

บทบาทสายการบินเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

Airline's Roles for Supporting Sustainable Tourism Development

♦ วิเทพ วาทะวุฒิ

นักศึกษาลัทธิปริญาเอก สาขาการจัดการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ
คณะกรรมการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Witthep Watawuti

Ph.D. Student, Integrated Tourism and Hospitality Management Program

National Institute of Development Administration, E-mail: goowagoo@gmail.com

♦ รัชพงศ์ วงศาโรจน์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประจำคณะการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Rugphong Vongsaraj

Assistant Professor, Ph. D., Graduate School of Tourism Management

National Institute of Development Administration, E-mail: rugphong@gmail.com

Abstract

Globally, the increasing number of tourists has been evidenced. This paper aims to investigate the important roles of airlines in supporting the development of sustainable tourism. The aviation industry is considered as a main engine driving global tourism industry. Air travel is the preferred transportation option for most of tourists with an aim of recreational purpose. Although the tourism industry is a major contributor to national revenue, its adverse impacts on tourist sites has been seen. It is recognized that the tourism industry has directly and indirectly, positively and negatively economic, social and environmental impacts from the actions of tourism stakeholders such as airlines, airline passengers, local entrepreneurs, and local people. The Airline should have a role in creating awareness and willingness to both airline administrative and airline passengers to support the sustainable tourism development in 3 dimensions: economic, social and environment.

Keywords: Sustainable Tourism Development, Airline's Role, Awareness, Willingness

บทคัดย่อ

จากอัตราการเติบโตของนักท่องเที่ยวทั่วโลกที่เพิ่มขึ้นทุกวัน บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และอภิปรายถึงความสำคัญของบทบาทสายการบินเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินเป็นตัวจักรหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกช่องทางการเดินทางโดยเครื่องบิน วัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจเป็นส่วนใหญ่ โดยที่การท่องเที่ยวได้สร้างรายได้มหาศาลแก่ประเทศนั้น แต่ในทางกลับกันก็ได้สร้างความเสื่อมโทรมต่อแหล่งท่องเที่ยวเช่นกัน ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ด้านบวกและด้านลบใน 3 มิติ คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม จากการกระทำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น สายการบิน ผู้โดยสารสายการบิน ผู้ประกอบการธุรกิจท้องถิ่น หรือคนในท้องถิ่นนั่นเอง โดยสายการบินควรมีบทบาทในการสร้างความตระหนักและความตั้งใจร่วมมือทั้งต่อผู้บริหารสายการบิน และผู้โดยสารสายการบิน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนใน 3 มิติคือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

คำสำคัญ : การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน บทบาทสายการบิน ความตระหนัก ความตั้งใจร่วมมือ

บทนำ

สถานการณ์การท่องเที่ยวของโลกมีอัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นทุกปี และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง UNWTO (2016) พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางทั่วโลกมีประมาณ 1,186 ล้านคน ในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 เมื่อเทียบกับปี 2557 และมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องในปี 2559 ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิคมียอดอัตราการเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวมากที่สุด โดยเฉลี่ยนับตั้งแต่ปี 2548 - 2558 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 6.1 (ตารางที่ 1) ในขณะที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ International Air Transport Association (IATA) ได้คาดการณ์ถึงจำนวนผู้ที่เดินทางทางอากาศแยกตามภูมิภาคจากปี 2557 ถึง 2577 ซึ่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิคมียอดส่วนของผู้เดินทางทางอากาศมากที่สุด โดยเพิ่มจากประมาณร้อยละ 35 เป็นประมาณร้อยละ 40 ในปี 2577 (IATA, 2015) เมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเพิ่มขึ้นทุกปีทั่วโลกไปยังตามภูมิภาคต่าง ๆ ทำให้เกิดการสร้างรายได้ซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของแต่ละประเทศเป็นอย่างมาก ก่อให้เกิดการจ้างงาน การลงทุน และการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น แต่อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าการท่องเที่ยวจะสร้างรายได้ สร้างเศรษฐกิจให้กับประเทศนั้น ๆ อย่างมากมาย ขณะเดียวกันการท่องเที่ยวอาจสร้างปัญหาความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน อาจกลายเป็นปัญหาสำคัญจากการขยายตัวของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยที่เน้นปริมาณนักท่องเที่ยวหรือการแสวงหารายได้จากการท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียว ซึ่งการรองรับขยายไปไม่ทัน ขาดการเตรียมความพร้อมในเรื่องของขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว ทำให้แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งเกิดความเสื่อมโทรมอย่างรวดเร็ว

ตารางที่ 1 จำนวนนักท่องเที่ยวทั่วโลก

	International Tourist Arrival by region of origin (million)								Change (%)	Average annual growth (%)
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	15/14	05-15
World	674	809	950	994	1040	1088	1134	1186	4.6	3.9
Europe	386.6	453.2	489.4	520.6	541.1	567.1	580.2	607.6	4.7	3.0
Asia and Pacific	110.4	54.0	05.5	218.3	233.8	249.9	264.4	279.2	5.6	6.1
America	128.2	133.3	150.2	155.6	162.6	167.6	181.9	192.6	5.9	3.7
Middle East	22.4	33.7	54.7	49.5	50.6	49.1	52.4	53.3	1.7	4.7
Africa	26.2	34.8	50.4	50.1	52.4	54.6	55.2	53.3	-3.1	4.4

ที่มา: UNWTO, 2016

การท่องเที่ยวส่งผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งด้านบวกและด้านลบ ซึ่ง United Nations Environment Programme (UNEP, 2014) ได้กล่าวถึงผลกระทบจากการท่องเที่ยวใน 3 มิติ คือ 1) ด้านเศรษฐกิจ เช่น การจ้างแรงงานท้องถิ่นเพื่อเป็นการสร้างรายได้ หรือแม้กระทั่งรายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวที่ไม่ได้กลับคืนสู่คนในท้องถิ่นนั้น ๆ 2) ด้านสังคม การท่องเที่ยวช่วยลดภาวะยากจนของคนในท้องถิ่นส่งผลให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น 3) ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การเกิดมลพิษจากขยะ การใช้ทรัพยากรที่เกินความจำเป็น รวมถึงการทำลายแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติโดยนักท่องเที่ยว ในส่วนของ World Tourism Forum (2012) รายงานว่าสิ่งที่ควรตระหนักในเรื่องของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน คือ บทบาทที่จะส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องให้ร่วมมือทำกิจกรรมที่ไม่ส่งผลกระทบให้เกิดโทษหรือทำลายธรรมชาติ จากกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากนักท่องเที่ยวด้วยการเดินทาง เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนสู่ชั้นบรรยากาศ เมื่อจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมากขึ้น ทั้งทางบก ทางอากาศ หรือทางเรือ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับอุณหภูมิของโลกที่สูงขึ้น รวมถึงกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจที่ยังคงใช้ทรัพยากรทางธรรมชาติ เช่น น้ำมัน ถ่านหิน น้ำ วัตถุดิบจากต้นไม้ และทรัพยากรทางทะเลอย่างขาดความตระหนัก

การวิเคราะห์บทบาทสายการบินเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ควรทำความเข้าใจในคำนิยามและแนวคิดของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อให้ทราบถึงความหมายและปัจจัยใดบ้างที่จะก่อให้เกิดการสนับสนุนต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนได้ โดยกล่าวถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งหมด แต่ในบทความนี้ผู้วิจัยมีความประสงค์ที่จะกล่าวถึงผลกระทบของธุรกิจการบินต่อการท่องเที่ยว ซึ่งจะทำวิเคราะห์ถึงบทบาทของสายการบินและบทบาทของผู้โดยสารสายการบิน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวให้ยั่งยืน ซึ่ง Becken (2002) ได้ทำการศึกษาการใช้พลังงานของการเดินทางโดยอากาศโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงการลดการปล่อยแก๊สเรือนกระจกของสายการบินและการท่องเที่ยว ในขณะที่

Hagmann et al. (2015) ได้ทำการศึกษาเรื่องการรับรู้ของผู้โดยสารสายการบินต่อภาพลักษณ์ของสายการบิน โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาทัศนคติของผู้โดยสารต่อบทบาทของสายการบินในด้านของสิ่งแวดล้อม และ Higham et al. (2016) ได้ทำการศึกษาเรื่องของการผลกระทบของสายการบินต่อสภาพภูมิอากาศของโลก มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาพฤติกรรมของผู้โดยสารเครื่องบินต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของโลก ในบทความนี้ผู้เขียนจึงมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. ศึกษาถึงแนวคิดและความหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
2. ศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดการสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
3. วิเคราะห์บทบาทของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
4. วิเคราะห์ผลกระทบของธุรกิจการบินต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
5. เสนอแนะบทบาทของผู้บริหารสายการบิน บทบาทของผู้โดยสารสายการบิน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อการสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

แนวคิดและความหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

แนวคิดด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน องค์การการท่องเที่ยวโลก หรือ World Tourism Organization (UNWTO, 2005) นิยามว่า เป็นการท่องเที่ยวที่มีความตระหนักและความรับผิดชอบอย่างเต็มที่ทั้งในปัจจุบันและอนาคตต่อ เศรษฐกิจ สังคม ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความต้องการของนักท่องเที่ยว ภาคอุตสาหกรรม สิ่งแวดล้อมและแหล่งชุมชนท้องถิ่น ซึ่งการพัฒนาต้องพิจารณาถึงความสมดุลของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการดังนี้

1. การท่องเที่ยวต้องตระหนักและใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ความหลากหลายทางชีวภาพให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด
2. การเคารพในสังคมและวัฒนธรรมประเพณีของประชาชนพื้นเมือง รวมไปถึงการรู้จักปรับตัวและเข้าใจถึงความแตกต่างทางวัฒนธรรมประเพณีของแต่ละชุมชน
3. การสร้างความเจริญ มั่งคั่งทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจะก่อให้เกิดการกระจายของรายได้อย่างเป็นธรรมและทั่วถึงแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการท่องเที่ยว (Tourism Stakeholders) นอกจากนี้ ยังก่อให้เกิดการจ้างงานและการสร้างรายได้ให้กับชุมชนท้องถิ่น รวมไปถึงการมีส่วนร่วมในการช่วยลดความยากจนในท้องถิ่น

จากแนวคิดของ UNWTO การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน คือ การพัฒนาแบบองค์รวมที่ครอบคลุมในทุก ๆ ด้าน เช่น ด้านสังคมที่เน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของมนุษย์ ด้านเศรษฐกิจที่อยู่ภายใต้ขีดความสามารถการรองรับของทุนทางธรรมชาติ และด้านสิ่งแวดล้อมที่ให้ความสำคัญต่อการอนุรักษ์คุ้มครองความหลากหลายทางชีวภาพและทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งนี้การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนต้องสามารถสนองตอบความต้องการของคนรุ่นปัจจุบันและคนรุ่นต่อไปได้ หรือแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนของ จอนห์เอลคิงตัน (Elkington, 1994) ที่กล่าวถึงกรอบแนวคิดของการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วยเกณฑ์การ

พิจารณาใน 3 ด้านคือ 1) เศรษฐกิจ (Profit) 2) สังคม (People) และ 3) สิ่งแวดล้อม (Planet) หรือที่เรียกว่า “Triple Bottom Line (TBL)” หรือ “3Ps” การสร้างความสมดุลให้เกิดขึ้นทั้ง 3 ด้าน ด้วยการเน้นที่การสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ การลงทุน และการกระจายรายได้สู่สังคม โดยหลีกเลี่ยงการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม (วณิ และ ชิตชนก, 2000) ซึ่งชุมชนหรือแหล่งท่องเที่ยวที่ควรมีส่วนร่วมในการจัดการการท่องเที่ยวเพื่อเป็นจุดเริ่มต้นแห่งความยั่งยืน และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการท่องเที่ยว (Tourism Stakeholders) เพื่อรักษาความพึงพอใจสูงสุดของทุกฝ่าย (วิรุจ, 2007) รวมถึงควรให้ความสำคัญกับคุณภาพของประสบการณ์ที่นักท่องเที่ยวจะได้รับ (Jamieson, 2001) การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยมีความตระหนักถึงการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด และความร่วมมือของผู้มีส่วนร่วมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทุกฝ่ายเพื่อการจัดการทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ความตระหนัก (Awareness) เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (UNWTO, 2005) โดยบทความนี้ผู้เขียนขอนำแนวคิดเรื่องความตระหนักของ เอนสเลย์ (Endsley, 1995) ซึ่งได้ทำการศึกษาในเรื่องของความตระหนักในสถานการณ์ (Situation Awareness) ซึ่งให้คำนิยามว่า เป็นการรับรู้ถึงองค์ประกอบในสิ่งแวดล้อมในช่วงเวลาและสถานที่หนึ่งโดยมีความเข้าใจความหมายและสามารถคาดการณ์ถึงสถานการณ์ในอนาคตได้ โดยเอนสเลย์ได้ทำการแบ่งเป็น 3 ระดับของความตระหนักดังนี้

1. การรับรู้ (Perception) เป็นการเปิดรับข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องอยู่รอบตัวเรา เช่น สิ่งแวดล้อมโลก ระบบนิเวศน์ สภาพอากาศ เป็นต้น
2. ความเข้าใจ (Comprehension) เป็นการบูรณาการข้อมูลหรือประมวลผลให้เข้ากับบทบาทหน้าที่ของตนเองเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์
3. การคาดการณ์ (Projection) เป็นการคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคตจากการรับรู้และการประมวลผลโดยความเข้าใจ

องค์ประกอบของความตระหนักทั้ง 3 ระดับตามทฤษฎีของเอนสเลย์นี้จะนำไปสู่การตัดสินใจ และจะส่งผลต่อการปฏิบัติของผู้โดยสารต่อไป

นักวิจัย ลิ้ม (Lim, 2012) ได้นำทฤษฎีความตระหนักนี้ไปประยุกต์ใช้กับการศึกษาเรื่องการออกแบบแอปพลิเคชันสำหรับโทรศัพท์มือถือเพื่อการท่องเที่ยวในอนาคตบนพื้นฐานความตระหนัก ซึ่งพบว่า ปัจจุบันการใช้การใช้ข้อมูลผ่านแอปพลิเคชันบนมือถือที่มีได้คำนึงถึงการประยุกต์ทฤษฎีของความตระหนักมาใช้ มิได้ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้ที่ถูกต้องต่อแหล่งท่องเที่ยวเท่าที่ควร ซึ่งทำให้เกิดความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนและนำมาสู่การปฏิบัติหรือวางแผนอนาคตที่ผิดพลาด โดยแนวคิดของ ลิ้ม และทฤษฎีของ เอนสเลย์ สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับบทบาทของผู้โดยสารและผู้บริหารสายการบินต่อการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดการรับรู้ถึงสถานการณ์ปัจจุบันของการท่องเที่ยว บวกกับประสบการณ์และบทบาทของตนเองจนเกิดความเข้าใจ และ

สามารถกำหนดบทบาทของตนเองในฐานะผู้โดยสารเครื่องบินได้ในอนาคต ในขณะที่ผู้บริหารต้องคำนึงบทบาทตนเองในบริบทของความยั่งยืนทั้ง 3 ด้าน คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ความตั้งใจร่วมมือ (Willingness) องค์ประกอบด้านความตั้งใจร่วมมือ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวให้มีความยั่งยืน โดยบทความนี้ได้นำแนวคิดของ โคเฮนและอัฟฮอฟ (Cohen & Uphoff, 1980) ที่มีกระบวนการในการมีส่วนร่วมของชุมชน 4 รูปแบบ คือ

1. การมีส่วนร่วมด้านการตัดสินใจ (Decision Making) ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนคือ 1) การริเริ่มตัดสินใจ (Initial Decision) เป็นขั้นตอนของการกำหนดหรือหาความต้องการซึ่งถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญ เพราะเป็นการกำหนดทิศทางและกิจกรรมของความร่วมมือ 2) การดำเนินการตัดสินใจ (Ongoing Decision) เป็นขั้นตอนหลังจากที่ตัดสินใจว่าความต้องการคืออะไร และดำเนินการตามแนวทางที่ได้ตัดสินใจไว้ในขั้นแรกต่อไป และ 3) การตัดสินใจปฏิบัติการ (Operational Decision) ซึ่งเป็นการตัดสินใจที่จะลงมือปฏิบัติการ

2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ (Implementation) ประกอบด้วย 1) การสนับสนุนด้านทรัพยากร (Resource Contribution) ซึ่งมีหลายรูปแบบ เช่น การสนับสนุนด้านแรงงาน การสนับสนุนด้านวัสดุอุปกรณ์ หรือการสนับสนุนด้านข้อมูล 2) การสนับสนุนด้านการบริหารและการประสานขอความร่วมมือ (Administration and co-ordination Efforts) ซึ่งสามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่มต่าง ๆ เพื่อการทำงานและการประสานงาน และ 3) การเข้าร่วมทำกิจกรรม (Programme Enlistment Activities) ซึ่งเป็นรูปแบบที่ง่ายที่สุดคือ การเข้าร่วมทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่ได้ตัดสินใจไว้แล้วตั้งแต่ขั้นต้น

3. การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ (Benefits) การเข้าร่วมมือในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ตามที่ตัดสินใจไว้ขั้นต้นตามความต้องการแล้ว ก็จะนำมาสู่การร่วมรับผลประโยชน์จากกิจกรรมที่ร่วมมือทำไว้ สามารถแบ่งออกได้เป็น 1) ผลประโยชน์ทางด้านวัตถุ (Material Benefit) เป็นรูปแบบของผลประโยชน์ที่เกิดกับแต่ละบุคคล เช่นการมีรายได้ที่เพิ่มขึ้น มีการบริโภคที่ดีขึ้น 2) ผลประโยชน์ทางสังคม (Social Benefit) เป็นรูปแบบของผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับสาธารณะประโยชน์โดยส่วนใหญ่ เช่น ความเป็นอยู่ทางสังคมที่ดีขึ้น ระบบสาธารณูปโภคที่ดีขึ้น สาธารณะสุขที่ดีขึ้น 3) ผลประโยชน์ส่วนบุคคล (Personal Benefit) โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับแต่ละบุคคลที่เกิดจากความพึงพอใจที่ได้เป็นสมาชิกของแต่ละกลุ่มที่ได้ทำผลประโยชน์ให้เกิดขึ้น

4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) การมีส่วนร่วมในการประเมินควมมีการให้ความคิดเห็น ความพึงพอใจ และความคาดหวัง ซึ่งมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลในกลุ่มต่าง ๆ ได้ การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จำเป็นที่จะต้องอาศัยปัจจัยในด้านของความตระหนักและความตั้งใจร่วมมือในการนำไปปฏิบัติ ซึ่งมีผู้เกี่ยวข้องที่อยู่ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวหลายส่วน โดยที่ผู้เกี่ยวข้องทั้งหลายเหล่านั้นเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการรักษาแหล่งท่องเที่ยวให้มีความยั่งยืน

นักวิจัย Kannapa et al. (2007) ได้ศึกษากระบวนการความร่วมมือเพื่อการท่องเที่ยวของชุมชนหน้าทอนเกาะสมุย โดยนำแนวคิดนี้ไปประยุกต์ใช้ พบว่า การตัดสินใจวางแผนและดำเนินกิจกรรมของการท่องเที่ยวท้องถิ่นเกิดจากความร่วมมือที่ประสิทธิภาพของคนในท้องถิ่นในทุกขั้นตอน รวมถึงระดับของการแบ่งปัน

ผลประโยชน์จากการดำเนินการซึ่งประเมินได้จากความพึงพอใจของชุมชน ในบริบทของผู้โดยสารสายการบิน ควรนำแนวคิดนี้มาประยุกต์ใช้ในเรื่องของการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเลือกสายการบินที่มีภาพลักษณ์ที่ดีต่อการสนับสนุนการท่องเที่ยว หรือการดำเนินกิจกรรมในฐานะผู้โดยสาร เช่น การใช้บัตรโดยสารที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการเข้าร่วมโครงการช่วยเหลือสังคมกับสายการบินเพื่อการแบ่งปัน โดยที่ผู้บริหารสายการบินนั้นควรความตั้งใจที่จะร่วมมือกระทำในบทบาทของสายการบิน ที่จะสนับสนุนการท่องเที่ยวในทั้ง 3 ด้านคือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เช่นกัน

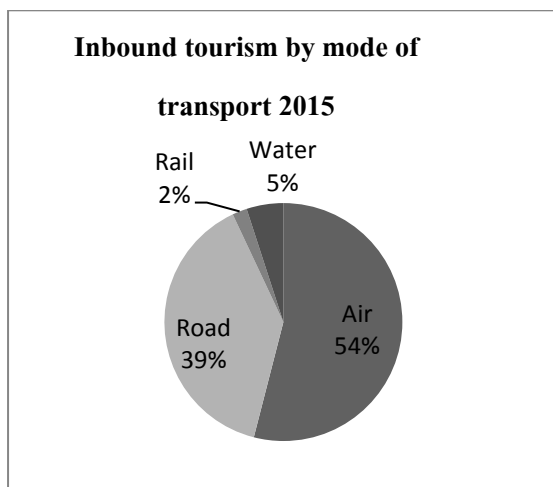
บทบาทและความคาดหวังของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีผู้เกี่ยวข้องหลัก ๆ คือ ภาครัฐ เจ้าของธุรกิจท้องถิ่นที่มีผลกระทบและได้รับผลกระทบจากการท่องเที่ยว คนท้องถิ่นที่อาศัยอยู่ในชุมชนนั้น และนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปในแหล่งท่องเที่ยว (Conaghan & Hanrahan, 2009; Byrd et al., 2009) ซึ่งอาจรวมถึงผู้วางแผนนโยบายการท่องเที่ยว (Tourism Planner) ด้วยเพื่อให้เห็นภาพองค์ประกอบของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องชัดเจนมากยิ่งขึ้น (Sautter, 1999) โดยที่บทบาทของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีความสำคัญต่อบทบาทการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ในด้านของความเข้าใจในมุมมอง ทัศนคติ ความสนใจและความร่วมมือในการท่องเที่ยว เพราะมีส่วนต่อการนำไปจัดการวางแผนนโยบายทางด้านการท่องเที่ยวในอนาคต (Byrd et al., 2009) แต่จากงานศึกษาของควินทานโนและคณะ (Quintano et al., 2011) ที่ศึกษาเกี่ยวกับเรื่องความเข้าใจและมุมมองของธุรกิจท่องเที่ยว ตัวอย่างในด้านการประกอบการโรงแรม พบว่า ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องส่วนใหญ่มีความตระหนักในเรื่องของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากการท่องเที่ยวมีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอยู่หลายกลุ่มหรือหลายบุคคล ซึ่งแต่ละกลุ่มก็จะมีความต้องการหรือความคาดหวังที่แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับผลกระทบที่ตนเองจะได้รับจากการท่องเที่ยว เช่น ภาครัฐมุ่งหวังที่จะให้เกิดความเจริญในท้องถิ่น ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการรักษาสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว ขณะที่ผู้ประกอบการการท่องเที่ยวคาดหวังในเรื่องของเศรษฐกิจที่มีผลกำไรตอบแทนผลประโยชน์ ในส่วนของคนในท้องถิ่นมีความคาดหวังในเรื่องของความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น สังคมที่น่าอยู่ขึ้น เช่นเดียวกับผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวมีความคาดหวังจะได้เห็นบทบาทของสายการบินที่จะช่วยพัฒนาการท่องเที่ยวให้มีความยั่งยืน ซึ่งความคาดหวังของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะต้องนำมาจัดการให้เกิดความสมดุลเพื่อความยั่งยืนในทั้ง 3 ด้าน คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (Elkington, 1994)

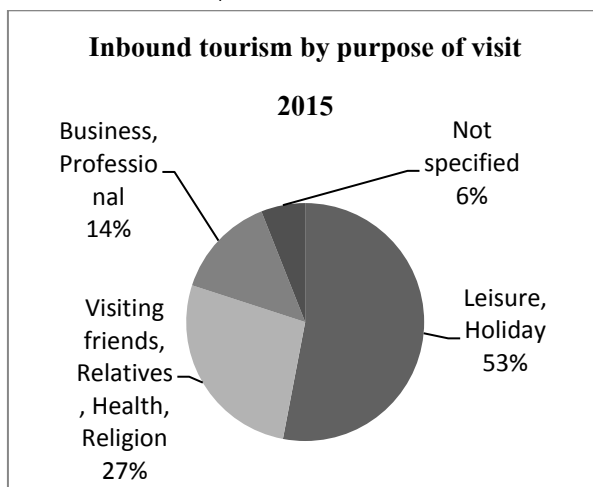
ธุรกิจการบินกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

นักเดินทางโดยส่วนใหญ่มักใช้ช่องทางการเดินทางทางอากาศมากกว่าช่องทางอื่น เช่น ทางบกหรือทางน้ำ จากข้อมูลขององค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO, 2016) กล่าวถึงสถิติของช่องทางการเดินทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทางของนักเดินทาง ดังแผนภาพที่ 2 และ แผนภาพที่ 3

แผนภาพที่ 2 ช่องทางการเดินทางปี ค.ศ. 2015



แผนภาพที่ 3 วัตถุประสงค์การเดินทางปี ค.ศ. 2015



ที่มา : UNWTO, 2016

จากภาพข้างต้นเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดินทางโดยทางอากาศถึงร้อยละ 54 ของนักท่องเที่ยวทั่วโลก ในขณะที่ประมาณร้อยละ 39 ของนักท่องเที่ยวจะใช้วิธีการเดินทางทางบก และส่วนน้อยประมาณร้อยละ 5 ใช้การเดินทางทางน้ำ เพื่อวัตถุประสงค์ในการพักผ่อนท่องเที่ยวถึงร้อยละ 53 หรือมากกว่าครึ่งของวัตถุประสงค์ของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งเกี่ยวข้องกับสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมตามชุมชนแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ซึ่งให้เห็นว่าการเดินทางทางอากาศซึ่งหมายถึงอุตสาหกรรมการบิน มีบทบาทโดยตรงต่อการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน ส่งผลให้การท่องเที่ยวมีการพัฒนาอย่างยั่งยืนหรือไม่ ทั้งทางด้านของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ The International Civil Aviation Organization (ICAO, 2012) ว่าภาคการบินมีส่วนเกี่ยวข้องกับสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมของการพัฒนาที่ยั่งยืนทั่วโลก เนื่องจากการเดินทางทางอากาศเป็นตัวขับเคลื่อนหลักของธุรกิจการเดินทางและการท่องเที่ยว ซึ่งหากต้องการพัฒนาการท่องเที่ยวให้ยั่งยืน อุตสาหกรรมการบินควรมีการพัฒนาและปรับบทบาทตนเองเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพราะการท่องเที่ยวจะยั่งยืนต่อไปหรือไม่อยู่ที่สายการบินว่าจะนำพาผู้โดยสารที่มีบทบาทเป็นคุณประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวหรือเป็นโทษต่อการท่องเที่ยวเข้าไปสู่ยังแหล่งท่องเที่ยว

ผลกระทบของสายการบินต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

แนวคิดด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยพิจารณาจากผลกระทบของบทบาทสายการบินต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนที่ดำเนินอยู่ ซึ่งมีผลกระทบในแต่ละด้านทั้งทางด้านบวกและทางด้านลบดังนี้

ผลกระทบด้านบวก

1) เศรษฐกิจ การดำเนินธุรกิจสายการบินก่อให้เกิดการจ้างงานขนาดใหญ่ในแหล่งที่ตั้งของที่ทำการบินหรือสนามบินนั้น ๆ รายได้ที่เกิดจากการจ้างงานทำให้เกิดการหมุนเวียนของกระแสเงินในระบบของท้องถิ่น ซึ่งสามารถสร้างเศรษฐกิจให้เติบโต เช่นเดียวกับที่ ออสเบย์และคณะ (Ozbay et al., 2003) กล่าวว่า

การสร้างระบบการขนส่งที่ดีเข้าสู่ท้องถิ่นได้นั้น เป็นกุญแจสำคัญของสวัสดิการทางเศรษฐกิจ และความสำเร็จทางด้านเศรษฐกิจก็ยิ่งขึ้นอยู่กับภาคขนส่งที่ดีหรือหมายถึงสายการบินที่มีความรวดเร็ว ซึ่ง ฮันนี (Honey, 1999) เสริมว่าความล่าช้าในการขนส่งทำให้เกิดการเดินทางที่สะดวกสบายมากขึ้น ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกมากขึ้น ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการปรับปรุงระบบขนส่งที่ดีขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางถูกลง (Page & Lumsdon, 2004)

2) สังคม ก่อให้เกิดวัฒนธรรมที่หลากหลายจากการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น หรือแม้กระทั่งการช่วยเหลือสังคมในด้านต่าง ๆ ของสายการบิน (Corporate Social Responsibility) เพื่อให้สังคมในแหล่งท่องเที่ยวมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

3) สิ่งแวดล้อม รวมถึงนโยบายของสายการบินที่พยายามช่วยลดและรักษาสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ให้คงอยู่อย่างสมบูรณ์แบบ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามาเยี่ยมชมมากขึ้น ส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจของสายการบิน

ผลกระทบด้านลบ อาจกล่าวได้ว่าผลกระทบในด้านลบของสายการบินต่อ เศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม จะมีมากกว่าด้านบวกค่อนข้างมาก ดังนี้

1) ในด้านของเศรษฐกิจที่มีการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยว แต่รายได้ทั้งหมดนั้นอาจกลับคืนสู่ นายทุนที่เป็นนักลงทุนชาวต่างชาติ ส่งผลให้เกิดการส่งออกของเงินไปยังแหล่งอื่น หรือแหล่งท่องเที่ยวถูก ทำลายเสื่อมโทรมลงโดยนักท่องเที่ยว (Buckley, 1996) หรือราคาของค่าโดยสารที่ถูกลง ส่งผลให้ปริมาณ นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น อันเป็นผลกระทบกับขีดความสามารถในการรองรับ ของแหล่งท่องเที่ยว (Carrying Capacity) ดังเช่นที่ Inskeep (1987) ได้กล่าวถึงขีดความสามารถในการรองรับ ของเกาะเล็ก ๆ ที่สามารถรองรับได้น้อย ควรจะมีการวางแผนเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว หรือเพื่อคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับได้ ให้มีความเหมาะสมกับทรัพยากรทางธรรมชาติของท้องถิ่น

2) ปัญหาด้านสังคม เฟนเนล (Fennell, 2003) และ ฮันนี (Honey, 1999) ได้ยกตัวอย่างเกี่ยวกับ เกาะกาลาปากอสที่เอกวาดอร์ ที่เมื่อก่อนการเดินทางไปยังเกาะในปี 1970 มีเพียงแค่เรือขนส่งสินค้าทุก ๆ สามเดือน หลังจากนั้นก็มีการเพิ่มการเดินทางมากขึ้น เนื่องจากประชากรที่เพิ่มขึ้น รวมไปถึงการเข้ามาทำ ธุรกิจของสายการบินอเมริกา ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามายังเกาะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดปัญหา ต่าง ๆ ตามมา เช่น การขาดคุณภาพของน่านน้ำ การขาดแคลนเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น ซึ่ง ความเป็นจริงแล้วจำนวนประชากรท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวที่เข้าไปเยี่ยมชมควรมีอัตราส่วนที่พอเหมาะกัน จำนวนนักท่องเที่ยวที่มากเกินไปยังส่งผลให้การขาดแคลนที่พักอาศัย ไฟฟ้า น้ำประปา รวมถึงการจราจรที่ ติดขัดและมลพิษที่เพิ่มขึ้นตามมาตามลำดับ

3) ผลกระทบทางลบที่สำคัญอีกด้านหนึ่งคือ เรื่องของสิ่งแวดล้อม เช่น การก่อสร้างถนนหรือโครงสร้าง พื้นฐานเพื่อรองรับสนามบิน อาจก่อให้เกิดผลกระทบกับถิ่นที่อยู่ของสัตว์ต่าง ๆ ทำให้เกิดการย้ายถิ่นที่อยู่ของ สัตว์ รวมถึงการมลพิษทางอากาศและเสียงที่เกิดขึ้นจากเครื่องยนต์ของเครื่องบิน (Buckley, 1996) ซึ่งปัจจุบัน

มีนโยบายการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอน หรือ European Emission Trading System: EU ETS (European Commission, 2014) เป็นนโยบายของสหภาพยุโรปเพื่อการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ โดยการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศของภาคอุตสาหกรรมต่าง ซึ่งก๊าซนี้มีผลกระทบต่อสภาวะโลกร้อนที่สภาวะเรือนกระจก (Green House Effect) ส่งผลให้อุณหภูมิของโลกสูงขึ้นทุก ๆ ปี

สรุปผลกระทบที่เกิดจากสายการบินต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนโดยใช้กรอบแนวคิดใน 3 ด้านคือ เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม หรือ Triple Bottom Line ซึ่งมีความสัมพันธ์กันอย่างเกี่ยวเนื่อง เช่นรูปแบบของการขนส่งที่มีทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งรูปแบบทางอากาศที่มีความสะดวกรวดเร็ว ย่อมหมายถึงการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักเดินทางและการเข้าถึงแหล่งก็มีมากขึ้น นำมาสู่ เศรษฐกิจที่ดีขึ้น ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของคนในชุมชน แต่ในขณะเดียวกัน เมื่อมีจำนวนนักเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสะดวกมากขึ้น ค่าใช้จ่ายในการเดินทางถูกลง นักเดินทางอาจขาดความตระหนักในการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยว รวมถึงขีดความสามารถที่ไม่สมดุลในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยวที่อาจมีผลกระทบด้านลบต่อสังคมและเศรษฐกิจหากขาดการจัดการบริหารที่ดี อีกทั้งการก่อมลพิษจากยานพาหนะที่เกิดจากการเดินทางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเฉพาะทางอากาศซึ่งมีส่วนในการสร้างมลพิษเช่นการปล่อยก๊าซคาร์บอนรวมถึงเรื่องของมลพิษทางเสียง ผลกระทบที่กล่าวมามีส่วนอย่างยิ่งกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งจากผลกระทบของสายการบินต่อแหล่งท่องเที่ยวที่กล่าวมานั้น ผู้บริหารสายการบินควรมีการปรับบทบาทของสายการบิน เพื่อสนับสนุนต่อการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีความยั่งยืน

บทบาทของผู้บริหารสายการบินในการสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

บทบาทของผู้บริหารสายการบินมีส่วนสำคัญโดยตรงต่อการสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในการกำหนดนโยบายต่าง ๆ เพื่อที่จะแปลงนโยบายออกมาเป็นแผนการปฏิบัติงานและนำไปสู่การปฏิบัติจริง โดยมีผู้สนองนโยบายหรือนำไปปฏิบัติ คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับนโยบายที่กำหนดไว้ ซึ่งเกี่ยวข้องทั้ง 3 ด้านดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ นโยบายด้านการส่งเสริมเศรษฐกิจของท้องถิ่น โดยการส่งเสริมมูลค่าของสินค้าหรือจัดสรรรายได้จากทางการท่องเที่ยวให้หมุนเวียนหรือคงอยู่ในท้องถิ่น เช่นการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการซื้อสินค้าท้องถิ่น ส่งเสริมการสร้างอาชีพหรือจัดจ้างแรงงานในท้องถิ่นนั้น ๆ ส่งเสริมให้พนักงานและผู้โดยสารมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นต่อการการท่องเที่ยว เพื่อนำไปประกอบการกำหนดนโยบายของบริษัทที่เป็นประโยชน์ต่อแหล่งท่องเที่ยวหรือท้องถิ่นนั้น

ด้านสังคม บทบาทด้านการสร้างวัฒนธรรมองค์กรและการมีส่วนร่วมในหมู่พนักงานในเรื่องของความตระหนักและความตั้งใจร่วมมือบนพื้นฐานที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมบทบาทด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่เน้นทางด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การใช้กลยุทธ์การสื่อสารเชิงความยั่งยืนกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังเช่นสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ จัดทำ SAS Sustainable Report (SAS Group ,2013)

โดยผู้บริหารสายการบินมีแนวทางที่ชัดเจนและมุ่งมั่นในเรื่องของสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีการตั้งเป้าหมายที่จะดำเนินธุรกิจการบินที่ปราศจากผลกระทบกับสภาพภูมิอากาศในปี ค.ศ. 2050 ซึ่งสายการบินได้จัดตั้งหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบโดยตรงทางด้านของสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคม และหน่วยงานนี้ขึ้นตรงกับผู้บริหารชั้นสูง ผ่านช่องทางการสื่อสารที่เรียกว่า “The Sustainability Network” เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้กับฝ่ายบริหาร มีหน้าที่ดูแลการจัดทำรายงานด้านความยั่งยืน การควบคุมการจัดการด้านความยั่งยืน การประสานงานหัวข้อด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งผู้บริหารใช้กลยุทธ์เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ด้านสิ่งแวดล้อม บทบาทด้านการสร้างความร่วมมือกับผู้ร่วมค้าในเรื่องของการท่องเที่ยวสีเขียว เพื่อสร้างความตระหนักให้กับลูกค้าที่รับบริการ เช่น การนำเสนอคู่มือหรือแนวทางการรักษาสิ่งแวดล้อมให้กับโรงแรมที่พักต่าง ๆ การมีนโยบายด้านการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศ โดยการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของ EU ETS ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2012 นโยบายด้านการนำเชื้อเพลิงชีวภาพมาใช้กับเครื่องบิน เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน หรือการให้ความสำคัญต่อการจัดทำรายงานด้านสิ่งแวดล้อมของสายการบิน และเปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อแสดงถึงการมีส่วนร่วมและความผูกพันกับการท่องเที่ยว (Mak & Chan, 2007)

ตัวอย่างสายการบินที่ดำเนินบทบาทเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งแต่ละสายการบินได้มีการกำหนดนโยบายต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนตามบริบทของตนเอง ดังตัวอย่างเช่น

1. **สายการบินแควนตัส (Qantas Airways, 2015)** การจัดหาเครื่องบินที่อายุการใช้งานเฉลี่ย 7.7 ปี เพื่อประสิทธิภาพของการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซที่น้อยลง รวมถึงการลดการใช้พลังงานน้ำและไฟฟ้าด้วย การใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ เพื่อสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวแก่ผู้โดยสาร มีความรับผิดชอบต่อสังคมในด้านต่าง ๆ เช่นการให้การสนับสนุนผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นที่ผลิตโดยคู่ค้าที่เป็นชาวออสเตรเลีย สร้างอาชีพให้คนท้องถิ่น ส่งเสริมให้เกิดความแข็งแกร่งของวัฒนธรรมท้องถิ่น อีกทั้งให้ความสำคัญกับพนักงานและลูกค้าของสายการบิน

2. **สายการบินทรานแซท (Air Transat, 2014)** เป็นสายการบินที่เกิดจากการรวมตัวของตัวแทนการท่องเที่ยวแคนาดาทั้งในและนอกประเทศ ซึ่งให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม ชุมชน ลูกค้าและพันธมิตร ซึ่งมีบทบาทในการประชาสัมพันธ์ให้ลูกค้าพยายามศึกษาค้นคว้าข้อมูลก่อนเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนักท่องเที่ยวและเจ้าบ้าน ส่งเสริมให้เดินทางด้วยสัมภาระที่มีน้ำหนักเบาเพื่อการใช้เชื้อเพลิงของเครื่องบินที่น้อยลงและผลิتمลพิษที่น้อยลงตามไปด้วย สนับสนุนเศรษฐกิจในท้องถิ่นด้วยการใช้จ่ายซื้อของจากผู้คนในท้องถิ่น เพื่อเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจแก่ท้องถิ่น

3. **สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (Singapore Airline Sustainable Report, 2013)** มีนโยบายที่ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหลายด้วยการสื่อสารให้ข้อมูล การก่อตั้งกองทุนเพื่อให้การสนับสนุนชุมชนต่าง ๆ การมีฝูงบินที่มีอายุการใช้งานเฉลี่ย 7.5 ปี ซึ่งช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนสู่ชั้นบรรยากาศ และลดมลพิษทางเสียงลง เนื่องจากเครื่องยนต์ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ หรือแม้กระทั่งการใช้น้ำมันชีวภาพ

(Biofuels) การร่วมสนับสนุนโครงการที่รักษาสีสิ่งแวดล้อมกับสถานศึกษา รวมถึงการรักษาสีสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินนโยบายตามองค์การสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนแก่แหล่งท่องเที่ยว

บทบาทของสายการบินและผู้โดยสารตามช่วงเวลาของการเดินทางโดยเครื่องบิน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ก่อนการเดินทาง (Pre-flight) เป็นช่วงเวลาก่อนขึ้นเครื่องบิน ซึ่งผู้โดยสารจะทำการศึกษาข้อมูลของสถานที่หรือแหล่งท่องเที่ยวที่ต้องการจะเดินทางไป ซึ่งสายการบินจัดเตรียมให้ เพื่อประโยชน์ในการเข้าใจถึงวัฒนธรรม ประเพณี การดำเนินชีวิตของคนในท้องถิ่นนั้น ๆ หรือการจัดเตรียมการออกบัตรโดยสารแบบอิเล็กทรอนิกส์แก่ผู้โดยสาร เพื่อเป็นการลดการใช้กระดาษลง ความตั้งใจรวมมือจากการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน การเดินทางด้วยสัมภาระที่มีน้ำหนักน้อย และเลือกเดินทางกับสายการบินที่มีภาพลักษณ์ที่ดีต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ตัวอย่างเช่น การบินไทยได้จัดทำโครงการ Travel Green มีส่วนช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโลก โดยการนำเชื้อเพลิงชีวภาพมาทดลองทำการบิน หรือการบริหารจัดการการใช้เชื้อเพลิงในการบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด การจัดหาเครื่องยนต์ของเครื่องบินที่ใหม่และทันสมัยเสมอ และจัดทำรายงานการดำเนินงานของสายการบินที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เผยแพร่สู่สาธารณชน เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้โดยสารทำการเปรียบเทียบก่อนการตัดสินใจเลือกเดินทางกับแต่ละสายการบิน

ระหว่างการเดินทาง (In-flight) เป็นช่วงเวลาตั้งแต่ผู้โดยสารขึ้นเครื่องบิน จนกระทั่งลงจากเครื่องบิน บทบาทของผู้โดยสารระหว่างการเดินทางมีส่วนสำคัญ โดยการช่วยลดการใช้วัสดุสิ้นเปลืองที่ทำลายยาก เช่น แก้วน้ำพลาสติกที่สายการบินให้บริการ การหลีกเลี่ยงการใช้ผ้าห่มบนเครื่องบินที่สายการบินจัดเตรียมไว้ให้ เพื่อลดการซักผ้าห่ม รวมถึงความพยายามในการลดการสร้างขยะจากการเดินทาง เนื่องจากสายการบินต้องนำขยะเหล่านั้นไปทำลาย สายการบินยังช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจและการจ้างแรงงานในท้องถิ่นจากการจัดหาและจำหน่ายสินค้าที่มาจากแหล่งท้องถิ่นต่าง ๆ ที่สายการบินทำการบินไปถึง การจัดหาข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยวที่เป็นประโยชน์กับผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน เพื่อการปรับตัวของผู้โดยสารให้เข้ากับการดำเนินชีวิตของคนในแหล่งท่องเที่ยวหรือท้องถิ่นนั้น ๆ

หลังการเดินทาง (Post-flight) ผู้โดยสารสามารถมีส่วนร่วมกับสายการบินเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยการให้คำชี้แนะสายการบินถึงช่องทางหรือวิธีการต่าง ๆ หรือการเข้าร่วมโครงการบริจาคเงินหรือสิ่งของเพื่อช่วยเหลือสังคมที่สายการบินเป็นเจ้าภาพ รวมถึงความร่วมมือกับสายการบินที่จะช่วยกันรักษาสีสิ่งแวดล้อมในโครงการต่าง ๆ ที่สายการบินจัดขึ้น ผู้โดยสารยังสามารถช่วยประชาสัมพันธ์หรือบอกกล่าวต่อกับคนรู้จักถึงแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน หรือการให้คะแนนการจัดอันดับสายการบินที่มีผลการดำเนินงานและภาพลักษณ์ที่ดีต่อการท่องเที่ยว ส่วนบทบาทของสายการบินหลังจากผู้โดยสารลงจากเครื่องบินแล้ว สายการบินสามารถดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมถึงพนักงานของสายการบินเอง เพื่อให้ทุกคนมีความรู้สึกถึงการมีส่วนร่วม ซึ่งจะนำไปสู่ความตระหนักและยินดีที่จะร่วมมือกับสายการบิน สายการบินยังมีบทบาทที่

สำคัญในการประชาสัมพันธ์กับผู้โดยสารให้ทราบถึงคุณค่าของแหล่งท่องเที่ยว สินค้าพื้นเมือง อาหาร และ ธุรกิจบริการของท้องถิ่น เพื่อเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจของท้องถิ่นอีกทางหนึ่ง

อภิปรายและบทสรุป

การพัฒนาความยั่งยืนใดก็ตาม ควรพิจารณาพัฒนาหรือส่งเสริมใน 3 มิติคือ เศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม (Elkington, 1994) การที่จะให้การท่องเที่ยวยั่งยืนก็ควรพัฒนาใน 3 มิติดังเช่นกัน (UNWTO, 2005) โดยต้องอาศัยปัจจัยด้านความตระหนักและความตั้งใจร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกคน เพื่อให้เกิดความยั่งยืนใน 3 มิติ (UNEP, 2003) บทความนี้ได้กล่าวถึงบทบาทของสายการบินและผู้โดยสารสายการบิน ซึ่งเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเช่นกัน เนื่องจากสายการบินเป็น ช่องทางการเดินทางที่รวดเร็วและสามารถขนส่งคนได้เป็นจำนวนมากในระยะเวลาอันสั้น อีกทั้งยังสามารถเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ช่องทางอื่นเข้าไปไม่ถึง สายการบินจึงมีอิทธิพลและบทบาทต่อแหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ การสร้างความตระหนักและการสร้างความร่วมมือทั้งต่อสายการบินเอง และต่อผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวจึงเป็นภาระหน้าที่สำคัญของสายการบินที่จะนำไปใช้กับการพัฒนาทั้ง 3 มิติ ซึ่งปัจจุบันสายการบินได้มีบทบาทในการช่วยสนับสนุนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว แต่อาจจะยังเป็นบทบาทต่อตนเองในฐานะการทำธุรกิจการบินเท่านั้น โดยขาดความชัดเจนในบทบาทต่อผู้โดยสารเพื่อให้เกิดความตระหนักและความร่วมมือ โดยที่ผู้บริหารสายการบินควรคำนึงถึงองค์ประกอบที่จะก่อให้เกิดการสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน คือ การสร้างความตระหนักให้กับทั้งผู้โดยสารสายการบินและตัวผู้บริหารเอง ด้วยการสื่อสารให้ข้อมูล เพื่อให้เกิดการรับรู้ (Perception) สร้างความเข้าใจถึงเหตุการณ์ปัจจุบันที่เกิดขึ้นกับการท่องเที่ยว (Comprehension) เพื่อที่ผู้โดยสารสามารถคาดการณ์เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นต่อการท่องเที่ยวในอนาคตได้ (Projection) และจะนำไปสู่ความร่วมมือในการสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่เริ่มจากการตัดสินใจ (Decision) และเข้าร่วมมือทำกิจกรรมกับสายการบิน (Implementation) และสามารถส่งต่อ แบ่งปันผลประโยชน์ (Benefit) จากการสนับสนุนกิจกรรมนั้นๆต่อไปยังผู้โดยสารคนอื่น ทั้งหมดที่กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่า สายการบินมีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งในการช่วยสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน นอกเหนือจากการให้บริการที่เป็นเลิศเพียงอย่างเดียว

ข้อเสนอแนะ

1. สายการบินควรสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นกับพนักงานของสายการบิน รวมถึงการสร้างความตระหนักให้กับผู้โดยสารสายการบินผ่านช่องทางต่าง ๆ ที่สามารถทำได้
2. สายการบินควรชักจูงหรือนำเสนอให้ผู้โดยสารร่วมมือกับสายการบิน โดยการเปิดโอกาสและมีช่องทางที่สะดวกต่อความร่วมมือของผู้โดยสาร
3. ผู้โดยสารสายการบินควรเปิดรับข้อมูล ข่าวสาร และปรับบทบาทของตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางโดยเครื่องบินเท่านั้น

4. ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการท้องถิ่นแหล่งท่องเที่ยว องค์การการท่องเที่ยว รวมถึงคนในชุมชนแหล่งท่องเที่ยว ควรมีความตระหนักและความตั้งใจร่วมมือที่จะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

References

- Air Transat. (2014). *The Environment: It is everyone's business*. Retrieved 20 October 2014 from <http://www.airtransat.ca/en-CA/Corporate-information/The-environment-it-s-everyone-s-business>
- Becken, S. (2002). Analysing International Tourist Flows to Estimate Energy Use Associated with Air Travel. *Journal of Sustainable Tourism*.
- Buckley, R. (1996). Sustainable tourism: Technical issues and information needs. *Annals of Tourism Research*. 1.23(1): 925-928
- Byrd, E.T., Bosley, H. E. and Dronberger, M.G. (2009), Comparisons of stakeholder perceptions of tourism impact in rural eastern North Carolina. *Tourism Management*. 30.
- Cohen, J.M., and Uphoff, N.T. (1980). 'Participation's place in rural development: Seeking clarity through specificity', *World Development*. 8: 213-235.
- Conaghan, A. and Hanrahan, J. (2009). *Global Conformity of Indicators for Eco-Certification Programs*. Tourism and Hospitality Research in Ireland Conference: Dublin Institute of Technology.
- Elkington, John. (1994). Towards the Sustainable Corporation: Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development. *California Management Review*. 36(2): 90-100.
- Endsley, R. Mica. (1995). Toward a Theory of Situation Awareness in Dynamic Systems. *Human Factors*. 37(1): 32-64.
- European Commission. (2014). *Climate Action*. Retrieved 05 February 2017 from http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/index_en.htm
- Fennell, D. (2003). *Ecotourism: An introduction*. Routledge, London.
- 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

- Honey, M. (1999). *Ecotourism and sustainable development: Who owns paradise?* Washington DC: Island Press.
- Inskeep, E. (1987). Environmental planning for tourism. *Annals of Tourism Research*. 14: 118-135
- International Air Transport Association (IATA). (2015). *Press Releases*. Press Release No.: 55 26 November 2015. Retrieved 05 February 2017 from <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2015-11-26-01.aspx>
- International Civil Aviation Organization (ICAO). (2012). *Global Aviation and Our Sustainable Future*. P.6 Retrived 09 February 2017 from http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/RIO+20_booklet.pdf
- Jamieson, W. (2001). *Sustainable Tourism and Development: Principles and Practices*. Bangkok: Asain Institute of Technology.
- Kannapa, Pongponrat and Soparth, Pongquan. (2007). Community Participation in a Local Tourism Planning Process: A Case Study of Nathon Community on Samui Island, Thailand. *Asia-Pacific Journal of Rural Development*. 18(2).
- Lim, T. Y. (2012). *Designing the next generation of mobile tourism application based on situation awareness*. Southeast Asian Network of Ergonomics Societies Conference (SEANES): Langkawi, Kedah. pp. 1-7.
- Mak, B. L. and Chan, W. W. (2007). A Study of Environmental Reporting: International Japanese Airlines, Asia Pacific. *Journal of Tourism Research*. 12(4): 303-312.
- Ozbay, K., Ozmen-Ertekin, D. and Berechman, J. (2003). Empirical analysis of relationship between accessibility and economic development. *Journal of Urban Planning and Development*. 129(2).
- Page, S. and Lumsdon, L. (2004). *Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium*. Boston: Elsevier.
- Qantas Airways. 2015. *Sustainable Tourism*. Retrieved February 05, 2017 from <http://qantas2015.reportonline.com.au/>
- Quintano, C., Pagliuca, M. M. and Rosciano, M. (2011). Comparisons of Stakeholder Perceptions of Sustainable Tourism in Naples: *Sustainable Tourism: Socio-Cultural, Environmental and Economics Impact*: 295 - 304.

- SAS Group. (2013). *Sustainability Report 2012-2013*. Retrieved February 05, 2017 from <http://www.sasgroup.net/en/wp-content/uploads/sites/2/2014/09/SAS-Sustainability-Report-2013.pdf>
- Sautter, E.T. and Leisen, B. (1999). "Managing stakeholders: A tourism planning model". *Annals of Tourism Research*, 26 (2), pp. 312-328.
- Singapore Airline Sustainable Report. (2013). *Sustainability Report 2012-2013*. Retrieved October 20, 2016 from <http://www.singaporeair.com/pdf/Investor-Relations/Annual-Report/sustainabilityreport1213.pdf>
- United Nations Environment Programme (UNEP). (2003). *The Role of Local Authorities in Sustainable Tourism*. Tourism and Local Agenda 21.
- United Nations Environment Programme (UNEP). (2014). Tourism Investing in energy and resource efficiency. Retrived 06 February 2017 from http://sdt.unwto.org/sites/all/files/pdf/11.0_tourism.pdf
- Wanee, Samphantarak and Chidchanok, Buddhapraser. (2000). The direction of environment problem management in future. Environmental economics. Nontaburi: Sukhothai Thammathirat Open University press.
- Wiruj, Kitnanthawiwat. (2007). *The beginning of Sustainable Tourism Development of Thailand*. Bangkok: Asian Institute of Technology.
- World tourism forum. (2012). Making Tourism Sustainable. Retrieved October 10, 2013 from <http://www.worldtourismforum.org/>
- World Tourism Organization (UNWTO). (2005). *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*: 11-12.
- World Tourism Organization (UNWTO). (016). *Tourism Highlight 2016 Edition*. Retrieved 05 February 2017 from <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>



Withep Watawuti, Master Degree, Master of Public Administration (M.P.A.), National Institute of Development Administration, Ph.D. Student, Integrated Tourism and Hospitality Management Program, National Institute of Development Administration.



Assistant Professor, Rugphong Vongsaroj, Ph.D, Master of Economics, Chulalongkorn University. Doctor of Philosophy, Nagoya University. Director of ASEAN and Asia Studies Center, Graduate School of Tourism Management. (NIDA)