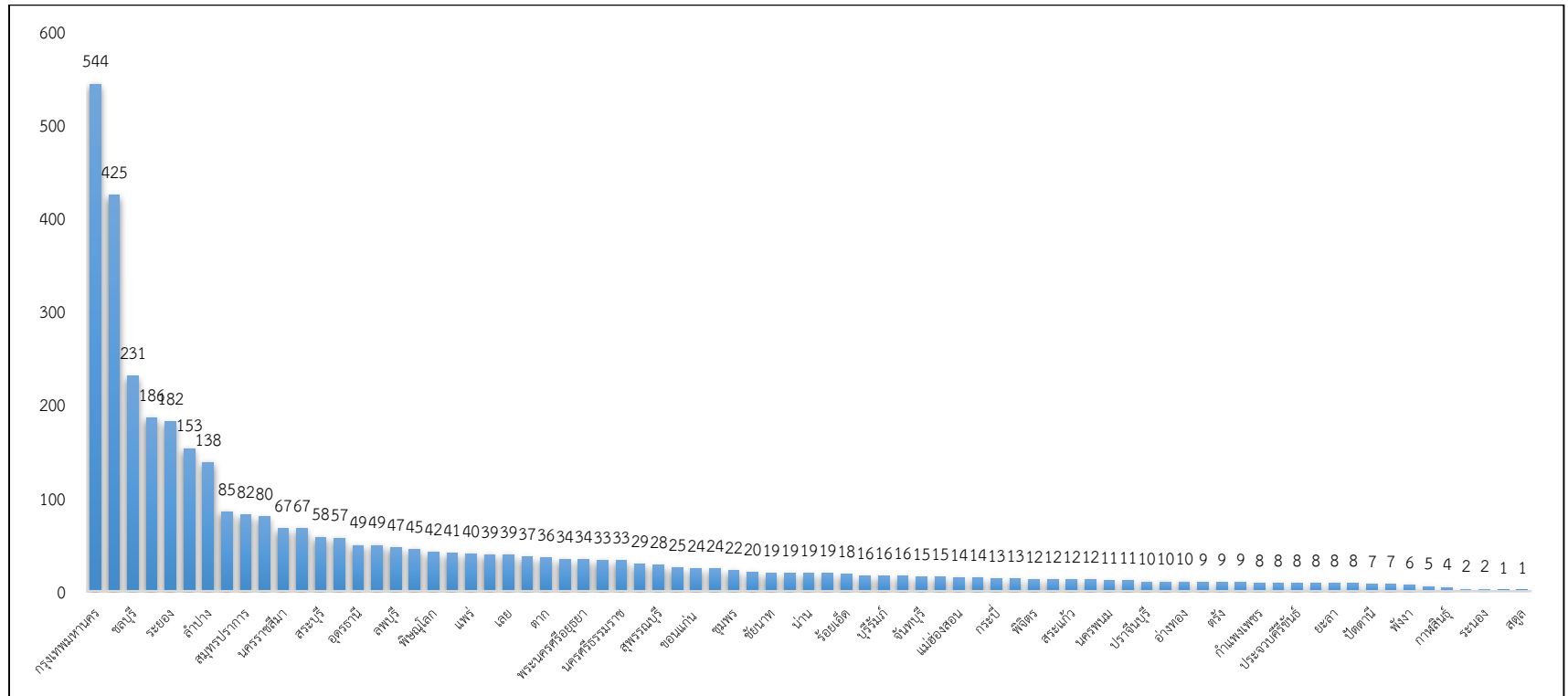
“การจะมาปั่นอินทนนท์ทั้งที ต้องให้ถึง เอาความภูมิใจกลับบ้าน จะปั่นแบบเท่าไรแต่พื้นที่สถิติที่น่าสนใจที่แสดงถึงความนิยมของสนามพิชิตอินทนนท์ คนพันธุ์อึด ได้กล่าวอีกว่าการปั่นพิชิตอินทนนท์ ครั้งที่ 12 กับเรื่องราวเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็น 1) เป็นงานปั่นจักรยานที่ไม่มีเงินรางวัล ผู้ทำเวลาดีจะได้รับโล่ของที่ระลึก และใบประกาศเกียรติคุณจากนายอำเภอจอมทองและหัวหน้าอุทยานแห่งชาติอินทนนท์ 2) เป็นกิจกรรมงานปั่นจักรยานที่มีผู้มาร่วมงานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศมากที่สุด 3) ผู้ร่วมกิจกรรมสามารถพิมพ์ใบประกาศ สถิติของตัวเองได้ทางออนไลน์ 4) แชมป์รุ่นชาย ปีนี้ได้แก่ John Ebsen นักรปั่นต่างชาติ เจ้าของรางวัลแชมป์ KOM Taiwan 3 ปี (2012/2014/2018) 5) การจัดกิจกรรมเป็นกิจกรรมที่จัดโดยชุมชน ไม่ได้จ้างผู้จัดภายนอกมาจัดให้ 6) มีการกำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดที่ชัดเจน และแบ่งปันผลประโยชน์ต่อสังคมและชุมชนอย่างทั่วถึง และ 7) เป็นกิจกรรมสร้างงานสร้างรายได้ให้ชุมชนมายาวนาน 12 ปี”



ภาพที่ 4.28 ใบประกาศนียบัตรที่มอบให้นักปั่นทุกคนที่ปั่นเข้าเส้นชัย
ที่มา : Facebook Inthanon Challenge

สถิตินักปั่นจักรยาน ในปี พ.ศ. 2562 ที่ผ่านมามีผู้จัดได้เปิดรับสมัครนักปั่นจักรยาน 7,500 คน เก็บค่าลงทะเบียนสมัครคนละ 1,200 บาท มีจำนวนผู้สมัครลงทะเบียนผ่านเว็บไซต์ www.ThaiMTB.com จำนวน 5,939 คน พบว่า มีผู้มารายงานตัว 3,651 คน (คิดเป็นร้อยละ 61.47) และผู้ที่มีมารายงานตัว แบ่งเป็นคนไทย 3,136 คน เดินทางมาจาก 77 จังหวัดของประเทศไทย และชาวต่างประเทศ 425 คน จำแนกเป็น ชาวต่างประเทศจำนวน 340 คน ทำงานประจำและพำนักรในประเทศไทย ชาวต่างประเทศ จำนวน 85 คนที่เดินทางเพื่อร่วมงานปั่นจักรยานอินทนนท์ครั้งที่ 12 โดยเดินทางมาจาก 15 ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย 38 คน บรูไน 11 คน พม่า 16 คน เวียดนาม 7 คน และประเทศอื่น ๆ จำนวน 13 คน ได้แก่ ออสเตรเลีย จีน อังกฤษ ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น ลาว นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ สิงคโปร์ สวีเดน และอเมริกา เป็นต้น

สำหรับนักปั่นจักรยานชาวไทยจำแนกตามจังหวัดพบว่า 3 อันดับแรกเดินทางมาจาก กรุงเทพมหานคร จำนวน 634 คน (ร้อยละ 17.4) นักปั่นในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 425 คน (ร้อยละ 11.6) ชลบุรี จำนวน 231 คน (ร้อยละ 6.3) ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.29 จำนวนนักปฎิบัติการที่มาปฎิบัติงานในสนามอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานแต่ละครั้ง ชุมชน ผู้ประกอบการในอำเภอจอมทอง ต่างมีความยินดีต้อนรับนักปั่นจักรยานต่างถิ่น เพราะมีผู้มาร่วมงาน มากิน มาใช้ มาพักอยู่ในอำเภอเป็นจำนวนมาก ทำให้บรรยากาศในอำเภอมีผู้คนมาเที่ยวมากมาย ดังนั้น การที่มีนักปั่นกว่า 3,561 คน มารวมกันที่อำเภอจอมทอง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเจ้าของพื้นที่ ชุมชน และ คณะทำงาน ดังนั้น คณะนักวิจัยจึงได้ทำการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย กรณีตัวอย่างสนามปั่นจักรยานอินทนนท์ครั้งที่ 12 อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า

1) ผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของชุมชนต้นแบบในมิติเศรษฐกิจ

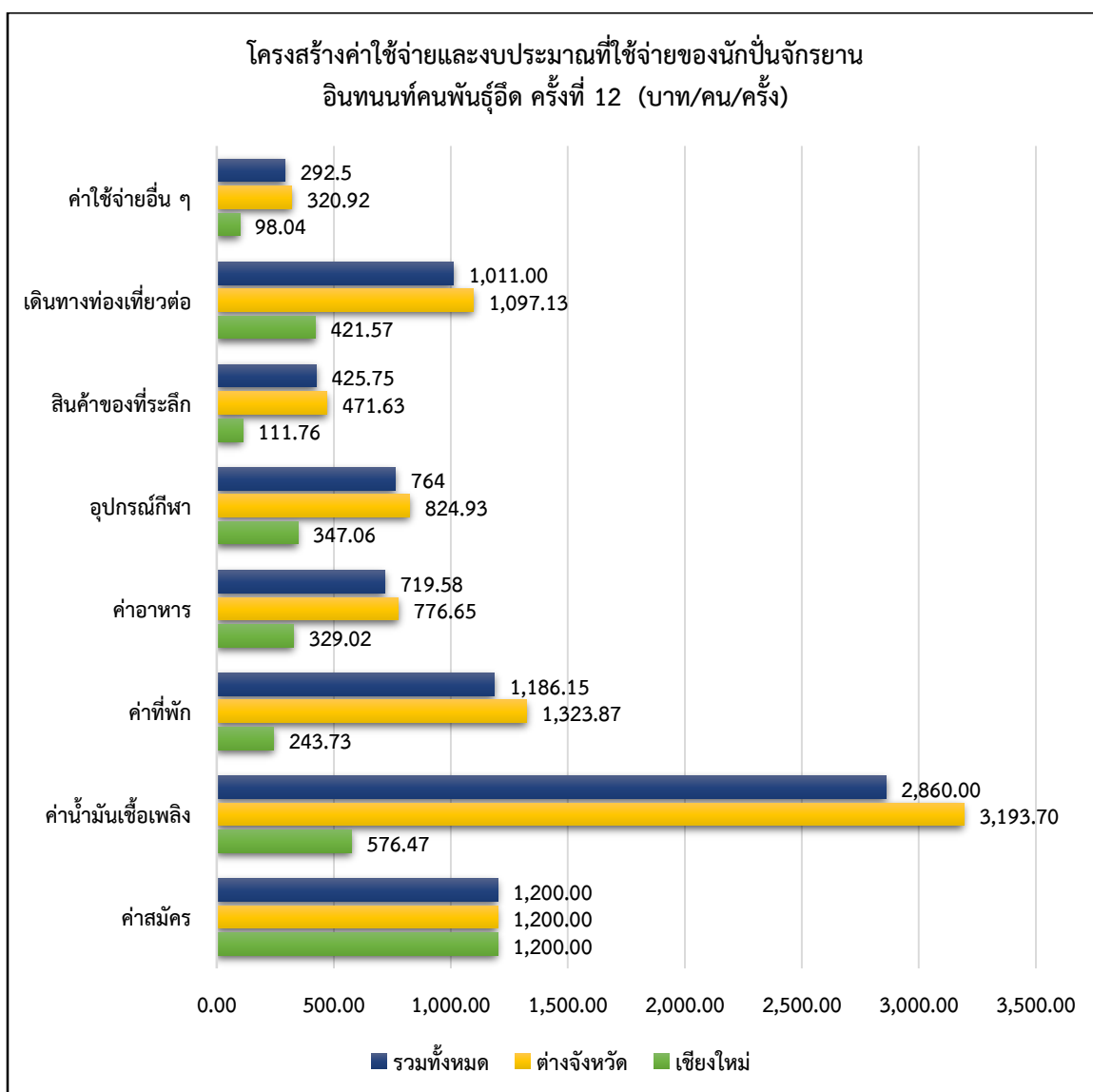
ผลจากการเก็บข้อมูลของนักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12 ปี 2562 ระหว่างวันที่ 9 - 10 มีนาคม 2562 พบว่า นักปั่นจักรยานสมัครเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยานและมาร่วมปั่น จำนวน 3,561 คน ประกอบด้วยนักปั่นที่พำนักอาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 425 คน (ร้อยละ 11.93) และเป็นนักปั่นจักรยานจากต่างถิ่น จำนวน 3,136 คน (ร้อยละ 88.07) เกิดการใช้จ่ายและก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.65 การใช้จ่ายในการเข้าร่วมกิจกรรมของนักปั่นจักรยานในงานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12

ที่	รายการ	นักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมปั่นอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12					
		เชียงใหม่	ร้อยละ	ต่างจังหวัด	ร้อยละ	รวมทั้งหมด	ร้อยละ
	จำนวนนักปั่นจักรยานทั้งหมด (คน)	425	11.93	3,136	88.07	3,561	100.00
1	ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม	1,200.00	36.06	1,200.00	13.03	1,200.00	14.19
2	ค่าเดินทาง - ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	576.47	17.32	3,193.70	34.68	2,860.00	33.81
3	ค่าที่พัก	243.73	7.32	1,323.87	14.38	1,186.15	14.02
4	ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	329.02	9.89	776.65	8.43	719.58	8.51
5	ค่าซื้ออุปกรณ์กีฬา	347.06	10.43	824.93	8.96	764.00	9.03
6	ค่าซื้อสินค้าของที่ระลึก	111.76	3.36	471.63	5.12	425.75	5.03
7	ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อ	421.57	12.67	1,097.13	11.91	1,011.00	11.95
8	ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	98.04	2.95	320.92	3.48	292.50	3.46
	รวมค่าใช้จ่าย (บาท/คน)	3,327.65	100.00	9,208.83	100.00	8,458.98	100.00
	มูลค่าเศรษฐกิจรวม (บาท)	1,414,251.25		28,878,890.88		30,293,142.13	

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.65 นักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมปั่นอินทนนท์คนพันธุ์อึด ครั้งที่ 12 ที่มาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจที่นักปั่นจักรยานใช้จ่ายคิดเป็นมูลค่ารวมประมาณ 30,293,142.13 บาท และสามารถจำแนกออกเป็น 2 กลุ่ม ได้ดังนี้ 1) กลุ่มนักปั่นจักรยานที่พำนักรใน จังหวัดเชียงใหม่ มีค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเพื่อการเดินทาง ที่พัก และรับประทานอาหารและอื่น ๆ ตาม โครงสร้างการใช้จ่าย เฉลี่ยคนละ 3,327.65 บาท และ 2) กลุ่มที่นักปั่นจากต่างพื้นที่เดินทางเข้าไปร่วมปั่น จักรยาน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยคนละ 9,208.83 บาท ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.30 โครงสร้างการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่มาร่วมงานปั่นอินทนนท์คนพันธุ์อึด 12
ที่มา : คณะนักวิจัย (2562)

จากภาพที่ 4.30 พบว่า การได้มาซึ่งโครงสร้างต้นทุนการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จากการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลพฤติกรรมค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานจากผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ผู้เชี่ยวชาญด้านการกีฬาและท่องเที่ยวด้วยจักรยาน รวมทั้งกลุ่มตัวอย่าง เมื่อจำแนกค่าใช้จ่ายที่นักปั่นจักรยานจ่ายไปในการเข้าร่วมกิจกรรม พบว่า นักปั่นจักรยานมีค่าใช้จ่ายหลัก ๆ จำนวน 8 ประเภท ได้แก่ 1) ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม 2) ค่าซื้ออุปกรณ์จักรยาน 3) ค่าที่พัก 4) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม 5) ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 6) ค่าซื้อของฝากของที่ระลึก 7) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวต่อ อาทิ ค่าธรรมเนียมบัตรเข้าชม ค่าบริจาค ค่าบริการเพื่อสุขภาพ นวด ฯลฯ และ 8) ค่าบริการอื่น ๆ ดังนั้น เพื่อทำการวิเคราะห์ถึงมูลค่าทางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน สำหรับกิจกรรมการปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด พ.ศ. 2562 และทำการประยุกต์ใช้การวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I/O Table) ตามโครงสร้างของ I/O : Lanna เพื่อประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ และใช้โครงสร้างการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานในปี พ.ศ. 2562 ร่วมกับข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการท่องเที่ยว 26 สาขาการผลิต ณ ราคาผู้ผลิต ปี พ.ศ. 2559 ในการวิเคราะห์ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.66 มูลค่าทางเศรษฐกิจตามตาราง I/O Table ของการจัดงานปั่นอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด 12

IO-Code	โครงสร้างค่าใช้จ่าย	Rank	Ratio	มูลค่าทางเศรษฐกิจ			
				Final Demand	Total	Direct	Indirect
001	เกษตรกรรม การล่าสัตว์ ป่าไม้			-	2,212,767.53	566,105.37	1,646,662.16
002	การทำเหมืองและเหมืองหิน			-	2,685,303.61	19,414.82	2,665,888.79
003	การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร			-	2,200,400.52	1,479,329.77	721,070.75
004	การผลิตผลิตภัณฑ์สิ่งทอ			-	298,378.09	115,450.94	182,927.15
005	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก			-	20,695,416.43	7,279,954.47	13,415,461.95
006	การผลิตผลิตภัณฑ์หนัง			-	279,842.93	100,299.87	179,543.06
007	การผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ โลหะ และเครื่องจักร			-	8,940,700.31	1,805,547.60	7,135,152.71
008	การผลิตผลิตภัณฑ์อื่น ๆ	5	9.03	2,734,481.00	5,079,365.73	1,345,722.09	3,733,643.63
009	การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา			-	3,486,439.37	2,009,606.82	1,476,832.54
010	การก่อสร้าง			-	62,647.43	45,370.21	17,277.23
011	การค้าส่งและค้าปลีก			-	-	-	-
012	การบริการโรงแรมและที่พัก	4	14.05	4,255,241.00	4,294,496.45	13,985.39	4,280,511.06
013	การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	6	8.50	2,575,408.00	2,781,179.65	173,923.12	2,607,256.53
014	การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ			-	1,600.27	305.31	1,294.96

ตารางที่ 4.66 (ต่อ)

IO-Code	โครงสร้างค่าใช้จ่าย	Rank	Ratio	มูลค่าทางเศรษฐกิจ			
				Final Demand	Total	Direct	Indirect
015	การขนส่งผู้โดยสารทางบก	1	33.87	10,260,443.00	10,293,216.15	21,301.03	10,271,915.12
016	การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศ			-	-	-	-
017	การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ			-	51,136.57	33,013.46	18,123.12
018	การเช่ารถยนต์และจักรยานยนต์โดยไม่มีคนควบคุม			-	2,721.92	152.65	2,569.27
019	ตัวแทนบริษัทนำเที่ยว			-	2,674.27	-	2,674.27
020	การธนาคารและการประกันภัย			-	714,788.67	423,151.83	291,636.83
021	กิจกรรมด้านศิลปะและวัฒนธรรม			-	1,471.81	-	1,471.81
022	กิจกรรมกีฬาและนันทนาการ	3	14.11	4,273,200.00	4,414,548.72	134,178.48	4,280,370.24
023	การขายสินค้าเพื่อการท่องเที่ยว	7	5.04	1,526,530.00	1,526,530.00	-	1,526,530.00
024	การบริการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ	2	15.41	4,667,839.00	4,670,656.26	-	4,670,656.26
025	การบริการอื่น ๆ			-	859,624.69	613,785.37	245,839.32
026	กิจกรรมที่ไม่สามารถระบุได้			-	142,285.81	124,171.59	18,114.23
Total				30,293,142.00	75,698,193.17	16,304,770.18	59,393,422.99
ร้อยละ					100.00	21.54	78.46

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.66 คำนวณจากการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่ได้จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2562 ร่วมกับค่าสัมประสิทธิ์ของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตปี พ.ศ. 2559 (ข้อมูล ณ วันที่ 10 มีนาคม 2562)พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด มีมูลค่าประมาณ 30.29 ล้านบาท ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยรวม ประมาณ 75.69ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรง (Direct effects) ประมาณ 16.30 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 21.54) และอีกประมาณ 59.39 ล้านบาท (ร้อยละ 78.46) เป็นผลกระทบโดยอ้อม (Indirect effects) ทั้งนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้นกระจายไปยังสาขาการผลิตและบริการที่แตกต่างกัน โดยสาขาการบริการที่เกี่ยวข้องกับการ

ท่องเที่ยวจะต้องเพิ่มบริการสูงกว่าสาขาการผลิตและบริการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ การขนส่งทางบก โรงแรมและที่พัก ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ส่วนสาขาการผลิตที่ไม่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวที่มีการผลิตเพิ่มขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขั้นสุดท้ายที่เกิดจากกิจกรรมการปั่นจักรยาน ได้แก่ สาขาการผลิตการผลิตโลหะ อโลหะ และเครื่องจักร กลุ่มผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก

ดังตารางผลสรุปผลกระทบทางเศรษฐกิจของชุมชนต้นแบบ ในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.67 ผลกระทบทางเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทของนักปั่นจักรยานจากมูลค่าเงิน 1 บาท

นักปั่นจักรยานเข้าร่วมกิจกรรมปั่นอินทนนท์คนพันธุ์ดี ครั้งที่ 12 พ.ศ. 2562						
ประเภท	Final Demand	Total	Direct	Indirect	Multiplier	Type-I multiplier
จำนวนนักปั่นจักรยานทั้งหมด (3,561 คน)	30,293,142.00	75,698,193.17	16,304,770.18	59,393,422.99	1.96	2.50
			21.54%	78.46%		
นักปั่นในจังหวัดเชียงใหม่ (425 คน)	1,414,252.00	3,334,256.95	688,093.59	2,646,163.36	1.87	2.36
			20.64%	79.36%		
นักปั่นต่างจังหวัด (3,136 คน)	28,878,890.00	72,363,936.22	15,616,676.59	56,747,259.63	1.97	2.51
			21.58%	78.42%		

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.67 แสดงให้เห็นถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมปั่นจักรยานทั้ง 4 กลุ่มกิจกรรม ในที่นี้จึงขอสรุปผลการประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจของกิจกรรมทั้ง 3 กลุ่ม พอสังเขป ดังนี้

กลุ่มนักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานทั้งหมด พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานจำนวน 3,561 คน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 75.69 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 16.30 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 21.54) และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 59.39 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 78.46) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.50 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.96 บาท

กลุ่มนักปั่นจักรยานในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จำนวน 425 คน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 3.33 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 0.68 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 20.64) และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 2.64 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 79.36) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน กลุ่มนักปั่นจักรยานในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.36 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.87 บาท

กลุ่มนักปั่นจักรยานต่างพื้นที่ พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จำนวน 3,136 คน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 72.36 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 15.62 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 21.58) และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 56.75 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 78.42) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน กลุ่มนักปั่นจักรยานต่างพื้นที่ 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.51 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.97 บาท

ต่อมาเมื่อนำมูลค่าผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เป็น Direct Effects และ Indirect Effects มาวิเคราะห์ถึงการกระจายผลประโยชน์สู่อุตสาหกรรมอื่น ๆ จำนวน 26 อุตสาหกรรมที่ประกอบไปด้วย อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว (ในภาคการท่องเที่ยว) จำนวน 12 อุตสาหกรรม และ อุตสาหกรรมที่นอกภาคการท่องเที่ยว จำนวน 14 อุตสาหกรรม ในสัดส่วนร้อยละ ได้ผลการวิเคราะห์ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.68 ร้อยละของการกระจายผลประโยชน์สู่อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับกลุ่มกิจกรรมปั่นจักรยาน อินทนนท์คนพันธุ์ฮึด ครั้งที่ 12 ในภาคการท่องเที่ยวและนอกภาคการท่องเที่ยว

	อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยง	นักปั่นใน จังหวัด	นักปั่นนอก จังหวัด	รวม
ในภาคการท่องเที่ยว		40.62%	38.26%	38.37%
012	การบริการโรงแรมและที่พัก	3.17%	5.79%	5.67%
013	การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	4.47%	3.64%	3.67%
014	การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ	0.00%	0.00%	0.00%
015	การขนส่งผู้โดยสารทางบก	7.39%	13.88%	13.60%
016	การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศ	0.00%	0.00%	0.00%
017	การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	0.07%	0.07%	0.07%
018	การเช่ารถยนต์และจักรยานยนต์โดยไม่มีคนควบคุม	0.00%	0.00%	0.00%
019	ตัวแทนบริษัทนำเที่ยว	0.00%	0.00%	0.00%
021	กิจกรรมด้านศิลปะและวัฒนธรรม	0.00%	0.00%	0.00%

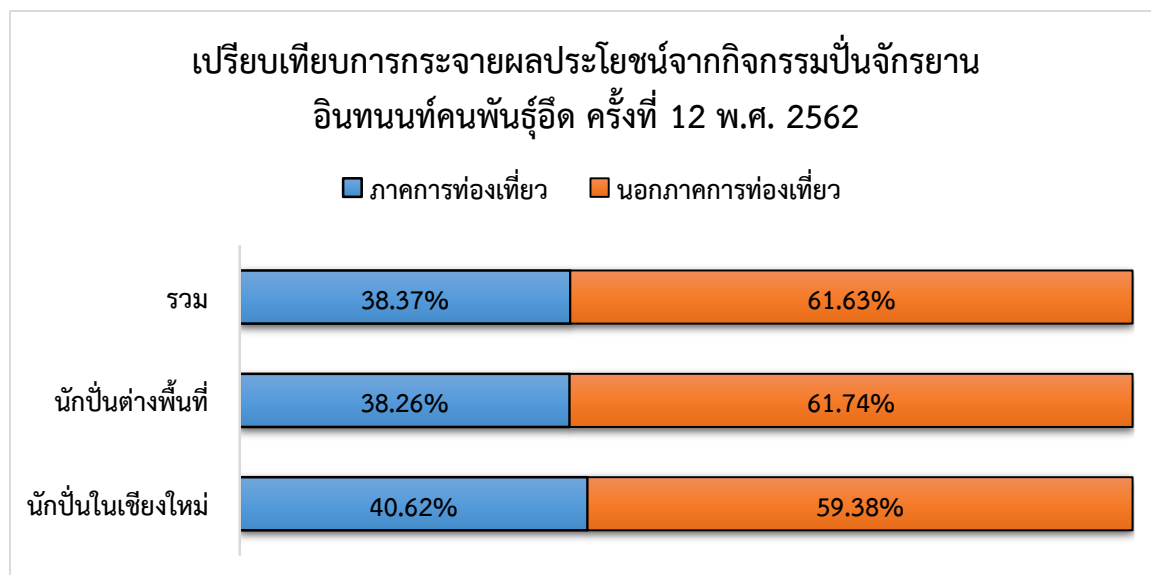
ตารางที่ 4.68 (ต่อ)

	อุตสาหกรรมที่เชื่อมโยง	นักปั่นใน จังหวัด	นักปั่นนอก จังหวัด	รวม
022	กิจกรรมกีฬาและนันทนาการ	15.80%	5.37%	5.83%
023	การขายสินค้าเพื่อการท่องเที่ยว	1.42%	2.04%	2.02%
024	การบริการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ	6.63%	6.15%	6.17%
นอกภาคการท่องเที่ยว		59.38%	61.74%	61.63%
001	เกษตรกรรม การล่าสัตว์ ป่าไม้	2.85%	2.93%	2.92%
002	การทำเหมืองและเหมืองหิน	3.59%	3.55%	3.55%
003	การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร	3.01%	2.90%	2.91%
004	การผลิตผลิตภัณฑ์สิ่งทอ	0.43%	0.39%	0.39%
005	การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก	21.95%	27.59%	27.34%
006	การผลิตผลิตภัณฑ์หนัง	0.47%	0.36%	0.37%
007	การผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ โลหะและเครื่องจักร	11.82%	11.81%	11.81%
008	การผลิตผลิตภัณฑ์อื่น ๆ	8.93%	6.61%	6.71%
009	การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	5.41%	4.57%	4.61%
010	การก่อสร้าง	0.10%	0.08%	0.08%
011	การค้าส่งและค้าปลีก	0.00%	0.00%	0.00%
020	การธนาคารและการประกันภัย	0.82%	0.95%	0.94%
025	การบริการอื่น ๆ	1.46%	1.12%	1.14%
026	กิจกรรมที่ไม่สามารถระบุได้	0.21%	0.19%	0.19%
Total		100.00%	100.00%	100.00%

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ผลการเปรียบเทียบถึงการกระจายผลประโยชน์จากกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12 พ.ศ. 2562 พบว่า เกิดกระจายผลประโยชน์สู่อุตสาหกรรมในภาคการท่องเที่ยวประมาณ 12 สาขาการผลิต โดยเฉลี่ยรวมร้อยละ 38.37 โดยเฉพาะในธุรกิจการขนส่งและที่พัก และเกิดการกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรมภายนอกการท่องเที่ยวประมาณร้อยละ 61.63 โดยเฉพาะอุตสาหกรรม การผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก การผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ โลหะและเครื่องจักร ดังแสดง สัดส่วนการกระจายผลประโยชน์ นั้นหมายความว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ไม่ได้

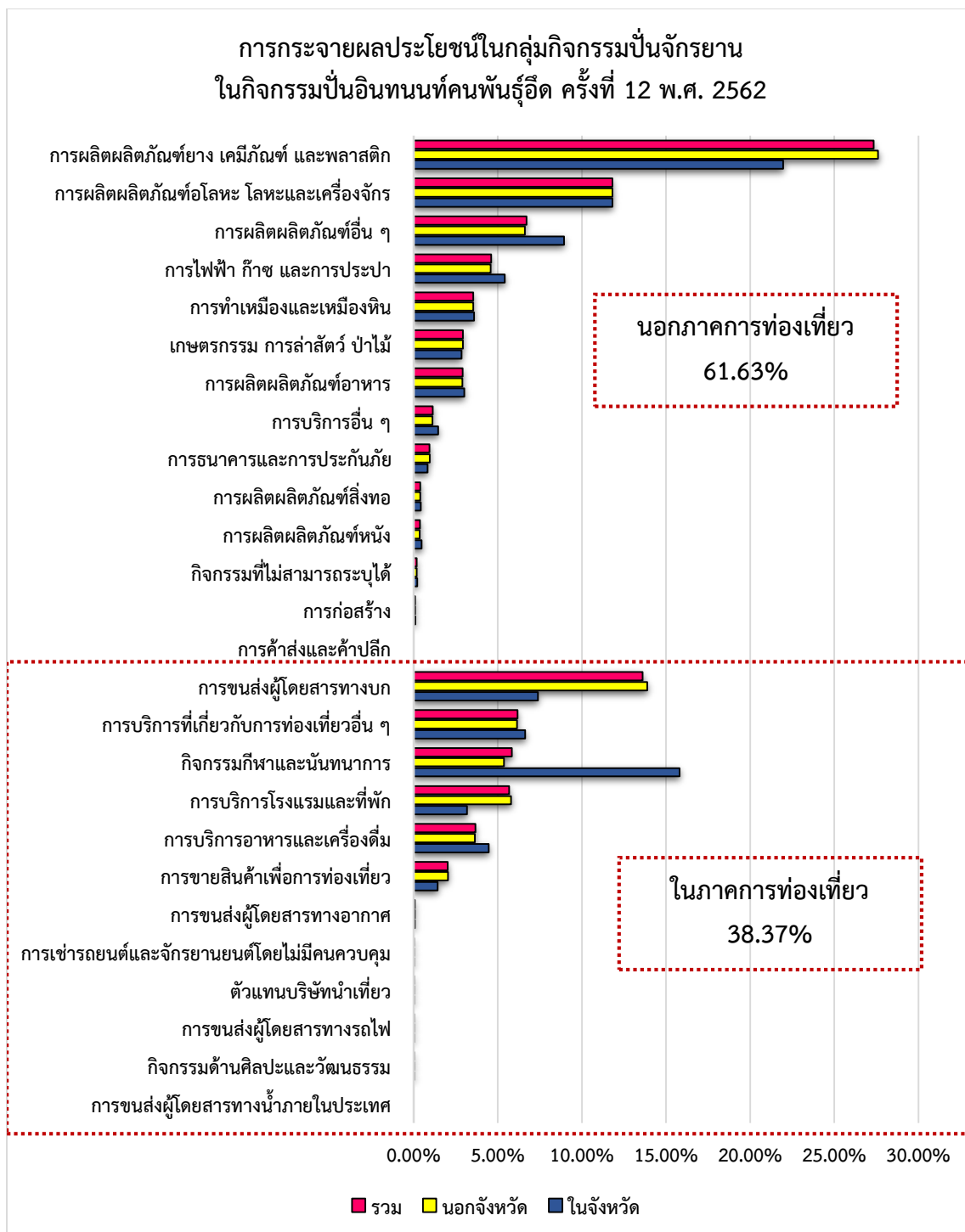
เพียงสร้างรายได้ สร้างงานให้เฉพาะอุตสาหกรรมในภาคการท่องเที่ยวเท่านั้น แต่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับอุตสาหกรรม/ธุรกิจนอกภาคการท่องเที่ยวมากกว่า ซึ่งเป็นสิ่งที่ดี ที่มีการกระจายผลประโยชน์ มีการจ้างงาน สร้างรายได้ไปยังอุตสาหกรรมอื่น ๆ ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.31 เปรียบเทียบการกระจายผลประโยชน์จากกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์12
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ในขณะที่ภาพ 4.31 พบว่า การกระจายผลประโยชน์ของกิจกรรมปั่นจักรยาน ลงไปสู่กลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคการท่องเที่ยวและบริการอื่น ๆ เช่น กลุ่มการขนส่งทางบก การบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ เช่น ค่าธรรมเนียม เข้าชม การบริจาคและอื่น ๆ และกิจกรรมกีฬาและนันทนาการ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการโรงแรมและที่พัก และอาหารและเครื่องดื่ม

สำหรับอุตสาหกรรมที่อยู่ภายนอกการท่องเที่ยว พบว่า การกระจายผลประโยชน์ของกิจกรรมปั่นจักรยาน ไปสู่อุตสาหกรรม กลุ่มผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก การผลิตโลหะ อโลหะ และเครื่องจักร ตามลำดับดังกราฟการกระจายผลประโยชน์ ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.32 ผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยาน
ของประเทศไทย พ.ศ. 2562 ไปสู่อุตสาหกรรมเชื่อมโยงจำแนกตามกิจกรรม
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ข้อค้นพบจากการศึกษาผลกระทบเศรษฐกิจของชุมชนต้นแบบ สนามปั่นจักรยานอินทนนท์ คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12 พบว่า จากรายจ่ายทั้ง 8 ประเภท ที่นักท่องเที่ยวจ่ายไป ได้แก่ 1) ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม 2) ค่าซื้ออุปกรณ์จักรยาน 3) ค่าที่พัก 4) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม 5) ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง 6) ค่าซื้อของฝากของที่ระลึก 7) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวต่อ อาทิ ค่าธรรมเนียมบัตรเข้าชม ค่าบริจาค ค่าบริการเพื่อสุขภาพ นวด ฯลฯ และ 8) ค่าบริการอื่น ๆ จำนวน 3,561 คน ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 75.69 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 16.30 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 21.54) และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 59.39 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 78.46) เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบที่การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน 1 บาท จะก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.50 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.96 บาท ที่สำคัญคือ ผลของการวัดการกระจายผลประโยชน์ของกิจกรรมปั่นจักรยาน พบว่าเกิดการกระจายไปสู่อุตสาหกรรมที่อยู่ภายนอกการท่องเที่ยว พบว่า การกระจายผลประโยชน์ของกิจกรรมปั่นจักรยาน ไปสู่อุตสาหกรรม กลุ่มผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก การผลิตโลหะ โลหะ และเครื่องจักร มากกว่า กลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคการท่องเที่ยวและบริการอื่น ๆ เช่น กลุ่มการขนส่งทางบก การบริการที่เกี่ยวข้อง การท่องเที่ยวอื่น ๆ เช่น ค่าธรรมเนียม เข้าชม การบริจาคและอื่น ๆ และกิจกรรมกีฬาและนันทนาการ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการโรงแรมและที่พัก และอาหารและเครื่องดื่ม ดังนั้น การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในครั้งนี้สามารถสร้างรายได้กระจายสู่ธุรกิจทั้งทางอ้อมมากกว่าทางตรง จึงเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่รัฐบาลควรส่งเสริมการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพราะนอกจากจะเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ให้แก่บุคคลที่อยู่นอกภาคการท่องเที่ยวแล้ว ยังช่วยให้อุตสาหกรรมหรือธุรกิจอื่น ๆ ในพื้นที่การจัดกิจกรรม มีรายได้เพิ่มขึ้น และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวให้กับประเทศไทยได้เพิ่มมากขึ้น

ดังนั้น เมื่อนำผลที่ได้จากการวิจัยมาวิเคราะห์เปรียบเทียบผลจากการศึกษาด้านผลกระทบทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศไทยเปรียบเทียบกับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในชุมชนต้นแบบอำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า

- 1) วิเคราะห์เปรียบเทียบผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ตารางที่ 4.69 เปรียบเทียบผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายเงินของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ประเภทกิจกรรมการปั่นจักรยาน	Multiplier	Type-I multiplier
การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทดสอบสมรรถนะ	2.14	2.79
การจัดกิจกรรมปั่นเพื่อการแข่งขัน	2.06	2.65
การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานชุมชนต้นแบบอินทนนท์ ครั้งที่ 12	1.96	2.50
การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานใน Event	1.94	2.51
การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว	1.80	2.30

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.69 พบว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทดสอบสมรรถนะ เป็นกิจกรรมการปั่นจักรยานที่สร้างผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่ายเงิน 1 บาท มากที่สุดคือ คือ 2.79 บาท เมื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานประเภทนี้แล้ว เป็นการปั่นจักรยานที่นักปั่นฯ ต้องดูแลชีวิตและทรัพย์สินด้วยตนเองมากกว่าการปั่นประเภทอื่น ๆ ในขณะที่ยกเว้นการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว มีบริษัททัวร์หรือผู้จัดนำเที่ยวดูแล ดังนั้นผลกระทบจึงไม่สูงมากนักกับการที่นักปั่นจักรยานใช้จ่ายเงินเอง โดยไม่ผ่านคนกลาง จึงเป็นข้อค้นพบได้ว่า แนวทางการยกระดับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจสูง คือ การจัดกิจกรรมที่ให้นักปั่นจักรยานดูแลตนเองให้มากที่สุดเพราะจะทำให้เกิดการกระจายเงินไปสู่ธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) วิเคราะห์เปรียบเทียบการกระจายผลประโยชน์จากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน

ตาราง 4.70 เปรียบเทียบการกระจายผลประโยชน์จากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน

ประเภทกิจกรรมการปั่นจักรยาน	ภาคการท่องเที่ยว	
	ภายใน	ภายนอก
การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว	55.90%	44.10%
การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานใน Event	51.00%	49.00%
การจัดกิจกรรมปั่นเพื่อการแข่งขัน	46.29%	53.71%
การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทดสอบสมรรถนะ	43.64%	56.36%
การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานชุมชนต้นแบบอินทนนท์ ครั้งที่ 12	38.37%	61.63%

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 4.70 พบว่า กิจกรรมปั่นจักรยานประเภทเพื่อการท่องเที่ยวได้สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้ธุรกิจภาคการท่องเที่ยวมากที่สุด (ร้อยละ 55.90) ในขณะที่ยกเว้นการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในสนามต้นแบบ มีการกระจายผลประโยชน์ไปสู่ภาคธุรกิจการท่องเที่ยวน้อยที่สุด (ร้อยละ 38.37) แต่ขณะเดียวกันการจัดกิจกรรมของชุมชนต้นแบบมีการกระจายผลประโยชน์ไปสู่ภาคธุรกิจอื่น ๆ มากที่สุด (ร้อยละ 61.63) นั้นอาจตีความได้ว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์ เป็นการจัดกิจกรรมของชุมชนมีการใช้ทรัพยากร อาหาร ที่พัก การบริการในชุมชน ดังนั้นแนวทางในการยกระดับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้กระจายผลประโยชน์ไปสู่ธุรกิจนอกภาคการท่องเที่ยวสูงสุด ควรส่งเสริมการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในพื้นที่ชุมชนท้องถิ่น มากกว่าการจัดในพื้นที่เมืองหรือชุมชนเมือง

นอกจากนั้นแล้วการประเมินผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจจากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม
ของนักปั่นจักรยาน จำนวน 400 คน พบว่า

ตารางที่ 4.71 การประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ในด้านเศรษฐกิจ

(n = 400)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานด้านเศรษฐกิจ							3.97	0.82	มาก
1. การจัดงานทำให้ชุมชนมีรายได้	คน	155	118	117	4	6	4.03	0.93	มาก
	ร้อยละ	38.75	29.50	29.25	1.00	1.50			
2. การจัดงานทำให้สินค้าและบริการ มีราคาเพิ่มขึ้น	คน	117	146	128	5	4	3.92	0.86	มาก
	ร้อยละ	29.25	36.50	32.00	1.25	1.00			
3. สินค้า ผลิตภัณฑ์ของชุมชน จำหน่ายได้มากขึ้น	คน	135	126	131	6	2	3.97	0.88	มาก
	ร้อยละ	33.75	31.50	32.75	1.50	0.50			
4. มีการจ้างแรงงานคนในชุมชนมาช่วยจัดงาน	คน	128	126	139	3	4	3.93	0.89	มาก
	ร้อยละ	32.00	31.50	34.75	0.75	1.00			
5. การจัดกิจกรรมส่งผลดีต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจ	คน	143	127	122	4	4	4.00	0.89	มาก
	ร้อยละ	35.75	31.75	30.50	1.00	1.00			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตาราง 4.71 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ
ที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.97$ และ $S.D = 0.82$) โดยต่างมีความเห็นว่า
การจัดงานส่งผลให้ชุมชนมีรายได้ ($\bar{X} = 4.03$ และ $S.D = 0.93$) รองลงมาคือ การจัดกิจกรรมส่งผลดีต่อชุมชน
ในด้านเศรษฐกิจในระดับมาก ($\bar{X} = 4.00$ และ $S.D = 0.89$) และ สินค้า ผลิตภัณฑ์ของชุมชน จำหน่ายได้มาก
ขึ้น ($\bar{X} = 3.97$ และ $S.D = 0.88$) ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสังคม จากการแจกแบบสอบถาม สอบถามตัวแทนนักปั่นจักรยาน
จำนวน 400 คน พบว่า

ตารางที่ 4.72 การประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ในด้านสังคม

(n = 400)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานด้านสังคม							3.98	0.81	มาก
1. ความร่วมมือในการจัดงาน ของชุมชน	คน	138	126	132	2	2	3.99	0.86	มาก
	ร้อยละ	34.50	31.50	33.00	0.50	0.50			
2. การต้อนรับในความเป็นเจ้าบ้านที่ดีของชุมชน	คน	149	126	116	6	3	4.03	0.89	มาก
	ร้อยละ	37.25	31.50	29.00	1.50	0.75			
3. ชุมชนมีความภาคภูมิใจต่อการจัดกิจกรรม	คน	135	139	116	6	4	3.99	0.88	มาก
	ร้อยละ	33.75	34.75	29.00	1.50	1.00			
4. การอนุรักษ์วิถีวัฒนธรรม ที่ดั้งเดิมของคนในชุมชน	คน	123	145	124	5	3	3.95	0.86	มาก
	ร้อยละ	30.75	36.25	31.00	1.25	0.75			
5. การมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนในชุมชน	คน	132	137	124	4	3	3.98	0.87	มาก
	ร้อยละ	33.00	34.25	31.00	1.00	0.75			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตาราง 4.72 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคมที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.98$ และ $S.D = 0.81$) โดยต่างมีความเห็นว่าการต้อนรับในความเป็นเจ้าบ้านที่ดีของชุมชน ($\bar{X} = 4.03$ และ $S.D = 0.89$) รองลงมาคือ พบว่า ความร่วมมือในการจัดงานของชุมชน และ ชุมชนมีความภาคภูมิใจต่อการจัดกิจกรรม ($\bar{X} = 3.99$ และ $S.D = 0.86$ และ $\bar{X} = 3.99$ และ $S.D = 0.88$) 9) และ การมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนในชุมชน ($\bar{X} = 3.98$ และ $S.D = 0.87$) ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสังคม จากการแจกแบบสอบถาม สอบถามตัวแทนนักปั่นจักรยาน
จำนวน 400 คน พบว่า

ตารางที่ 4.73 การประเมินผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ในด้านสิ่งแวดล้อม

(n = 400)

รายการ	จำนวน	ระดับความพึงพอใจ					Mean	S.D	ความหมาย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานด้านสิ่งแวดล้อม							3.81	0.75	มาก
1. การสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.)	คน	128	141	126	2	3	3.97	0.85	มาก
	ร้อยละ	32.00	35.25	31.50	0.50	0.75			
2. การปรับปรุง พัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน	คน	129	135	131	2	3	3.96	0.86	มาก
	ร้อยละ	32.25	33.75	32.75	0.50	0.75			
3. การจราจรคับคั่ง แออัดชุมชนสัญจรลำบาก	คน	96	145	146	7	6	3.80	0.88	มาก
	ร้อยละ	24.00	36.25	36.50	1.75	1.50			
4. ความสกปรกที่เกิดขึ้นหลังการจัดกิจกรรม	คน	86	140	156	15	3	3.73	0.87	มาก
	ร้อยละ	21.50	35.00	39.00	3.75	0.75			
5. สภาพแวดล้อมในชุมชนไม่ดี (เสียงมลพิษ น้ำเสีย)	คน	85	135	159	17	4	3.70	0.88	มาก
	ร้อยละ	21.25	33.75	39.75	4.25	1.00			
6. การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในชุมชน	คน	92	145	155	6	2	3.80	0.83	มาก
	ร้อยละ	23.00	36.25	38.75	1.50	0.50			
7. การพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากการจัดกิจกรรม	คน	109	135	151	3	2	3.87	0.84	มาก
	ร้อยละ	27.25	33.75	37.75	0.75	0.50			

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตาราง 4.73 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.81$ และ $S.D = 0.75$) โดยต่างมีความเห็นว่า การสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.) ($\bar{X} = 3.97$ และ $S.D = 0.85$) รองลงมา คือ การปรับปรุง พัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน ($\bar{X} = 3.96$ และ $S.D = 0.86$) และ การพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากการจัดกิจกรรม ($\bar{X} = 3.87$ และ $S.D = 0.84$) ตามลำดับ

4.5 ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 5 การจัดทำคู่มือการจัดการจัดการกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

ผลที่ได้จากกระบวนการวิจัย เรื่องการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย นอกจากจะได้ผลผลิตตามวัตถุประสงค์แล้ว คณะนักวิจัยได้นำข้อค้นพบ ทั้งประเภทผลิตภัณฑ์ พฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยาน การบริหารจัดการกิจกรรมปั่นจักรยานในชุมชนต้นแบบ รวมถึงการวัดผลกระทบจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม แล้ว การทำวิจัยครั้งนี้ คณะนักวิจัยได้ภาคีเครือข่ายนักปั่นจักรยาน ผู้จัดการกิจกรรมปั่นจักรยานทั้งในระดับชุมชน ระดับภูมิภาค ระดับชาติและระดับนานาชาติ ที่มีองค์ความรู้ฝังอยู่ในตัว (Tacit Knowledge) มากมาย ด้วยความเป็นกัลยาณมิตรที่ดีต่อกันระหว่างนักวิจัยและภาคีเครือข่าย จึงได้มีการจัดประชุม ปรึกษาหารือทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อร่วมกันถ่ายทอดองค์ความรู้ ออกมาเป็นสื่อคู่มือ เพื่อให้บุคคลที่สนใจได้มีแหล่งศึกษาค้นคว้า อ้างอิง ดังนั้น เพื่อให้การจัดการกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นการจัดกิจกรรมเพื่อการแข่งขัน (Racing) ปั่นอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรมพิเศษ (Event) หรือ ปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Touring) ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยสูงสุด สร้างภาพลักษณ์ของเมืองจักรยานที่ปลอดภัยให้แก่ประเทศไทย คณะนักวิจัยจึงได้ทำการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจัดทำเป็นคู่มือการจัดการจัดการกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย จำนวน 3 ฉบับ ประกอบด้วย

- 1) คู่มือการจัดการจัดการกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย
- 2) คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน
- 3) คู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่

โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อมุ่งหวังให้ นักผู้บริหารจัดการกิจกรรมปั่นจักรยาน หรือ นักปั่นจักรยานหน้าใหม่ นักปั่นจักรยานที่ต้องการศึกษา/ประกอบกิจการปั่นจักรยานในเชิงธุรกิจ หรือ เป็นแนวทางในการเลือกซื้อสินค้าที่เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน โดยตระหนักถึงความสำคัญและจำเป็นในการใช้จักรยานและอุปกรณ์ รวมไปถึงการเตรียมความพร้อมของร่างกายก่อนปั่นจักรยานสำหรับนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ ซึ่ง คู่มือทั้ง 3 ฉบับ ได้มีการจัดประชุมเพื่อวิพากษ์คู่มือการจัดการจัดการกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในวันจันทร์ที่ 20 มกราคม 2563 ทำให้ได้ข้อเสนอแนะที่มีประโยชน์อย่างมาก ต่อมา คณะนักวิจัยจึงได้นำข้อเสนอแนะมาทำการปรับแก้ ทำให้ได้คู่มือพร้อมสำหรับการถ่ายทอดเพื่อการใช้ประโยชน์ในวงกว้าง สำหรับผู้ที่สนใจทั่วไป ในรูปของ E-Book ดังนั้นเนื้อหาโดยละเอียดในแต่ละเล่มนั้น ผู้ที่สนใจสามารถสแกน QR Code ที่ปรากฏข้างใต้ เพื่อศึกษาเนื้อหาเชิงลึก แต่ในการรายงานผลตามวัตถุประสงค์ครั้งนี้ คณะนักวิจัยขอเสนอเฉพาะองค์ประกอบหรือโครงสร้างหลัก ๆ ในแต่ละบทของเนื้อหา ทั้ง 3 ฉบับ ดังต่อไปนี้

4.5.1 โครงสร้างเนื้อหาคู่มือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย



ภาพที่ 4.33 ปกคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)



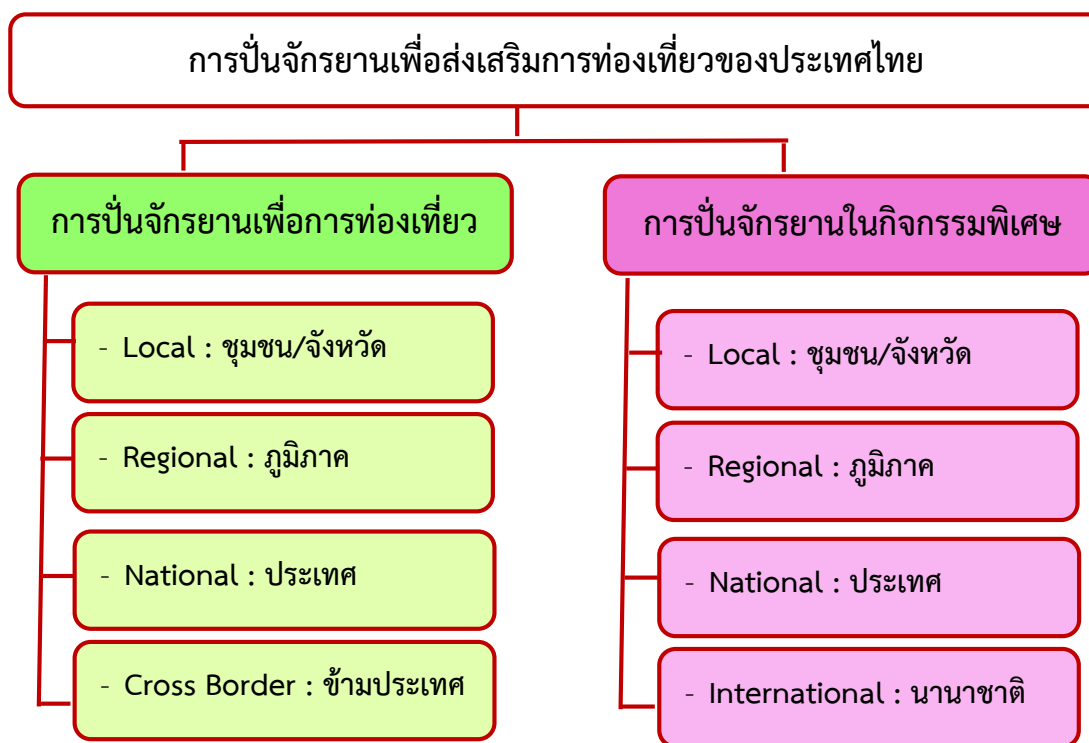
ภาพที่ 4.34 QR Code คู่มือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ในการนำเสนอคู่มือในรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์นี้ คณะนักวิจัย ขอสรุปเฉพาะส่วนขององค์ประกอบ หรือ โครงสร้างการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย 2 ประเภท ที่พบว่ามีส่วนแบ่งทางการตลาดมากที่สุดก่อน สำหรับท่านผู้ที่สนใจ ประสงค์จะทำการศึกษาโดยละเอียด ท่านสามารถ แสกน QR code เพื่ออ่านดูเนื้อหาโดยละเอียดในเล่มคู่มือ ซึ่งมีทั้งสิ้น 98 หน้า สำหรับเนื้อหาในเล่มคู่มือจะกล่าวถึงประเภทการปั่นจักรยาน และ รายละเอียดการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ดังนี้

1) การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) หมายถึง การปั่นจักรยานเพื่อนันทนาการที่มีระยะเวลา การปั่นตามความพึงพอใจหรือศักยภาพของนักปั่นทั้งชาวไทย หรือชาวต่างประเทศที่พำนักระยะยาวในประเทศไทย (Domestic) หรือนักปั่นจากต่างประเทศ (Inbound) อาจจะเริ่มปั่นตั้งแต่ 1 ชั่วโมง ไปจนถึง มากกว่า 1 วัน ก็ได้ โดยที่นักปั่นมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเดินทางท่องเที่ยว เที่ยวชมสถานที่ต่าง ๆ ตามลักษณะภูมิประเทศ เอกลักษณ์ในแต่ละชุมชนในภูมิภาคต่าง ๆ โดยนักปั่นจักรยานอาจจะเลือกเป็นการจัดการด้วยตนเอง หรือเดินทางโดยมีผู้จัดนำเที่ยว หรือ ซื้อโปรแกรมนำเที่ยวโดยชมรม/สมาคม/บริษัทท่องเที่ยว ตามเส้นทางที่ได้มีการออกแบบไว้แล้ว อาจจะเป็นการปั่นจักรยานในชุมชน/จังหวัด (Local) ปั่นในภูมิภาค (Regional) ปั่นเชื่อมโยงจังหวัดในประเทศ (National) หรือ ปั่นเพื่อออกเดินทางท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ (Cross Border) หรือ การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ดังเช่น การปั่นผจญภัย 10 ห้วย การปั่นท่องเที่ยวในชุมชน เส้นทางท่องเที่ยววิถีคลอง ปั่นเยี่ยมชมโบราณสถาน ฯลฯ

2) การจัดกิจกรรมพิเศษประเภทปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (Cycling Event) หมายถึง การปั่นจักรยานเพื่อความเพลิดเพลิน พบปะเพื่อนนักปั่น แข่งขัน เอาชนะตนเอง หรือ ทดสอบสมรรถนะความทนทานของร่างกาย การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อประชาสัมพันธ์องค์กร การปั่นเพื่อ

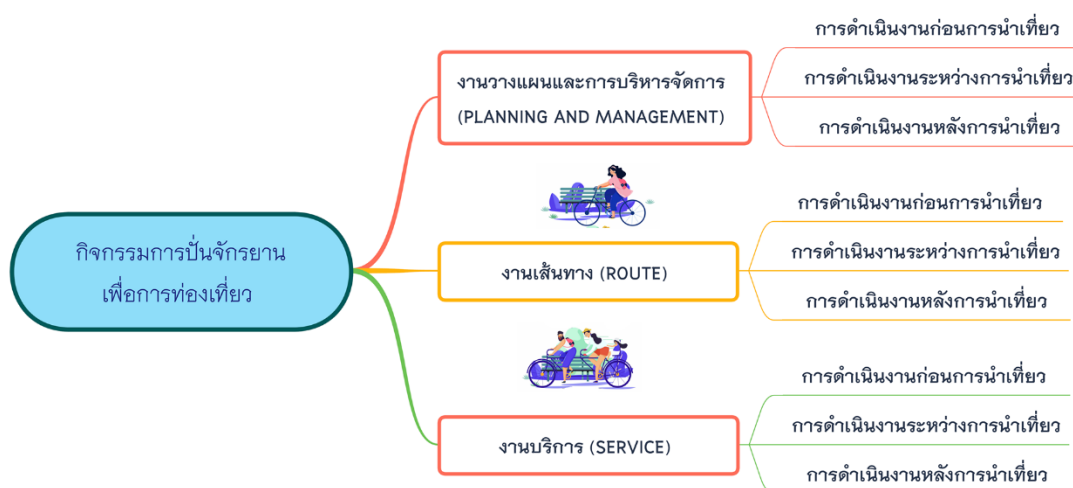
ช่วยเหลือสังคม หรือ ล่ารางวัลจากสนามปั่นจักรยาน ซึ่งมีรูปแบบการจัดกิจกรรมทั้งระดับชุมชน/จังหวัด (Local) ระดับภูมิภาค (Regional) ระดับประเทศ (National) หรือ การปั่นมาตรฐานระดับนานาชาติ (International) เช่น การปั่นโป่งกระทิงเดือด ปั่นจักรยานเมืองเหนือ การปั่นจักรยาน Angle Bike การปั่นจักรยานพังงาเลอเทป หรือ ปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อึด เป็นต้น ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.35 การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ในการนี้เพื่อให้ผู้ที่สนใจสำหรับการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานมีความเข้าใจในการดำเนินงานของผู้จัดกิจกรรมที่มีลักษณะการดำเนินการก่อน (Before) ระหว่าง (Touring day / Event Day) และหลังการจัดกิจกรรม (After) ที่แตกต่างกัน แต่มีวัตถุประสงค์เหมือนกันเพื่อเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ประเทศไทย ส่งเสริมให้มีการประชาชนเดินทางไปท่องเที่ยวยังสถานที่ต่าง ๆ ของประเทศไทย ในเส้นทางปั่นจักรยานที่มีความดึงดูดใจ และ ได้รับการทดลองเส้นทางให้นักปั่นมืออาชีพ หรือนักปั่นหน้าใหม่ มีความปลอดภัย และได้ตามมาตรฐานของสมาคมกีฬาจักรยานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ ดังนั้นรายการการดำเนินงานตั้งแต่ก่อนการจัดงานและหลังการจัดงานสิ้นสุดลง ดังมีโครงสร้างต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ประกอบด้วยเนื้อหาการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) ตั้งแต่การเตรียมงานก่อนออกเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (Before Travel) การทำงานระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (Touring Day) และ การทำงานหลังจากการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (After Travel) ทั้งนี้ ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวจะต้องมีการทำงาน ออกแบบและวางแผนการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้มีความพร้อมมากที่สุด โดยผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ประกอบด้วย 3 ฝ่ายงานที่ต้องดำเนินงานทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการจ้ดนำเที่ยว ประกอบด้วย งานวางแผนและบริหารจัดการ (Planning and Management) งานเส้นทาง (Route) และ งานบริการ (Service) ดังปรากฏในคู่มือหน้าที่ 8 ถึงหน้าที่ 26



ภาพที่ 4.36 องค์ประกอบของเกณฑ์การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

นอกจากนั้นแล้วเพื่อให้ง่ายต่อการตรวจ กำกับติดตามการทำงานของแต่ละฝ่ายคณะนักวิจัยจึงได้สรุปออกมาให้อยู่ในรูปของแบบ Check List ของแต่ละฝ่ายงานที่มีทั้งหมดไม่น้อยกว่า 46 กิจกรรมที่ต้องปฏิบัติในการจัดงานแต่ละครั้ง ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.74 Check List ของแต่ละฝ่ายงานสำหรับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

SECTION	Before Travel	Touring Day	After Travel
งานวางแผนและ การบริหาร (Planning and Management)	1. การประเมินความเป็นไปได้ของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว 2. การกำหนดโครงสร้างหน้าที่ ฝ่ายงานดูแลงานด้านต่าง ๆ 3. การกำหนดนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย 4. การออกแบบโปรแกรมนำเที่ยวเพื่อจัดนำเที่ยว (Package) 5. การเขียนรายการนำเที่ยวอย่างย่อ (Summary Itinerary) 6. การเขียนรายการนำเที่ยวสำหรับลูกค้า (Detailed Itinerary) 7. การวางแผนด้านการตลาด 8. การออกแบบระบบการจัดจำหน่าย 9. การประกันภัย 10. ระบบการรับสมัคร 11. การชำระค่ามัดจำและค่าบริการ 12. การจัดหาพาหนะรถยนต์บริการรับส่งและบริการ 13. การเช่ารถจักรยานและอุปกรณ์ 14. แผนการบริหารความเสี่ยงกรณีฉุกเฉิน 15. การจัดทำฐานข้อมูลเครือข่ายธุรกิจบริการ	1. การประสานยืนยันการใช้บริการ 2. การชำระค่าใช้จ่ายในการให้บริการ 3. การเก็บภาพ จัดทำวีดีโอและการถ่ายทอดผ่านสื่อออนไลน์	1. การนำส่งนักปั่นจักรยานตามจุดหมาย 2. การประเมินผลการจัดรายการนำเที่ยวแต่ละ Package 3. การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ 4. แสดงความขอบคุณภาคีเครือข่าย 5. การ UPDATE ข้อมูลเครือข่ายธุรกิจบริการ
งานเส้นทาง (Route)	1. การออกแบบเส้นทางและประเมินศักยภาพเส้นทาง 2. การสำรวจจุดแวะพักตามเส้นทาง 3. การจัดทำแผนที่เดินทาง และกำหนดพิภพจุดบริการ 4. การจัดทำแผนที่ปั่นจักรยาน 5. การออกแบบระบบติดตามนักปั่นจักรยาน 6. การทดลองเส้นทางและประเมินผล 7. การติดต่อประสานงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่	1. การตรวจเช็คอุปกรณ์ และความพร้อมของอุปกรณ์สำรอง ซ่อมเปลี่ยน 2. การจัดนำเที่ยวตามเส้นทาง 3. การดูแลนักปั่นจักรยานนำและปิดท้ายขบวน 4. การรักษาความปลอดภัย 5. อุปกรณ์การปฐมพยาบาลเบื้องต้น	1. ตรวจสอบอุปกรณ์ สัมภาระ 2. ตรวจเช็คจักรยานก่อนส่งมอบ
งานบริการ Services	1. งานวางแผนการบริการ 2. งานประสานติดต่อไถ้ดนำเที่ยว 3. งานจัดเตรียมข้อมูลเพื่อการพาทัวร์ตามเส้นทาง	1. การตรวจเช็คใบงาน (Job Order) 2. การกล่าวต้อนรับและแนะนำทีมงาน 3. การพาทัวร์นำชม (Guide Services) 4. การดูแลบริการ ณ จุดแวะพัก 5. การบริการรับฝากสิ่งของของนักท่องเที่ยว	1. การรับ-ส่ง นักท่องเที่ยวปั่นจักรยาน

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ส่วนที่ 2 กล่าวถึงเนื้อหาเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (Cycling Event) ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหา 3 ส่วน คือ 1) การเตรียมงานก่อนจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Before Event) 2) การทำงานระหว่างการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Event Day) และ 3) กิจกรรมงานหลังจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (After Event) ทั้งนี้ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวนี้ พบว่า มี 3 ฝ่ายงานที่สำคัญและจำเป็นเป็นอย่างยิ่งที่จะทำให้การจัดกิจกรรมนั้นประสบความสำเร็จหรือว่าล้มเหลว ประกอบด้วย 1) ฝ่ายงานวางแผนและบริหารจัดการท่องเที่ยว (Planning and Management) 2) ฝ่ายงานจัดนิทรรศการ (Expo) และ 3) ฝ่ายงานเส้นทางปั่นจักรยาน (Racing Road) ดังปรากฏในคู่มือหน้าที่ 28 ถึงหน้าที่ 61



ภาพที่ 4.37 องค์ประกอบของเกณฑ์การจัดการกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

นอกจากนั้นแล้วเพื่อให้ง่ายต่อการตรวจ กำกับติดตามการทำงานของแต่ละฝ่ายคณะนักวิจัยจึงได้รูปออกมาให้อยู่ในรูปแบบ Check List ของแต่ละฝ่ายงานที่มีทั้งหมดไม่น้อยกว่า 68 กิจกรรมที่ต้องปฏิบัติในการจัดงานแต่ละครั้ง ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.75 Check List ของแต่ละฝ่ายงานสำหรับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (Cycling Event)

SECTION	Before Event	Event Day	After Event
งานวางแผนและ บริการ (Planning and Management)	1. การกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดงาน 2. การกำหนดประเภทของการปั่นจักรยาน 3. การกำหนดกลุ่มเป้าหมายและจำนวนนักปั่นจักรยาน 4. การออกแบบ และกำหนดรูปแบบงาน รวมถึงกำหนดการต่าง ๆ 5. การเขียนโครงการเพื่อการพยากรณ์ความเป็นไปได้ของโครงการ/กิจกรรมที่จัด (Forecasting) 6. การจัดหางบประมาณ 7. การกำหนดอัตราค่าสมัคร 8. การกำหนดโครงสร้างหน้าที่ ฝ่ายงานผู้ดูแลงานด้านต่าง ๆ 9. การเตรียมความพร้อมด้านความปลอดภัย หน่วยพยาบาล อาสาสมัครและการประกันอุบัติเหตุ 10. การว่าจ้างออกแบบ ผลิต เสื้อ เหมือ ธวัชรางวัล และ Race Set 11. การกำหนดช่วงวัน และระยะเวลาการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน 12. การประสานกับพันธมิตร ชุมชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง 13. การกำหนดช่องทางประชาสัมพันธ์ 14. การวางแผนเพื่อการสื่อสารประชาสัมพันธ์การจัดงานก่อนงาน 15. การรับสมัคร 16. การว่าจ้างติดตั้งระบบจับเวลาสำหรับการปั่นจักรยานบนเส้นทาง 17. การประเมินผลการจัดงาน และวัดผลที่เกิดขึ้นการกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดงาน 18. การเลือกสถานที่จัด และ การประเมินศักยภาพพื้นที่ 19. การกำหนดกติกาเพื่อวัดผลการแข่งขัน 20. การจัดหาทีมอาสาสมัคร (Volunteers) 21. การบันทึกภาพถ่าย 22. การประกันภัย	1. การตรวจสอบความเรียบร้อยของการจัดงาน 2. การดูแลและนัดหมายกำหนดการกับประธานพิธีเปิด 3. การจัดเก็บข้อมูลเพื่อประเมินผลความพึงพอใจและผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรม	1. การจัดเก็บสถานที่ 2. การแสดงความขอบคุณผู้ที่เกี่ยวข้อง 3. การเผยแพร่ผลการแข่งขันเรื่องราว/ภาพ – วิดีโอการแข่งขัน 4. การจัดส่ง Race Set ให้แก่นักปั่นที่ไม่สามารถมาร่วมกิจกรรมแต่ชำระเงินไว้แล้ว 5. การจัดทำรายงานทางการเงิน 6. รายงานสรุปข้อมูลการจัดกิจกรรม และการเผยแพร่ข้อมูลผลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานต่อสาธารณชน

ตารางที่ 4.75 (ต่อ)

SECTION	Before Event	Event Day	After Event
Expo	1. การบริการให้ข้อมูลบริเวณงาน 2. การวางแผนการจัดสถานที่ 3. การพยากรณ์การรองรับ คน รถ ที่พักรักจักรยาน 4. การกำหนดกติกาเงื่อนไขการออกร้าน การจัดแสดงงาน 5. จุดลงทะเบียนรับรายงานตัว 6. การออกแบบจุดบริการอาหารและเครื่องดื่มนักปั่น 7. การดูแล รับฝากสินค้า อุปกรณ์ นักปั่นจักรยาน	1. การลงทะเบียนนักปั่นจักรยาน 2. การจัดลำดับพิธีการในงาน 3. การติดตั้งป้ายแสดงข้อมูลต่างๆ ของการจัดงาน	1. การประกาศและจัดแสดงผลการแข่งขัน 2. การมอบถ้วยรางวัล 3. การจัดเก็บสถานที่ 4. การแสดงความขอบคุณ 5. การบันทึกเรื่องราวการจัดการแข่งขัน
Racing Ride	1. การออกแบบสำรวจเส้นทาง และวัดระยะทางการจัดกิจกรรม 2. การจัดทำแผนที่เส้นทางปั่นจักรยานและองค์ประกอบของเส้นทาง 3. การทดลองสนามเพื่อประเมินศักยภาพ 4. วางแผนการจัดการและควบคุมดูแลตลอดเส้นทางปั่นจักรยาน 5. การขออนุญาตใช้พื้นที่ จากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน หมู่บ้าน งานจราจร โรงพยาบาล หน่วยบริการรถร่วม 6. การขออนุญาตการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน เพื่อขอรับรองมาตรฐานสนามและการจัดกิจกรรม 7. จุดปล่อยตัวและการปล่อยตัว และการบริหารหน้าเส้นชัย 8. การติดตั้งป้ายและจุดบริการตามเส้นทาง	1. อุปกรณ์ภาคบังคับ 2. การตัดสินการแข่งขัน 3. การควบคุมเส้นทาง 4. การกำหนดจุดบริการน้ำดื่ม 5. ระบบสื่อสารภายในเส้นทางตลอดเส้นทางปั่นจักรยาน 6. การบริการของรถนำและรถมอเตอร์ไซด์ Marshall ควบคุมขบวนจักรยาน 7. การเตรียมความพร้อมด้านความปลอดภัย การพยาบาล และเหตุฉุกเฉิน 8. ระบบจับเวลาในการแข่งขันจักรยาน และผลการแข่งขัน 9. อาหารและเครื่องดื่มสำหรับนักปั่นจักรยาน 10. การแจกเหรียญรางวัล 11. การกำหนดเวลาตัดตัว (Cut-Off) และการดูแลนักปั่นที่ออกจากการแข่งขัน (DNF)	1. การจัดเก็บสถานที่ 2. การแสดงความขอบคุณ 3. การรายงานข้อมูลการจัดกิจกรรม

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

4.5.2 โครงสร้างเนื้อหาคู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน



ภาพที่ 4.38 ปกคู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)



ภาพที่ 4.39 QR Code คู่มือเลือกซื้ออุปกรณ์ปั่นจักรยาน
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำคัญจำเป็นที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน มีเนื้อหาเพื่อให้นักปั่นจักรยานในระดับเริ่มต้นของการปั่นจักรยาน ให้เป็นแนวทางการตัดสินใจเลือกอุปกรณ์ที่จำเป็นและอุปกรณ์เสริมในการใช้ร่วมกับการปั่นจักรยาน ให้เหมาะสมกับบุคคลแต่ละกลุ่มของการเลือกใช้จักรยาน ไม่ว่าจะเป็นการใช้จักรยานแม่บ้าน จักรยานเสือภูเขา จักรยานเสือหมอบ จักรยานทัวร์ริ่งหรือจักรยานไฟฟ้า ล้วนจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ประกอบการปั่นจักรยาน โดยจะเน้นถึงความปลอดภัยของนักปั่นจักรยานมาเป็นลำดับแรก เช่น หมวกนิรภัย รองเท้า ชุดปั่นจักรยานที่เหมาะสม อุปกรณ์ส่องสว่างและสัญญาณเตือน เป็นต้น และรองลงมาจะเป็นอุปกรณ์เสริมที่จะเน้นทางเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปั่นจักรยานให้สามารถวางแผนการใช้จักรยานในเส้นทางปั่นที่แตกต่างกัน ทางเรียบ ระดับ 1 ไปจนถึงเส้นทางที่โลดโผนท้าทายในระดับ 5 ซึ่งทางคู่มือได้จัดลำดับรูปแบบเส้นทางจักรยาน จะส่งผลถึงการเลือกใช้จักรยานที่เหมาะสม รวมไปถึงการปั่นเพื่อออกกำลังกาย การปั่นเพื่อการพักผ่อน การปั่นเพื่อทดสอบสภาพร่างกาย การปั่นเพื่อการแข่งขัน ที่กล่าวมาจะส่งผลการจัดหาอุปกรณ์ที่หลากหลายเสริมการใช้งานตามความต้องการที่สูงขึ้น โดยคู่มือดังกล่าวผู้วิจัยได้เสนออุปกรณ์ที่จำเป็นพื้นฐานให้เลือกและตรวจสอบความพร้อมที่จะออกนํ้าจักรยานสู่เส้นทางจักรยานให้เหมาะสมกับนักปั่นซึ่งการเลือกใช้อุปกรณ์จะต้องเพื่อความปลอดภัยเป็นอันดับแรก นักปั่นควรจะศึกษาและมีความรู้ความเข้าใจเป็นอย่างดี เพื่อตัวนักปั่นเอง และเพื่อบุคคลที่เพิ่มเข้ามาในวงการจักรยานและเรียนรู้ให้มีทักษะที่สูงขึ้นไป

ดังนั้นโครงสร้างของคู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์ฯ จึงประกอบไปด้วยเนื้อหา จำนวน 6 บท ดังนี้

บทที่ 1 รูปแบบจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา 4 หัวข้อ ได้แก่ 1) บทนำ 2) ระดับของการใช้งานจักรยาน 3) เหตุผลการเลือกซื้อจักรยาน และ 4) รูปแบบในการปั่นจักรยาน

บทที่ 2 ลักษณะของจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา 2 หัวข้อ ได้แก่ 1) จักรยานเสือหมอบ และ 2) จักรยานเสือภูเขา

บทที่ 3 การเลือกจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา 3 หัวข้อ ได้แก่ 1) จักรยานอรรถประโยชน์ (จักรยานยูทิลิตี้) 2) จักรยานเสือหมอบ และ 3) จักรยานเสือภูเขา

บทที่ 4 การเลือกอุปกรณ์ที่จำเป็นของจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา 9 หัวข้อ ได้แก่ 1) บทนำ 2) ท่อวาล์วลมจักรยาน 3) กระเป๋าน้ำจักรยาน 4) เติมนลมจักรยานและชุดปะยาง 5) ชุดเครื่องมือช่าง 6) กระป๋องน้ำและแป้นบรรจุ 7) อุปกรณ์ล้อจักรยาน 8) ระบบส่องสว่าง และ 9) กันโคลน

บทที่ 5 การเลือกอุปกรณ์เสริมของจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา บทนำ อุปกรณ์ GPS อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องวัดการเต้นของหัวใจ กล้อง อุปกรณ์อื่น ๆ (Miscellaneous) อุปกรณ์ปั่นไฟ

บทที่ 6 การเลือกอุปกรณ์จำเป็นสำหรับนักปั่นจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา หมวกกันน็อค อุปกรณ์สัญญาณไฟฉุกเฉิน ถุงมือจักรยาน หมวกแก๊ป หมวกโพกศรีษะ กางเกงจักรยาน เสื้อจักรยาน แว่นตาสำหรับนักปั่นจักรยาน และรองเท้าสำหรับนักปั่นจักรยาน

ในการนี้ขอเสนอโครงร่างของเนื้อหาในแต่ละบท เพื่อเป็นแนวทางในการนำไปสู่การศึกษาโดยละเอียดของคู่มือแต่ละฉบับใน E-Book จากการสแกน QR code ที่ให้ไว้ ดังนั้นเนื้อหาโครงร่างของแต่ละบทจึงประกอบด้วยข้อมูลหลัก ๆ ดังนี้

บทที่ 1 รูปแบบจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา 4 หัวข้อ ได้แก่ 1) บทนำ 2) ระดับของการใช้งานจักรยาน 3) เหตุผลการเลือกซื้อจักรยาน และ 4) รูปแบบในการปั่นจักรยาน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ เมื่อนักปั่นจักรยานมีความประสงค์ที่จะใช้งานจักรยาน เมื่อมองไปถึงรูปแบบการปั่นรวมถึงเส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใช้จักรยานให้เหมาะสมกับการใช้งาน อาจกล่าวได้ว่าไม่มีจักรยานประเภทใดที่เหมาะสมกับทุกประเภทการใช้งาน การเลือกจักรยานจึงเป็นสิ่งที่นักปั่นที่มีความประสงค์จะได้จักรยานต้องคำนึงถึง นอกจากนักปั่นจะต้องใช้ความรอบคอบในการเลือกจักรยาน ควรจะหาข้อมูลหรือที่ปรึกษาเพิ่มเติมจากผู้จำหน่ายจักรยานเพื่อประกอบการตัดสินใจ ช่วยให้มีความเลือก เครื่องมือที่เหมาะสมกับงาน และช่วยให้นักปั่นเข้าใจถึงข้อจำกัดของจักรยานได้ ในตลาดหรือร้านค้ามีจักรยานให้เลือกอยู่มากมายหลากหลายประเภทและมีความแตกต่างกันในแต่ละประเภท มีจักรยานเสือภูเขา จักรยานเสือหมอบ จักรยานแข่ง จักรยานทัวร์ริ่ง จักรยานไฮโครครอสจักรยานแม่บ้าน หรือจักรยานอื่น ๆ

นอกจากนี้จักรยานแต่ละประเภทนักปั่นต้องเรียนรู้และเข้าใจในบางครั้งรุ่นจักรยานที่ออกสู่ตลาดจะมีการปรับปรุงพัฒนาส่วนประกอบชิ้นส่วน ส่งผลให้จักรยานมีคุณสมบัติที่แตกต่างกันไปตามรุ่นจักรยาน เช่นรถจักรยานเสือภูเขาและเสือหมอบที่ใช้จานหน้าสามชั้นเพื่อเพิ่มเกียร์ หรือจักรยานที่มีอัตราทดเกียร์ที่ต่ำจะออกแบบเพื่อจักรยานทัวร์ริ่ง

จักรยานที่น้ำหนักเบาเน้นการปรับเกียร์ทดหลายชั้นเพื่อสามารถปรับเพิ่มความเร็วเช่นจักรยานสำหรับการแข่งขัน มักจะไม่เหมาะสำหรับการบรรทุกสัมภาระหนักมาก แต่ถ้านักปั่นเพื่อการท่องเที่ยว นักปั่นจะต้องใช้จักรยานทัวร์ริงสำหรับการใช้งานดังกล่าว แต่นักปั่นยังสามารถตัดสินใจเลือกจักรยานแต่ละประเภทเหมาะกับการใช้งานเฉพาะมากยิ่งขึ้นไปอีก ทางเลือกที่เหมาะสมจึงควรเข้าไปเยี่ยมชมร้านจักรยานใกล้บ้าน หรืองานจัดแสดงจักรยาน เพื่อความมั่นใจและได้พูดคุยกับผู้ที่มีความชำนาญในสิ่งที่นักปั่นมีความสนใจเรียนรู้เพิ่มเติม หรือแลกเปลี่ยนสอบถามจากผู้ขายที่มีประสบการณ์ในการเลือกใช้จักรยาน นอกเหนือจากหนังสือ วารสาร และข้อมูลออนไลน์

1) ระดับของการใช้งานของจักรยาน การเลือกใช้จักรยานในแต่ละประเภทควรที่จะใช้ให้เต็มสมรรถนะเพื่อคุ้มค่าหลังจากการเลือกจักรยานอุปกรณ์ที่ติดมาพร้อมกับจักรยานให้เหมาะสมกับการใช้งาน และกิจกรรมการใช้งานของจักรยาน แบ่งออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้ 1.1) ระดับที่ 1 การปั่นจักรยานสำหรับปั่นบนทางเรียบ เสือหมอบประสิทธิภาพสูง สำหรับปั่นบนผิวทางถนน 1.2) ระดับที่ 2 การปั่นจักรยานโดยปกติทั่วไป ปั่นบนถนนลาดยาง ถนนลูกรังหรือดินที่มีสภาพดี 1.3) ระดับที่ 3 การปั่นจักรยานบนเส้นทางที่ไม่มีการปรับปรุงพร้อมอุปสรรคเล็กน้อย จักรยาน เสือภูเขา ครอสคันทรี่ และจักรยานฮาร์ดเทล 1.4) ระดับที่ 4 สำหรับการปั่นจักรยานบนเส้นทางขรุขระที่มีสิ่งกีดขวางปานกลาง จักรยานแมน์เทนไบร์ หรือจักรยานเสือภูเขา จักรยานที่ถูกออกแบบมาสามารถปั่นในสภาวะสำหรับการใช้งานได้ในระดับ 1 2 และ 3 ได้ แต่ในทางเทคนิคควรปั่นในเส้นทางขรุขระ 1.5) ระดับที่ 5 การปั่นแบบผาดโผน จักรยาน BMX จักรยานที่ถูกออกแบบมาเพื่อการกระโดด จักรยานกราวีตี้ไบค์ จักรยานฟรีไรด์ปั่นลงเขาทางเรียบ และจักรยานดาวน์ฮิลล์ ปั่นลงเขาตามภูมิประเทศทุระกันดานวิบาก ความเร็วสูงหรือการปั่นบนทางขรุขระมาก

2) เหตุผลในการเลือกซื้อจักรยาน ก่อนที่นักปั่นจักรยานจะต้องเลือกซื้อจักรยานเป็นของตัวเอง เพื่อใช้ในการปั่นตามกิจกรรมเป้าหมาย สิ่งที่จะต้องคำนึงถึงเป็นสำคัญหลักอาจจะต้องเลือกจักรยานไปปั่นกับกลุ่มเพื่อนเพื่อการออกกำลังกาย หรือเหตุผลอื่น ๆ การเลือกจักรยานประเภทที่มีความเหมาะสมกับตัวเองให้มากที่สุด รวมไปถึงอาจจะต้องให้เหมือนกลุ่มเพื่อนเพื่อจะให้ผลดีจะปั่นจักรยานด้วยตนเองหรือกับกลุ่มเพื่อน ข้อควรที่จะต้องรู้

3) รูปแบบในการปั่นจักรยาน ปั่นจักรยานมีหลากหลายรูปแบบ นักปั่นจักรยานที่ชอบความเร็วอาจจะปั่นเร็วแรงตั้งแต่แรกยาวจนเหนื่อย แต่นักปั่นจักรยานบางส่วนเน้นปั่นสบายไปเรื่อย ๆ ซึ่งมีข้อดีทั้งที่ช่วยให้ร่างกายนักปั่นได้รับประโยชน์จากจักรยานในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้ ปั่นจักรยานเพื่อการพักผ่อน ปั่นเพื่อการท่องเที่ยว ปั่นจักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ปั่นจักรยานแบบออฟโร้ด ปั่นจักรยานที่ผู้ปั่นเน้นใช้สมรรถนะของจักรยานที่สูง เป็นกลุ่มที่มีกำลังทรัพย์มีความสามารถในการซื้ออุปกรณ์ที่ส่งเสริมให้การปั่นจักรยานเพิ่มความเร็วในการเสริมการปั่น ควรจะใช้จักรยานที่ได้รับการพัฒนานำในรุ่นใหม่เพื่อออกมาจำหน่ายในตลาดจักรยาน

บทที่ 2 ลักษณะของจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา 2 หัวข้อ ได้แก่ 1) จักรยานเสือหมอบและ 2) จักรยานเสือภูเขา ซึ่งมีเนื้อหาดังนี้

1) จักรยานเสือหมอบ เป็นจักรยานที่มีความโฉบเฉี่ยวและน้ำหนักเบาและมีไว้สำหรับใช้กับพื้นถนนที่เป็นยางมะตอยหรือพื้นที่เรียบ จักรยานจะมีล้อแคบและยางบางสามารถหมุนได้อย่างรวดเร็วบนพื้นผิวที่เรียบ ช่วยให้จักรยานมีความสามารถปั่นได้ครอบคลุมถึงระยะทางไกลได้ และใช้ความเร็วสูง ปั่นได้คล่องรวดเร็วออกแบบให้มีโครงสร้างที่รับกับการต้านของพลศาสตร์ให้มีแอโรไดนามิกมากขึ้น ดังนั้นการส่งถ่ายกำลังพลังจะมากขึ้นเมื่อนักปั่นส่งกำลังไปยังคันเหยียบจักรยานเหมาะกับการนำไปใช้ในการแข่งจักรยาน แต่ในปัจจุบันในยุค พ.ศ. 2563 จักรยานถนนลูกผสมที่มีความเร็วด้วยการเพิ่มกำลังทางกลจากมอเตอร์ที่กำลังได้รับความนิยมคือและ e-bikes (จักรยานไฟฟ้า) ใช้ส่วนประกอบทั้งหมด รู้จักกันในนามระบบขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าเพื่อขับเคลื่อนจักรยานทำให้การปั่นจักรยานง่ายขึ้น เฟรมมีน้ำหนักเบาและแข็งแรงทนจากเหล็กและอลูมิเนียมที่ได้รับความนิยมในปัจจุบันในตลาดจักรยานจะนิยมใช้และคาร์บอนไฟเบอร์และไทเทเนียมใช้กันอย่างแพร่หลายมากขึ้นในตลาดจักรยาน

2) จักรยานเสือภูเขา หรือเรียกอีกชื่อว่าจักรยานออฟโรด มีรูปร่างและขนาดทั้งหมดที่เป็นคุณลักษณะส่วนใหญ่ตรงช่วงล่างด้านหน้ามีระบบกันสะเทือน มีดิสก์เบรกด้านหน้าและด้านหลังให้พลังการหยุดรถจักรยานที่ดีที่สุดในขณะที่ยางแบบจะมี ดอกยางที่ใหญ่ผู้ปั่นจักรยานด้วยแรงกดที่ต่ำกว่าโดยไม่ต้องมีความเสี่ยงของการเจาะทะลุ นักปั่นจักรยานระดับประเทศหรือนักปั่นอาชีพชาวต่างประเทศมักจะมีจักรยานที่มีเฟรมคาร์บอนไฟเบอร์ที่มีขนาดใหญ่ ล้อเสือภูเขา 27.5" / 26" / 29" การใช้เบรกในขณะที่ปั่นจักรยานเสือภูเขา มาปั่นลงเขาแบบดาวน์ฮิลล์ จักรยานเสือภูเขามีสภาพเหมาะสมในการใช้งานในพื้นที่เส้นทางขรุขระเพราะระบบการเบรกที่ง่าย ทำให้การปั่นจักรยานการทรงตัวมีความมั่นคงในการประคองตัว แอนด์ทรงแบนทรงตั้งตรงทำให้ ตำแหน่งการจับที่ทำให้การทรงตัวได้ดีและการควบคุมที่ดี

บทที่ 3 การเลือกจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา 3 หัวข้อ ได้แก่ 1) จักรยานอรรถประโยชน์ (จักรยานยูทิลิตี้) 2) จักรยานเสือหมอบ และ 3) จักรยานเสือภูเขา ซึ่งมีเนื้อหาดังนี้

1) จักรยานยูทิลิตี้ (Utility bikes) ถูกออกแบบมาเพื่อการใช้งานในชีวิตประจำวันที่เหมาะสมกับการใช้งานที่เฉพาะรวมถึงการใช้เพื่อการออกกำลังกาย การพักผ่อน กิจกรรมท่องเที่ยวเชิงกีฬา จักรยานมีส่วนผสมที่ลงตัวของความสะดักสบายความเหมาะสมกับและความทนทาน จักรยานจะมีน้ำหนักมากกว่าจักรยานเพื่อการแข่งขันกีฬา ง่ายต่อการปั่นจักรยานได้ส่วนประกอบของจักรยานและใช้เทคโนโลยีที่ไม่ใหม่มาก การบำรุงรักษาจักรยานในรูปแบบที่ใช้เทคโนโลยีไม่สูงมาก

2) จักรยานเสือหมอบ (Road bikes) เหมาะสำหรับที่จะนำไปใช้เป็นจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวการแข่งขันหรือแม้กระทั่งการเดินทางที่ต้องใช้จักรยานที่มีสมรรถนะสูง มีความแข็งแรงทนทานในการใช้จักรยานเพื่อเดินทางในเส้นทางไกล จักรยานได้รับการออกแบบโดยคำนึงถึงความเร็วเป็นหลักให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพมากกว่าความสะดักสบาย จักรยานเสือหมอบอาจจะมีเทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยด้วยความพร้อมในการออกแบบด้วยคอมพิวเตอร์ให้ลู่ลม และเฟรมทำจากวัสดุคาร์บอน

ระบบเปลี่ยนเกียร์แบบได้ทันทีที่ล้อจักรยานประเภทนี้จะมีหน้ายางขนาดเล็กมาก เพื่อลดแรงเสียดทานบนพื้นถนน รูปทรงโครงสร้างจะมีลักษณะเรียวยาว ลู่ลมเพื่อลดแรงเสียดทานกับอากาศ ส่วนมากใช้สำหรับการแข่งขัน โดยสามารถทำความเร็วได้มากถึง 50-60 กม./ชม. เคล็ดลับของผู้ซื้อ: ล้อและยางมักเป็นที่แรก ของส่วนประกอบจักรยานที่ควรจะอัปเดต เพื่อลดน้ำหนักการหมุนของล้อ จะทำให้เกิดความแตกต่าง จากเดิมอย่างมากคือจักรยานจะสามารถเร่งความเร็วและนักปั่นจะรู้สึกว่ายาวขึ้นกว่าเดิม จักรยานเสือ หมอบสามารถแบ่งประเภทได้ดังนี้

3) จักรยานเสือภูเขา (Mountain Bikes) หรือจักรยานออฟโรดมีให้เลือกมากมาย จักรยานได้ ถูกการออกแบบจากรุ่นเริ่มต้นไปจนถึงรุ่นที่ดีที่สุดเหมาะกับเส้นทางขรุขระ รวมไปถึงจักรยานเสือภูเขาที่ ได้รับออกแบบมาให้เหมาะสำหรับทางขึ้นภูเขาสูงชันและเส้นทางโหดหิน ในพื้นที่โล่งกว้าง จักรยานเสือ ภูเขาเมื่อยาวให้การยึดเกาะและการยึดเกาะที่ดีเยี่ยมในขณะที่ระบบช่วงล่างของจักรยานมีโครงสร้างการ ป้องกันหรือทนทานต่อการกระแทก จักรยานเสือภูเขาได้รับการออกแบบมาสำหรับใช้งาน การปั่นขึ้นเขา ปั่นตามทางวิบาก หรือถนนลูกรัง เป็นจักรยานที่มีมีความแข็งแรงมากกว่าจักรยานประเภทอื่น ๆ อุปกรณ์เสริมจะเยอะเป็นพิเศษ เช่น โช๊คหน้า-หลัง, ที่เกียร์ทด 16 – 27 เกียร์ ราคาเริ่มตั้งแต่หลักพัน ไปจนถึงหลักแสน ขึ้นอยู่กับอุปกรณ์ชิ้นส่วนที่นำประกอบ และวัสดุที่ใช้ในการผลิต ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.40 ภาพวาดจักรยานแต่ละประเภท (บางส่วน)
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

บทที่ 4 การเลือกอุปกรณ์ที่จำเป็นของจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา 9 หัวข้อ ได้แก่ 1) บทนำ 2) ท่อวาล์วลมจักรยาน 3) กระเป๋าน้ำจักรยาน 4) เต็มลมจักรยานและชุดปะยาง 5) ชุดเครื่องมือช่าง 6) กระป๋องน้ำและเป้บรรจุ 7) อุปกรณ์ล้อจักรยาน 8) ระบบส่องสว่าง และ 9) กันโคลน

อุปกรณ์ประกอบจักรยานในบางส่วนที่นักปั่นมีความจำเป็นที่ควรใช้และนำติดตัวไปกับกิจกรรมการปั่นจักรยานทุกครั้ง เนื่องจากเป็นสิ่งจำเป็นในบางอย่างแต่ละพื้นที่บนเส้นทางที่นักปั่นต้องการใช้กับรถได้เกือบทุกครั้งตามความเหมาะสม บางคนมีความจำเป็นที่จะต้องนำติดตัวเสมอทุกครั้งขณะปั่นจักรยานเพื่อความปลอดภัยส่วนบุคคลและเพื่อนในกลุ่มที่ร่วมปั่นๆ อุปกรณ์ประกอบบางครั้งก็สามารถช่วยทำให้การปั่นจักรยานสะดวกสบายมากขึ้นหรือคล่องแคล่วเพิ่มขึ้น ทั้งหมดมีความสำคัญเครื่องมือสำหรับนักปั่นจักรยานดังนั้นจึงควรค่าแก่การสละเวลาเพื่อค้นหาอุปกรณ์ที่ดีที่สุดสำหรับจักรยาน ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.41 ภาพวาดอุปกรณ์จำเป็นสำหรับนักปั่นจักรยาน (บางส่วน)
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

บทที่ 5 การเลือกอุปกรณ์เสริมของจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา อุปกรณ์ GPS อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องวัดการเต้นของหัวใจ กล้อง อุปกรณ์อื่น ๆ (Miscellaneous) อุปกรณ์ปั่นไฟ

ผู้ผลิตจักรยานและผู้ผลิตอุปกรณ์เสริมจะออกแบบอุปกรณ์ทางเทคโนโลยีสำหรับผู้ใช้งานให้สามารถใช้ร่วมกับการปั่นจักรยานเพื่อตอบสนองความต้องการของนักปั่น ให้เข้าถึงสมรรถนะการปั่น และตำแหน่งของจักรยานได้ทันทีและรวดเร็ว ในการพัฒนาและปรับใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยของจักรยาน โดยเฉพาะการนำเอาระบบ GPS มาใช้ในการนำทางในการปั่นหรือระบุตำแหน่งของจักรยานในแผนที่ เดิมได้เปลี่ยนรูปแบบการนำทางจักรยานส่วนใหญ่ไม่จำเป็นต้องให้นักปั่นพกพาสมุดแผนที่ นอกจากจากนี้รวมไปถึงเทคโนโลยีได้พัฒนานำเอาเครื่องวัดอัตราการเต้นของหัวใจและเครื่องวัดพลังงานจากการปั่นทำให้การติดตามประสิทธิภาพของการปั่นแสดงให้นักปั่นได้รับรู้ได้ทันที เพื่อความปลอดภัยเนื่องจากจะทราบสภาพร่างกายถึงความพร้อมในการปั่นของนักปั่น และเก็บสถิติเพื่อเป็นข้อมูลสุขภาพและสมรรถภาพในการปั่นจักรยาน ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.42 ภาพวาดอุปกรณ์เสริมสำหรับนักปั่นจักรยาน (บางส่วน)

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

บทที่ 6 การเลือกอุปกรณ์จำเป็นสำหรับนักปั่นจักรยาน ประกอบด้วยเนื้อหา หมวกกันน็อค อุปกรณ์สัญญาณไฟฉุกเฉิน ถุงมือนักปั่นจักรยาน หมวกแก๊ป หมวกโพคีระยะ ทางเกนนักปั่นจักรยาน เสื้อนักปั่นจักรยาน แว่นตาสำหรับนักปั่นจักรยาน และรองเท้าสำหรับนักปั่นจักรยาน

อุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับนักปั่นจักรยานจะต้องมี ซึ่งควรที่จะต้องเตรียมไว้ก่อนที่จะออกปั่นจักรยานทุกครั้ง เพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากอันตรายของอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุเพียงครั้งเดียวถ้าไม่มีอะไรป้องกันเมื่อจักรยานล้มแบบรุนแรงมาก ๆ ความโชคร้ายที่เกิดขึ้นเมื่อร่างกายบาดเจ็บได้เลือดเพียงผิวถลอก ถึงแม้ว่าจะล้มกลับไป 1 ตลบ มือขากระดูกแตกหัก ข้อศอกไถลไปกับพื้นถนน ศีรษะกระแทกพื้นก่อนจะนอนแผ่นถนน จะโชคดีมากถ้านักปั่นจะรู้สึกตัวและตั้งสติได้ในทันทีที่เกิดเหตุ ฝ่ามือไม่มีบาดแผลใด ๆ มีเพียงถุงมือที่ขาดเล็กน้อย ขาและหัวเข่าไม่เป็นอะไรมาก ศีรษะไม่แตกเพราะสวมหมวกกันน็อคไว้ แผ่นหลังไม่บาดเจ็บเพราะวันนั้นสะพายกระเป๋าด้านหลัง ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 4.43 ภาพวาดอุปกรณ์จำเป็นสำหรับนักปั่นจักรยาน (บางส่วน)
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

4.5.3 โครงสร้างเนื้อหาคู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่



ภาพที่ 4.44 ปกคู่มือการเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานหน้าใหม่
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)



ภาพที่ 4.45 QR Code คู่มือนักปั่นจักรยานหน้าใหม่
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากผลการวิจัย พบว่า นักปั่นจักรยานหน้าใหม่ ไม่กล้ามาปั่น เพราะ กลัวจักรยานล้มและได้รับบาดเจ็บ ดังนั้นเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ นักปั่นจักรยาน จึงจำเป็นต้องทำการยืดเหยียดเตรียมความพร้อมให้แก่ร่างกายก่อนออกปั่นจักรยานทุกครั้ง ดังนั้นในเล่มคู่มือฉบับนี้ จึงมุ่งให้ความรู้และวิธีการบริหารร่างกายด้วยท่ายืดเหยียด เพราะ การเตรียมความพร้อมของนักปั่นจักรยานไม่ว่าจะปั่นจักรยานไปทำงาน ปั่นเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อน การออกกำลังกาย การยืดหยุ่นร่างกายก่อนเสมอ จะช่วยทำให้การปั่นจักรยานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และช่วยปกป้องจากการบาดเจ็บได้อีกด้วย

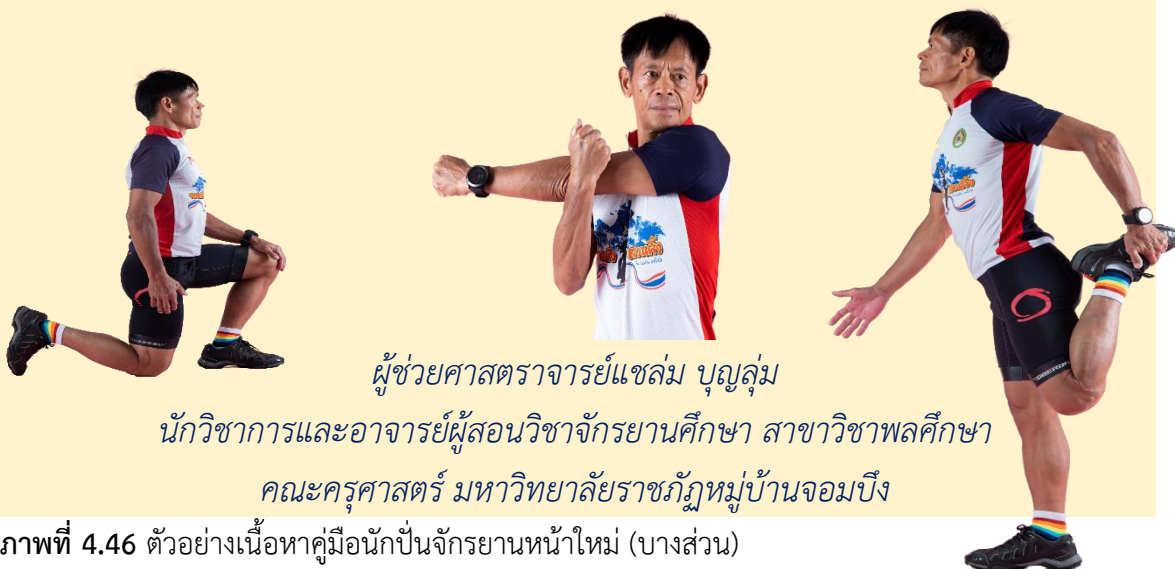
การยืดหยุ่นแบบไดนามิก เป็นการเคลื่อนไหว หรือการยืดในอัตราคงที่ เป็นวิธีการยืดที่ให้ผลดีที่สุดก่อนการออกกำลังกาย เนื่องจากจะช่วยวอร์มกล้ามเนื้อให้สัมพันธ์กันและเตรียมความพร้อมในการออกแรงขยับของร่างกาย คู่มือฉบับนี้นำเสนอในการยืดหยุ่นร่างกาย ด้วยวิธีการยืดหยุ่นแบบไดนามิก เพื่อเตรียมกล้ามเนื้อที่ใช้ในการปั่นให้พร้อม อันได้แก่ กล้ามเนื้อก้น กล้ามเนื้อหลังขา กล้ามเนื้อสะโพก กล้ามเนื้อหน้าขาและน่องขาของนักปั่นจักรยาน ดังนั้นคู่มือจึงมีความเหมาะสมกับนักปั่นหน้าใหม่ ซึ่งการยืดหยุ่นแบบไดนามิก ประกอบด้วยท่าต่าง ๆ ดังนี้ ยึดต้นคอ ยึดไหล่ ยึดแขนอก ยึดกล้ามเนื้อหลัง ยึดสะบัก ยึดกล้ามเนื้อหลัง ปิดลำตัว ยึดหลังส่วนล่าง ยึดท่างู หงายไขว้ขา ยึดผีเสื้อ ยึดสะโพกขาหลัง ยึดสะโพกขาหน้า ยึดเข่าข้าง ยึดต้นขาออก ยึดต้นขาหน้า ตะแครงยืดหน้าขา ยึดขาเกร็งท้อง ยึดข้อเท้าด้านหน้า ยืนจับเท้า ยึดข้อเท้า บริหารต้นแขนช่วงหลัง วิดพื้น วางขาระดับ นอนยกขาโยก ยกก้าวย่อ บริหารปอด นอนคว่ำยกขาหลัง นั่งพิงผนัง ท่าเปลือกหอย และทำยิदन่อง

ทั้งนี้หากผู้สนใจประสงค์จะศึกษาในรายละเอียดเชิงลึก สามารถแสกน QR Code ดังปรากฏข้างต้น



“ การเตรียมความพร้อมของร่างกายก่อนการปั่นจักรยานด้วยการยืดเหยียดกล้ามเนื้อ เป็นการเตรียมร่างกายให้พร้อมกับการปั่นจักรยาน เพื่อการท่องเที่ยว เพื่อการแข่งขัน หรือเพื่อการออกกำลังกาย เป็นการเสริมสมรรถภาพทางกาย ด้านความยืดหยุ่นข้อต่อส่วนต่าง ๆ ของร่างกายให้ดีขึ้น ช่วยป้องกันการบาดเจ็บ การยืดหยุ่นแบบไดนามิก จำนวน 31 ท่าที่ได้อธิบายไว้ใน คู่มือฉบับนี้ อีกทั้งยังได้นำเสนอความสำคัญและเทคนิคการยืดหยุ่น ของนักปั่นจักรยานไว้โดยละเอียด ผลจากการการยืดเหยียดแบบคาร์ดิโอ จะเป็นการเพิ่มอัตราการเต้นของหัวใจ จะมีประโยชน์อย่างมากต่อหัวใจที่แข็งแรงที่พร้อมในการปั่นจักรยาน และอดทนต่อความเหนื่อยได้ ในการปั่นจักรยานเป็นเวลานาน

คำเตือน การยืดหยุ่นในแต่ละท่าควรทำค้างไว้เป็นเวลา 15 วินาที และการยืดตัวแต่ละครั้งควรใช้เวลาที่เหมาะสมให้ร่างกายรู้สึกพร้อมกับการออกปั่น ช่วยลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บเนื่องจากกล้ามเนื้อยืดหยุ่นมาก และการยืดกล้ามเนื้อยังช่วยเพิ่มการไหลเวียนของเลือดเพื่อให้สามารถขจัดกรดแลคติกที่เป็นของเสียที่สร้างขึ้นในกล้ามเนื้อ ให้ถูกกำจัดออกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ”



ผู้ช่วยศาสตราจารย์แหล่ม บุญลุ่ม

นักวิชาการและอาจารย์ผู้สอนวิชาจักรยานศึกษา สาขาวิชาพลศึกษา

คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง

ภาพที่ 4.46 ตัวอย่างเนื้อหาคู่มือให้นักปั่นจักรยานหน้าใหม่ (บางส่วน)

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายและข้อเสนอแนะ

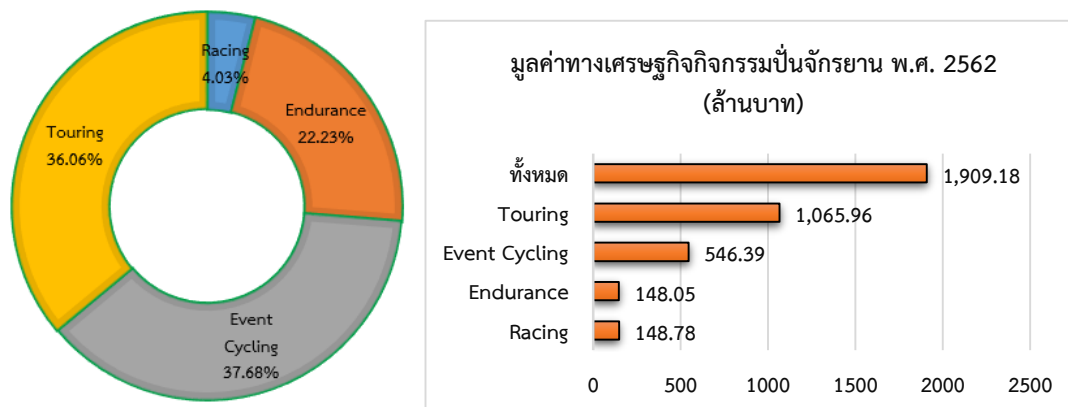
การวิจัยเรื่อง การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย มี 5 วัตถุประสงค์ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย 1) ศึกษาผลิตภัณฑการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย ที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย 2) ศึกษาข้อมูลผู้บริโภคเชิงลึก (Customer Insight) ในกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย 3) ศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย 4) วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย และ 5) เพื่อจัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Method) ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เครื่องมือที่ใช้ประกอบด้วย แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง และร่วมกับวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต 26X26 (I/O Table) สามารถสรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

1) ผลการศึกษาผลิตภัณฑการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย ที่โดดเด่นสอดคล้องกับแนวโน้มของการท่องเที่ยวและความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย พบว่า

ผลิตภัณฑการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทยปัจจุบัน สามารถจัดกลุ่มตามลักษณะประเภทการปั่นจักรยาน 4 ประเภท คือ ปั่นแข่งขัน (Racing) ปั่นอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) และปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) โดยในปี พ.ศ. 2562 มีนักปั่นจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ประมาณจำนวน 645,427 คน จำแนกเป็นนักปั่นแข่งขัน (Racing) ประมาณ 26,000 คน (ร้อยละ 4.03) นักปั่นอดทน (Endurance) ประมาณ 143,508 คน (ร้อยละ 22.23) นักปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) ประมาณ 243,182 คน (ร้อยละ 37.68) และปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) ประมาณ 232,737 คน (ร้อยละ 55.83) ได้ก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยประมาณ 1,909.18 ล้านบาท จำแนกเป็นรายได้จากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในประเทศ (Domestic) ประมาณ 938 ล้านบาท (ร้อยละ 49.14) รายได้จากการให้บริการนำเที่ยว Inbound ด้วยจักรยานในประเทศไทย ประมาณ 970 ล้านบาท (ร้อยละ 50.86) เมื่อจำแนกเป็นค่าใช้จ่ายของนักปั่นออกเป็นรายกิจกรรม พบว่า นักปั่นจักรยานประเภทแข่งขัน (Racing) ได้ใช้จ่ายไปกับการเดินทางเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานหรือมีการใช้จ่ายในรายการอื่น ๆ ระหว่างการเดินทาง ประมาณ 148.78 ล้านบาท (ร้อยละ 7.79) ค่าใช้จ่ายในส่วนของนักปั่นอดทน (Endurance) ประมาณ 148.05 ล้านบาท (ร้อยละ 7.75) นักปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) ประมาณ 546.39 ล้านบาท

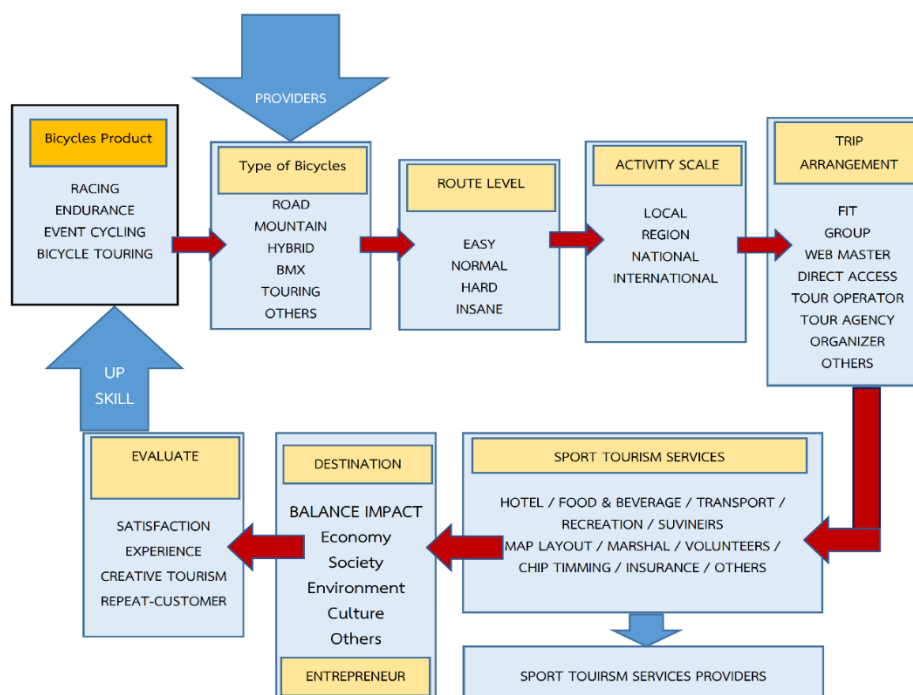
(ร้อยละ 28.62) และปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) ประมาณ 1,065.96 ล้านบาท (ร้อยละ 55.83) ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 5.1 สัดส่วนของนักปั่นและมูลค่าเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทการปั่นจักรยาน
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ข้อค้นพบจากผลการศึกษาริบทเชิงพื้นที่ของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน พบว่า กระบวนการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน หรือเข้าร่วมกิจกรรมกีฬาปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของนักปั่นจักรยานมีลักษณะความสัมพันธ์ ดังภาพต่อไปนี้

THE BICYCLES SPORT TOURISM PROCESS FLOW CHART



ภาพที่ 5.2 แสดงกระบวนการของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

2) ผลการศึกษาพฤติกรรมนักปั่นจักรยานเชิงลึก พบว่า

บุคลิกลักษณะ และพฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยาน จำนวน 1,313 คน ส่วนมากเป็น เพศชาย อายุ 35-39 ปี สถานภาพโสด ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท พานักอาศัยอยู่ในเขตภาคกลาง ต่อมาผลการศึกษา พฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยานในการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน มีพฤติกรรมโดยรวม คือ นักปั่นฯ นิยมปั่นจักรยาน ด้วยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุด ส่วนมากนิยมใช้จักรยานเสือหมอบ หรือ จักรยานถนน (Road cycling) โดยราคาจักรยานที่นิยมใช้ ประมาณคันละ 30,001 – 60,000 บาท ใช้จ่ายไปกับการซื้ออุปกรณ์ ประมาณไม่เกิน 3,000 บาทต่อปี และใช้จ่ายไปกับค่าสมัคร เข้าร่วมกิจกรรม ปีละไม่เกิน 2,000 บาท ในการมาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานแต่ละครั้งนิยมเดินทางมาพร้อมกันหลายคน ส่วนมากเป็นเพื่อนนักปั่นจักรยานจากชมรม/สมาคมหรือกลุ่มนักปั่นกลุ่มเดียวกัน นัดหมายเดินทางมาร่วมกันกลุ่มละ 2-6 คน ดังนั้นค่าใช้จ่ายรวม อาทิ ค่าที่พัก ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง รถยนต์ส่วนตัว จะหารเฉลี่ยกันจ่าย เพราะเดินทางมาล่วงหน้า 1 วัน นิยมใช้บริการที่พักของโรงแรม หรือรีสอร์ทที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่จัดงาน ในภาพรวมของค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ที่จ่ายออกไปเป็นค่าใช้จ่ายส่วนตัว เฉลี่ยคนละ 1,001 – 5,000 บาท/คน/ครั้ง ทั้งนี้ช่องทางที่นักปั่นจักรยาน นิยมเข้าไปใช้เพื่อค้นหาข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือเว็บไซต์ www.Thaimtb.com และกลุ่มเครือข่ายนักปั่น อาทิ กลุ่มเฟซบุ๊ก/กลุ่มไลน์ การบริการที่ชื่นชอบในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานคือ การได้ค้นหาภาพถ่ายของตนเองผ่านเว็บไซต์ของผู้จัดงาน ปัจจัยที่ดึงดูดให้สนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นคือ “มาตรฐานความปลอดภัยในเส้นทางปั่นจักรยาน” และต้องการให้ผู้จัดแจ้งกิจกรรมปั่นจักรยานตลอดทั้งปี อีกทั้งเส้นทางปั่นจักรยานควรได้มาตรฐานเส้นทางในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก (U.C.I.) ที่สมาคมจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ให้การรับรอง

เมื่อจำแนกพฤติกรรมของนักปั่นจักรยานแต่ละประเภท พบว่า

2.1) นักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นอดทน (Endurance) พบว่า ส่วนมากเป็น เพศชาย อายุ 35-39 ปี สถานภาพโสด ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท พานักอาศัยอยู่ในเขตภาคกลาง ต่อมาผลการศึกษาพฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยาน กลุ่มปั่นอดทน (Endurance) จำนวน 338 คน นักปั่นฯ นิยมปั่นจักรยาน ด้วยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อความท้าทาย/ตื่นเต้น ส่วนมากนิยมใช้จักรยานเสือหมอบ หรือ จักรยานถนน (Road cycling) โดยราคาจักรยานที่นิยมใช้ ประมาณคันละ 60,001 – 90,000 บาท ใช้จ่ายไปกับการซื้ออุปกรณ์ ประมาณไม่เกิน 3,000 บาทต่อปี และใช้จ่ายไปกับค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรมต่ำ ปีละไม่เกิน 2,000 บาท ในการมาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานแต่ละครั้งนิยมเดินทางมาคนเดียว ด้วยรถยนต์ส่วนตัว เดินทางมาล่วงหน้า 1 วัน นิยมใช้บริการที่พักของโรงแรมหรือรีสอร์ทที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่จัดงาน ในภาพรวมของค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ที่จ่ายออกไปเป็นค่าใช้จ่ายส่วนตัว เฉลี่ยคนละ 1,001 – 5,000 บาท/คน/ครั้ง ทั้งนี้ช่องทางที่นักปั่นจักรยานนิยมเข้าไปใช้เพื่อค้นหาข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ กลุ่มเครือข่ายนักปั่นและเว็บไซต์ของผู้จัดกิจกรรมแข่งขัน และกลุ่มเครือข่ายนักปั่น อาทิ กลุ่มเฟซบุ๊ก/กลุ่มไลน์ การบริการที่ชื่นชอบในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานคือ การได้ค้นหาภาพถ่ายของตนเองผ่านเว็บไซต์ของผู้จัดงาน

ปัจจัยที่ดึงดูดให้สนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นคือ “อัตลักษณ์ของเส้นทางปั่นจักรยาน” และต้องการให้ผู้จัดแจ้งกิจกรรมปั่นจักรยานตลอดทั้งปี อีกทั้งเส้นทางปั่นจักรยานควรได้มาตรฐานเส้นทางในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก (U.C.I.) ที่สมาคมจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ให้การรับรอง

2.2) นักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) พบว่า ส่วนมากเป็น เพศชาย อายุ 40-44 ปี สถานภาพสมรสแต่ยังไม่มีบุตร ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท พานักอาศัยอยู่ในเขตภาคกลางต่อมาผลการศึกษาพฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยาน กลุ่มปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) จำนวน 387 คน นักปั่นฯ นิยมปั่นจักรยาน ด้วยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อท่องเที่ยว ส่วนมากนิยมใช้จักรยานเสือหมอบ หรือ จักรยานถนน (Road Cycling) โดยราคาจักรยานที่นิยมใช้ ประมาณคันละ 30,001 – 60,000 บาท ใช้จ่ายไปกับการซื้ออุปกรณ์ ประมาณไม่เกิน 3,000 บาทต่อปี และใช้จ่ายไปกับค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรมต่ำ ปีละไม่เกิน 2,000 บาท ในการมาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานแต่ละครั้งนิยมเดินทางมาพร้อมกันหลายคน ส่วนมากเป็นเพื่อนนักปั่นจักรยานจากชมรม/สมาคมหรือกลุ่มนักปั่นเดียวกัน กลุ่มละ 2-6 คน สำหรับค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าใช้จ่ายรวม อาทิ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์ส่วนตัว จะหารเฉลี่ยกันจ่าย ในภาพรวมของค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ที่จ่ายออกไปเป็นค่าใช้จ่ายส่วนตัว เฉลี่ยคนละ 1,001 – 5,000 บาท/คน/ครั้ง ทั้งนี้ช่องทางที่นักปั่นจักรยานนิยมเข้าไปใช้เพื่อค้นหาข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ www.Thaimtb.com และกลุ่มเครือข่ายนักปั่น อาทิ กลุ่มเฟซบุ๊ก/กลุ่มไลน์ การบริการที่ชื่นชอบในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานคือ การบริการนำเที่ยว ก่อนการแข่งขัน ปัจจัยที่ดึงดูดให้สนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นคือ “มาตรฐานความปลอดภัยในเส้นทางปั่นจักรยาน” และต้องการให้ผู้จัด Update เส้นทางปั่นจักรยานให้ทันสมัยอยู่เสมอ อีกทั้งเส้นทางปั่นจักรยานควรได้มาตรฐานเส้นทางในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก (U.C.I.) ที่สมาคมจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ให้การรับรอง

2.3) นักปั่นจักรยานในกลุ่มปั่นแข่งขัน (Racing) พบว่า ส่วนมากเป็น เพศชาย อายุ 35-39 ปี สถานภาพโสด ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพค้าขายธุรกิจส่วนตัว มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001 – 40,000 บาท พานักอาศัยอยู่ในเขตภาคกลาง ต่อมาผลการศึกษาพฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยาน กลุ่มปั่นแข่งขัน (Racing) จำนวน 295 คน นักปั่นฯ นิยมปั่นจักรยาน ด้วยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อการแข่งขัน ส่วนมากนิยมใช้จักรยานเสือหมอบ หรือ จักรยานถนน (Road cycling) โดยราคาจักรยานที่นิยมใช้ ประมาณคันละ 30,001 – 40,000 บาท ใช้จ่ายไปกับการซื้ออุปกรณ์ ประมาณ 3,000 – 6,000 บาทต่อปี และใช้จ่ายไปกับค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรมประมาณ 4,001 – 6,000 บาท/ปี ในการมาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานแต่ละครั้งนิยมเดินทางมาคนเดียวด้วยรถยนต์ส่วนตัว เดินทางมาล่วงหน้า 1 วัน นิยมใช้บริการที่พักของโรงแรมหรือรีสอร์ทที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่จัดงาน ในภาพรวมของค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ที่จ่ายออกไปเป็นค่าใช้จ่ายส่วนตัว เฉลี่ยคนละ 5,001 – 10,000 บาท/คน/ครั้ง ทั้งนี้ช่องทางที่นักปั่นจักรยานนิยมเข้าไปใช้เพื่อค้นหาข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ กลุ่มเครือข่ายนักปั่นและเว็บไซต์ของผู้จัดกิจกรรมแข่งขัน และกลุ่มเครือข่ายนักปั่น อาทิ กลุ่มเฟซบุ๊ก/กลุ่มไลน์ การบริการที่ชื่นชอบในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานคือ การบริการอาหารและเครื่องดื่ม ปัจจัยที่ดึงดูด

ให้สนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นคือ “มาตรฐานความปลอดภัยในเส้นทางปั่นจักรยาน” และต้องการให้ผู้จัด Update เส้นทางปั่นจักรยานให้ทันสมัยอยู่เสมออีกทั้งเส้นทางปั่นจักรยานควรได้มาตรฐานเส้นทางในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก (U.C.I.) ที่สมาคมจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ให้การรับรอง

2.4) นักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) พบว่า ส่วนมากเป็น เพศชาย อายุ 45-49 ปี สถานภาพสมรสและมีบุตร ระดับการศึกษาปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานเอกชน/บริษัท มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001 – 50,000 บาท พำนักรออาศัยอยู่ในเขตภาคกลาง วัตถุประสงค์หลักของการปั่นจักรยานคือ ท่องเที่ยว ต่อมาผลการศึกษาพฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) จำนวน 293 คน นักปั่นฯ นิยมปั่นจักรยาน ด้วยมีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อท่องเที่ยว ส่วนมากนิยมใช้จักรยานเสือหมอบ หรือ จักรยานถนน (Road Cycling) โดยราคาจักรยานที่นิยมใช้ ประมาณคันละ 30,001 – 60,000 บาท ใช้จ่ายไปกับการซื้ออุปกรณ์ ประมาณ 3,000 – 6,000 บาทต่อปี และใช้จ่ายไปกับค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรมต่ำ ปีละ 4,001 - 6,000 บาท ในการมาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานแต่ละครั้งนิยมเดินทางมาพร้อมกันหลายคน ส่วนมากเป็นเพื่อนนักปั่นจักรยานจากชมรม/สมาคมหรือกลุ่มนักปั่นเดียวกัน กลุ่มละ 2-6 คน สำหรับค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าใช้จ่ายรวม อาทิ ค่าที่พัก ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์ส่วนตัว จะหารเฉลี่ยกันจ่ายด้วยเดินทางมาล่วงหน้า 1 วัน นิยมใช้บริการที่พักของโรงแรมหรือรีสอร์ทที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่จัดงาน ในภาพรวมของค่าใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน ที่จ่ายออกไปเป็นค่าใช้จ่ายส่วนตัว เฉลี่ยคนละ 1,001 – 5,000 บาท/คน/ครั้ง ทั้งนี้ช่องทางที่นักปั่นจักรยานนิยมเข้าไปใช้เพื่อค้นหาข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ www.Thaimtb.com และกลุ่มเครือข่ายนักปั่น อาทิ กลุ่มเฟซบุ๊ก/กลุ่มไลน์ การบริการที่ชื่นชอบในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานคือ การบริการนำเที่ยวก่อนการแข่งขัน ปัจจัยที่ดึงดูดให้สนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นคือ “มาตรฐานความปลอดภัยในเส้นทางปั่นจักรยาน” และต้องการให้ผู้จัด Update เส้นทางปั่นจักรยานให้ทันสมัยอยู่เสมออีกทั้งเส้นทางปั่นจักรยานควรได้มาตรฐานเส้นทางในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก (U.C.I.) ที่สมาคมจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ให้การรับรอง

ในขณะที่ ผลการประเมินความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทั้ง 4 ประเภทของนักปั่นจักรยานนั้น พบว่า กลุ่มนักปั่นฯ ต่างมีระดับความพึงพอใจในภาพรวมของการบริการ การบริหารจัดการ ในระดับมากที่สุด และเมื่อจำแนกผลการประเมินระดับ ความพึงพอใจในภาพรวมของนักปั่นจักรยาน รายละเอียดพบว่า นักปั่นจักรยาน มีระดับความพึงพอใจ ดังนี้

(1) ความดึงดูดใจ (Attractions) พบว่า นักปั่นจักรยานส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจในระดับมากที่สุด คือ เส้นทางมีความสวยงาม มีการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวชุมชน ท้องถิ่น/กลุ่มชาติพันธุ์ ผู้จัดมีการประชาสัมพันธ์ที่ดึงดูดใจ สร้างการรับรู้ในวงกว้าง จูงใจให้ออกมาร่วมกิจกรรม และเส้นทางที่สร้างประสบการณ์ความสำเร็จสูงให้ตนเอง (Self fulfilment and Wish fulfilment) และ ความมีเสน่ห์ สนุกสนาน ความบันเทิงจากของกองเชียร์ในชุมชน (Social interaction)

(2) การเดินทางเข้าถึง (Accessibility) พบว่า นักปั่นจักรยาน ส่วนมากมีระดับความพึงพอใจในระดับมากที่สุด คือ ป้ายบอกทางไปสถานที่จัดงานที่ชัดเจน การจัดการจราจร เส้นทาง

เข้าถึงบริเวณจัดงาน คล่องตัวไม่ติดขัด และการมีรถรับจ้าง/รถเช่า มีบริการถึงที่สถานที่จัดงานอย่างสะดวก

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities) พบว่า นักปั่นจักรยาน ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจในระดับมากที่สุด คือ ในพื้นที่มีจำนวนที่พักแรม ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ที่เพียงพอต่อความต้องการ และมีร้านค้าจำหน่ายสินค้าของที่ระลึกมีความเป็นเอกลักษณ์และมีสินค้าจำหน่ายที่หลากหลาย

(4) มาตรฐานสนาม (Standard) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อมาตรฐานสนาม/เส้นทาง (Standard) ระดับมากที่สุด คือ การกำหนดระยะทางในเส้นทางปั่นชัดเจน ถูกต้องตามที่นำเสนอต่อสาธารณะ ที่ตั้งพื้นที่จัดกิจกรรมมีความแน่นอนและชัดเจน และความเหมาะสมและเพียงพอของสถานที่จอดรถของผู้เข้าร่วมกิจกรรม

(5) ความปลอดภัย (Safety) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อความปลอดภัย (Safety) ระดับมากที่สุด คือ ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน มีเจ้าหน้าที่ควบคุมตลอดเส้นทาง สภาพเส้นทางปั่นดี ปลอดภัย ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และความชัดเจนของป้ายบอกทางปั่นจักรยาน

(6) การแบ่งปันการใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Sharing) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมากที่สุดในระดับมากที่สุด โดยมีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ต่อ ชุมชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือ การยินยอมให้วางป้าย/ทำสัญลักษณ์ตามเส้นทาง และ ผู้ใช้รถใช้ถนนประจำให้ความร่วมมือในการปิดถนน ระหว่างจัดกิจกรรมปั่น

(7) ทักษะของผู้จัดกิจกรรม (Skills) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อทักษะของผู้จัดกิจกรรมและทีมงาน (Skills) ในระดับมากที่สุด คือ การประสานงานขอความร่วมมือของผู้จัดงานกับทุกภาคในพื้นที่ มีความเป็นมืออาชีพ ความเป็นมืออาชีพของทีมงานมาร์แชลในการดูแลปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทาง และ ความเป็นมืออาชีพของผู้ดำเนินการจัดงาน/Race Director

(8) คุณภาพการให้บริการ (Services) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อคุณภาพการบริการ (Service) ในระดับมากที่สุด คือ การให้บริการ การดูแลของผู้จัด ร้านอาหารและเครื่องดื่มมีความหลากหลาย รสชาติประทับใจ และ พนักงานของร้านอาหารและเครื่องดื่มยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ

(9) ความพึงพอใจการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจต่อความพึงพอใจในการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction) ในระดับมากที่สุด ได้แก่ ความเหมาะสมการแบ่งประเภทระยะทาง ความชัดเจนของกฎ กติกา การแข่งขัน มีบริการรถสาธารณะ รับส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ระหว่างพื้นที่จัดงานและจุดจอดรถ

(10) ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยาน ในด้านเศรษฐกิจ (Economy) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานที่มีต่อผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ในด้านเศรษฐกิจ (Economy) ในระดับมากที่สุด ได้แก่ ก่อให้เกิดการจ้างผู้ประกอบการ

ผู้ให้บริการเช่าอุปกรณ์ เครื่องเสียง เยาวชนในพื้นที่ที่มีรายได้พิเศษจากการรับจ้างทำงาน และผู้ประกอบการในพื้นที่จำหน่ายสินค้าผลิตภัณฑ์ได้มากขึ้น

(11) ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยาน ในด้านสังคม (Social) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมากที่สุด ได้แก่ การสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.) ชุมชนให้การต้อนรับนักท่องเที่ยวฐานะเจ้าบ้านอย่างดีและ ชุมชนมีความยินดีและให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรม

(12) ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยาน ในด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) พบว่า นักปั่นฯ ส่วนมาก มีระดับความพึงพอใจ ในระดับมาก คือ ก่อให้เกิดการหวงแหน อนุรักษ์ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมในชุมชน เกิดการปรับปรุง พัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน แต่ก็พบว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานได้ก่อให้เกิดความสกปรก ขยะเกลื่อนกลาดหลังจากจัดกิจกรรม

ผลการศึกษาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน การศึกษาข้อมูลพฤติกรรมเชิงลึกของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ทำให้ค้นพบว่า นักปั่นจักรยานมีความพึงพอใจในต่อ ความดึงดูดใจ (Attractions) การเดินทางเข้าถึง (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities) มาตรฐานสนาม (Standard) ความปลอดภัย (Safety) การแบ่งปันการใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Sharing) ทักษะของผู้จัดกิจกรรม (Skills) คุณภาพการให้บริการ (Services) และ ความพึงพอใจการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction) อีกทั้งยังพบว่า การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานทั้ง 4 กิจกรรม ได้แก่ การปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing) ปั่นเพื่อทดสอบความอดทน (Endurance) ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) และปั่นเพื่อท่องเที่ยว (Bike Touring) ล้วนแต่ก่อให้เกิดผลกระทบในทางบวกทั้ง 3 มิติ ได้แก่ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม ดังนั้น เพื่อส่งเสริมการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในชุมชนให้สอดคล้องกับพฤติกรรมเชิงลึกของนักปั่นจักรยาน คณะนักวิจัยได้ทำการวิเคราะห์ผลที่ได้จากการสอบถามและการสัมภาษณ์ นักปั่นจักรยาน และผู้ให้ข้อมูลหลัก ถึงผลิตภัณฑ์ที่จะสามารถนำมาสร้างเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ เพื่อรักษากลุ่มนักปั่นจักรยานเดิม และขยายฐานไปสู่กลุ่มนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ ด้วยสร้างหรือพัฒนาผลิตภัณฑ์การปั่นจักรยานใหม่ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักปั่นจักรยานแต่ละประเภท ได้ดังนี้

นักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นอดทน (Endurance) เป็นกลุ่มคนที่ชอบเก็บเกี่ยวประสบการณ์ความท้าทาย เรียนรู้สิ่งใหม่ในพื้นที่ธรรมชาติ อีกทั้งชอบเก็บเกี่ยวประสบการณ์ พบว่า ผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวใหม่สำหรับนักปั่นกลุ่มนี้คือ การปั่นจักรยานประเภท Audax การปั่นเก็บเกี่ยวประสบการณ์ในเส้นทางรอบประเทศไทย หรือ เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานระดับนานาชาติ เป็นต้น

นักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นแข่งขัน (Racing) เป็นกลุ่มนักปั่นจักรยานที่ชอบความท้าทาย แข่งขันผจญภัย ผาดโผน พบว่า ผลิตภัณฑ์ที่มีความเหมาะสมกับนักปั่นกลุ่มนี้คือ การปั่นจักรยานแข่งขันที่ผาดโผน ผจญภัย

นักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) พบว่า ผลิตภัณฑ์ที่มีความเหมาะสมกับนักปั่นจักรยานกลุ่มนี้คือ การปั่นจักรยานตามรอยหนึ่งดั่ง ปั่นแบบ Series Ride ปั่นจักรยานในกิจกรรมพิเศษร่วมกับครอบครัว (Family Fun Ride) หรือ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานสำหรับผู้หญิง เป็นต้น

นักปั่นจักรยานกลุ่มปั่นท่องเที่ยว (Bike Touring) พบว่าผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมสำหรับนักปั่นจักรยานกลุ่มนี้ ได้แก่ การปั่นเพื่อการเรียนรู้ ปั่นเที่ยวชมวิถีท้องถิ่นไทย ปั่นท่องเที่ยวในชุมชนท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ในท้องถิ่น ปั่นท่องเที่ยวตามเทศกาลงานประเพณีในท้องถิ่นต่าง ๆ ดังภาพต่อไปนี้

การจัดกลุ่มนักปั่นจักรยาน				
				
	ปั่นอดทน (Endurance)	ปั่นเพื่อแข่งขัน (Racing)	ปั่นเพื่อกิจกรรมพิเศษ (Event)	ปั่นท่องเที่ยว (Touring)
สัดส่วน (100%)	จำนวนนักปั่น 22.23% มูลค่าเศรษฐกิจ 7.75%	จำนวนนักปั่น 4.03% มูลค่าเศรษฐกิจ 7.79%	จำนวนนักปั่น 37.68% มูลค่าเศรษฐกิจ 28.62%	จำนวนนักปั่น 36.06% มูลค่าเศรษฐกิจ 55.83%
ลักษณะทาง ประชากร ศาสตร์	ชาย อายุ 35-39 ปี โสด วุฒิปริญญาตรี ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มาจากภาคกลาง รายได้ 30,001-40,000 บาท/เดือน	ชาย อายุ 35-39 ปี โสด วุฒิปริญญาตรี ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มาจากภาคกลาง รายได้ 30,001-40,000 บาท/เดือน	ชาย อายุ 40-44 ปี สมรส ปริญญาตรี ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว มาจากภาคกลาง รายได้ 20,001-30,000 บาท/เดือน	ชาย อายุ 45-49 ปี สมรส มีบุตร วุฒิปริญญาตรี พนักงานเอกชน/บริษัท มาจากภาคกลาง รายได้ 40,001-50,000 บาท/เดือน
ข้อมูล เชิงลึก	ชอบเก็บเกี่ยวประสบการณ์ ความท้าทาย ทดสอบสมรรถนะ ความตื่นเต้น ชอบ ท่องเที่ยวเรียนรู้สิ่งใหม่ในพื้นที่ธรรมชาติ	ชอบความเสี่ยง ความท้าทายตื่นเต้น ชอบทางสูงชันได้ระดับ ชอบความเร็ว มุ่งมั่นแข่งขัน	ชอบพบปะสังสรรค์กับ เพื่อนนักปั่นคอยเคียงกัน ชอบสนุกสนาน ครื้นเครง	ชอบแสวงหาสิ่งใหม่ ชอบท่องเที่ยว ในเส้นทางใหม่ที่ไม่เคยไป ชอบใช้เวลาไปกับกิจกรรมคนในพื้นที่
มุมมอง ทางการ ท่องเที่ยว	การเก็บเกี่ยวประสบการณ์	ความท้าทาย ไปให้ถึงจุด ที่สูงและดีที่สุดใน	การให้รางวัล ที่สร้างพลังทางจิตใจ	การให้รางวัล ตนเองและแสวงหาโอกาส ในการเรียนรู้สิ่งใหม่
ผลิตภัณฑ์ ทางการ ท่องเที่ยว	ปั่นจักรยาน International / Audax Unseen Word Ride / เส้นทาง Insane ปั่นเรียบชายขอบรอบประเทศไทย	ปั่นจักรยานผจญภัย ปั่นผาดโผน พิชิตเส้นทางจักรยาน ทริปข้ามปีร่วมกับนักปั่นที่เป็นที่นิยม	ปั่นจักรยาน Series Ride ปั่นจักรยานตามเส้นทางหนึ่ง / คาราคัง ปั่นจักรยาน Family Fun Ride Woman E-Bike Cycling	ปั่นชมชิมชิล เที่ยวชมวิถีท้องถิ่นไทย ปั่นเรียนรู้ / ท่องเที่ยวในชุมชน ปั่นท่องเที่ยวตามเทศกาล งานประเพณี ปั่นจักรยาน Hidden Cycline

ภาพที่ 5.3 การจัดกลุ่มนักปั่นจักรยานกับผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวใหม่
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

3) ผลการศึกษาชุมชนต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานทั้งในและต่างประเทศเพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย พบว่า

ในการศึกษาชุมชนต้นแบบคณะนักวิจัยได้ลงพื้นที่ศึกษาชุมชนต้นแบบที่มีการบริหารจัดการ ส่งเสริมการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่และผ่านการจัดกิจกรรมรวมกลุ่มนักปั่นจักรยาน กล่าวคือ 3.1) ผลการศึกษาชุมชนต้นแบบของการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน ทั้งในและต่างประเทศ ประกอบด้วย เส้นทางปั่นจักรยานประเทศไต้หวัน และอีกหลายเส้นทางปั่นจักรยานในประเทศ เพื่อนำไปสู่การขยายผลการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย พบว่า รูปแบบการจัดกิจกรรมของชุมชนในประเทศไทย มีรูปแบบที่หลากหลายทั้งที่

3.1) ความชัดเจนในการบริหารจัดการงานของทีมงานผู้จัดกิจกรรม ที่พบว่า ได้มีการกำหนดเป้าหมาย (Purpose) คือ การสร้างความสุขให้กับนักเรียนที่มาร่วมกิจกรรม โดยไม่มีการแข่งขัน ไม่มีการกำหนดเวลา cut off สามารถเล่นได้ตั้งแต่เช้าจนถึงก่อนมืด อีกทั้งพบว่า หน่วยงานต่าง ๆ ในชุมชน อาทิ โรงเรียน สมาคม กองทุนพิทักษ์ป่า ยังขาดแคลนทุนทรัพย์ในการพัฒนาจึงจัดหางบประมาณสนับสนุนด้วยการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน และที่สำคัญคือเพื่อสืบสานประเพณีการปั่นพืชิตดอนอินทนนท์ ดังนั้น ปัจจัยความสำเร็จ (Success Factors) ของการจัดงานหลัก ๆ คือการมีส่วนร่วมของชุมชน การมาร่วมทำกิจกรรมด้วยจิตอาสาเป็นประเพณีที่ต้องมาช่วยกัน การจัดงานไม่ได้ทำเชิงธุรกิจการค้าแต่เป็นธุรกิจเพื่อสังคม ภายใต้กรอบแนวคิด (Concept) จัดกิจกรรมปั่นจักรยานด้วยความสนุกสนานทั้งผู้จัด เจ้าบ้านและ นักปั่นผู้มาร่วมงาน รูปแบบการจัดงาน (Theme) ได้กำหนดไว้คือ ชุมชนเป็นผู้จัดงาน คำถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ สำหรับผู้มีส่วนร่วม (Stakeholder) ผู้จัดได้เปิดโอกาสให้ผู้จัดทั้งภายในและภายนอกมาเป็นผู้ร่วมจัดและร่วมรับผลประโยชน์ ระบบการขนส่ง (Logistics) ใช้การขนส่งด้วยรถยนต์ สภาพคล่องทางการเงิน (Finance) รายได้หลักมาจากค่าสมัครและงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐกิจ

3.2) การประสานความร่วมมือกับเครือข่าย พบว่า ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ประสบผลสำเร็จ เกิดขึ้นมาจากการมีส่วนร่วมของภาคที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะภาคในพื้นที่ ที่ต่างให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ด้วยคิดว่า “การจัดงานปั่นจักรยาน คือ งานของทุกคน” ดังนั้นจึงมีหน่วยงานต่าง ๆ กว่า 12 หน่วยงาน มาร่วมมือกันจัดงานประเพณีประจำปีนี้ร่วมกัน ประกอบด้วย 1) ผู้ประกอบการธุรกิจบริการ อาทิ รถยนต์เช่า ที่พักแรม ร้านอาหาร 2) ชุมชน ชาวบ้าน ชาวไทยภูเขา 3) โรงพยาบาลจอมทอง 4) โรงเรียนในพื้นที่ 3 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนศรีจอมทอง โรงเรียนเทศบาลจอมทอง และโรงเรียนจอมทอง 5) สมาคมครูพลเจอมทอง 6) สถานีรายงานดอยอินทนนท์ 7) ชมรมศาลเจ้าจอมทอง 8) ชมรมกู้ชีพ กู้ภัยจอมทอง 9) สมาคมกู้ภัยศรัทธารวมใจ 10) กองทุนผู้พิทักษ์ป่า 11) อุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์ 12) องค์การบริหารส่วนเทศบาลและส่วนตำบลอำเภอจอมทอง ซึ่งต่างให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรมโดยไม่มีค่าจ้างตอบแทน มีเพียงอาหารเลี้ยงและมอบงบประมาณหลังหักค่าใช้จ่ายไว้ให้หน่วยงานใช้ในการดำเนินงานและบำรุงรักษาสถานที่เป็นต้น

4) วิเคราะห์ผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนต้นแบบจากการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

ในภาพรวมของผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการจัดการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน เมื่อศึกษาการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานทั้ง 4 ประเภท พบว่า มีโครงสร้างค่าใช้จ่ายที่นักปั่นจักรยานมีการใช้จ่ายเพื่อสร้างความพึงพอใจให้ตนเองจำแนกออกได้เป็น 8 รายการ จำแนกประเภทตามตาราง ปัจจัยการผลิตและผลผลิต 26X26 (I/O analysis) ได้แก่ 1) ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม 2) ค่าซื้ออุปกรณ์กีฬา 3) ค่าที่พัก 4) ค่าอาหารและเครื่องดื่ม 5) ค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 6) ค่าเดินทางโดยเครื่องบิน 7) ค่าซื้อของที่ระลึก และ 8) ค่าบันเทิงในการเดินทางท่องเที่ยว ผลการวิจัยในครั้งนี้พบว่า นักปั่นจักรยานมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรม ประมาณ 1,031.66 - 5,722.16 บาทต่อคนต่อกิจกรรม ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

ปั่นอดทนเพื่อทดสอบสมรรถนะ (Endurance) นักปั่นจักรยานมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรมเฉลี่ยประมาณคนละ 1,031.66 บาท โดยจ่ายเป็นค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด (ร้อยละ 35.30) ต่อมาคือค่าอาหารและเครื่องดื่ม (ร้อยละ 28.73) และค่าที่พัก (ร้อยละ 20.39)

ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) นักปั่นจักรยานมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรมเฉลี่ยประมาณคนละ 2,246.85 บาท โดยจ่ายเป็นค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม (ร้อยละ 24.92) ค่าที่พัก (ร้อยละ 24.56) และ เดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด (ร้อยละ 22.11)

ปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) นักปั่นจักรยานมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรมเฉลี่ยประมาณคนละ 4,274.85 บาท โดยจ่ายเป็นค่าบั้นเพิกผ่อนหรือเดินทางท่องเที่ยวต่อ (ร้อยละ 45.49) จ่ายค่าบริษัทนำเที่ยว/ผู้จัดนำเที่ยว (ร้อยละ 24.92) และ ค่าที่พัก (ร้อยละ 13.14)

นักปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขัน (Racing) นักปั่นจักรยานมีการใช้จ่ายต่อคนต่อกิจกรรมเฉลี่ยประมาณคนละ 5,722.16 บาท โดยจ่ายเป็นค่าเดินทาง/ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมากที่สุด (ร้อยละ 37.13) ต่อมาคือค่าที่พัก (ร้อยละ 15.94) และค่าบั้นเพิกผ่อนหรือเดินทางท่องเที่ยวต่อ (ร้อยละ 15.61)

เมื่อนำรายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานมาทำการวิเคราะห์ปัจจัยการผลิตและผลผลิต 26X26 (I/O analysis) เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ พบว่า จากการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานในประเทศไทย พ.ศ. 2562 คิดเป็นมูลค่าโดยประมาณ 1,909 ล้านบาท ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยรวม ประมาณ 4,636 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 1,034 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 22.31) และผลกระทบทางอ้อมประมาณ 3,601 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 77.69) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานภาพรวมของนักปั่นจักรยานทั้งประเทศ (Total) 1 บาท ได้ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ 2.43 บาท และเป็นการก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มโดยอ้อม 1.89 บาท ดังแสดงผลการวิเคราะห์ในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทการปั่นจักรยานประเทศไทย พ.ศ. 2562

หน่วย : พันล้านบาท

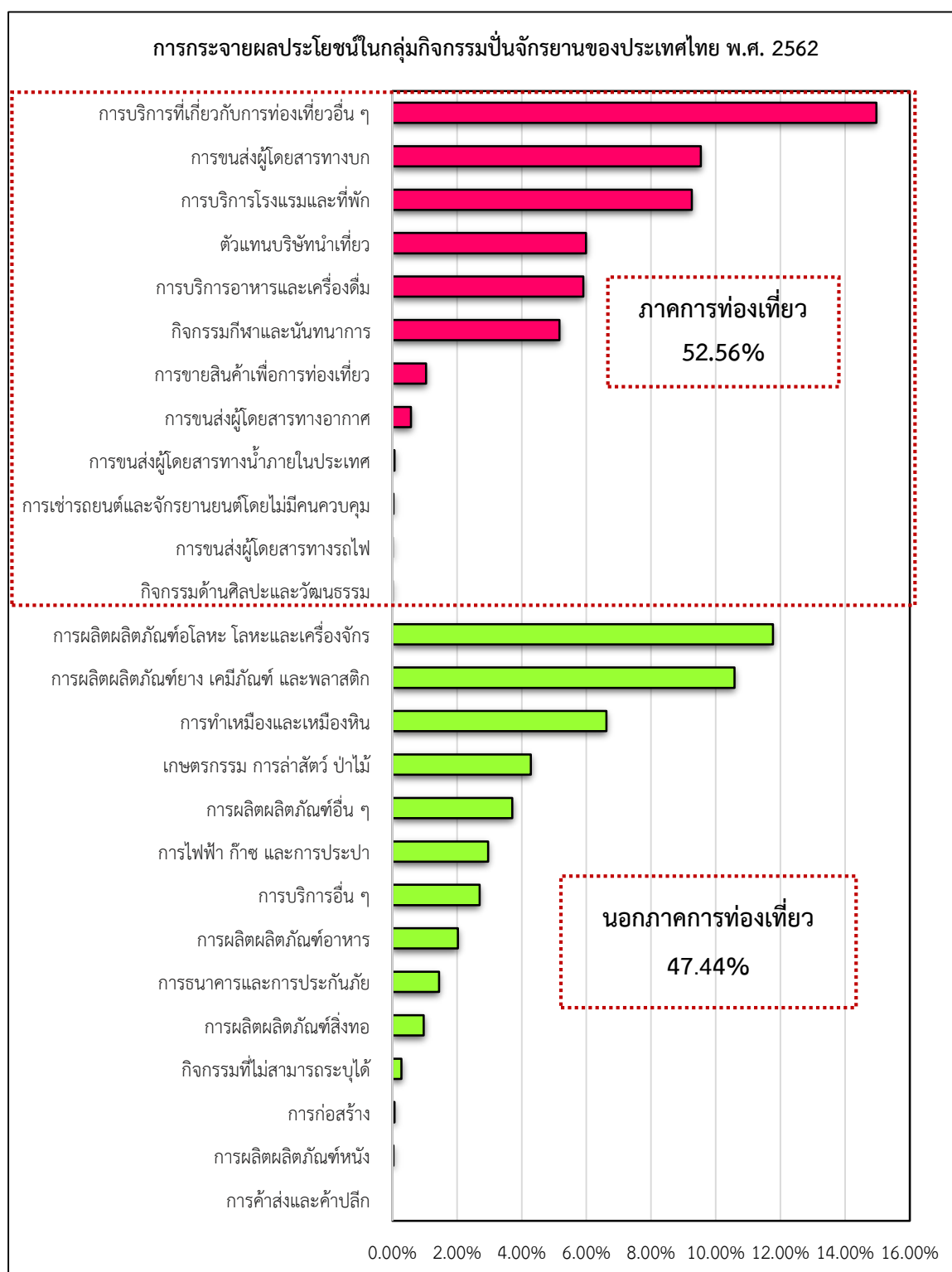
	Racing	Endurance	Event	Touring	Total
Final Demand	0.15	0.15	0.55	1.07	1.91
Total	0.39	0.41	1.37	2.46	4.64
	8.49%	8.93%	29.61%	52.97%	100.00%
Direct	0.09	0.10	0.31	0.54	1.03
	22.30%	23.56%	22.65%	21.92%	22.31%
Indirect	0.31	0.32	1.06	1.92	3.60
	77.70%	76.44%	77.35%	78.08%	77.69%
Multiplier	2.06	2.14	1.94	1.80	1.89
Type I - Multiplier	2.65	2.79	2.51	2.3	2.43

ข้อมูล ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2562

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากข้อมูลที่ปรากฏตามตารางที่ 5.1 เมื่อนำผลกระทบทางเศรษฐกิจมาวิเคราะห์เพื่อประเมินถึงผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยาน ของประเทศไทย พ.ศ. 2562 ไปสู่อุตสาหกรรมเชื่อมโยงจำแนกตามกิจกรรม พบว่า

กระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยาน ได้กระจายไปยังอุตสาหกรรมภาคการท่องเที่ยว ร้อยละ 52.56 โดยเฉพาะการบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่น ๆ การขนส่งทางบก โรงแรมและที่พัก ร้านอาหารและเครื่องดื่ม และเกิดการกระจายผลประโยชน์ไปยังอุตสาหกรรมอื่น ๆ นอกภาคการท่องเที่ยว ได้แก่ สาขาการผลิตโลหะ อโลหะ และเครื่องจักร กลุ่มผลิตผลิตภัณฑ์ยาง เคมีภัณฑ์ และพลาสติก ร้อยละ 47.44 ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 5.6 ผลการกระจายผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจของกิจกรรมการปั่นจักรยาน
ของประเทศไทย พ.ศ. 2562 ไปสู่อุตสาหกรรมเชื่อมโยงจำแนกตามกิจกรรม
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ในปี พ.ศ. 2562 มีกำหนดจัดปั่นจักรยาน อินทนนท์คนพันธุ์ดี ครั้งที่ 12 ขึ้นในวันอาทิตย์ที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2562 ผู้จัดได้กำหนดเปิดรับสมัคร 7,500 คน มีนักปั่นจักรยานได้ลงสมัครมาร่วมกิจกรรมปั่น ผ่านช่องทาง www.Thaimtb และช่องทางต่าง ๆ จำนวน 5,939 คน แต่นักปั่นจักรยานได้มารายงานตัวเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมจริง ๆ จำนวน 3,561 คน (ร้อยละ 61.47) ประกอบด้วยนักปั่นที่พำนักอาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 425 คน (ร้อยละ 11.93) และเป็นนักปั่นจักรยานจากต่างถิ่น จำนวน 3,136 คน (ร้อยละ 88.07) เมื่อสอบถามการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่เดินทางมาร่วมกิจกรรม พบว่า มีการใช้จ่ายที่แตกต่างกันระหว่างนักปั่นจักรยานในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่กับนักปั่นจักรยานที่เดินทางมาจากต่างพื้นที่ โดยพบว่าข้อมูล ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.2 การใช้จ่ายในการเข้าร่วมกิจกรรมของนักปั่นจักรยาน

ที่	รายการ	นักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมปั่นอินทนนท์คนพันธุ์ดี ครั้งที่ 12					
		เชียงใหม่	ร้อยละ	ต่างจังหวัด	ร้อยละ	รวมทั้งหมด	ร้อยละ
	จำนวนนักปั่นจักรยานทั้งหมด (คน)	425	11.93	3,136	88.07	3,561	100.00
1	ค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน	1,200.00	36.06	1,200.00	13.03	1,200.00	14.19
2	ค่าเดินทาง - ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	576.47	17.32	3,193.70	34.68	2,860.00	33.81
3	ค่าที่พัก	243.73	7.32	1,323.87	14.38	1,186.15	14.02
4	ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	329.02	9.89	776.65	8.43	719.58	8.51
5	ค่าซื้ออุปกรณ์กีฬา	347.06	10.43	824.93	8.96	764.00	9.03
6	ค่าซื้อสินค้าของที่ระลึก	111.76	3.36	471.63	5.12	425.75	5.03
7	ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อ	421.57	12.67	1,097.13	11.91	1,011.00	11.95
8	ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	98.04	2.95	320.92	3.48	292.50	3.46
	รวมค่าใช้จ่าย (บาท/คน)	3,327.65	100.00	9,208.83	100.00	8,458.98	100.00
	มูลค่าเศรษฐกิจรวม (บาท)	1,414,251.25		28,878,890.88		30,293,142.13	

ข้อมูล ณ วันที่ 10 มีนาคม 2562

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากตารางที่ 5.2 พบว่า นักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมปั่นอินทนนท์คนพันธุ์ดี ครั้งที่ 12 ที่มาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน มีการใช้จ่ายคิดเป็นมูลค่ารวมประมาณ 30.29 ล้านบาท เป็นมูลค่าเศรษฐกิจรวมที่เป็นของกลุ่มนักปั่นจักรยานที่อยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ ประมาณ 1.41 ล้านบาท และเป็นของกลุ่มที่นักปั่นจากต่างพื้นที่เดินทางเข้าไปร่วมปั่นจักรยาน ประมาณ 28.87 ล้านบาท เมื่อจำแนกเพื่อวิเคราะห์กลุ่มนักปั่นจักรยาน 2 กลุ่ม ที่เป็นกลุ่มคนในจังหวัดและต่างจังหวัด พบว่า กลุ่มนักปั่นจักรยานที่อยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ มีค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเพื่อการเดินทาง พักค้าง และ

รับประทานอาหารและอื่น ๆ ตามโครงสร้างการใช้จ่าย เฉลี่ยคนละ 3,327.65 บาท และในขณะที่กลุ่มที่นั้กปั่นจากต่างพื้นที่เดินทางเข้าไปร่วมปั่นจักรยาน มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยคนละ 9,208.83 บาท ต่อมาเมื่อนำผลจากการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน มาวิเคราะห์เพื่อหามูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12 ใน พ.ศ. 2562 โดยคำนวณจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตด้านการท่องเที่ยว 26 สาขาการผลิต ณ ราคาผู้ผลิต ปี พ.ศ. 2559 Lanna และการกระจายผลผลิตของสาขาการผลิตต่าง ๆ ไปเป็นปัจจัยการผลิตของสาขาการผลิตอื่น ๆ และอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (Final Demand) ในส่วนของ Direct และ Indirect Effects เท่านั้น

ผลการวิเคราะห์ พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานในประเทศไทย พ.ศ. 2562 ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจในภาพรวม (Total) จำนวน 75.69 ล้านบาท จำแนกเป็น มูลค่าที่นักปั่นจักรยานเกิดการใช้จ่าย หรือเรียกว่า อุปสงค์ขั้นสุดท้าย (Final Demand) จำนวน 30.29 ล้านบาท และยังก่อให้เกิดการกระจายไปยังอุตสาหกรรม 26 สาขาการผลิต จำแนกเป็น อุตสาหกรรมการผลิต (Direct Effects) 16.30 ล้านบาท (ร้อยละ 21.54) และ อุตสาหกรรมการผลิตสาขาที่เชื่อมโยง (Indirect Effects) 59.39 ล้านบาท (ร้อยละ 78.46) และเมื่อวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจจำแนกตามประเภทของนักปั่น พบว่า กลุ่มนักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานทั้งหมด พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จำนวน 3,561 คน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 75.69 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 16.30 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 21.54) และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 59.39 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 78.46) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน 1 บาท ได้ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ 2.50 บาท และเป็นการก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจโดยอ้อม 1.96 บาท

กลุ่มนักปั่นจักรยานในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จำนวน 425 คน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 3.33 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 0.68 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 20.64) และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 2.64 พันล้านบาท (หรือ ประมาณร้อยละ 79.36) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน กลุ่มนักปั่นจักรยานในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.36 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.87 บาท

กลุ่มนักปั่นจักรยานต่างพื้นที่ พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน จำนวน 3,136 คน ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ รวม 72.36 ล้านบาท เป็นผลกระทบทางตรงประมาณ 15.62 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 21.58) และเป็นผลกระทบทางอ้อมประมาณ 56.75 ล้านบาท (หรือประมาณร้อยละ 78.42) โดยการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยาน กลุ่มนักปั่นจักรยานต่างพื้นที่ 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.51 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.97 บาท ผลการวัดการกระจายผลประโยชน์ไปสู่อุตสาหกรรม 26 สาขาการผลิต จำแนกได้ว่า เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่อยู่ในภาคการท่องเที่ยว 12 อุตสาหกรรม คิดเป็น ร้อยละ 37.04 และกลุ่มอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงภายนอกภาคการท่องเที่ยว 14 อุตสาหกรรม คิดเป็น ร้อยละ 62.96

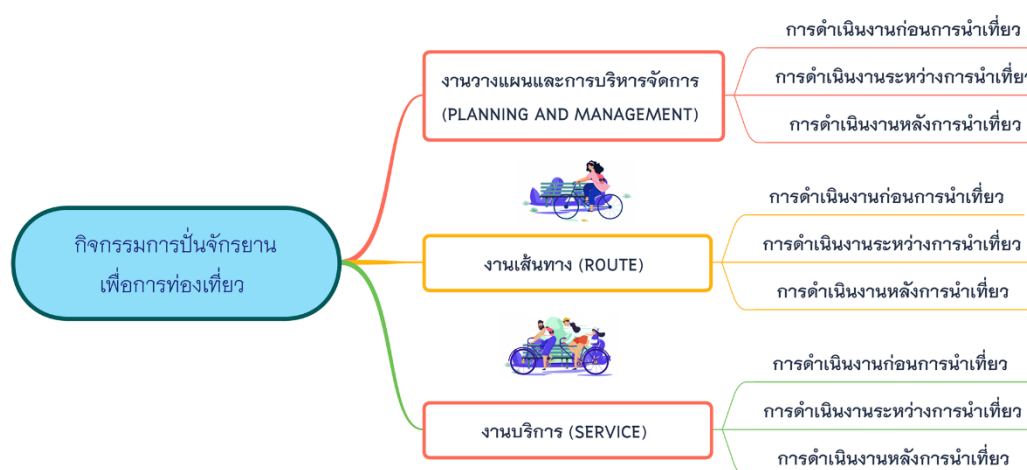
ต่อมาผลการวิจัยผลกระทบในมิติสังคมและสิ่งแวดล้อมจากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามของนักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมงานปั่นจักรยาน พบว่า

1) ผลกระทบต่อชุมชนทางด้านเศรษฐกิจ (Economy) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านการเศรษฐกิจที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อยู่ในระดับมาก โดยต่างมีความเห็นว่าการจัดงานส่งผลให้ชุมชนมีรายได้ รองลงมาคือ การจัดกิจกรรมส่งผลดีต่อชุมชนในด้านการเศรษฐกิจในระดับมาก และ ทำให้สินค้า ผลิตภัณฑ์ของชุมชน จำหน่ายได้มากขึ้น

2) ผลกระทบต่อชุมชนทางด้านสังคม (Social) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านการสังคม ที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อยู่ในระดับมาก โดยต่างมีความเห็นว่าการต้อนรับในความเป็นเจ้าบ้านที่ดีของชุมชนรองลงมาคือ ความร่วมมือในการจัดงานของชุมชน และ ชุมชนมีความภาคภูมิใจต่อการจัดกิจกรรม และ การมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนในชุมชน

3) ผลกระทบต่อชุมชนด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านการสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อยู่ในระดับมาก โดยต่างมีความเห็นว่าการสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.) รองลงมาคือ การปรับปรุงพัฒนาเส้นทางปั่นจักรยาน และการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากการจัดกิจกรรม

ผลการจัดทำคู่มือการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย พบว่า การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยในรูปแบบของการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) และการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Cycling Event) ต่างมีการเตรียมงานก่อน ระหว่าง และหลังการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเหมือนกันแต่แตกต่างกันที่รายละเอียดของการเตรียมงานในแต่ละขั้นตอน ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 5.7 องค์ประกอบของการจัดปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากภาพที่ 5.7 สามารถสรุปเป็นขั้นตอนการทำงานในแต่ละช่วงเวลา ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.3 ขั้นตอนการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring)

SECTION	Before Travel	Touring Day	After Travel
งานวางแผน และการบริหาร จัดการ (Planning and Management)	1. การประเมินความเป็นไปได้ 2. การกำหนดโครงสร้างหน้าที่ 3. การกำหนดนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย 4. การออกแบบโปรแกรมนำเที่ยว 5. การเขียนรายการนำเที่ยวเพื่อทำงาน 6. การเขียนรายการนำเที่ยวเพื่อลูกค้า 7. การวางแผนด้านการตลาด 8. การจัดจำหน่าย 9. การประกันภัย 10. ระบบการรับสมัคร 11. การชำระค่าบริการ 12. การจัดหาพาหนะ 13. การเช่ารถจักรยานและอุปกรณ์ 14. แผนบริหารความเสี่ยง 15. การจัดทำฐานข้อมูลเครือข่ายธุรกิจ	1. ยืนยันการใช้บริการ 2. ชำระค่าใช้จ่ายในการให้บริการ 3. การเก็บภาพ จัดทำวิดีโอและการถ่ายทอดผ่านสื่อออนไลน์	1. การนำส่งนักปั่นจักรยาน 2. การประเมินผล 3. การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ 4. ขอคุณภาพคีเครือข่าย 5. การ UPDATE ข้อมูลเครือข่ายธุรกิจบริการ
งานเส้นทาง (Route)	1. การออกแบบและประเมินเส้นทาง 2. การสำรวจจุดแวะพักตามเส้นทาง 3. การจัดทำแผนที่ และกำหนดพิกัด 4. การจัดทำแผนที่ปั่นจักรยาน 5. การออกแบบระบบติดตามนักปั่นจักรยาน 6. การทดลองเส้นทางและประเมินผล 7. การติดต่อประสานงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่	1. การตรวจเช็คอุปกรณ์ 2. การจัดทำนำเที่ยว 3. การดูแลนำและปิดท้ายขบวน 4. การรักษาความปลอดภัย 5. อุปกรณ์การปฐมพยาบาล	1. ตรวจสอบอุปกรณ์สัมภาระ 2. ตรวจเช็คจักรยานก่อนส่งมอบ
งานบริการ Services	1. งานวางแผนการบริการ 2. งานประสานติดต่อไกด์นำเที่ยว 3. งานจัดเตรียมข้อมูลเพื่อการพากย์ทัวร์ตามเส้นทาง	1. การตรวจเช็คใบงาน 2. การกล่าวต้อนรับและแนะนำทีมงาน 3. การพากย์ทัวร์นำชม 4. การดูแลบริการ 5. การบริการรับฝากสิ่งของของนักท่องเที่ยว	1. การรับ-ส่งนักท่องเที่ยวปั่นจักรยาน

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ในส่วนของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว มีองค์ประกอบของการจัดงาน ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 5.8 องค์ประกอบของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

จากภาพที่ 5.8 สามารถสรุปเป็นขั้นตอนการทำงานในแต่ละช่วงเวลา ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.4 ขั้นตอนการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในงาน (Cycling Event)

SECTION	Before Event	Event Day	After Event
ภาพรวม (Management)	1. การกำหนดวัตถุประสงค์ 2. การกำหนดประเภทปั่นจักรยาน 3. การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย 4. การออกแบบ และกำหนดรูปแบบงาน 5. พยากรณ์ความเป็นไปได้ของโครงการ 6. การจัดหางบประมาณ 7. การกำหนดอัตราค่าสมัคร 8. การกำหนดโครงสร้างหน้าที่ 9. การเตรียมความพร้อมการจัดงาน 10. การว่าจ้างออกแบบ 11. การกำหนดช่วงวันจัดงาน 12. การประสานผู้ที่เกี่ยวข้อง 13. การกำหนดช่องทางประชาสัมพันธ์ 14. การวางแผนประชาสัมพันธ์ 15. การรับสมัคร 16. การว่าจ้างติดตั้งระบบเทคนิค 17. การประเมินผลการจัดงาน 18. กำหนดสถานที่จัด 19. การกำหนดกติกา 20. การจัดหาทีมอาสาสมัคร 21. การบันทึกภาพถ่าย 22. การประกันภัย	1. การตรวจสอบความเรียบร้อย 2. การดูแลและนัดหมายกำหนดการกับประธานพิธีเปิด 3. การจัดเก็บข้อมูลเพื่อประเมินผลความพึงพอใจและผลกระทบที่เกิดจากการจัดกิจกรรม	1. การจัดเก็บสถานที่ 2. การแสดงความขอบคุณผู้ที่เกี่ยวข้อง 3. การเผยแพร่ผลการแข่งขันเรื่องราว/ภาพ – วิดีโอการแข่งขัน 4. การจัดส่ง Race Set ให้นักปั่นที่ไม่สามารถมาร่วมกิจกรรมแต่ชำระเงินไว้แล้ว 5. การจัดทำรายงานทางการเงิน 6. รายงานสรุปข้อมูลการจัดกิจกรรม และการเผยแพร่ข้อมูลผลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานต่อสาธารณชน

ตารางที่ 5.4 (ต่อ)

SECTION	Before Event	Event Day	After Event
Expo	1. การบริการให้ข้อมูลบริเวณงาน 2. การวางแผนการจัดสถานที่ 3. การพยากรณ์การรองรับ 4. การกำหนดกติกา 5. จุดลงทะเบียนรับรายงานตัว 6. การออกแบบพื้นที่ 7. การดูแล รับฝากสินค้า	1. การลงทะเบียนนักปั่นจักรยาน 2. การจัดลำดับพิธีการในงาน 3. การติดตั้งป้ายแสดงข้อมูลต่าง ๆ ของการจัดงาน	1. การประกาศและจัดแสดงผลการแข่งขัน 2. การมอบถ้วยรางวัล 3. การจัดเก็บสถานที่ 4. การแสดงความขอบคุณ 5. การบันทึกเรื่องราวการจัดการแข่งขัน
Racing Ride	1. การออกแบบสำรวจเส้นทาง 2. การจัดทำแผนที่เส้นทาง 3. การทดลองสนามเพื่อประเมินศักยภาพ 4. วางแผนการจัดการและควบคุมดูแล 5. การขออนุญาตใช้พื้นที่ 6. การขออนุญาตการจัดกิจกรรม 7. จุดปล่อยตัวและการปล่อยตัว และการบริหารหน้าเส้นชัย 8. การติดตั้งป้ายและจุดบริการตามเส้นทาง	1. อุปกรณ์ภาคบังคับ 2. การตัดสินการแข่งขัน 3. การควบคุมเส้นทาง 4. การกำหนดจุดบริการน้ำดื่ม 5. ระบบสื่อสารภายในเส้นทางตลอดเส้นทางปั่นจักรยาน 6. การบริการของรถนำและควบคุมขบวนจักรยาน 7. การเตรียมความพร้อมด้านความปลอดภัย การพยาบาล 8. ระบบจับเวลาในการแข่งขันจักรยาน และผลการแข่งขัน 9. อาหารและเครื่องดื่ม 10. การแจกเหรียญรางวัล 11. การกำหนดเวลาตัดตัว (Cut-Off)	1. การจัดเก็บสถานที่ 2. การแสดงความขอบคุณ 3. การรายงานข้อมูลการจัดกิจกรรม

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

กิจกรรมการปั่นจักรยาน เป็นกิจกรรมกลางแจ้ง (Outdoor) และมีลักษณะเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวตามความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) ตามแนวคิดของ Hodeck and Hovemann, (2016) Zajadacz (2016) และ Jakovlev et al. (2017) ที่นักปั่นจักรยานทุกคนต่างมีวัตถุประสงค์ของการออกเดินทางไปเพื่อไปสร้างประสบการณ์ให้ตนเอง ด้วยตนเอง ดังเช่นผลการศึกษาในครั้งนี้ ที่พบว่า พฤติกรรมการปั่นจักรยานของนักปั่นในประเทศไทย พ.ศ. 2562 มี 4 ลักษณะ คือ ปั่นท่องเที่ยว (Bicycle Touring) ปั่นแข่งขัน (Racing) ปั่นอดทน (Endurance) และปั่นในกิจกรรมที่มีผู้จัดขึ้น (Cycling Event) ซึ่งแตกต่างกับการแบ่งประเภทของ Merja Hart (2009) ที่ได้แบ่งประเภทการปั่นจักรยานตามลักษณะกิจกรรม 4 ประเภท ปั่นท่องเที่ยว (Bicycle Touring) ปั่นทางเรียบ (Road Cycling) ปั่นผจญภัย (Mountain Biking) และ ปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) และแตกต่างกับการแบ่งประเภทของ Lamont (2009) ที่ได้แบ่งออกเป็น 5 ประเภท คือ การปั่นท่องเที่ยวแบบอิสระ ปั่นเพื่อนันทนาการ ปั่นเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญ ปั่นเข้าร่วมการแข่งขัน และปั่นในสนาม จาก 4 กลุ่มประเภทของนักปั่นจักรยาน พบว่า ต่างมีวัตถุประสงค์หรือ

เป้าหมายของการปั่นจักรยานที่แตกต่างกัน อาทิ กลุ่มนักปั่นจักรยานประเภทปั่นอดทน (Endurance) มีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อการสร้างความตื่นตัว ทำท่ายให้กับตนเอง มีมุมมองทางการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน คือ การสร้างประสบการณ์ใหม่ให้ตนเอง ในขณะที่นักปั่นแข่งขัน (Racing) ต้องการเข้าร่วมการแข่งขัน มีมุมมองในการปั่นจักรยานคือ ความท้าทายที่ต้องสร้างสถิติที่ดีที่สุดให้กับตนเอง นักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Bike Touring) ต้องการเพื่อพักผ่อน ให้อารมณ์ตนเองและแสวงหาโอกาสในการเรียนรู้สิ่งใหม่ และ นักจักรยานปั่นในกิจกรรม (Cycling Event) มีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยวและพบปะเพื่อนฝูง การสร้างพลังทางจิตใจให้กับตนเอง

เนื่องจากสถานการณ์การจัดมหกรรมปั่นจักรยานในปี พ.ศ. 2562 ของประเทศไทยลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 จนถึงปัจจุบัน ทั้งจำนวนผู้จัด จำนวนกิจกรรมที่จัด จำนวนนักปั่นจักรยานที่เดินทางมาเข้าร่วมกิจกรรม รวมไปถึงผู้จำหน่ายรถจักรยาน อุปกรณ์จักรยานทั้งตลาดจักรยานมือหนึ่ง (Brand New) และตลาดรถมือสอง แต่ธุรกิจบริการตรวจเช็คซ่อมบำรุงจักรยาน (Spa Bike) กลับได้รับความนิยม จากปรากฏการณ์ผลจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน Bike for MOM Bike for DAD และกิจกรรมปั่นจักรยานอุ่นไอรักทำให้ประชาชนคนไทยทุกครัวเรือนออกมาพร้อมพลังปั่นจักรยาน ทำให้ทุกบ้านมีจักรยานใช้อย่างน้อยครัวเรือนละไม่ต่ำกว่า 2 คัน แต่เมื่อไม่มีกิจกรรม ส่วนมากจึงไม่นำมาออกปั่นจักรยานกันอีกเลย ดังนั้นผลจากการสัมภาษณ์ นายกสมาคม/ชมรมปั่นจักรยานจาก 47 จังหวัด ต่างให้ความเห็นว่า การปั่นจักรยานของคนไทยจะกลับมามีนิยมอีกครั้ง เมื่อมีการประกาศเชิญชวนให้ประชาชนชาวไทยออกมปั่นจักรยานร่วมกันทั่วประเทศ นอกจากนั้นแล้วจะทำให้ตลาดจำหน่ายจักรยานและอุปกรณ์จักรยานกลับมารุ่งเรืองและได้รับความนิยมอีกครั้ง จากสถิติที่พบว่ายังคงมีนักปั่นจักรยานทั้งปั่นแข่งขัน ท่องเที่ยว อดทน หรือปั่นในกิจกรรม พ.ศ. 2562 พบว่ามีประมาณ 645,427 คน เป็นผู้ที่ชื่นชอบการปั่นจักรยาน และมีพฤติกรรมปั่นในสนามปิด ปั่นเป็นกลุ่มเล็ก ๆ ต่ำกว่า 100 คน นัดกันปั่นดูแลกันเองจากสถานการณ์การปั่นจักรยานของคนไทยมีแนวโน้มลดลงนั้นได้สอดคล้องกับบทให้สัมภาษณ์ของผู้ก่อตั้งเว็บไซต์ www.Thaimtb.com กล่าวว่า

“จากเดิมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 เป็นต้นมา มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานรับสมัคร 1,000 – 3,000 คน ไม่เกิน 1 เดือน ก็มีผู้เข้ามาสมัครเต็ม แต่ทุกวันนี้หากผู้จัดรายไหนจัดเกิน 500 คน และมีผู้สมัครครบก็ถือว่าเป็นประสบผลสำเร็จแล้ว ดังนั้นในปีต่อ ๆ ไป ก็จะเหลือกิจกรรมที่เป็น Event การปั่นจักรยาน กิจกรรม ใหญ่ ๆ ของประเทศไทย ไม่มีกิจกรรม”

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมของนักปั่นจักรยาน เชิงคุณภาพ พบว่า รูปแบบของการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน บนฐานผลิตภัณฑ์และบริการของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน เพื่อรองรับพฤติกรรมของนักปั่นจักรยานที่เปลี่ยนแปลงไปคือมีความนิยมน้อยลงด้วยการขยายสัณนิบาตอุปกรณ์ไม่คล่องตัว แต่ถึงอย่างไร ยังคงพบว่า ประเทศไทยมีศักยภาพที่จะเป็นเมืองจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน เพราะมีสภาพพื้นที่ ความเป็นเอกลักษณ์ของเมือง เส้นทางปั่นจักรยานที่เป็นธรรมชาติ แต่รูปแบบการจัดกิจกรรมเปลี่ยนไป จะไม่ใช่สนามปั่นที่โด่งดังเหมือนต่างประเทศ แต่จะเป็นเส้นทางปั่นที่ท้าทายความสามารถ และ เน้นการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่าการแข่งขัน ที่ผู้จัดหรือนักปั่นจักรยาน สามารถออกแบบการ

เดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานได้ตลอดทั้งปี ผลการศึกษานำมาสู่แนวทางการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทยที่มีเอกลักษณ์แต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกัน หรือดังคำนิยามของกรรมการบริหารบริษัท Move Asia นิยามไว้ว่าเอกลักษณ์ของเมือง หรือเรียกสั้น ๆ ได้ว่า “DNA City” ที่สะท้อนให้เห็นภาพลักษณ์สภาพพื้นที่ ฐานภูมิวัฒนธรรมของแต่ละเมืองในประเทศไทยได้อย่างชัดเจน ดังเช่น การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ได้บูรณาการกับภูเขาที่สูงที่สุดในประเทศไทยมาสร้างจุดเด่นดึงดูดใจให้นักปั่นจักรยานได้ไปสร้างประสบการณ์ปั่นจักรยานให้ตนเอง และ สอดคล้องกับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน L'E Tape พังงา ที่นำเอกลักษณ์ของทะเลอันดามันและอ่าวไทยมาสร้างเป็นจุดดึงดูดใจให้นักปั่นจักรยานได้เข้ามาในพื้นที่ ด้วยผลการศึกษาพฤติกรรมของนักปั่นจักรยาน พบว่า นักปั่นจักรยาน มีพฤติกรรมในการท่องเที่ยวเพื่อสร้างประสบการณ์ใหม่ ๆ ให้ตนเอง ดังนั้นการจัดกิจกรรมที่สร้างสรรค์ โดยเฉพาะการสร้างสรรค์เส้นทางปั่นจักรยานให้มีความแปลกใหม่ ยังคงเป็นที่ต้องการของตลาดนักปั่นจักรยาน และการจะเลือกกำหนดกลุ่มผู้บริโภค หรือนักปั่นจักรยานกลุ่มเป้าหมาย ต้องพิจารณาถึงสัดส่วนของกลุ่มเป้าหมายที่ปรากฏในท้องตลาด และมูลค่าในการสร้างรายได้เข้าประเทศในแต่ละปี และจากผลการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า ประเทศไทยมีเส้นทางปั่นจักรยานที่หลากหลาย โดยเฉพาะเส้นทางที่ได้มีการพัฒนาแล้วตามมาตรฐานของ Audax กว่า 111 เส้นทาง ที่ได้รับการประเมินตามมาตรฐานของ Audax แล้ว แต่มีผู้เล่นเพียงปีละประมาณ 26,000 คน อีกทั้งหากจะวางแผนเพื่อปรับปรุงพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเข้าถึงน้อยรายหรือ ทำเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแบบปิด ดังเช่นเส้นทาง Sun Moon Lake ของประเทศไต้หวัน และการสร้างเส้นทางปั่นจักรยานรองรับนักปั่นกระจายไปยังจังหวัดต่าง ๆ ตามแนวคิดของการเปิดให้บริการของสนามฟ้า หรือ สนามเจริญสุขมงคลจิต หรือ Sky Lane ที่ผลการวิจัยพบว่านักปั่นจักรยานให้ความสนใจมาทำกิจกรรมปั่นจักรยาน ที่เพิ่มมากขึ้น

ในขณะเดียวกันการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยกีฬาจักรยาน ถึงแม้ว่ามีความนิยมลดลง แต่ผลจากการศึกษาวิจัย ได้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบเชิงบวกในมิติเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ และในระดับชุมชน ดังเช่น กรณีศึกษา ชุมชนต้นแบบอำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่าการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานมีผลกระทบเชิงบวก ทั้ง 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดังผลการวิจัยที่ค้นพบว่าการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานภาพรวมของนักปั่นจักรยานทั้งประเทศไทย จำนวน 1 บาท ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ 2.43 บาท และเป็นการก่อให้เกิดผลกระทบโดยอ้อม 1.89 บาท และ ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในอำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ ที่พบว่า การใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานที่มาร่วมกิจกรรมงานปั่นอินทนนท์คนพันธุ์อี๊ด ครั้งที่ 12 จำนวน 1 บาท ได้ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ 2.50 บาท ซึ่งเป็นมูลค่าเพิ่มโดยอ้อม 1.96 บาท และข้อค้นพบของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของชุมชนต้นแบบพบว่า ทีมงานผู้จัดต่างมีความเข้มแข็งและนำข้อบกพร่องของการจัดกิจกรรมในปีที่ผ่านมาเป็นแนวทางในการปิดจุดอ่อน และมีแนวคิดเป้าหมายในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ชัดเจน ซึ่งสอดคล้องตามแนวคิดของ Watson and Gallagher (2005) ที่กล่าวว่าแนวคิดการจัดกิจกรรมพิเศษที่มีกลุ่มคนจำนวนมากมารวมกลุ่มกันจะต้องมีกรอบที่ชัดเจน 7 องค์ประกอบดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 5.9 แนวคิดในการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานชุมชนต้นแบบอินทนนท์คนพันธุ์รู้ดี ครั้งที่ 12 ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

ดังนั้น ผลจากการวิจัยจึงสามารถยืนยันได้ว่า ทุก ๆ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานสามารถสร้างรายได้กระจายสู่ธุรกิจทั้งภายในภาคการท่องเที่ยวและภายนอกภาคการท่องเที่ยว สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวให้กับประเทศไทยได้เพิ่มมากขึ้น ดังเช่นกองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กล่าวว่า ธุรกิจกีฬาของประเทศไทยเป็นตัวกระตุ้นรายได้ทางเศรษฐกิจและมีอัตราการเติบโตทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2558-2560 พบว่า มีสัดส่วนสูงสุดถึง 40.3% เมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจอื่น トラバタイที่มี การจัดกิจกรรม มีผู้สนับสนุน และ มีผู้เล่นที่ชื่นชอบการปั่นจักรยานที่สอดคล้องกับแนวคิดองค์ประกอบของการตลาดการกีฬา (Shank,2009) ดังนั้นข้อค้นพบจาก

การวิจัยอันจะสามารถนำมาเป็นแนวทางในการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานของประเทศไทย กล่าวคือ

1) ปัจจุบัน มีนักปั่นจักรยานต่างประเทศ เดินทางมาปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในสัดส่วน 11.59% แต่สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเฉลี่ย 50.86% ข้อเสนอแนะคือ ควรส่งเสริมการจัดกิจกรรมประเภทปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในเส้นทางชุมชน/ชนบท/เมือง/ภูมิภาค จัดกิจกรรมเพื่อตอบโจทย์ความต้องการของนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ตลาดต่างประเทศ เฉพาะที่มีคุณภาพการใช้จ่ายสูง เป้าหมายหลักไม่เน้นปริมาณแต่เน้นคุณภาพ ออกแบบเส้นทางเพื่อการพักผ่อนหรือ สร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่มีความหมาย ให้เวลาและส่งเสริมประสบการณ์ตลอดเส้นทางปั่นจักรยาน ดังเช่น การจัดทำเที่ยวโดยกลุ่ม Travel Agent / Tour Operator

2) สัดส่วนกลุ่มนักปั่นจักรยานชาวไทย สัดส่วน 88.41% สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจเฉลี่ย 49.14% ข้อเสนอแนะ คือ ควรส่งเสริมด้วยการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานใน Event / Expo / มหกรรมรวมพลคนรักการปั่น เพื่อตอบโจทย์ความต้องการของกลุ่มนักปั่นจักรยานในประเทศ ในรูปแบบของการจัดกิจกรรม Expo ที่ต่อเนื่องเป็นประจำเพื่อกระตุ้นให้นักปั่นจักรยานชาวไทย ออกมาปั่นจักรยาน เกิดการเดินทางเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมเพิ่มมากขึ้น ปลุกกระแสให้นักปั่นจักรยานที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุกประเภทการจัด จัดให้มีสถานที่ ให้นักปั่นจักรยานได้มาพบปะ สังสรรค์กัน พุดคุย แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และ สร้างเครือข่ายนักปั่นให้มากยิ่งขึ้น ดังเช่น จังหวัดชัยนาทได้กำหนดเป็นปฏิทินปั่นจักรยานทุก ๆ 2 เดือน ข้อดีของการจัดกิจกรรมคือ มีนักปั่นจักรยานทุกคนในพื้นที่หรือจังหวัดใกล้เคียงมาร่วมกิจกรรม โดยไม่ต้องเดินทางไกลเข้าร่วม ซึ่งหากประเทศไทยจะส่งเสริมให้กิจกรรมการปั่นจักรยานเป็นที่นิยมหรือเกิดกระแสชวนกันออกมาปั่นจักรยานมากยิ่งขึ้น ไม่อยู่ในสถานะชบเซา หน่วยงานภาครัฐ หรือ ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการจัดจำหน่ายจักรยาน / ตีลเลอร์ จั๊มม็อกกันสร้างกิจกรรม/มหกรรมการปั่นจักรยานอย่างต่อเนื่อง สร้างกระแสผ่านผู้เล่น ให้คนไทยออกมาปั่นจักรยาน มีการจัดสรร จัดหางบประมาณ เพื่อเสริมหนุน ทั้งในรูปแบบของการสร้างกิจกรรมเพื่อกระตุ้นการปั่นจักรยาน ในรูปแบบของ การจัดกิจกรรม Mass Participation เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ทางการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยไม่มุ่งหวังผลกำไร แต่มุ่งหวังการประชาสัมพันธ์จากการเข้าร่วมกิจกรรมของนักปั่นจักรยาน ใช้กลยุทธ์การดึงดูดให้ประชาชนนักปั่นจักรยานออกเดินทางมาปั่นจักรยาน และเกิดการเดินทางท่องเที่ยวต่อ (Touring) ในขณะเดียวกันควรรักษาฐาน กลุ่มนักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศที่มีศักยภาพและมีสัดส่วนของการใช้จ่ายสูง ทางภาครัฐต้องเร่งออกมาตรการคุ้มครองนักปั่นจักรยานอย่างจริงจัง ช่วยภาคเอกชนแก้ไขปัญหาค้นพื้นฐาน เช่น ระบบสาธารณูปโภค การออกกฎระเบียบการแบ่งปันการใช้รถใช้ถนนร่วมกับจักรยาน ให้นักปั่นจักรยานมีความเชื่อมั่นในเส้นทางปั่นปลอดภัยของประเทศไทย ดังเช่นเสียงสะท้อนของกลุ่มบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน ที่กฎหมายการคุ้มครองผู้ปั่นจักรยานยังไม่มีหน่วยงานไหนยกย่องและประกาศใช้อย่างจริงจัง การจัดทำทัวร์จักรยานโดยเฉพาะในเมืองมีอันตรายเสี่ยงภัยกับการเกิดอุบัติเหตุมาก ดังนั้นจากข้อเสนอแนะสามารถนำมาสู่แนวปฏิบัติเพื่อยกระดับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของประเทศไทย ได้ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 5.5 แนวทางการยกระดับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ตลาดนักปั่นจักรยาน กลุ่มเป้าหมาย	รูปแบบกิจกรรม	หน่วยงาน/องค์กร ผู้รับผิดชอบหลัก	หน่วยงาน/องค์กร ผู้สนับสนุน
1. กลุ่มตลาดนักปั่นจักรยาน ต่างประเทศ (Inbound) เป้าหมายกิจกรรม -เพื่อการท่องเที่ยวในชุมชน -เพื่อสร้างประสบการณ์การ ท่องเที่ยว	- ออกแบบเส้นทางเชิง สร้างสรรค์แบบมีส่วน ร่วมกับชุมชน - ออกแบบกิจกรรมตาม เส้นทางผจญภัย Audax / หรือตามเอกลักษณ์ของ เมือง DNA City	Travel Agent Tour Operator Organizers	TAT / TCEB กระทรวงการท่องเที่ยวฯ สมาคมจักรยานฯ ภาคีราชการ/ท้องถิ่น/
2. กลุ่มตลาดนักปั่นจักรยาน ในประเทศ (Domestic) เป้าหมายกิจกรรม -เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของ มวลชน (Mass Participation)	- จัดกิจกรรมปั่นจักรยาน อย่างต่อเนื่องเป็น ประเพณี	ผู้สนับสนุน TAT / TCEB กระทรวงการ ท่องเที่ยวฯ สมาคมจักรยานฯ ภาคีราชการ/ ท้องถิ่น/	ชุมชนผู้จัดงาน ผู้ประกอบการ Organizers
1) กลุ่มนักปั่นจักรยาน ทั่วไป ทั้ง 1, 2 และ กลุ่มนักปั่นจักรยาน ทั่วไป เป้าหมายกิจกรรม -เพื่อสร้างเครือข่ายนักปั่น -รักษานักปั่นจักรยาน ของประเทศไทย ให้คงอยู่ -สร้างนักปั่นจักรยานหน้า ใหม่ -ปั่นปลอดภัยในเส้นทางปิด	- สร้างสนามปั่นจักรยาน แบบระบบปิด ดังเช่น สนามปั่นจักรยานเจริญ สุข มงคลจิต ในแต่ละ จังหวัด หรือในเมืองรอง เพื่อกระตุ้นให้คนไทย ออกมาปั่นจักรยานเพิ่ม มากขึ้น - บูรณะแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงเป็น เส้นทางปั่นจักรยาน ท่องเที่ยวแห่งใหม่	ผู้สนับสนุน TAT / TCEB กระทรวงการ ท่องเที่ยวฯ สมาคมจักรยานฯ ภาคีราชการ/ ท้องถิ่น/	ชุมชนผู้จัดงาน ผู้ประกอบการ Organizers

ที่มา : คณะนักวิจัย (2563)

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

1) ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการ

1.1) การจัดการการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (Bike Touring)

จากการศึกษาวิจัยทำให้ได้พบข้อเสนอแนะที่มีประโยชน์ต่อการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ดังนี้

(1) การจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่ (Domestic) ควรมีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน เช่น ปั่นเฉลิมฉลองอย่างต่อเนื่องให้เป็นประเพณีทุก ๆ ปี เพื่อกระตุ้นให้คนไทยออกมปั่นจักรยาน โดยรูปแบบการจัดอาจจัดโดยองค์การส่วนจังหวัด/เทศบาล/ตำบล ที่เน้นการให้บริการประชาชน มากกว่าผลกำไรจากการจัดกิจกรรม หรือ การรวมตัวกันจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในวันหยุด ดังเช่น กลุ่มนักปั่นวันอาทิตย์ในจังหวัดเชียงใหม่

(2) การนำนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศปั่นท่องเที่ยวในประเทศ (Inbound) โดยบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน ด้วยประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน เพราะ มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีวิถีชีวิตชุมชนที่คงความเป็นดั้งเดิม เหมาะแก่การจัดนำเที่ยวในชุมชนเพื่อสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวในท้องถิ่นให้นักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวชาวไทยในท้องถิ่นต่างมีอัธยาศัยไมตรี มีน้ำใจ มีจิตบริการที่ดีกว่าที่ไหน ๆ (Service Mind) อีกทั้งสภาพอากาศดีไม่หนาวหรือร้อนจนเกินไป ดังนั้น ในการรองรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ควรมีการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวที่ตรงตามความต้องการของนักท่องเที่ยวแต่ละประเทศ ดังคำกล่าวของบริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยานที่ออกแบบเส้นทางปั่นจักรยานที่คำนึงถึงความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ *“Look through the eyes of Foreigners”* ซึ่งอาจจะเน้นการทำกิจกรรมร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น ผสมผสานกับการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่น ๆ เช่น การท่องเที่ยวเชิงอาหาร การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หรือ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร เป็นต้น

(3) การร่วมกัน Update เส้นทางใหม่ ๆ ระหว่างนักปั่นจักรยานในพื้นที่ บริษัทนำเที่ยว และผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยานด้วยการสร้างฐานข้อมูลเส้นทางปั่นจักรยานลงบนเทคโนโลยีออนไลน์ เช่น Strava หรือ Google Map เพื่อให้นักปั่นจักรยานต่างพื้นที่สามารถปั่นท่องเที่ยวด้วยตนเองได้

1.2) การบริหารจัดการการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน (Cycling Event) ด้วยการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเป็นเสมือนกับการจัดมหกรรม ซึ่งมีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลายภาคส่วน ดังนั้น การทำงานร่วมกับคนหมู่มาก (Mass Participation) จึงต้องเกิดมาจากความร่วมมือและร่วมรับผลประโยชน์ร่วมกัน ดังนั้น ข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริหารจัดการการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จึงประกอบด้วย 7 องค์ประกอบของการสร้าง ดังนี้

1) สร้างกิจกรรมปั่นจักรยานที่ ประทับใจ แปลก แตกต่าง สร้างสรรค์ ให้ประสบการณ์ใหม่ ๆ แก่นักปั่นจักรยาน เช่น กิจกรรมปั่น Family Fun Ride หรือ Angle Cycling ตามแนวคิด 3A6S ประกอบด้วย ความดึงดูดใจ (Attractions) การเดินทางเข้าถึง (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities) มาตรฐานสนาม (Standard) ความปลอดภัย (Safety) การ

แบ่งปันการใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน (Sharing) ทักษะของผู้จัดกิจกรรม (Skills) คุณภาพการให้บริการ (Services) และ ความพึงพอใจการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Satisfaction) เป็นต้น

2) การสร้างและออกแบบเส้นทางใหม่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนตามเอกลักษณ์เมืองหรือ DNA City เพื่อให้เกิดความแปลกใหม่ หลากหลายประสบการณ์ในเส้นทางปั่นจักรยาน

3) สร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ด้วยการสนับสนุนชุมชนท้องถิ่นในการปรับปรุงพื้นที่ เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ระบบน้ำใช้ สภาพพื้นผิวถนน และอื่น ๆ ตามกำลังหรือศักยภาพของผู้จัด เพราะหากผู้จัดร่วมพัฒนาชุมชนก็สามารถร่วมใช้ประโยชน์ได้ด้วย

4) การสร้างเครือข่ายผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม เพื่อลดผลกระทบเชิงลบ เกิดการกระจายผลประโยชน์ที่เป็นธรรมไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามสถานการณ์ Win-Win situation ความยั่งยืนก็จะเกิดขึ้น

5) สร้างการรับรู้ ผ่านเทคโนโลยีการสื่อสารที่ทันสมัย ที่เข้าถึงนักปั่นจักรยานกลุ่มเป้าหมายได้อย่างรวดเร็วและเป็นจริง

6) สร้างมาตรฐานเส้นทางการปั่นจักรยาน เพื่อความปลอดภัยแก่นักปั่นจักรยาน ชุมชนท้องถิ่น ผู้จัด ผู้รับผิดชอบในพื้นที่ ซึ่งมาตรฐานนั้นควรเป็นมาตรฐานที่สร้างขึ้นตามอัตลักษณ์แต่ละพื้นที่ ที่ชุมชน ท้องถิ่น ผู้จัดกิจกรรมขนาดเล็ก กลาง สามารถนำไปใช้งานได้จริง เช่น การกำหนดมาตรฐานการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานรูปแบบของกิจกรรมพิเศษในแต่ละจังหวัด

7) สร้างหลักสูตรการปั่นจักรยานให้ปลอดภัย ตรวจเช็ค ซ่อมแซมแก้ไขปัญหาเบื้องต้นจากการใช้งานจักรยาน รวมถึงการเลือกซื้อจักรยานหรืออุปกรณ์สำคัญจำเป็นได้ด้วยตนเอง

2) ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและการกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน

ด้วยประเทศไทยยังมีภาพลักษณ์ของความปลอดภัยสำหรับนักปั่นจักรยาน โดยเฉพาะเส้นทาง การเคารพในกฎจราจร การสร้างจุดพักรับรองนักปั่นจักรยาน จุดช่วยเหลือบริการฉุกเฉินระหว่างเส้นทาง การป้องกันการลงโทษมิฉฉาชีพที่โจรกรรมทรัพย์สินของนักปั่นจักรยาน ซึ่งต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและการให้ความร่วมมือจากภาคเอกชน ดังนี้

2.1) ภาครัฐ

(1) ควรให้การส่งเสริม สนับสนุนการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้กระจายไปยังพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นการใช้จ่ายของนักปั่นจักรยานในภาคกลางไปสู่ภูมิภาคอื่น ๆ

(2) ควรเร่งการออกกฎหมายคุ้มครองนักปั่นจักรยาน และประกาศใช้อย่างจริงจัง โดยเฉพาะการคุ้มครองนักปั่นจักรยาน การใช้รถใช้ถนนที่ให้เกิดภัยแก่นักปั่นจักรยาน และออกแบบ วางมาตรการอำนวยความสะดวกให้นักปั่นจักรยานในระยะยาว เพื่อจูงใจให้คนไทยหันมาใช้จักรยานเป็นพาหนะหลักในการเดินทางชีวิตประจำวัน รองรับมาตรการการลดปริมาณการใช้พลังงาน

(3) จัดทำสถิติ ทำการรวบรวมเพื่อจัดทำฐานข้อมูลสำหรับนักปั่นจักรยาน ผลจากการวิจัย พบว่าไม่มีหน่วยงานใดที่ทำกรรวบรวมสถิติการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย เพื่อประเมินผลกระทบหรือประเมินมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ

(4) วางมาตรการการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในระดับท้องถิ่น จังหวัด ภูมิภาค ประเทศ ให้มีความปลอดภัยสูงสุด แก่นักปั่นจักรยาน หรือ การสร้างมาตรการตรวจสอบเพื่ออนุญาตให้ผู้จัดกิจกรรม จัดกิจกรรมปั่นจักรยานในพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ อย่างมีความรับผิดชอบ

(5) วางผังเมืองใหม่ เพื่อออกแบบเส้นทางปั่นจักรยานอย่างปลอดภัยและใช้งานได้จริง อีกทั้งสร้างเส้นทางปั่นจักรยานเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวในชุมชน หรือแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ

(6) จัดสรรงบประมาณเพื่อบำรุงรักษาเส้นทางปั่นจักรยานที่ได้ออกแบบ และจัดทำไว้ ให้มีความพร้อมการใช้งาน โดยเฉพาะในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว รวมถึงการออกแบบสร้างจุดแวะพัก (Rest Park) จุดจอดจักรยาน จุดบริการห้องน้ำ ระหว่างเส้นทางปั่นจักรยาน

(7) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน เพื่อสร้างภาพลักษณ์ของความปลอดภัยในการปั่นจักรยาน

2.2) ภาคเอกชน

(1) สร้างเครือข่ายผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในพื้นที่ เพื่อร่วมกันเป็นเจ้าภาพจัดกิจกรรมให้เกิดความปลอดภัย และสามารถให้ความช่วยเหลือแก่นักปั่นต่างถิ่นได้อย่างทันทั่วถึง ตลอดจนสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการผู้ให้บริการแก่นักปั่นจักรยานได้อย่างเพียงพอ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร และเครื่องดื่ม แหล่งท่องเที่ยว และบริการอื่น ๆ

(2) ผู้จัดกิจกรรมปั่นจักรยานทุกประเภท ควรคำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ที่ไม่สร้างความเดือดร้อนหรือความเสียหายให้แก่คนในชุมชน ทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ไม่คำนึงถึงผลทางธุรกิจมากเกินไป ควรมีการจัดกิจกรรมที่กระจายผลประโยชน์ให้แก่ชุมชนในพื้นที่เป็นสำคัญ

(3) ผู้จัดควรเคารพสิทธิส่วนบุคคล พื้นที่ และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักปั่นจักรยานและชุมชนเจ้าของพื้นที่ ต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่ให้จัดงานก่อน การประชาสัมพันธ์ให้เรียบร้อยก่อนการดำเนินงานใด ๆ และต้องไม่กระทำความเสียหาย เสียชื่อเสียงของสถานที่จากการบริหารจัดการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ผิดพลาดหรือสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

จากผลการศึกษาวิจัย พบว่า การท่องเที่ยวด้วยจักรยานไม่ได้ถูกจำกัดไว้เพียงแค่งานกิจกรรมการแข่งขันเท่านั้น แต่ยังคงมีการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ศาสนา ประเพณีและวัฒนธรรมกระจายทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย ทั้งปั่นจักรยานท่องเที่ยวด้วยตนเอง และการซื้อโปรแกรมนำเที่ยวด้วยจักรยานจากบริษัทนำเที่ยว (Travel Agent) ซึ่งยังไม่มีผู้ศึกษาในประเด็นของการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานทั้งในส่วนงาน Domestic และ Inbound รวมไปถึงการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานทั่วประเทศด้วยตนเอง อีกทั้งยังไม่มีกร

ออกแบบ Smart Trip Planner Application โปรแกรมช่วยวางแผนการท่องเที่ยวและสนับสนุนการตัดสินใจท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานตามอัตลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ของประเทศไทย รวมไปถึงการออกแบบเพื่อสร้างเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสมในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวสำหรับผู้ประกอบการรายย่อยและชุมชน ในการวิจัยครั้งต่อไป คณะนักวิจัยจึงขอเสนอแนะแนวทางการวิจัยต่อยอดในประเด็นดังต่อไปนี้

- 1) การวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคของธุรกิจบริการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงเชิงพาณิชย์
- 2) การบูรณาการกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง
- 3) การออกแบบ Smart Trip Planner Application โปรแกรมช่วยวางแผนการท่องเที่ยวและสนับสนุนการตัดสินใจท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานตามอัตลักษณ์ของแต่ละพื้นที่ในประเทศไทย

บรรณานุกรม

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2559). แผนพัฒนาการกีฬาแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2560-2564). กรุงเทพฯ. องค์การส่งเสริมกีฬาแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. (2559). แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564). กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- โครงการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน.(2559). ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
- ดิฐฐชัย จันทร์คุณา (2558) ธุรกิจทางการกีฬา. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.
- (2560) การจัดการเพื่อประสิทธิผลองค์กรกีฬา. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม.
- ทัศนีย์ นาคเสนีย์ (2558) . การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยการปั่นจักรยานข้ามประเทศ : การส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยตนเองและเส้นทางท่องเที่ยวในเขตภูมิภาคตะวันตกของประเทศไทย กลอง. มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง
- ทัศนีย์ นาคเสนีย์ (2560) . แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพชาวไทยและชาวต่างชาติ . มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง
- ทัศนีย์ นาคเสนีย์. (2561). การจัดการธุรกิจท่องเที่ยว. ราชบุรี. มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง
- เทิดชาย ช่วยบำรุง. (2555). เอกสารประกอบการบรรยายรายวิชาการวางแผนการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ : สถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์
- ธานินทร์ ศิลปจารุ, (2550). การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. (พิมพ์ครั้งที่ 7) นนทบุรี. : เอส.อาร์.พรินติ้ง แมสโปรดักส์
- ธานินทร์ ศิลปจารุ, (2557). การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS และ AMOS. (พิมพ์ครั้งที่ 15) นนทบุรี. : เอส.อาร์.พรินติ้ง แมสโปรดักส์
- ธนวรรณ พลวิชัย และ ปรีดา โพธิ์ทอง. (2561).การวิเคราะห์มูลค่าทางเศรษฐกิจและสังคมของกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา. การประชุมวิชาการและนำเสนอผลงานวิชาการระดับชาติ UTCC Academic Day ครั้งที่ 2. มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- ธนภุต สังข์เฉย. (2550). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ. เพชรบุรี : คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตสารสนเทศ.
- นิตา ชัชกุล. (2551). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นภดล ภาคพรต. (12 พฤศจิกายน 2561). การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว 5 เส้นทางเมืองรอง หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ,ปีที่ 38 ฉบับที่ 3421 หน้า 22

- นงลักษณ์ เพิ่มชาติ และ เสรี เพิ่มชาติ (2563) การพัฒนาสนามวังต้นแบบการจัดงานวังในประเทศไทย
 โดยใช้แนวคิดเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม ราชบุรี: มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวธุรกิจที่ไม่มีวันตายของประเทศไทย.
 กรุงเทพมหานคร : ซี.พี.บุ๊ค สแตนดาร์ด.
- ปรางทิพย์ ยูนานนท์. (2561). การศึกษาสภาพการจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬา. วารสารร่วมพฤษ
 มหาวิทยาลัยเกริก. 36(ก.ย.-ธ.ค.,2561),226-243
- พรสวรรค์ มโนพัฒนะ. (2553). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเบื้องต้น. ปทุมธานี : มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคณะ. (2556). เศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการท่องเที่ยว. เชียงใหม่. ล็อกอินดีไซน์
 เวิร์ค
- มิ่งสรรพ ขาวสะอาด. เอกสารประกอบการบรรยาย. SCORE Model. 19 มีนาคม 2562 .กรุงเทพฯ .
 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ราณี อีสัยกุล. (2544). ความเป็นมาและรูปแบบของธุรกิจไม้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ในความรู้เบื้องต้น
 เกี่ยวกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวหน่วยที่ 1-7. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัย ธรรมาธิราช.
- รสมารินทร์ อรุณทัย พิพัฒน์, & พรทพ ดิษยบุตร. (2559). คุณลักษณะของที่พักแรมที่เป็นมิตรกับ
 จักรยานตาม ความต้องการของนักปั่นจักรยานทางไกลเพื่อการท่องเที่ยว. Veridian E-
 Journal, Silpakorn University (Humanities, Social Sciences and arts), 10(2),
 1476-1487.
- รัฐชาติ ทศนัย และ วรเดช จันทรร. (2559). “บทบาทของสโมสรฟุตบอลบุรีรัมย์ยูไนเต็ดในการ
 พัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์.” วารสารวิจัยและพัฒนาโดยองค์กร ในพระบรมราชูปถัมภ์.
 ปีที่ 11 ฉบับที่ 3 (กันยายน-ธันวาคม): หน้า 77-86.
- วรพงษ์ ภูมิบ่อพลับ. (2561). การท่องเที่ยวเชิงกีฬาโอกาสสำหรับจังหวัดชายแดนใต้.
 วารสารวิชาการ Veridian E-Journal. 11(2). 1793-1811
- วีระพงศ์ มาลัย. (2551). วัฒนธรรมที่แตกต่างกับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว. วารสารนักบริหาร. 28(2):
 86-89
- ศิริวรรณ สิริบุญ. (2555). เทคนิคการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยเชิงคุณภาพ: การสัมภาษณ์
 ส่วนบุคคลเชิงลึกและการสนทนากลุ่ม. เอกสารประกอบการสอนวิชา การวิจัยสุขภาพจิต
 ภาควิชาจิตเวชศาสตร์คณะแพทยศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2562). เอกสารเผยแพร่ผลการศึกษา : โครงการจัดทำแผนพัฒนา
 เศรษฐกิจการกีฬาของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2562-2564).
- สมบัติ กาญจนกิจ. (2544). นันทนาการและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร :
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- สัจจา ไกรศรรัตน์. (2563). การพัฒนาต้นแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในกลุ่มกิจกรรมมวยไทย ปั่นจักรยาน และวิ่ง (Fight Ride Run) สู่อุตสาหกรรมท่องเที่ยววิถีชีวิตของประเทศไทย (ปีที่ 1) ราชบุรี: มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง.
- สุวีร์ณัฐ โสภณศิริ. (2554). การวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยว ก้าวแรกสู่การเป็นผู้บริการธุรกิจท่องเที่ยวอย่างมืออาชีพ. กรุงเทพมหานคร ; อินทนิล.
- สาวินีย์ พลเยี่ยม และ โอษฐ์ญา บัวธรรม. (2559). “บทบาทของสโมสรฟุตบอลบุรีรัมย์ไนต์ต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์.” วารสารช่อพะยอม. ปีที่ 27 ฉบับที่ 1: หน้า 91-101.
- หนังสือพิมพ์ผู้จัดการออนไลน์ ฉบับวันที่ 16 สิงหาคม 2558
- อุดม สมบูรณ์และคณะ. (2558).รูปแบบการจัดกิจกรรมทางวัฒนธรรมเพื่อการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรสงคราม.ทุนสนับสนุนการวิจัยมหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์
- อัศรพงศ์ อ้นทอง. (2560). ผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจที่แตกต่างกันของมูลค่าการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวชาวจีนและชาวยุโรป สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย และสำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ. 1-17
- Anne Line Baldock, Marc Maes and Marc Buelens. (2011). **The Social Impact of the tour de France : Comparisons of Residents' Pre- and Post-event Perceptions.** European Sport Management Quarterly. Vol.11. No.2, 91-113, April 2011
- Andreu, Luisa & Kozak, Metin & Avci, Nilgun & Cifter, Nurten. (2006). **Market Segmentation by Motivations to Travel.** Journal of Travel & Tourism Marketing. 19. 1-14.
- Baldock, A.-L., et al. (2011). "The social impact of the Tour de France: Comparisons of residents' pre-and post-event perceptions." European Sport Management Quarterly 11(2): 91-113.
- Bull, C., & Weed, M. (1999). **Niche markets and small island tourism: the development of sports tourism in Malta.** Managing leisure, 4(3), 142-155.
- Beioley, S. (1995). **On you bike-cycling and tourism.** Insights. (September), B17-B31
- Bonham,j. and M. Johnson (2016). **Cycling Futures,** University of Adelaide.
- Blondiau, T., et al. (2016). "**Economic benefits of increased cycling.**" Transportation research procedia 14: 2306-2313.
- Broadaway, S. (2012). "Bicycle tourism and rural community development: an asset based approach."

- Coghlan, A. (2012). **An auto ethnographic account of cycling charity challenge event: Exploring manifest and latent aspects of the experience.** *Journal of Sport and Tourism*, 17(2), 105-124
- Cox, P. (2012). **Strategies Promoting cycle tourism in Belgium: Practices and implications.** *Tourism Planning and Development*, 9(1), 25-39
- Csirmaz, É. and K. Peto (2015). **"International trends in recreational and wellness tourism."** *Procedia Economics and finance* 32: 755-762.
- Cristian-Constantin, D., et al. (2015). **"The role of SPA tourism in the development of local economies from Romania."** *Procedia Economics and finance* 23: 1573-1577.
- Chen, X. (2000). **Growing up in a collectivist culture: Socialization and socioemotional development in Chinese children.** In A. L. Comunian & U. P. Gielen (Eds.), *International perspectives on human development* (p. 331–353).
- Deenihan, G. and B. Caulfield (2015). **"Do tourists value different levels of cycling infrastructure?"** *Tourism Management* 46: 92-101.
- Des McKibbin. (2014). **Cycling for leisure, recreation and tourism.** Northern Ireland Assembly
- Faulks, P., et al. (2007). **Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope,** Sustainable Tourism CRC Gold Coast.
- Faulks, P., Ritchie, B. and Fluker, M. (2007). **Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope,** Sustainable Tourism. CRC Gold Coast
- Gibson E. (1998). **Linguistic complexity:** Locality and syntactic dependencies. *Cognition*, 68, 1– 76.
- Grous, A. (2011). **Gross cycling product report. The British Cycling Economy.**
Retrieve from: http://corperate.sky.com/documents/pdf/press_release/2011/the_british_cycling_economy
- Goeldner, C. R. and Ritchie B. (2012). **Tourism: Principles, Practices, Philosophies.** 12th edition, the USA: Wiley publication
- Hall, C. M. (1992). **Adventure, sport and health tourism.** *Adventure, sport and health tourism.*, 141-158.

- Haysom, K., Dekker, J., Russ, J., van der Meij, T., & Van Strien, A. (2013). **European bat population trends. A prototype biodiversity indicator.** European Environment Agency, Copenhagen, Denmark.
- Higham, E. (1996). **The regional structure of tourism in Southern New Zealand.** Unpublished Masters Thesis. University of Otago, Dunedin, New Zealand.
- Hinch, T. D. and J. E. Higham (2001). **"Sport tourism: A framework for research."** International journal of tourism research **3**(1): 45-58.
- Hinch, T., & Higham, J. (2011). **Sport Tourism Development**, Channel View Publ. XVIII, Bristol, Buffalo, Toronto.
- _____ (2013). **Sport Tourism**, Destination British Columbia Corp.
- Hofstede, G., Hofstede, G. J., & Minkov, M. (2005). **Cultures and Organizations: Software of the Mind** McGraw-Hill. New York, NY.
- Hodeck, A., & Hovemann, G. (2016). **Motivation of active sport tourists in a German highland destination—a cross-seasonal comparison.** Journal of Sport & Tourism, 20(3-4), 335-348.
- Hoyt, S and Lumsdon, L, (1993). **Cycle Opportunities.** Simon Holt Marketing, Manchester
- Hodgman, W. (2016). **Cycle tourism strategic action plan to 2020**, tasmanian government
- IDAE (2007). **Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España.** Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. Madrid
- Jangvittaya, P. (1997). **Development of bicycle network in Nakhon Pathom Municipality.** Retrieved from <http://www.thaicyclingclub.org>
- Jakovlev, Z., Dimitrov, N., Koteski, C., & Serafimova, M. (2017). **Sport tourism as the most important alternative form of tourism-strategies and challenge.** Economic Development, Journal of the Institute of Economics-Skopje.
- Jackson, S. J., Batty, R., & Scherer, J. (2001). **Transnational sport marketing at the global/local Nexus: the adidasification of the New Zealand All Blacks.** International Journal of Sports Marketing & Sponsorship, 3(2), 185-202.
- Johnny Allen. (2005). **The Impacts of Events.** Australian Centre for Event Management.

- Juvan, E ; Omerzel, D.G. & Maravic, M.U. (2017). **Tourist Behaviour: An Overview of Models to Date**. Proceeding of Management International Conference. Italy 23-33
- Kovacic, N. (2010). **SPORTS EVENT LOGISTICS IN TOURISM**. Tourism & Hospitality Management.
- Kotler, P., Wong, V., Saunders, J. & Armstrong, G. (2005). **Principles of Marketing (4th ed.)**. Essex, England: Pearson Education Limited.
- Kovacic, N. (2010). **Sports event logistics in tourism**. Tourism and Hospitality Industry _____ (2010: New Trends in Tourism and Hospitality Management.
- _____ (2013). **Tourist special interest cycling New Zealand**, New Zealand Tourism.
- Kurtzman, J., & Zauhar, J. (1995). **Tourism sport international council**. Annals of tourism Research, 3(22), 707-708.
- Lamont, M. (2009). **Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective**. Tourism Analysis, 14(5), 605-620
- Lamont, M. & Jenkins, J. (2013). **Segmentation of cycling event participants: A two-step cluster method utilizing recreation specialization**. Event Management, 17(4), 391-407
- Lawson, R., Thyne, M. A., & Young, T. (1997). **New Zealand holidays: A travel lifestyles study**. Dunedin, New Zealand: University of Otago.
- Litvin, Stephen & Crotts, John & Hefner, Frank. (2004). **Cross-cultural tourist behaviour: A replication and extension involving Hofstede's uncertainty avoidance dimension**. International Journal of Tourism Research. 6. 29 - 37.
- Lin, J.-R. and T.-H. Yang (2011). **"Strategic design of public bicycle sharing systems with service level constraints."** Transportation research part E: logistics and transportation review 47(2): 284-294.
- Liu, R. & McClure, P. (2001). **Recognizing cross-cultural differences in consumer complaint behavior and intentions: An empirical examination**. The Journal of Consumer Marketing, 18(1): 54-75
- Liu, C.-R., et al. (2017). **"Destination fascination: Conceptualization and scale development."** Tourism Management 63: 255-267.
- Loen G. Shiffman and Leslie Larzar Kanuk (1994)
- Lynn Weigand. (2008). **The Economic Benefits of Bicycling**. Portland State University.
- Lumsdon, L. (1996). **Cycle tourism in Britain**. Insights. D27-D-32

- Mason, Peter. (1951). **Tourism Impacts, planning and management**. 3rd edition. Routledge Taylor & Francis Group.
- Mason, P. (2016). **Postcapitalism: A guide to our future**. Macmillan.
- Mieczkowski, Z. 1990. **World trends in tourism and recreation**. New York: PeterLang.
- McCamley, C. and A. Gilmore (2017). **"Aggravated fragmentation: A case study of SME behaviour in two emerging heritage tourism regions."** *Tourism Management* 60: 81-91.
- McKibbin, D. (2014). **Cycling for leisure, recreation and tourism**, Research and Information Service Briefing Paper, Northern Ireland assembly, Ireland.
- Merja Hart (2009). **Development Strategy of Cycling tourism 2009-2013**. Visit Finland
- Ministry of Tourism. (2009). **Tourism activity: Cycle tourism**. Retrieved from: <http://www.med.govt.nz/about-us/pdf-library/tourism-publications/Cycle%20Tourism%20Profile%20-123KB%20PDF.pdf>
- Mountinho, L. (1993). **Consumer Behavior in Tourism**. *European Journal of Marketing*, 21(10), 5-44
- Money, R. B., & Crofts, J. C. (2003). **The effect of uncertainty avoidance on information search, planning, and purchases of international travel vacations**. *Tourism Management*, 24(2), 191-202.
- Park, J. K. (1998). **Sport Industry and Korean Economy**. 88 Seoul National Olympic Science Conference, 248-257.
- Prosser, G. (1998). **Regional tourism statistics in Australia**. Centre for Regional Tourism Research
- Pyke, S., et al. (2016). **"Exploring well-being as a tourism product resource."** *Tourism Management* 55: 94-105.
- Ritchie, B. W. (1998). **Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues**. *Tourism Management*, 19(6), 567-582.
- Roman, M. and M. Roman (2014). **"Bicycle transport as an opportunity to develop urban tourism–Warsaw example."** *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 151: 295-301.
- Ross, S. (2001). **"Developing sport tourism: An eGuide for destination marketers and sports events planners."** *National Laboratory for Tourism and eCommerce*: 1-22.

- Scott A. Cohen, Girish Prayag & Miguel Moital. (2014) **Consumer Behavior in Tourism: Concepts, influences and opportunities**. *Current Issues in Tourism*, 17(10), 872-909
- Scottish Tourism Board. (1991). **Tourism Potential of Cycling and Cycle Routes in Scotland**. STB, Glasgow
- Sheng, C.W. & Chen, M.C. (2012). **A study of experience expectation of museum visitors**. *Tourism Management*, 33, 53-60
- Simonsen, P., & Jorgenson, B. (1996). **Cycling tourism: Environmental and economic al sustainability**. Un published Report. Fjellerup, Denmark: Bornholm Research Center.
- Stynes, D. J. (1997). **"Economic impacts of tourism: a handbook for tourism professionals"**. Urbana, IL: University of Illinois, Tourism Research Laboratory: 1-32.
- Tasmanian Cycle Tourism Strategy.(2017). **Tasmania's cycling tourism industry**. September 2017, 3-5
- UNWTO. (2019). **UNWTO Conference on Tourism: a Catalyst for Development, Peace and Reconciliation**. Retrieve July 20, 2019 from: <https://asiapacific.unwto.org/event/unwto-conference-tourism-catalyst-development-peace-and-reconciliation>
- Uysal, M., McGehee, N. G., & Loker-Murphy, L. (1996). **The Australian international pleasure travel market: Motivations from a gendered perspective**. *Journal of tourism studies*, 7(1), 45.
- VUJKO, A. and J. PLAVŠA (2013). **"Possibilities of improving international cross-border cooperation through cycling the "Szekelys Route".**" *Geojournal for Tourism and Geosites* 2(12): 185-203.
- Watson, G., & Gallagher, K. (2005). **Managing for Results**. CIPD Publishing.
- World Travel Market. (2014). **Cycling a Threat to Golf Tourism**. Euromonitor International for compiling the WTM Global Trends Report 2014. ExCel London
- Wilson, S.S. (1973). **Bicycle Technology**. *Scientific American*, 228(3), 81-91
- Zajadacz, A. (2016). Sports tourism: An attempt to define the concept.

การสืบค้นข้อมูลจากเว็บไซต์หน่วยงาน

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2559). **สถิติด้านการท่องเที่ยว ปี 2559 (Tourism Statistics 2016)** (ออนไลน์). วันที่สืบค้น 14 พฤศจิกายน 2560.สืบค้นจาก https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=435
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2559). **สถิตินักท่องเที่ยว**. (ออนไลน์) ; สืบค้นจาก https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). **สถิตินักท่องเที่ยว**. (ออนไลน์) ; วันที่สืบค้น 1 มีนาคม 2561. สืบค้นจาก https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2561). **สถิตินักท่องเที่ยว**. (ออนไลน์) ; วันที่สืบค้น 1 มีนาคม 2561. สืบค้นจาก https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2562). **สถิตินักท่องเที่ยว**. (ออนไลน์) ; วันที่สืบค้น 1 มีนาคม 2561. สืบค้นจาก https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=411
- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. (2560). **ธุรกิจกีฬา** (ออนไลน์) วันที่สืบค้นวันที่ 15 ธันวาคม 2561 สืบค้นจาก : <https://www.dbd.go.th/>
- กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา. (2559). **แผนพัฒนาการกีฬาแห่งชาติ ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)** (ออนไลน์). วันที่สืบค้น 12 พฤศจิกายน 2561.สืบค้นจาก <https://secretary.mots.go.th>
- กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา. (2561). **แผนปฏิบัติการราชการประจําปีงบประมาณ พ.ศ. 2561** (ออนไลน์). วันที่สืบค้น 15 พฤศจิกายน 2561.สืบค้นจาก <https://secretary.mots.go.th>
- สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2562). **การท่องเที่ยวเชิงกีฬา**. (ออนไลน์) ; วันที่สืบค้น 1 มีนาคม 2561. สืบค้นจาก <https://secretary.mots.go.th>
- สมาคมกีฬาจักรยานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์. (2561). **สนามแข่งขันจักรยานประจำปี 2561** (ออนไลน์).วันที่ค้น15 ธันวาคม 2561 สืบค้นจาก : <http://www.thaicycling.or.th>
- Audax Thailand. (2560). **เส้นทางปั่น Audax Thailand** (ออนไลน์) ; วันที่สืบค้นวันที่ 10 มีนาคม 2562 สืบค้นจาก : <http://app.audaxthailand.com/home>
- Bike for dad. (2015). **กิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อพ่อ** (ออนไลน์) ; วันที่สืบค้น12 มิถุนายน 2561 สืบค้นจาก : <https://www.bikefordad2015.com>
- BBC Thailand. (2560). **เทรณการปั่นจักรยาน** (ออนไลน์) ; วันที่สืบค้น12 มิถุนายน 2561 สืบค้นจาก : <https://www.bbc.com/thai/thailand>
- Insights Teams Tourism New Zealand (2013). **Tourism New Zealand** (Online). Retrieved September 15, 2018, from www.touristneszeland.com
- New Zealand Tourism. (2013). **About the tourism industry** (Online). Retrieved

September 27, 2018, from <http://www.tourismnewzealand.com/about-the-tourism-industry/>.

Thaimtb. (2560). **ประชาสัมพันธ์งานการปั่นจักรยาน**.(ออนไลน์) สืบค้นวันที่ 10 ธันวาคม 2560สืบค้นจาก :<https://www.thaimtb.com>

การสืบค้นข้อมูลจากกลุ่มเฟซบุ๊ก

<https://www.facebook.com/pg/AudaxThailand/events/>

https://www.facebook.com/pg/KhcycleThailand/events/?ref=page_internal

https://www.facebook.com/pg/ProbikeTrek/events/?ref=page_internal

https://www.facebook.com/pg/bikezoneth/events/?ref=page_internal

<https://www.facebook.com/pg/Audax-Nakhonpathom-Cycling-Club>

https://www.facebook.com/pg/wheretorunwhentoride/events/?ref=page_internal

https://www.facebook.com/pg/luckycycling/events/?ref=page_internal

https://www.facebook.com/pg/AudaxThailand/events/?ref=page_internal

https://www.facebook.com/pg/PUNKAEWAI/events/?ref=page_internal

<https://www.facebook.com/pg/>

https://www.facebook.com/pg/bikeforlovestopatyou/events/?ref=page_internal

<https://www.facebook.com/pg/bikeforestcamp/events/>

https://www.facebook.com/pg/kazebicycle/events/?ref=page_internal

https://www.facebook.com/pg/CYCLING100/events/?ref=page_internal

<https://www.facebook.com/groups/1721890094704574/>

ภาคผนวก

4	ราคาจักรยานที่ท่านใช้ในการปั่นครั้งนี้ ☐ 1) ต่ำกว่า 10,000 บาท/คัน ☐ 2) ราคา 10,000 – 30,000 บาท/คัน ☐ 3) ราคา 30,001 – 60,000 บาท/คัน ☐ 4) ราคา 60,001 – 90,000 บาท/คัน ☐ 5) ราคา 90,001 – 120,000 บาท/คัน ☐ 6) ราคา มากกว่า 120,000 บาท/คัน
5	ราคาอุปกรณ์ เครื่องแต่งกาย ที่ท่านใช้ในการปั่นจักรยานครั้งนี้ ☐ 1) ต่ำกว่า 3,000 บาท/คัน ☐ 2) ราคา 3,001 – 6,000 บาท/คัน ☐ 3) ราคา 6,001 – 9,000 บาท/คัน ☐ 4) ราคา 9,001 – 12,000 บาท/คัน ☐ 5) มากกว่า 12,000 บาท/คัน
6	ค่าใช้จ่ายในการสมัครลงปั่นจักรยานแต่ละสนาม กี่บาท/ปี ☐ 1) ต่ำกว่า 2,000 บาท/ปี ☐ 2) จำนวน 2,001 – 4,000 บาท/ปี ☐ 3) จำนวน 4,001 – 6,000 บาท/ปี ☐ 4) มากกว่า 6,000 บาท/ปี
7	ในการมาร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานในครั้งนี้ ท่านเดินทางมาคนเดียวหรือมากับใครบ้าง ☐ 1) มาคนเดียว ☐ 2) มาหลายคน (กรุณาตอบ 7.1)
	7.1 คนที่มาด้วยคือ ☐ 1) ครอบครัว คน ☐ 2) แฟน/สามี ไม่มีบุตร ☐ 3) เพื่อน/กลุ่มชมรม/สมาคมคน
8	ในการเดินทางมาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานครั้งนี้ ท่านมาพักค้างหรือไม่ ☐ 1) ไม่พักค้าง ☐ 2) พักค้าง (กรุณาตอบ 8.1)
	8.1 สถานที่พักค้าง คือ ☐ 1) โรงแรม/รีสอร์ท ☐ 2) นอนเต็นท์ ☐ 3) ห้องเช่า/อาร์ตแมนด์ ☐ 4) วัด/โรงเรียน/หน่วยงานที่จัด ☐ 5) โฮมสเตย์ ☐ 6) นอนในรถ ☐ 7) บ้านเพื่อน/ญาติ ☐ 8) อื่น ๆ
9	การเดินทางมาเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานครั้งนี้ ☐ 1) เดินทางมาล่วงหน้า 1 วัน ☐ 2) เดินทางมาล่วงหน้า 2 วัน ☐ 3) เดินทางมาในวันจัดงาน
10	พาหนะที่ใช้เดินทางเพื่อเข้าร่วมกิจกรรม ☐ 1) รถส่วนตัว ○ 1.1) เก๋ง ○ 1.2) กระบะ ○ 1.3) รถตุ้ ○ 1.4) อื่น ๆ ☐ 2) รถเช่า ○ 2.1) รถตุ้ ○ 2.2) รถบัส ○ 2.3) อื่น ๆ ☐ 3) มาโดยวิธีอื่น ๆ (โปรดระบุ)
11	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อครั้งที่จ่ายไปเพื่อมาร่วมงานในครั้งนี้ ☐ 1) 1 -1,000 บาท ☐ 2) 1,001 – 5,000 บาท ☐ 3) 5,001 – 10,000 บาท ☐ 4) มากกว่า 10,000 บาท
12	ในการเข้าร่วมกิจกรรมครั้งนี้ ท่านมีค่าใช้จ่ายเหล่านี้โดยประมาณเท่าไร (โปรดระบุ) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในเดินทาง : บาท ค่าพาหนะสาธารณะ (เครื่องบิน/รถยนต์/รถไฟ) : บาท ค่าที่พัก : บาท ค่าอาหารและเครื่องดื่ม : บาท ค่าซื้อของที่ระลึก/สินค้าของฝาก : บาท ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างทาง : บาท ค่าใช้จ่ายในการซื้ออุปกรณ์ตกแต่งรถและคนปั่น : บาท

13	ท่านรู้ข้อมูลการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานครั้งนี้ทางใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) : 1) www.Thaimtb.com : 2) ชุมชนออนไลน์ Facebook กลุ่มปั่นต่าง ๆ : 3) เพื่อนโทรศัพท์มาชวน : 4) หาข้อมูลจากเว็บไซต์ผู้จัด : 5) ผู้จัด/หน่วยงาน ประชาสัมพันธ์ : 6) อื่น ๆ
14	ท่านใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อค้นหาข้อมูลการปั่นจักรยานในด้านใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) : ค้นหากิจกรรมปั่นจักรยาน : สมัครเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน : การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีของจักรยาน : เลือกซื้ออุปกรณ์เสริมการปั่นจักรยาน : แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับนักปั่น : อื่น ๆ
15	ช่องทางการรับรู้ใดที่ท่านชอบไปดู เพื่อ update เรื่องจักรยาน มากที่สุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ☐ 1) มหกรรม Expo : Bangkok Bike / Motor ☐ 2) สื่อ/ชมสินค้าจากร้านค้าในสนามจัดการแข่งขัน ☐ 3) สื่อสิ่งพิมพ์ ป้ายประชาสัมพันธ์ ☐ 4) กลุ่มเครือข่ายนักปั่นจักรยาน Facebook/Line ☐ 5) อื่น ๆ
16	ผลิตภัณฑ์ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานใด ที่จะสร้างแรงดึงดูดใจให้เข้าร่วมเพิ่มขึ้น (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ☐ 1) บริการนำเที่ยวก่อนการแข่งขัน ☐ 2) คอนเสิร์ตในงาน ☐ 3) การค้นหาภาพถ่ายผ่านเว็บไซต์ ☐ 4) VIRTUAL RIDE ☐ 5) การบริการอาหารและเครื่องดื่ม ☐ 6) ประกันอุบัติเหตุสำหรับนักปั่น ☐ 7) การถ่ายทอดสดขณะแข่งขัน ☐ 8) กิจกรรมออกกำลังกายก่อนปล่อยตัว ☐ 9) การจัดนิทรรศการจำหน่ายอุปกรณ์ ☐ 10) การออกร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน ☐ 11) การได้รับการรับรองมาตรฐานสนามจากหน่วยงาน ☐ 12) อื่น ๆ
17	เส้นทางปั่นจักรยานท่องเที่ยวที่เหมาะสมสำหรับการปั่นท่องเที่ยวด้วยตนเอง ในประเทศไทย เส้นทางใดที่มีความสวยงามที่สุด (โปรดระบุอย่างน้อย 2 เส้นทาง) 1) 2) 3)
18	เส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขันในประเทศไทย เส้นทางใดที่นักปั่นควรไปร่วม (โปรดระบุอย่างน้อย 2 เส้นทาง) 1) 2) 3)
19	กิจกรรมงานปั่นจักรยาน (Event) ที่จัดขึ้นในประเทศไทย Event ใดที่จัดได้ดีที่สุด ที่นักปั่นควรไปร่วมงาน (โปรดระบุอย่างน้อย 2 เส้นทาง) 1) 2) 3)
20	การนำเที่ยวด้วยจักรยาน ที่จำหน่ายโดยบริษัทนำเที่ยว เส้นทางใดมีความสวยงาม(โปรดระบุ 2 เส้นทาง) 1) 2)
21	คู่มือจักรยานใด ที่ท่านต้องการรู้ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ได้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) : คู่มือการบริหารจัดการงานปั่นจักรยานสำหรับผู้จัดหน้าใหม่ : คู่มือการเตรียมความพร้อมสำหรับนักปั่นจักรยานหน้าใหม่ : คู่มือการเลือกซื้ออุปกรณ์สำหรับการปั่นจักรยาน : อื่น ๆ (โปรดระบุ)

22	ปัจจัยที่ดึงดูดใจให้นักปั่นจักรยาน สนใจเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นในครั้งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) : มาตรฐานด้านความปลอดภัย : ความเป็นมืออาชีพของผู้จัดงาน : เงินรางวัล/ของแจก/ของแถม มาก : ของที่ระลึก (เสื้อ เหรียญ ถ้วยรางวัล) : มีแหล่งท่องเที่ยวมาก : อัตลักษณ์ของเส้นทางปั่น : ความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก : การเดินทางเข้าถึงสะดวก : ชุมชนเจ้าบ้านให้การต้อนรับดี : อื่น ๆ (โปรดระบุ)
23	หากจะพัฒนา เว็บไซต์/แพลตฟอร์ม เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของประเทศไทย ให้มีความน่าสนใจ เกิดการใช้งานได้จริง ควรมีข้อมูลที่สำคัญอะไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) : การอัปเดต เส้นทางปั่นจักรยานที่ทันสมัย อยู่เสมอ : สร้างฐานข้อมูลเชื่อมโยงกับ ที่พักแรม ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว ในเส้นทางปั่น : การแจ้งกิจกรรมปั่นจักรยานตลอดทั้งปี (การแข่งขันและการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว) : มีช่องทางแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์กับเพื่อนนักปั่นจักรยาน : แจ้งข้อมูลข่าวสารที่มีประโยชน์แก่นักปั่นจักรยาน
24	มาตรฐานการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานใด ที่ควรนำมาปรับใช้กับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย ☐ 1) มาตรฐานการจัดการแข่งขันในระดับสากลขององค์การจักรยานโลก (U.C.I) ☐ 2) มาตรฐานการจัดการแข่งขัน ตูร์เดอฟร็องส์ (L'ETAPE BY LE TOUR DE FRANCE) ☐ 3) มาตรฐาน อื่น ๆ (โปรดระบุ)
25	ในปีถัดไป ท่านจะกลับมาเข้าร่วมกิจกรรมงานปั่นของสนามนี้ อีกหรือไม่ ☐ 1) มา ☐ 2) ไม่มา เพราะ
26	ท่านจะแนะนำ เชิญชวน ให้เพื่อนนักปั่นที่ท่านรู้จัก มาร่วมงานปั่นสนามนี้ ในปีหน้าหรือไม่ ☐ 1) บอกต่อ ☐ 2) ไม่บอกต่อ เพราะ

ส่วนที่ 3 การประเมินความพึงพอใจ (โปรดทำเครื่องหมาย ☒ ลงในค่าระดับความพึงพอใจตามเกณฑ์)

รายการ	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
1. ความดึงดูดใจ (Attractions)					
1.1 เส้นทางมีความตื่นเต้นท้าทาย (Excitement)					
1.2 เส้นทางที่สร้างประสบการณ์ความสำเร็จสูงให้ตนเอง (Self fulfilment and Wish fulfilment)					
1.3 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยงกับธรรมชาติในพื้นที่ (ทะเล/แม่น้ำ/ป่าเขา)					
1.4 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยง กับแหล่งท่องเที่ยวชุมชน ท้องถิ่น/กลุ่มชาติพันธุ์					
1.5 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยง กับแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์/โบราณสถาน/วัด/วัง/					
1.6 ความมีเสน่ห์ สนุกสนาน บันเทิงจากของกองเชียร์ในชุมชน (Social interaction)					
1.7 ผู้จัดมีการประชาสัมพันธ์ที่ดึงดูดใจ สร้างการรับรู้ในวงกว้าง จูงใจให้ออกมาร่วมกิจกรรม					

รายการ	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
2. การเดินทางเข้าถึง (Accessibility)					
2.1 ความหลากหลายของระบบการขนส่งสาธารณะ					
2.2 รถรับจ้าง/รถเช่า มีบริการถึงที่สถานที่จัดงานอย่างสะดวก					
2.3 ป้ายบอกทางไปสถานที่จัดงานที่ชัดเจน					
2.4 การจัดการจราจร เส้นทาง เข้าถึงบริเวณจัดงาน คล่องตัว ไม่ติดขัด (UCI)					
3. สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities)					
3.1 จำนวนที่พักแรม มีความเพียงพอต่อความต้องการ					
3.2 จำนวนร้านอาหารและเครื่องดื่ม มีความเพียงพอต่อความต้องการ					
3.3 จำนวนแหล่งท่องเที่ยว/ความบันเทิง มีความเพียงพอต่อความต้องการ					
3.4 ร้านค้าจำหน่ายสินค้าของที่ระลึกมีความเป็นเอกลักษณ์ และมีสินค้าที่หลากหลาย					
3.5 จุดบริการที่จอดรถจักรยานในพื้นที่ที่มีความปลอดภัย					
4. มาตรฐานสนาม (Standard)					
4.1 ระยะทางในเส้นทางการปั่นชัดเจน ถูกต้องตามที่นำเสนอต่อสาธารณะ (UCI & L'ETape)					
4.2 การจัดกลุ่มช่วงอายุของนักปั่นมีความเหมาะสม (L'ETape)					
4.3 ที่ตั้งพื้นที่จัดกิจกรรมมีความแน่นอนและชัดเจน (UCI & L'ETape)					
4.4 ประกาศแจ้งเส้นทางปั่นจักรยานตามลักษณะพื้นที่ได้ชัดเจน (L'ETape)					
4.5 มาตรฐานการจับเวลาบนเส้นทางที่แม่นยำเพื่อสรุปจัดอันดับการแข่งขันได้อย่างยุติธรรม (UCI & L'ETape)					
4.6 มาตรฐานของเส้นทางและอุปกรณ์ในเส้นทางปั่น (UCI)					
4.7 การจัดพื้นที่จุดปล่อยตัวจุดเริ่มต้น/เส้นชัย (UCI)					
4.8 ความพอเพียงของจุดให้น้ำ (UCI)					
4.9 ความพอเพียงของสิ่งอำนวยความสะดวกในงาน (ห้องสุขา ถึงขยะ ที่นั่งพัก) (UCI)					
4.10 ความเหมาะสมและเพียงพอของสถานที่จอดรถของผู้เข้าร่วมกิจกรรม (UCI)					
4.11 ความสะดวกบริเวณกองอำนวยความสะดวก (UCI)					
4.12 ความชัดเจนในการแจ้งการตัดสินใจการปั่น (L'ETape)					
4.13 ทีมงานผู้ตัดสินมีความรู้ ความเข้าใจในกติกา (UCI)					
4.14 การกำหนดเงื่อนไขรับรายงานตัวมีนโยบายที่ชัดเจน (L'ETape)					

รายการ	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
5. ความปลอดภัย (Safety)					
5.1 รถพยาบาล/เจ้าหน้าที่/แพทย์ประจำสนาม (UCI)					
5.2 เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลเบื้องต้นในเส้นทางปั่น (UCI)					
5.3 เจ้าหน้าที่ควบคุมตลอดเส้นทาง (UCI)					
5.4 ตำรวจ/เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเส้นทาง (UCI)					
5.5 ความชัดเจนของป้ายบอกทางปั่นจักรยาน (UCI)					
5.6 สภาพเส้นทางปั่นดี ปลอดภัย ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (UCI)					
5.7 การซื้อประกันอุบัติเหตุให้นักปั่น					
6. การแบ่งปันการใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing)					
6.1 ผู้ใช้รถใช้ถนนประจำให้ความร่วมมือในการปิดถนน 100% ระหว่างจัดกิจกรรมปั่น					
6.2 การยินยอมให้วางป้าย/ทำสัญลักษณ์ตามเส้นทาง					
6.3 ชุมชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือในการกักกันสิ่งกีดขวางในเส้นทางปั่น (สัตว์เลี้ยง/รถบรรทุก/รถขนส่งสินค้า)					
7. ทักษะของผู้จัดกิจกรรมและทีมงาน (Skills)					
7.1 ความเป็นมืออาชีพของผู้ดำเนินการจัดงาน/Race Director					
7.2 ความเป็นมืออาชีพของทีมงานมาร์แชลในการดูแลปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทาง					
7.3 การประสานงานขอความร่วมมือของผู้จัดงานกับทุกภาคในพื้นที่ มีความเป็นมืออาชีพ					
7.4 ทักษะการแก้ไขปัญหาฉุกเฉินของทีมงาน (Risk Management)					
7.5 ทีมงานสามารถตอบคำถามในการจัดงานได้ชัดเจน					
8. คุณภาพการให้บริการ (Services)					
8.1 พนักงานของธุรกิจที่พักแรมในพื้นที่ ยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ					
8.2 พนักงานของร้านอาหารและเครื่องดื่ม ยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ					
8.3 พนักงานของร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน/สินค้าของที่ระลึก ยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ					
8.4 พนักงานผู้ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว ยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ					
8.5 ที่พักมีคุณภาพ สะอาด สะดวก ปลอดภัย					
8.6 ร้านอาหารและเครื่องดื่มมีความหลากหลาย รสชาติประทับใจ					

รายการ	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
8.7 การให้บริการ การดูแลของผู้จัด / ธุรกิจนำเที่ยว ให้บริการที่ประทับใจ (Tour guide business)					
9. ความพึงพอใจการบริหารจัดการกิจกรรมงานปั่นจักรยานครั้งนี้ (Satisfaction)					
9.1 มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดกิจกรรมอย่างชัดเจน					
9.2 การรับสมัครเข้าร่วมกิจกรรม					
9.3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการจัดในงาน					
9.4 การออกแบบ เสื้อ เหมียว และถ้วยรางวัล					
9.5 ความชัดเจนของกฎ กติกา การแข่งขัน					
9.6 ความเหมาะสมการแบ่งประเภทระยะทาง					
9.7 การต้อนรับของเจ้าหน้าที่ในจุดรับลงทะเบียน					
9.8 มีจุดบริการรับฝากของที่ปลอดภัย					
9.9 มีจุดบริการตรวจเช็ค/ซ่อม จักรยานให้นักปั่น					
9.10 มีมาร์แชลดูแล (ผู้ดูแลความเรียบร้อยตลอดเส้นทาง)					
9.11 มีบริการรถสาธารณะ รับส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยระหว่างพื้นที่จัดงานและจุดจอดรถ					
9.12 การนำเทคโนโลยีมาช่วยจัดทำเส้นทางปั่นจักรยาน (Smart Phone/Strava/Relive)					
9.13 มีพนักงานในจุดต่าง ๆ ให้บริการยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ					
9.14 การบริการอาหารและเครื่องดื่มในงานเพียงพอ หลากหลาย รสชาติประทับใจ					
9.15 การตัดสินให้รางวัล มีความชัดเจนและเป็นธรรม					
9.16 การจัดกิจกรรมมอบ เหมียว ถ้วย และของที่ระลึกมีความสะดวก รวดเร็ว และประทับใจ					
9.17 การบริการ ค้นหาภาพถ่ายนักปั่นหลังจัดกิจกรรม มีความสะดวกและรวดเร็ว					
9.18 การบริหารเครือข่ายลูกค้าสัมพันธ์					
10. ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานครั้งนี้ ในด้านเศรษฐกิจ					
10.1 ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจ้างงานของผู้จัด					
10.2 เยาวชนในพื้นที่มีรายได้พิเศษจากการรับจ้างทำงาน					
10.3 ผู้ประกอบการในพื้นที่จำหน่ายสินค้าผลิตภัณฑ์ได้มากขึ้น					
10.4 ผู้ประกอบการผู้ให้บริการเช่าอุปกรณ์ เครื่องเสียง ไฟ รถเช่า ในพื้นที่ มีรายได้เพิ่มขึ้น					
10.5 ธุรกิจอื่น ที่เกี่ยวเนื่องกับ จักรยาน อุปกรณ์จักรยานและธุรกิจเสื้อผ้า เหมียว ฯลฯ มีรายได้เพิ่มขึ้น					

รายการ	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
10.6 ธุรกิจอื่น ที่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการ มีรายได้เพิ่มขึ้น					
11. ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปณัฏร์งานครั้งนี้ ในด้านสังคม					
11.1 ชุมชนมีความยินดีและให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรม					
11.2 ชุมชนให้การต้อนรับนักท่องเที่ยวฐานะเจ้าบ้านอย่างดี					
11.3 ชุมชนในพื้นที่มีคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น					
11.4 ผู้จัดมีการแบ่งปันผลประโยชน์ให้ชุมชนอย่างเป็นธรรม					
11.5 เยาวชนในพื้นที่ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์ต่อตนเอง					
11.6 ได้รับการสนับสนุนของผู้นำในพื้นที่ (อบต./เทศบาล/อบจ.)					
12. ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปณัฏร์งานครั้งนี้ ในด้านสิ่งแวดล้อม					
12.1 เกิดการปรับปรุง พัฒนาเส้นทางปณัฏร์งาน					
12.2 เกิดการพัฒนากระบวนบริหารอุปโภคในชุมชน					
12.3 เกิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะจากการจัดกิจกรรม					
12.4 นักท่องเที่ยวเคารพและไม่ทำลายธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม					
12.5 ระบบการจราจรคับคั่งแออัดส่งผลให้ชุมชนสัญจรลำบาก					
12.6 เกิดความสกปรก ขยะเกลื่อนกลาดหลังจากจัดกิจกรรม					
12.7 เกิดการหวงแหน อนุรักษ์ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมในชุมชน					
13. ความสุขและความประทับใจที่มาร่วมกิจกรรมในครั้งนี้					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

❀❀❀❀ ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาตอบแบบสอบถาม ❀❀❀❀

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก สำหรับผู้จัดการกิจกรรมปั่นจักรยาน
เพื่อการวิจัยเรื่อง การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

วัน : เวลา : สถานที่ให้ข้อมูล :

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

1.1 ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

ตำแหน่งงาน.....ชื่อหน่วยงาน.....

สนามปั่นจักรยาน.....จังหวัด.....

1.2 อายุ.....ปี

1.3 สำเร็จการศึกษาสูงสุด ☐ ต่ำกว่าปริญญาตรี ☐ ปริญญาตรี ☐ ปริญญาโท
☐ ปริญญาเอก ☐ อื่นๆ

1.4 อาชีพหลัก ☐ รับราชการ ☐ พนักงานเอกชน ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
☐ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ☐ รับจ้างทั่วไป ☐ นักการเมือง
☐ อื่น ๆ

1.5 ประสบการณ์ / ความเชี่ยวชาญ ที่เกี่ยวข้องการจัดการกิจกรรมปั่นจักรยาน

.....

ส่วนที่ 2 บริบทภูมิหลัง

2.1 ที่มาของการจัดงาน :

.....

2.2 เป้าหมายหลักของการจัดงาน :

.....

2.3 นวัตกรรมในการนำมาใช้ในการจัดกิจกรรม :

.....

.....

.....

2.4 เหตุผลในการเลือกพื้นที่จัดกิจกรรม (ทำไมถึงต้องการทำงานร่วมกับชุมชนแห่งนี้) :

.....

.....

.....

2.5 ปัจจัยที่ทำให้การจัดกิจกรรมนี้ ประสบความสำเร็จ:

.....

.....

.....

2.6 ปัญหาอุปสรรค ที่ทำให้ไม่ประสบความสำเร็จ ในระดับที่สูงขึ้น :

.....

.....

.....

2.7 ผลตอบแทนจากการลงทุน :

.....

.....

.....

2.8 การบริหารจัดการ การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน :

ขั้นตอนการดำเนินงาน (Bidding จนถึง ส่งมอบ) :

.....

.....

.....

การพยากรณ์ เพื่อเตรียมการรองรับ :

.....

.....

.....

เทคนิคการทำการตลาด การประชาสัมพันธ์ :

.....

.....

.....

การสร้างเครือข่ายในพื้นที่ (ผู้รับจ้างช่วง ผู้ปฏิบัติงานฯ) :

.....

.....

.....

2.9 วิธีการบริหารความเสี่ยง :

.....

.....

.....

2.10 กลยุทธ์ในการบริหารองค์กร เพื่อให้เกิดการพัฒนาการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง (PDCA) :

.....

.....

.....

2.11 พฤติกรรม ความต้องการ และ แนวโน้มในอนาคตของนักปั่นจักรยาน (แข่งขัน/ท่องเที่ยว) จะมีลักษณะอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2.12 ผลลัพธ์ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานใด ที่จะสร้างแรงดึงดูดใจให้เข้าร่วมกิจกรรมเพิ่มขึ้น

.....

.....

.....

.....

.....

2.13 เส้นทางปั่นจักรยานของประเทศไทย เส้นทางใดที่มีความสวยงามในการปั่นท่องเที่ยว (โปรดเรียงลำดับ)

.....

.....

.....

.....

.....

2.14 การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในประเทศไทย ไດที่มีการจัดการได้ในระดับดี และนักปั่นควรไปร่วม

.....

.....

.....

.....

2.15 คู่มือจักรยานไต ที่ท่านต้องการรู้ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ได้ (โปรดเรียงลำดับ)

.....

.....

.....

.....

2.16 มาตรฐานการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานไต ที่ควรนำมาปรับใช้กับการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานของประเทศไทย

.....

.....

.....

.....

2.17 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในชุมชนอย่างเป็นรูปธรรม จากการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานมีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

2.18 ในอนาคตประเทศไทย ควรใช้ กลยุทธ์อย่างไร ในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกิจกรรมปั่นจักรยานาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย โปรดยกตัวอย่าง

.....

.....

.....

.....

2.19 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดงานในมิติของ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม :

เศรษฐกิจ.....

.....

.....

.....

สังคม.....

.....

.....

.....

สิ่งแวดล้อม

.....

.....

.....

2.20 หากจะพัฒนา หน้าเว็บไซต์/แพลตฟอร์ม เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของประเทศไทย ให้มีความน่าสนใจ เกิดการใช้งานได้จริง ควรมีข้อมูลที่สำคัญอะไรบ้าง:

.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพื่อการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรม
ของประเทศไทย

[illegible]

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก บริษัทนำเที่ยวด้วยจักรยาน
ประกอบการวิจัยเรื่อง การยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยาน
บนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

วัน : เวลา : สถานที่ให้ข้อมูล :

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

1.1 ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....

ตำแหน่งงาน.....

บริษัท/หน่วยงาน.....

ที่ตั้งสำนักงาน

1.2 อายุผู้ให้ข้อมูลปี

1.3 สำเร็จการศึกษาสูงสุด ☐ ต่ำกว่าปริญญาตรี ☐ ปริญญาตรี ☐ ปริญญาโท
☐ ปริญญาเอก ☐ อื่น ๆ

1.4 ลักษณะการนำเที่ยว (ชาวไทย/ชาวต่างประเทศ - นำเที่ยว ในประเทศ/ต่างประเทศ)

.....

.....

1.5 ผลการดำเนินงาน ที่เกิดขึ้นปกติ และ มีการจัดกิจกรรม

ผลการดำเนินงาน	วันที่มีการจัดกิจกรรม (เพิ่ม / ลด / คงเดิม)
3.1 รายได้เฉลี่ยต่อปีของธุรกิจ (โดยประมาณ) ต่อเดือนบาท ต่อปีบาท	
3.2 จำนวนแรงงาน/ลูกจ้างในธุรกิจ จำนวนคน แรงงานในท้องถิ่น คิดเป็น%	
3.3 อัตราค่าจ้างแรงงานโดยเฉลี่ยบาท/เดือน บาท/วัน	
3.4 ใช้วัตถุดิบในท้องถิ่น..... บาท ใช้วัตถุดิบภายในท้องถิ่น คิดเป็น :%	
3.5 ธุรกิจของท่านเชื่อมโยงกับธุรกิจอะไรบ้างในพื้นที่	
3.6 กลุ่มลูกค้าหลัก/ผู้มาใช้บริการหลัก คือ	

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผลิตภัณฑ์การให้บริการนักท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

2.1 พฤติกรรมนักท่องเที่ยว

- 1) เดินทางมาจากประเทศ
- 2) จำนวนนักท่องเที่ยวซื้อโปรแกรมท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ต่อปีโดยประมาณ.....คน
- 3) เพศ..... ช่วงอายุของนักท่องเที่ยว โดยประมาณ
- 4) อาชีพ
- 5) เดินทางมากับใคร และ เดินทางมาอย่างไร.....
- 6) พักค้างกี่วันกี่คืน
- 7) ช่องทางรับรู้/แหล่งซื้อ Package
- 8) เส้นทางปั่นจักรยานที่นักท่องเที่ยวนิยมไปปั่น....

2.2 ราคาขายโปรแกรมนำเที่ยวที่รับได้

.....

.....

.....

2.3 ค่าใช้จ่ายที่นักท่องเที่ยวนิยมซื้อใช้จ่ายไปกับอะไร (สัดส่วนโดยประมาณ)

.....

.....

.....

2.4 ปัญหาและอุปสรรคของการจัดนำเที่ยวด้วยจักรยาน ในประเทศไทย

.....

.....

.....

2.5 ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานหรือไม่ เพราะเหตุใด

.....

.....

.....

2.6 เทคนิคการบริหารจัดการนำเที่ยวด้วยจักรยานที่ดี มีลักษณะอย่างไร

.....

.....

.....

2.7 ในอนาคตประเทศไทย ควรใช้ กลยุทธ์อย่างไร ในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยโด่งดัง เรื่องการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

.....

.....

.....

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทยต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชน

ระดับความคิดเห็น 5 = เห็นด้วยมากที่สุด 4 = เห็นด้วยมาก 3 = เห็นด้วยปานกลาง
2 = ไม่เห็นด้วย 1 = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

รายการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
1. ผลที่เกิดขึ้นในด้านเศรษฐกิจ					
1.1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้สมาชิกในชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น					
1.2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้เกิดการสร้างงานในชุมชนเพิ่มขึ้น					
1.3 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้มีธุรกิจที่พักรวมเพิ่มมากขึ้น					
1.4 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มมากขึ้น					
1.5 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ธุรกิจร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่ระลึกเพิ่มมากขึ้น					
1.6 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ธุรกิจอื่น ที่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการอาทิ อุปกรณ์จักรยานและ ธุรกิจเสื้อผ้า เหมื่อย อุปกรณ์เครื่องเสียง เครื่องไฟ ในพื้นที่ มีรายได้เพิ่มขึ้น					
1.7 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ค่าครองชีพของคนในชุมชนเพิ่มสูงขึ้น					
2. ผลที่เกิดขึ้นในด้านสังคม					
2.1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ความสัมพันธ์ของคนในสังคมลดลง					
2.2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้มีการย้ายถิ่นเข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น					
2.3 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของคนในชุมชนลดลง					
2.4 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนดีขึ้น					
2.5 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ช่วย กระตุ้นให้คนในชุมชนสนใจมาปั่นจักรยานและออกกำลังกายมากขึ้น					
2.6 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ งาน ประเพณีและวัฒนธรรมของชุมชนถูกพัฒนาให้กลายเป็นสินค้าสร้างความสนใจให้มาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น					

รายการ	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
2.7 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ <i>คนในชุมชนมีความภูมิใจในวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชนเพิ่มมากขึ้น</i>					
3. ผลที่เกิดขึ้นในด้านสิ่งแวดล้อม					
3.1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดการพัฒนากระบวนสาธาณูปโภคในชุมชน</i>					
3.2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะเพื่อสนับสนุนการจัดกิจกรรม</i>					
3.3 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดการจัดรณรงค์แอ็ดส่งผลให้ชุมชนสัญจรลำบาก</i>					
3.4 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดปริมาณขยะมูลฝอยในพื้นที่เพิ่มขึ้น</i>					
3.5 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดความแอ็ดของประชาชนในพื้นที่</i>					
3.6 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดการทวงแทน อนุรักษ์ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมในชุมชน</i>					
3.7 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ <i>มีรายได้จากการท่องเที่ยวมาใช้เพื่องาน อนุรักษ์วัฒนธรรมและพัฒนา แหล่งท่องเที่ยวของชุมชนมากขึ้น</i>					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพื่อการยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานบนฐานภูมิวัฒนธรรมของประเทศไทย

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

กล่าวขอบคุณและมอบของที่ระลึกเมื่อสัมภาษณ์จบ

รายการ	CHECK LIST		บันทึกข้อสังเกต
	มี	ไม่มี	
1. ความดึงดูดใจ (Attractions)			
1.1 เส้นทางมีความตื่นเต้นท้าทาย (Excitement)			
1.2 เส้นทางที่สร้างประสบการณ์ความสำเร็จสูงให้ตนเอง			
1.3 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยงกับธรรมชาติในพื้นที่ (ทะเล/แม่น้ำ/ป่าเขา)			
1.4 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยง กับแหล่งท่องเที่ยวชุมชน ท้องถิ่น/กลุ่มชาติพันธุ์			
1.5 เส้นทางมีความสวยงามด้วยการเชื่อมโยง กับแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์/โบราณสถาน/วัด/วัง/			
1.6 ความมีเสน่ห์ สนุกสนาน บันเทิงจากของกองเชียร์ในชุมชน (Social interaction)			
1.7 ผู้จัดมีการประชาสัมพันธ์ที่ดึงดูดใจ สร้างการรับรู้ในวงกว้าง จูงใจให้ออกมาร่วมกิจกรรม			
2. การเดินทางเข้าถึง (Accessibility)			
2.1 ความหลากหลายของระบบการขนส่งสาธารณะ			
2.2 รถรับจ้าง/รถเช่า มีบริการถึงที่สถานที่จัดงานอย่างสะดวก			
2.3 ป้ายบอกทางไปสถานที่จัดงานที่ชัดเจน			
2.4 การจัดการจราจร เส้นทาง เข้าถึงบริเวณจัดงาน คล่องตัวไม่ติดขัด (UCI)			
3. สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ (Amenities)			
3.1 จำนวนที่พักแรม มีความเพียงพอต่อความต้องการ			
3.2 จำนวนร้านอาหารและเครื่องดื่ม มีความเพียงพอต่อความต้องการ			
3.3 จำนวนแหล่งท่องเที่ยว/ความบันเทิง มีความเพียงพอต่อความต้องการ			
3.4 ร้านค้าจำหน่ายสินค้าของที่ระลึกมีความเป็นเอกลักษณ์และมีสินค้าที่หลากหลาย			

รายการ	CHECK LIST		บันทึกข้อสังเกต
	มี	ไม่มี	
3.5 จุดบริการที่จอดรถจักรยานในพื้นที่มีความปลอดภัย			
4. มาตรฐานสนาม (Standard)			
4.1 ระยะทางในเส้นทางการปั่นชัดเจน ถูกต้องตามที่นำเสนอต่อสาธารณะ (UCI & L'ETape)			
4.2 การจัดกลุ่มช่วงอายุของนักปั่นมีความเหมาะสม (L'ETape)			
4.3 พื้นที่จัดกิจกรรมมีความแน่นอนและชัดเจน (UCI & L'ETape)			
4.4 ประกาศแจ้งเส้นทางการปั่นจักรยานตามลักษณะพื้นที่ได้ชัดเจน (L'ETape)			
4.5 มาตรฐานการจับเวลาบนเส้นทางที่แม่นยำเพื่อสรุปจัดอันดับการแข่งขันได้อย่างยุติธรรม (UCI & L'ETape)			
4.6 มาตรฐานของเส้นทางและอุปกรณ์ในเส้นทางปั่น (UCI)			
4.7 การจัดพื้นที่จุดปล่อยตัวจุดเริ่มต้น/เส้นชัย (UCI)			
4.8 ความพอเพียงของจุดให้น้ำ (UCI)			
4.9 ความพอเพียงของสิ่งอำนวยความสะดวกในงาน (ห้องสุขา ถังขยะ ที่นั่งพัก) (UCI)			
4.10 ความเหมาะสมและเพียงพอของสถานที่จอดรถของผู้เข้าร่วมกิจกรรม (UCI)			
4.11 ความสะดวกบริเวณกองอำนวยความสะดวก (UCI)			
4.12 ความชัดเจนในการแจ้งการตัดสินใจการปั่น (L'ETape)			
4.13 ทีมงานผู้ตัดสินมีความรู้ ความเข้าใจในกติกา (UCI)			
4.14 การกำหนดเงื่อนไขรับรายงานตัวมีนโยบายที่ชัดเจน (L'ETape)			

รายการ	CHECK LIST		บันทึกข้อสังเกต
	มี	ไม่มี	
5. ความปลอดภัย (Safety)			
5.1 รถพยาบาล/เจ้าหน้าที่/แพทย์ประจำสนาม (UCI)			
5.2 เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลเบื้องต้นในเส้นทางปั่น (UCI)			
5.3 เจ้าหน้าที่ควบคุมตลอดเส้นทาง (UCI)			
5.4 ตำรวจ/เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเส้นทาง (UCI)			
5.5 ความชัดเจนของป้ายบอกทางปั่นจักรยาน (UCI)			
5.6 สภาพเส้นทางปั่นดี ปลอดภัย ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (UCI)			
5.7 การซื้อประกันอุบัติเหตุให้นักปั่น			
6. การแบ่งปันการใช้รถใช้ถนนในวันจัดกิจกรรมปั่น (Sharing)			
6.1 ผู้ใช้รถใช้ถนนประจำให้ความร่วมมือในการปิดถนน 100%ระหว่างจัดกิจกรรมปั่น			
6.2 การยินยอมให้วางป้าย/ทำสัญลักษณ์ตามเส้นทาง			
6.3 ชุมชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือในการกักกันสิ่งกีดขวางในเส้นทางปั่น (สัตว์เลี้ยง/รถบรรทุก/รถขนส่งสินค้า)			
7. ทักษะของผู้จัดกิจกรรมและทีมงาน (Skills)			
7.1 ความเป็นมืออาชีพของผู้ดำเนินการจัดงาน/Race Director			
7.2 ความเป็นมืออาชีพของทีมงานมาร์แชลในการดูแลปั่นจักรยาน ตลอดเส้นทาง			
7.3 การประสานงานขอความร่วมมือของผู้จัดงานกับทุกภาคในพื้นที่ ีความเป็นมืออาชีพ			
7.4 ทักษะการแก้ไขปัญหาฉุกเฉินของทีมงาน (Risk Management)			
7.5 ทีมงานสามารถตอบคำถามในการจัดงานได้ชัดเจน			

รายการ	CHECK LIST		บันทึกข้อสังเกต
	มี	ไม่มี	
8. คุณภาพการให้บริการ (Services)			
8.1 พนักงานของธุรกิจที่พักแรมในพื้นที่ ยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ			
8.2 พนักงานของร้านอาหารและเครื่องดื่ม ยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ			
8.3 พนักงานของร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน/ สินค้าของที่ระลึก ยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ ประทับใจ			
8.4 พนักงานผู้ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว ยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ			
8.5 ที่พักมีคุณภาพ สะอาด สะดวก ปลอดภัย			
8.6 ร้านอาหารและเครื่องดื่มมีความหลากหลาย รสชาติประทับใจ			
8.7 การให้บริการ การดูแลของผู้จัด / ธุรกิจนำ เที่ยว ให้บริการที่ประทับใจ (Tour guide business)			
9. ความพึงพอใจในการบริหารจัดการกิจกรรม งานปณัฏ์กรยาน (Satisfaction)			
9.1 มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดกิจกรรม อย่างชัดเจน			
9.2 การรับสมัครเข้าร่วมกิจกรรม			
9.3 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการจัดในงาน			
9.4 การออกแบบ เสื้อ เหยียญ และถ้วยรางวัล			
9.5 ความชัดเจนของกฎ กติกา การแข่งขัน			
9.6 ความเหมาะสมการแบ่งประเภทระยะทาง			
9.7 การต้อนรับของเจ้าหน้าที่ในจุดรับลงทะเบียน			
9.8 มีจุดบริการรับฝากของที่ปลอดภัย			

รายการ	CHECK LIST		บันทึกข้อสังเกต
	มี	ไม่มี	
9.9 มีจุดบริการตรวจเช็ค/ซ่อม จักรยานให้นักปั่น			
9.10 มีมาร์แชลดูแล (ผู้ดูแลความเรียบร้อยตลอดเส้นทาง)			
9.11 มีบริการรถสาธารณะ รับส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ระหว่างพื้นที่จัดงานและจุดจอดรถ			
9.12 การนำเทคโนโลยีมาช่วยจัดทำเส้นทางปั่นจักรยาน (Smart Phone/Strava/Relive)			
9.13 มีพนักงานในจุดต่าง ๆ ให้บริการยิ้มแย้ม แจ่มใส ให้บริการที่ประทับใจ			
9.14 การบริการอาหารและเครื่องดื่มในงานเพียงพอ หลากหลาย รสชาติประทับใจ			
9.15 การตัดสินใจให้รางวัล มีความชัดเจนและเป็นธรรม			
9.16 การจัดกิจกรรมมอบ เหรียญ ถ้วย และของที่ระลึกมีความสะดวก รวดเร็ว และประทับใจ			
9.17 การบริการ ค้นหาภาพถ่ายนักปั่นหลังจัดกิจกรรม มีความสะดวกและรวดเร็ว			
9.18 การบริหารเครือข่ายลูกค้าสัมพันธ์			
10. ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปั่นจักรยานครั้งนี้ ในด้านเศรษฐกิจ			
10.1การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ สมาชิกในชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น			
10.2การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ เกิดการสร้างงานในชุมชนเพิ่มขึ้น			
10.3การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ มีธุรกิจที่พิกแรมเพิ่มมากขึ้น			
10.4การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มมากขึ้น			
10.5การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ ธุรกิจร้านจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่ระลึกเพิ่มขึ้น			
10.6การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ ธุรกิจอื่น ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการให้บริการอาชีพ อุปกรณ์จักรยานและ ธุรกิจเสื้อผ้า เหรียญ อุปกรณ์ เครื่องเสียง เครื่องไฟ ในพื้นที่ มีรายได้เพิ่มขึ้น			
10.7การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยจักรยานฯ ทำให้ ค่าครองชีพของคนในชุมชนเพิ่มสูงขึ้น			

รายการ	CHECK LIST		บันทึกข้อสังเกต
	มี	ไม่มี	
11. ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปฐมนิเทศกรรมการครั้งนี้ ในด้านสังคม			
11.1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ ความสัมพันธ์ของคนในสังคมลดลง			
11.2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ มีการย้ายถิ่นเข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น			
11.3 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของคนในชุมชนลดลง			
11.4 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนดีขึ้น			
11.5 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ช่วย กระตุ้นให้คนในชุมชนสนใจมาปั่นจักรยานและออกกำลังกายมากขึ้น			
11.6 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ งานประเพณีและวัฒนธรรมของชุมชนถูกพัฒนาให้กลายเป็นสินค้าสร้างความสนใจให้มาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น			
11.7 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ คนในชุมชนมีความภูมิใจในวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชนเพิ่มมากขึ้น			
12. ผลที่เกิดขึ้นจากการจัดกิจกรรมงานปฐมนิเทศกรรมการครั้งนี้ ในด้านสิ่งแวดล้อม			
12.1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ เกิดการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในชุมชน			
12.2 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ เกิดการพัฒนาพื้นที่สาธารณะเพื่อสนับสนุนการจัดกิจกรรม			
12.3 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วยกิจกรรมฯ ทำให้ เกิดการจราจรคับคั่งแออัดส่งผลให้ชุมชนสัญจรลำบาก			

รายการ	CHECK LIST		บันทึกข้อสังเกต
	มี	ไม่มี	
12.4 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วย จักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดปริมาณขยะมูลฝอยใน พื้นที่เพิ่มขึ้น</i>			
12.5 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วย จักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดความแออัดของ ประชาชนในพื้นที่</i>			
12.6 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วย จักรยานฯ ทำให้ <i>เกิดการหวงแหน อนุรักษ์ ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมในชุมชน</i>			
12.7 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาด้วย จักรยานฯ ทำให้ <i>มีรายได้จากการท่องเที่ยว มาใช้อย่างงาน อนุรักษ์วัฒนธรรม และพัฒนา แหล่งท่องเที่ยวของชุมชนมากขึ้น</i>			
13. ความสุขและความประทับใจที่ได้ร่วม กิจกรรมในสนาม			

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ :

.....

.....

.....

.....

❀❀❀❀ ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาตอบแบบประเมิน ❀❀❀❀