

ความตระหนักและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทยเพื่อบรรเทา ภาวะโลกร้อนในอุตสาหกรรมการบิน

Awareness and Air Travel Behavior of Thai Passengers for Global Warming Alleviation in the Airline Industry

ชุลีวรรณ ปรานีธรรม¹

Chulewan Praneetham¹

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากภาวะโลกร้อนและการบรรเทาภาวะโลกร้อนในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทย 2) เพื่อศึกษาความตระหนักของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อภาวะโลกร้อน 3) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทยเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการสนามบินท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง จำนวน 38,299,757 คน กลุ่มตัวอย่างในเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ ได้แก่ ผู้โดยสารชาวไทยจำนวน 400 คน และข้อมูลเชิงคุณภาพ จำนวน 27 คน โดยการเลือกแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณใช้การหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที (t - test) One-Way ANOVA และการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) ผลการวิจัยมีดังนี้ 1) ผลกระทบจากภาวะโลกร้อนมีแนวโน้มทำให้โลกร้อนขึ้น สภาพอากาศแปรปรวน ฤดูกาลเปลี่ยนแปลง การเกิดภัยพิบัติและภัยธรรมชาติที่รุนแรงขึ้น สำหรับการบรรเทาภาวะโลกร้อนผู้โดยสารมีความเห็นเชิงบวกว่าจะสามารถช่วยกันลดภาวะโลกร้อนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเดินทางทางอากาศได้ 2) ผู้โดยสารมีความตระหนักต่อภาวะโลกร้อนอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.51$, S.D. = 0.43) และ 3) ผู้โดยสารชาวไทยมีพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.50$, S.D. = 0.78) สำหรับการบรรเทาภาวะโลกร้อนในอุตสาหกรรมการบินนั้น สายการบินและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต้องเร่งส่งเสริมให้ความรู้ สร้างความตระหนักเกี่ยวกับปัญหาภาวะโลกร้อน และกระตุ้นให้ผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศให้เป็นไปในแนวทางที่ดีขึ้น

คำสำคัญ : ความตระหนัก พฤติกรรม การเดินทางทางอากาศ ภาวะโลกร้อน

¹ อาจารย์ วิทยาลัยนานาชาติการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ABSTRACT

The objectives of this research were: 1) to survey the opinion of Thai passengers on the impact of global warming and global warming alleviation on air travel, 2) to study awareness of Thai passengers toward global warming, and 3) to study behavior of Thai passengers on air travel behavior for global warming alleviation. The research population was 38,299,757 Thai passengers who used Don Mueang International Airport. The sample for quantitative data collection was 400 Thai passengers and for quantitative data collection was 27 Thai passengers selected by purposive sampling technique. The data collection tools were the questionnaires and semi-structured interviews. Quantitative data analysis used frequency, percentage, mean, standard deviation, t-test, One-Way-ANOVA, and Pearson's product moment correlation coefficient. Content Analysis was used to analyze the qualitative data. The results revealed that: 1) impact of global warming causes more hot weather, climate variability, season change, disaster, and natural disasters. For the global warming alleviation which passengers had a positive opinion that they can help reduce global warming and the impact on environment from air travel, 2) awareness on global warming of Thai passengers was at good level ($\bar{x} = 4.51$, S.D. = 0.43), and 3) Thai passengers had behavior in air travel to reduce global warming on a moderate level ($\bar{x} = 3.50$, S.D. = 0.78). Furthermore, airlines and related agencies need to accelerate passengers' knowledge on global warming alleviation in the airline industry, raise their awareness of global warming, and encourage passengers to change their travel behavior in a positive way.

Keywords : awareness, behavior, air travel, global warming

บทนำ

อุตสาหกรรมการบินเป็นภาคธุรกิจหนึ่งที่มีส่วนสำคัญต่อเศรษฐกิจของไทยที่ทำผลประโยชน์และรายได้ให้แก่ประเทศเป็นจำนวนมาก ปัจจุบันผู้โดยสารนิยมเดินทางโดยเครื่องบินมากขึ้นเพราะมีความสะดวกสบาย มีความปลอดภัย และประหยัดเวลาในการเดินทาง การเดินทางทางอากาศจึงได้รับความนิยมและมีการขยายตัวเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมการบินจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจ แต่การเดินทางด้วยสายการบินก็ได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและภาวะโลกร้อน (Global Warming) (Mak and Chan, 2006) เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีการใช้พลังงานเป็นจำนวนมากและเป็นภาคอุตสาหกรรมที่ลดการใช้พลังงานได้ยากที่สุด จึงเป็น

สาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas: GHG) ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) (Higham et al., 2016) อีกทั้ง กิจกรรมต่าง ๆ จากการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร เช่น การใช้ผลิตภัณฑ์จากพลาสติก การบริโภคอาหารในเที่ยวบิน การใช้กระดาษ และการใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลือง เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อนและปัญหาสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน อันอาจเนื่องมาจากผู้โดยสารขาดความตระหนักในเรื่องภาวะโลกร้อน ขาดการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง จึงทำให้เกิดวิกฤตการณ์ด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัญหาภาวะโลกร้อนที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงมากขึ้น

พฤติกรรมของผู้โดยสารในการเดินทางทางอากาศมีส่วนสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบิน เพราะผู้โดยสารเป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดการบริการของสายการบิน ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทยเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนในอุตสาหกรรมการบิน ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการประกอบการ

กำหนดนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ ปรับแผนงานในการดำเนินกิจการและการให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดผลกระทบต่อภาวะโลกร้อน และส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีในด้านสิ่งแวดล้อมได้

แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการสกัดตัวแปรที่ศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 1 การสกัดตัวแปรที่ศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

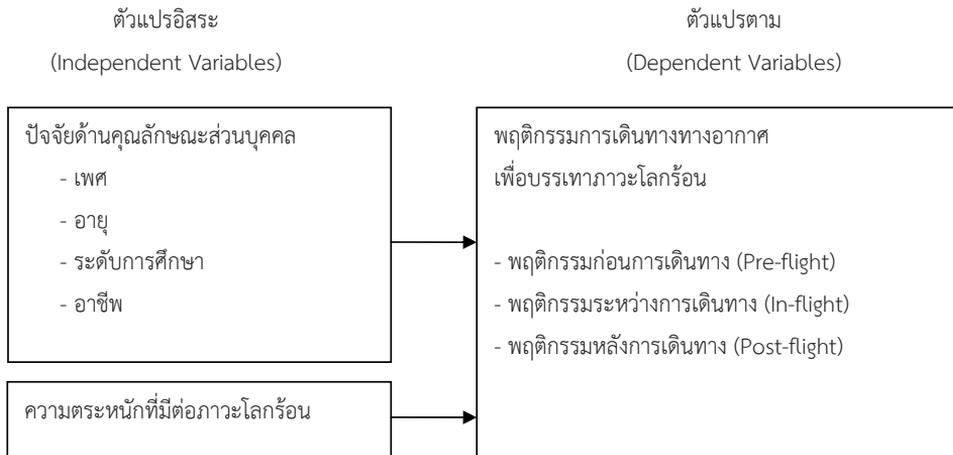
ชื่อนักวิจัย	ประเด็น			
	ความตระหนัก ด้านสิ่งแวดล้อม	พฤติกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม	ปัญหาสิ่งแวดล้อม	การเปลี่ยนแปลง สภาพภูมิอากาศ และภาวะโลกร้อน
กรรณา วัชรธำรงกุล (2552)	✓	-	-	✓
เอกลักษณ์ ธนเจริญพิศาล (2554)	-	-	✓	✓
วัลลี พุทโสม (2555)	-	✓	✓	-
ชุลีวรรณ ปราณีธรรม (2559)	-	✓	✓	-
วิเทพ วาทะวุฒิ และคณะ (2561)	✓	✓	✓	-
Mondéjar-Jiménez et al. (2011)	✓	✓	-	-
Müderisoglu and Altanlar (2011)	-	✓	✓	-
Sukwat et al. (2012)	✓	✓	✓	-
Dickinson et al. (2013)	✓	-	-	✓
Adeolu et al. (2014)	-	✓	✓	-
Davison et al. (2014)	✓	✓	✓	-
Peck and Hedding (2014)	✓	-	-	✓
Hagmann et al. (2015)	✓	-	-	✓
Higham et al. (2016)	-	✓	-	✓
Alcock et al. (2017)	-	✓	✓	✓

ตารางที่ 1 แสดงการสกัดตัวแปรที่ศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนักวิจัยที่ศึกษาประเด็นความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภาวะโลกร้อน ประกอบด้วย กรนภา วัชรธำรงกุล (2552) ศึกษาความตระหนักรู้ต่อผลกระทบของสภาวะโลกร้อน เอกลักษณ์ ธนเจริญพิศาล (2554) ศึกษาความตระหนักและการยอมรับการนำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001) มาใช้ในองค์กรภาครัฐ วัลลีย์ พุทโสสม (2555) ศึกษาพฤติกรรมการจัดการแบบมีส่วนร่วมของบุคคลในท้องถิ่น นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ชุติวรรณ ปราณิธรรม (2559) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมในขณะท่องเที่ยว วิเทพ วาทะวุฒิ และคณะ (2561) ศึกษาบทบาทสายการบินเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ใน 3 มิติ คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม Mondéjar-Jiménez et al. (2011) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการดำเนินชีวิต ความตระหนัก ทศนคติ กับพฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อม Müderrisoglu and Altanlar (2011) ศึกษาเจตคติและพฤติกรรมของนักศึกษาระดับปริญญาตรีที่มีต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม Sukwat et al. (2012) ศึกษาพฤติกรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานหลัก

การเศรษฐกิจพอเพียงเชิงพุทธอย่างยั่งยืน Dickinson et al. (2013) ศึกษาความตระหนักถึงผลกระทบจากการท่องเที่ยวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปฏิบัติตนในการท่องเที่ยว Adeolu et al. (2014) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล ความตระหนักรู้ กับพฤติกรรมในการจัดการของเสีย Davison et al. (2014) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อการพัฒนาสิ่งแวดล้อม Peck and Hedding (2014) ศึกษาการรับรู้และความตระหนักของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภาวะก๊าซเรือนกระจก Hagmann et al. (2015) ศึกษาการรับรู้และความตระหนักของผู้โดยสารต่อบทบาทและภาพลักษณ์ของสายการบินในด้านสิ่งแวดล้อม Higham et al. (2016) ศึกษาพฤติกรรมของผู้โดยสารเครื่องบินต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของโลก Alcock et al. (2017) ศึกษาพฤติกรรมภายในครัวเรือนและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการทบทวนแนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถกำหนดเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยแสดงดังภาพที่ 1 ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากภาวะโลกร้อนและการบรรเทาภาวะโลกร้อนในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทย
2. เพื่อศึกษาความตระหนักของผู้โดยสารชาวไทยที่มีต่อภาวะโลกร้อน
3. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทยเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน

สมมติฐานการวิจัย

1. ผู้โดยสารที่มีปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนต่างกัน
2. ความตระหนักที่มีต่อภาวะโลกร้อน มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน

วิธีการดำเนินการวิจัย

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ ณ สนามบินท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง จำนวน

38,299,757 คน (บริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน), 2561)

2. กลุ่มตัวอย่างในเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ ได้แก่ ผู้โดยสารชาวไทยจำนวน 400 คน โดยคำนวณจากสูตรของเครซีและมอร์แกน (Krejcie and Morgan, 1970) ผู้วิจัยได้สำรวจกลุ่มตัวอย่างเพื่อป้องกันความคลาดเคลื่อน 5% จึงได้กลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 400 คน สำหรับข้อมูลเชิงคุณภาพได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 27 คน โดยกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม ใช้วิธีการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) มีเกณฑ์เลือกกลุ่มตัวอย่าง คือ เป็นผู้โดยสารชาวไทยที่ยินดีให้ข้อมูล เป็นผู้เป็นผู้โดยสารชาวไทยที่เคยใช้บริการสนามบินท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง และเป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ ซึ่งการสัมภาษณ์นักวิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ไปเรื่อย ๆ และทำซ้ำ จึงหยุดที่จำนวน 27 คน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง โดยศึกษาแนวคิดและข้อคำถามจากนักวิจัยหลายท่านแล้วนำมาปรับปรุงและประยุกต์ใช้เพื่อให้เหมาะสมกับผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ แบบสอบถามความตระหนักที่มีต่อภาวะโลกร้อน และพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน เป็นแบบ

มาตรฐานประเมินค่า 5 ระดับ โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่านตรวจสอบความถูกต้องในด้านเนื้อหาและการใช้ภาษา แล้วหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC: Index of Item Object Congruence) โดยค่าดัชนีความสอดคล้องมีค่า 0.50 ขึ้นไป และนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับผู้โดยสารที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้วิธีหาค่าประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Coefficient Alpha) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ เท่ากับ 0.907

4. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณใช้การหาค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที (t - test) One-Way ANOVA และการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) มีเกณฑ์การแปลความหมายของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (ทรงศักดิ์ ภูสีอ่อน, 2552) ดังนี้

$r = .10$ ถึง $.29$ หรือ $r = -.10$ ถึง $-.29$ หมายถึง มีความสัมพันธ์ระดับน้อย ในทางบวก หรือทางลบ

$r = .30$ ถึง $.49$ หรือ $r = -.30$ ถึง $-.49$ หมายถึง มีความสัมพันธ์ระดับปานกลาง ในทางบวก หรือทางลบ

$r = .50$ ถึง 1.0 หรือ $r = -.50$ ถึง -1.0 หมายถึง มีความสัมพันธ์ระดับมาก ในทางบวก หรือทางลบ

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยมีดังนี้

1. ข้อมูลด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 75.0 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 25.0 มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.5 รองลงมาคือ อายุระหว่าง 41 – 50 คิดเป็นร้อยละ 28.8 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ คือ ระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 53.0 รองลงมาคือ สูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 43.8 และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการ พนักงานของภาครัฐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 32.3 รองลงมาคือ ประกอบอาชีพเกษตรกร ทำสวน ทำประมง รับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 19.3

2. ความคิดเห็นของผู้โดยสารเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากภาวะโลกร้อน พบว่า ภาวะโลกร้อนมีแนวโน้มทำให้โลกร้อนขึ้น สภาพอากาศแปรปรวน ฤดูกาลเปลี่ยนแปลง เกิดภัยพิบัติและภัยธรรมชาติที่รุนแรงขึ้น อากาศร้อนขึ้น ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ คุณภาพชีวิต และการดำรงชีวิต อากาศร้อนมากขึ้น ทำให้สิ้นเปลืองไฟฟ้าและพลังงานยิ่งขึ้น สำหรับการบรรเทาภาวะโลกร้อนผู้โดยสารมีความเห็นเชิงบวกว่า จะสามารถช่วยกันลดภาวะโลกร้อนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเดินทางทางอากาศได้ ด้วยการลดการใช้แก้วกระดาษ แก้วพลาสติก หรือถุงพลาสติก และสายการบินควรหลีกเลี่ยงการใช้ภาชนะพลาสติกในการให้บริการในห้องรับรองหรือบนเครื่องบิน

3. ความตระหนักที่มีต่อภาวะโลกร้อนโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.51$, S.D. = 0.43) ดังปรากฏรายละเอียดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความตระหนักที่มีต่อภาวะโลกร้อน

ประเด็นความตระหนักที่มีต่อภาวะโลกร้อน	Mean	S.D.	แปลผล
การบริโภคอาหารที่บรรจุในภาชนะที่ทำจากโฟม จะก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมและภาวะโลกร้อน	4.73	0.50	สูงมาก
การทำลายป่าไม้ทำให้เกิดภาวะโลกร้อน	4.72	0.49	สูงมาก
การใช้ถุงผ้าแทนถุงพลาสติก มีส่วนช่วยลดปริมาณขยะและภาวะโลกร้อนได้	4.69	0.50	สูงมาก
การใช้ถุงหิ้วพลาสติก ทำให้เกิดภาวะโลกร้อนและปัญหาสิ่งแวดล้อม	4.66	0.54	สูงมาก
การใช้ทรัพยากรอย่างฟุ่มเฟือยทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมและภาวะโลกร้อน	4.62	0.58	สูงมาก
การเดินขึ้นบันได แทนการใช้ลิฟท์ เป็นการช่วยประหยัดพลังงาน	4.59	0.60	สูงมาก
การเลือกซื้อสินค้าที่มีหีบห่อน้อย จะช่วยลดปริมาณขยะและภาวะโลกร้อนได้	4.59	0.57	สูงมาก
การเดินทางทางอากาศมีส่วนสำคัญในการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภาวะโลกร้อน	4.57	0.59	สูงมาก
การจำกัดการเดินทางเท่าที่จำเป็น จะช่วยลดการใช้พลังงานและภาวะโลกร้อน	4.55	0.62	สูงมาก
การใช้กระดาษทั้งสองหน้า ช่วยลดปัญหาการตัดต้นไม้และลดภาวะโลกร้อน	4.54	0.61	สูงมาก
การรักษาสิ่งแวดล้อมและลดภาวะโลกร้อนเป็นหน้าที่ของทุกคน	4.53	0.66	สูงมาก
การลด หลีกเลี่ยงการใช้แก้วน้ำพลาสติกช่วยลดภาวะโลกร้อนได้	4.53	0.58	สูงมาก
การนำผลิตภัณฑ์ที่เคยใช้แล้วกลับมาผลิตใช้ใหม่ ช่วยลดภาวะโลกร้อนได้	4.50	0.66	มาก
สารที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงส่งผลทำให้โลกร้อนขึ้น	4.50	0.55	มาก
การเดินทางร่วมกันหลาย ๆ คนเป็นการช่วยประหยัดพลังงาน	4.47	0.73	มาก
กิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์มีผลทำให้สภาพภูมิอากาศเปลี่ยนแปลง เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดสภาวะโลกร้อน	4.47	0.67	มาก
แก้ว พลาสติก อลูมิเนียม กระดาษที่ใช้แล้วสามารถนำกลับมาผลิตใช้ใหม่ได้	4.43	0.68	มาก
การซื้อสินค้ารีไซเคิลจะช่วยลดภาวะโลกร้อนได้	4.38	0.70	มาก
การใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ	4.32	0.72	มาก
ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และลดภาวะโลกร้อนได้			
การเก็บขวดพลาสติกไว้ใช้ซ้ำ ช่วยลดภาวะโลกร้อนได้	4.29	0.78	มาก
การชาร์จแบตเตอรี่ หรือเครื่องมือสื่อสารขณะอยู่บนเครื่องบิน ทำให้มีการใช้พลังงานน้ำมันบนเครื่องบินมากขึ้น	4.05	0.90	มาก
รวม	4.51	0.43	มาก

จากตารางที่ 2 กลุ่มตัวอย่างมีความตระหนักที่มีต่อภาวะโลกร้อน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.51, S.D. = 0.43$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความตระหนักที่อยู่ในระดับสูงมาก ได้แก่ การบริโภคอาหารที่บรรจุในภาชนะที่ทำจากโฟม จะก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมและภาวะโลกร้อน ($\bar{x} = 4.73, S.D. = 0.50$) การทำลายป่าไม้ทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ($\bar{x} = 4.72, S.D. = 0.49$) การใช้ถุงผ้าแทนถุงพลาสติก

มีส่วนช่วยลดปริมาณขยะและภาวะโลกร้อนได้ ($\bar{x} = 4.69, S.D. = 0.50$) เป็นต้น สำหรับความตระหนักที่อยู่ในระดับมาก ได้แก่ การนำผลิตภัณฑ์ที่เคยใช้แล้วกลับมาผลิตใช้ใหม่ ช่วยลดภาวะโลกร้อนได้ ($\bar{x} = 4.50, S.D. = 0.66$) สารที่เกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงส่งผลทำให้โลกร้อนขึ้น ($\bar{x} = 4.50, S.D. = 0.55$) การเดินทางร่วมกันหลาย ๆ คนเป็นการช่วยประหยัดพลังงาน ($\bar{x} = 4.47, S.D. = 0.73$) เป็นต้น

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พฤติกรรมการก่อนการเดินทางทางอากาศ

ประเด็นพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศ	Mean	S.D.	แปลผล
ก่อนการเดินทาง (Pre-flight)			
ทำนวางแผนการเดินทาง ศึกษาข้อมูลของสถานที่ที่จะเดินทางไป เพื่อไม่ให้เสียเวลา ช่วยประหยัดน้ำมัน ประหยัดพลังงาน	4.14	0.95	ดี
ทำนออกบัตรโดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอีเมล หรือแอปพลิเคชันของสายการบิน เพื่อลดการใช้กระดาษ	3.89	1.14	ดี
ทำนเดินทางด้วยสัมภาระที่มีน้ำหนักน้อย หรือมีน้ำหนักเบาเพื่อการใช้เชื้อเพลิงของเครื่องบินที่น้อยลง	3.76	1.05	ดี
ทำนยินดีชำระเงินเพิ่มเพื่อใช้บริการสายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	3.59	1.18	ดี
ทำนเลือกเดินทางกับสายการบินที่มีภาพลักษณ์ที่ดีต่อการการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม หรือการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	3.52	1.29	ดี
ทำนเลือกเดินทางกับสายการบินที่การจัดการเครื่องยนต์ของเครื่องบินที่ใหม่ ทันสมัยเพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และลดมลพิษทางเสียง	3.42	1.25	ปานกลาง
ทำนเลือกเดินทางกับสายการบินที่ใช้น้ำมันชีวภาพเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	3.29	1.25	ปานกลาง
ทำนบริจาคเงินหรือชำระเงินเพิ่มในค่าบริการโดยสาร เพื่อชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอน	3.05	1.39	ปานกลาง
รวม	3.58	0.89	ดี

4. พฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนโดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง (\bar{X} = 3.50, S.D. = 0.78)

พฤติกรรมก่อนการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่มตัวอย่าง ดังปรากฏรายละเอียดในตารางที่ 3

จากตารางที่ 3 กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมก่อนการเดินทางทางอากาศ อยู่ในระดับดี (\bar{X} = 3.58, S.D. = 0.89) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า พฤติกรรมก่อนการเดินทาง ที่อยู่ในระดับดี ได้แก่ ทำนวางแผนการเดินทาง ศึกษาข้อมูลของสถานที่ที่จะเดินทางไป เพื่อไม่ให้เสียเวลา ช่วยประหยัดน้ำมัน ประหยัดพลังงาน (\bar{X} = 4.14, S.D. = 0.95) ทำนออกบัตรโดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอีเมล หรือแอปพลิเคชัน

ของสายการบิน เพื่อลดการใช้กระดาษ (\bar{X} = 3.89, S.D. = 1.14) ทำนเดินทางด้วยสัมภาระที่มีน้ำหนักน้อย หรือมีน้ำหนักเบาเพื่อการใช้เชื้อเพลิงของเครื่องบินที่น้อยลง (\bar{X} = 3.76, S.D. = 1.05) ทำนยินดีชำระเงินเพิ่มเพื่อใช้บริการสายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (\bar{X} = 3.59, S.D. = 1.18) และทำนเลือกเดินทางกับสายการบินที่มีภาพลักษณ์ที่ดีต่อการการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม หรือการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (\bar{X} = 3.52, S.D. = 1.29) ตามลำดับ สำหรับพฤติกรรมก่อนการเดินทาง ที่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ทำนเลือกเดินทางกับสายการบินที่การจัดการเครื่องยนต์ของเครื่องบินที่ใหม่ ทันสมัยเพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และลดมลพิษทางเสียง (\bar{X} = 3.42,

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พฤติกรรมระหว่างการเดินทางทางอากาศ

ประเด็นพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศ	Mean	S.D.	แปลผล
ระหว่างการเดินทาง (In-flight)			
ท่านไม่ชาร์จแบตเตอรี่ หรือเครื่องมือสื่อสารขณะอยู่บนเครื่องบิน เพื่อช่วยลดการใช้พลังงานจากน้ำมัน	3.89	1.16	ดี
ท่านศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยวจากนิตยสารที่สายการบินให้บริการบนเครื่องบิน เพื่อปรับตัวให้เข้ากับการดำเนินชีวิตของคนในแหล่งท่องเที่ยวหรือท้องถิ่นนั้น ๆ	3.74	1.11	ดี
ท่านลดการสร้างขยะจากการเดินทาง เป็นการช่วยสายการบินลดการทำลายขยะเหล่านั้น	3.50	1.05	ปานกลาง
ท่านลดการใช้แก้วน้ำพลาสติกที่สายการบินให้บริการเพราะเป็นวัสดุสิ้นเปลืองที่ทำลายยาก	3.43	1.12	ปานกลาง
ท่านหลีกเลี่ยงการใช้ผ้าห่มบนเครื่องบินที่สายการบินจัดเตรียมไว้ให้เพื่อลดการซักผ้าห่ม	3.27	1.28	ปานกลาง
รวม	3.57	0.87	ดี

S.D. = 1.25) ท่านเลือกเดินทางกับสายการบินที่ใช้ น้ำมันชีวภาพเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (\bar{X} = 3.29, S.D. = 1.25) และ ท่านบริจาคเงินหรือ ชำระเงินเพิ่มในค่าบัตรโดยสาร เพื่อชดเชยการปล่อย ก๊าซคาร์บอน (\bar{X} = 3.05, S.D. = 1.39) ตามลำดับ

สำหรับพฤติกรรมระหว่างการเดินทางทาง อากาศของผู้โดยสารกลุ่มตัวอย่าง ดังปรากฏรายละเอียดในตารางที่ 4

จากตารางที่ 4 พฤติกรรมระหว่างการเดินทางทางอากาศของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า อยู่ในระดับดี (\bar{X} = 3.57, S.D. = 0.87) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า พฤติกรรมระหว่างการเดินทาง ที่อยู่ในระดับดี ได้แก่ ท่านไม่ชาร์จแบตเตอรี่ หรือเครื่องมือสื่อสารขณะอยู่บน เครื่องบิน เพื่อช่วยลดการใช้พลังงานจากน้ำมัน (\bar{X} = 3.89, S.D. = 1.16) และท่านศึกษาข้อมูลการเดินทาง

ทางท่องเที่ยวจากนิตยสารที่สายการบินให้บริการบน เครื่องบิน เพื่อปรับตัวให้เข้ากับการดำเนินชีวิตของคนใน แหล่งท่องเที่ยวหรือท้องถิ่นนั้น ๆ (\bar{X} = 3.74, S.D. = 1.11) ตามลำดับ สำหรับพฤติกรรมระหว่างการเดินทาง ที่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ท่านลดการสร้างขยะจาก การเดินทาง เป็นการช่วยสายการบินลดการทำลายขยะ เหล่านั้น (\bar{X} = 3.50, S.D. = 1.05) ท่านลดการใช้แก้วน้ำ พลาสติกที่สายการบินให้บริการเพราะเป็นวัสดุสิ้นเปลือง ที่ทำลายยาก (\bar{X} = 3.43, S.D. = 1.12) และท่านหลีกเลี่ยงการใช้ผ้าห่มบนเครื่องบินที่สายการบินจัดเตรียมไว้ให้ เพื่อลดการซักผ้าห่ม (\bar{X} = 3.27, S.D. = 1.28) ตามลำดับ

สำหรับพฤติกรรมหลังการเดินทางทางอากาศของผู้ โดยสารกลุ่มตัวอย่าง ดังปรากฏรายละเอียดในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พฤติกรรมหลังการเดินทางทางอากาศ

ประเด็นพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศ	Mean	S.D.	แปลผล
หลังการเดินทาง (Post-flight)			
ท่านจะสนับสนุนให้คนอื่น ๆ ใช้สายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	3.93	1.04	ดี
ท่านยินดีแนะนำสายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมแก่ผู้อื่น	3.89	1.06	ดี
ท่านจะใช้สายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเมื่อเดินทางอีกครั้ง	3.71	1.08	ดี
ท่านจะแนะนำคนรู้จักให้ใช้บริการสายการบินที่มีเครื่องบินที่ใหม่และทันสมัย	3.61	1.17	ดี
ท่านให้คะแนนการจัดอันดับสายการบินที่มีผลการดำเนินงานและภาพลักษณ์ที่ดีต่อสิ่งแวดล้อม	3.39	1.20	ปานกลาง
ท่านให้ความร่วมมือในโครงการต่าง ๆ ที่สายการบินจัดขึ้น เพื่อช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม	2.95	1.35	ปานกลาง
ท่านแสดงความคิดเห็น ให้คำชี้แนะสายการบินถึงวิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการรักษาสิ่งแวดล้อม	2.77	1.36	ปานกลาง
ท่านเข้าร่วมโครงการบริจาคเงินหรือสิ่งของที่สายการบินเป็นเจ้าของภาพเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดภาวะโลกร้อน	2.71	1.34	ปานกลาง
รวม	3.37	0.92	ปานกลาง

จากตารางที่ 5 พฤติกรรมหลังการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนของกลุ่มตัวอย่างพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.37$, S.D. = 0.92) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า พฤติกรรมหลังการเดินทาง ที่อยู่ในระดับดี ได้แก่ ท่านจะสนับสนุนให้คนอื่น ๆ ใช้สายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.93$, S.D. = 1.04) ท่านยินดีแนะนำสายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมแก่ผู้อื่น ($\bar{X} = 3.89$, S.D. = 1.06) ท่านจะใช้สายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเมื่อเดินทางอีกครั้ง ($\bar{X} = 3.71$, S.D. = 1.08) และท่านจะแนะนำคนรู้จักให้ใช้บริการสายการบินที่มีเครื่องบินที่ใหม่และทันสมัย ($\bar{X} = 3.61$, S.D. = 1.17) ตามลำดับ สำหรับพฤติกรรมหลังการเดินทาง ที่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ท่านให้คะแนนการจัดอันดับสายการบินที่มีผลการดำเนินงานและภาพลักษณ์ที่ดีต่อสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 3.39$, S.D. = 1.20) ท่านให้ความร่วมมือในโครงการต่าง ๆ ที่สายการบินจัดขึ้น เพื่อช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม

($\bar{X} = 2.95$, S.D. = 1.35) ท่านแสดงความคิดเห็น ให้คำชี้แนะสายการบินถึงวิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการรักษาสิ่งแวดล้อม ($\bar{X} = 2.77$, S.D. = 1.36) และท่านเข้าร่วมโครงการบริจาคเงินหรือสิ่งของที่สายการบินเป็นเจ้าของภาพเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดภาวะโลกร้อน ($\bar{X} = 2.71$, S.D. = 1.34) ตามลำดับ

5. ผลการทดสอบสมมติฐานปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล พบว่า ปัจจัยด้านเพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพที่ต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

6. ผลการทดสอบสมมติฐานความตระหนักที่มีต่อภาวะโลกร้อน มีความสัมพันธ์ทางบวก ระดับน้อยกับพฤติกรรมก่อนการเดินทาง ($r = 0.257$) พฤติกรรมระหว่างการเดินทาง ($r = 0.210$) พฤติกรรมหลังการเดินทาง ($r = 0.249$) และพฤติกรรมการเดิน

ทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน ($r = 0.278$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01, 0.01, 0.01, 0.01 ตามลำดับ ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้สามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ดังนี้

1. ผลกระทบจากภาวะโลกร้อนมีแนวโน้มทำให้โลกร้อนขึ้น สภาพอากาศแปรปรวน ฤดูกาลเปลี่ยนแปลง การเกิดภัยพิบัติและภัยธรรมชาติที่รุนแรงขึ้น อากาศร้อนขึ้น ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ คุณภาพชีวิต และการดำรงชีวิต อากาศร้อนมากขึ้นทำให้สิ้นเปลืองไฟฟ้า และพลังงานยิ่งขึ้น สำหรับการบรรเทาภาวะโลกร้อนผู้โดยสารมีความเห็นเชิงบวกว่าจะสามารถช่วยกันลดภาวะโลกร้อนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเดินทางทางอากาศได้ ด้วยการลดการใช้แก้วกระดาษ แก้วพลาสติก หรือถุงพลาสติก และสายการบินควรหลีกเลี่ยงการใช้ภาชนะพลาสติกในการให้บริการในห้องรับรองหรือบนเครื่องบิน

2. ความตระหนักของผู้โดยสารที่มีต่อภาวะโลกร้อนอยู่ในระดับมาก อาจเนื่องจากผู้โดยสารกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภาวะโลกร้อน และได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อหรือแหล่งต่าง ๆ จึงทำให้เกิดความตระหนัก และมีความกังวลต่อผลกระทบที่กำลังเกิดต่อตนเองและสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับงานวิจัยของ Dickinson et al. (2013) ที่พบว่า ชาวโปแลนด์มีความตระหนักและมีความห่วงใยในเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพราะได้รับการศึกษาเพื่อให้ตระหนักถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมากขึ้น

3. พฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนอยู่ในระดับปานกลาง อาจเพราะกิจกรรมจากการเดินทางบางกิจกรรมเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้เช่น การหลีกเลี่ยงใช้ผ้าห่มบน

เครื่องที่สายการบินจัดเตรียมไว้ให้อาจทำได้ยากเพราะอุณหภูมิภายในเครื่องต่ำมากจึงทำให้รู้สึกหนาวและต้องใช้ผ้าห่ม เพื่อบรรเทาความหนาว ลดการสร้างขยะจากการเดินทาง หรือลดการใช้แก้วน้ำพลาสติกที่สายการบินจัดให้บริการ Peck and Hedding (2014) กล่าวว่า นักท่องเที่ยวในแอฟริกาได้เริ่มตระหนักว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภาวะโลกร้อน แต่ส่วนใหญ่ก็ยังไม่ได้เริ่มปฏิบัติหรือมีส่วนร่วมหรือเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังนั้นพวกเขาจึงยินดีที่จะจ่ายภาษีคาร์บอน เพื่อชดเชยการมีส่วนร่วมในการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศนั้น

4. การทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยด้านเพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน ผลการศึกษาสอดคล้องกับงานวิจัยของ วัลลี พุทโสม (2555) และชูลีวรรณ ปราณิธรรม (2559) ที่กล่าวว่า เพศชายและเพศหญิงมีพฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน ซึ่งแตกต่างจากงานวิจัยของ Müderrisoglu and Altanlar (2011) ที่ยืนยันว่า เพศมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมาก ส่วนปัจจัยด้านอายุและอาชีพมีประเด็นการศึกษาที่ขัดแย้งกับงานวิจัย Adeolu et al. (2014) วัลลี พุทโสม (2555) และชูลีวรรณ ปราณิธรรม (2559) ที่พบว่า อายุที่ต่างกันและอาชีพที่ต่างกันมีอิทธิพลต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกัน

5. ผลจากการศึกษาพบว่า ความตระหนักที่มีต่อภาวะโลกร้อน มีความสัมพันธ์ทางบวกระดับน้อยกับพฤติกรรมก่อนการเดินทาง พฤติกรรมระหว่างการเดินทาง พฤติกรรมหลังการเดินทาง และพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน สอดคล้องกับงานวิจัยของ Mondéjar-Jiménez et al. (2011) Sukwat et al. (2012) และ Davison et al. (2014) ที่กล่าวว่า ความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ทางบวกต่อพฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อม หากคนมีความ

ตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้นจะมีพฤติกรรมกา
อนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมมากขึ้นด้วย

สำหรับการบรรเทาภาวะโลกร้อนในการ
เดินทางทางอากาศ สามารถทำได้โดยลดการใช้แก้ว
กระดาษ แก้วพลาสติก หรือถุงพลาสติก ลดการใช้
ภาชนะพลาสติกในการให้บริการในห้องรับรองหรือบน
เครื่องบิน เลือกใช้ แนะนำ สนับสนุนการเดินทางด้วย
สายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สายการบินคว
รมีการแนะนำ รณรงค์ ส่งเสริม ให้ความรู้และสร้างความ
ตระหนักเกี่ยวกับปัญหาภาวะโลกร้อนจากการเดินทาง
ด้วยสายการบินให้ลูกค้าทราบ เช่น การจัดทำสื่อ
ประชาสัมพันธ์ โบรชัวร์หรือแผ่นพับเกี่ยวกับการช่วย
ลดภาวะโลกร้อนใส่ไว้ที่กระเป๋าหน้าที่นั่งให้ผู้โดยสาร
อ่านขณะเดินทาง การประกาศจากพนักงานต้อนรับบน
เครื่องบิน เพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกในการช่วยลด
ภาวะโลกร้อนอย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

1.1 ผลจากการวิจัยแสดงให้เห็นว่า
ลักษณะส่วนบุคคลไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกา
บรรเทาภาวะโลกร้อน สายการบินจึงไม่จำเป็นต้องให้
ความสำคัญกับการแบ่งส่วนตลาด (Market Segmen-
tation)

1.2 ผลจากการวิจัยพบว่า ผู้โดยสาร
มีความตระหนักเกี่ยวกับภาวะโลกร้อนในระดับดี แต่มี
พฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อลดภาวะโลกร้อน
อยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้น สายการบินและหน่วยงาน
ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเร่งรณรงค์สร้างความ
ตระหนักและให้ความรู้เกี่ยวกับปัญหาและผลกระทบ
จากภาวะโลกร้อนแก่ผู้โดยสาร เช่น จัดทำสื่อ
ประชาสัมพันธ์ หรือแผ่นพับเกี่ยวกับการช่วยลดภาวะ
โลกร้อนใส่ไว้ที่กระเป๋าหน้าที่นั่ง กระตุ้นการปรับ
เปลี่ยนพฤติกรรมปฏิบัติที่ดีและเป็นมิตรต่อสิ่ง
แวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยการ จัดกิจกรรมที่แสดง

ความรับผิดชอบต่อสังคมหรือโครงการสีเขียวให้ผู้โดยสาร
ได้มีส่วนร่วม เช่น กิจกรรมรณรงค์การปลูกป่า

1.3 สายการบินควรลดการใช้
กระดาษและภาชนะพลาสติกสำหรับผู้โดยสารที่ใช้
บริการบนเครื่องบินหรือในการให้บริการผู้โดยสารใน
ห้องรับรอง และควรออกแบบหรือเลือกใช้ผลิตภัณฑ์
บรรจุอาหารที่ย่อยสลายได้ง่ายและเป็นมิตรกับสิ่ง
แวดล้อม

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาค้นคว้า
ต่อไป

2.1 ในการศึกษาครั้งต่อไปควรทำ
ศึกษาวิจัยกับผู้โดยสารกลุ่มอื่นเช่น ผู้โดยสารชาวต่าง
ชาติที่เดินทางทางอากาศมายังประเทศไทย เนื่องจาก
มีความแตกต่างด้านสังคม วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม
ซึ่งอาจทำให้ความตระหนักและพฤติกรรมกาเดินทาง
ทางอากาศเพื่อลดภาวะโลกร้อนคล้ายคลึงกันหรือแตก
ต่างกัน อาจทำการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างผู้โดยสาร
ชาวไทยและชาวต่างชาติได้ด้วย

2.2 ควรศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ
พฤติกรรมกาเดินทางทางอากาศเพื่อลดภาวะโลกร้อน
เช่น ปัจจัยด้านภาพลักษณ์ของสายการบิน ปัจจัยด้าน
กลยุทธ์ทางการตลาด เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

กรรณภา วัชรธำรงกุล. (2552). การสร้างแบบวัดความ
ตระหนักผู้ต่อผลกระทบของสภาวะโลก
ร้อน สำหรับนักเรียนช่วงชั้นที่ 4 สังกัด
สำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษา
กรุงเทพมหานคร เขต 1. (วิทยานิพนธ์
การศึกษามหาบัณฑิต สาขาการวัดผลการ
ศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒ).

- ชูสิ่วรรณ ปราณิธรรม. (2559). **แรงบันดาลใจในการมีจิตสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ**. รายงานการวิจัย สุราษฎร์ธานี : มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี.
- ทรงศักดิ์ ภูสีอ่อน. (2552). **การประยุกต์ใช้ SPSS วิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัย**. พิมพ์ครั้งที่ 3. มหาสารคาม : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- บริษัทท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน). (2561). **สถิติขนส่งทางอากาศ**. สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 61, จาก <http://aot-th.listedcompany.com/transport.html>.
- วัลลี พุทโสม. (2555). การจัดการแบบมีส่วนร่วมของบุคคลในท้องถิ่น นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน กรณีศึกษา : อำเภออมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี. **วารสารเซนต์จอห์น**, 15(17), 15 -33.
- วิเทพ วาตะวุฒิ และรัชชังค์ วงศาโรจน์. (2561). บทบาทสายการบินเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน. **วารสารวิทยาลัยดุสิตธานี**, 12(1), 315-331.
- เอกลักษณ์ ธนเจริญพิศาล. (2554). **ความตระหนักและการยอมรับการนำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001) มาใช้ในองค์กรภาครัฐ : ศึกษากรณีสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**. (วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อม คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์).
- Adeolu, A. T., Enesi, D. O., and Adeolu, M. O. (2014). Assessment of Secondary School Students' Knowledge, Attitude and Practice towards Waste Management in Ibadan, Oyo State, Nigeria. **Journal of Research in Environmental Science and Toxicology**, 3(5), 66-73.
- Alcock, I., White, M. P., Taylor, T., Coldwell, D. F., Gribble, M. O., Evans, K. L., Corner, A., Vardoulakis, S., and Fleming, L. E. (2017). 'Green' on the Ground but not in the Air : Pro-environmental Attitudes Are Related to Household Behaviours but not Discretionary Air Travel. **Glob Environ Change**, 42, 136 – 147.
- Dickinson, J. E., Robbins, D., Filimonau, V., Hares, A., and Mika, M. (2013). Awareness of Tourism Impacts on Climate Change and the Implications for Travel Practice : A Polish Perspective. **Journal of Travel Research**, 1 – 14.
- Hagmann, C., Semeijn, J., and Vellenga, D. B. (2015). Exploring the Green Image of Airlines : Passenger Perceptions and Airline Choice. **Journal of Air Transport Management**, 43, 37 – 45.
- Higham, J., Cohen, S. A., Cavaliere, C. T., Reis, A., and Finkler, W. (2016). Climate Change, Tourist Air Travel and Radical Emissions Reduction. **Journal of Cleaner Production**, 111, 336 – 347.

- Krejcie, R. V., and Morgan, D. W. (1970).
Determining Sample Size for Research Activities. Educational and Psychological Measurement, 30(3), 607-610.
- Mak, B., and Chan, W. W. (2006). Environmental Reporting of Airlines in the Asia Pacific Region. **Journal of Sustainable Tourism**, 14(6), 618 – 628.
- Mondéjar-Jiménez, J. A., Cordente-Rodríguez, M., Meseguer-Santamaría, M. L., and Gázquez-Abad, J. C. (2011). Environmental Behavior and Water Saving in Spanish Housing. **International Journal of Environmental Research**, 5(1), 1-10.
- Müderrisoğlu, H., and Altanlar, A. (2011). Attitudes and Behaviors of Undergraduate Students toward Environmental Issues. **International Journal of Environmental Science and Technology**, 8(1), 159-168.
- Peck, L., and Hedding, D. W. (2014). Tourist Perceptions of Air Travel and Climate Change : An Assessment of the Polluters Pay Principle in South Africa. **African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure**, 3(1), 1 – 16.
- Sukwat, S., Thiengkamol, N., Navanugraha, C., and Thiengkamol, C. (2012). Development of Prototype of Young Buddhist Environmental Education. **Journal of the Social Sciences**, 7(1), 56-60.