



ทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชีย
ต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม

Attitudes and Air Travel Behaviors of Thai AirAsia Passengers towards
Social Responsibility in Environmental Crisis

ณัทมนภรณ์ หัตสภาค¹, พิมพ์ชนก ยศพล¹, อาทิตยา โพธิวงษ์¹, ทิพย์นภา พลอยประเสริฐ¹, นาเดีย จารู¹,
พีรวัฒน์ ทัศนะ¹, ชลธร จันทะโสตร์² และเนตรศิริ เรืองอริยภักดิ์³

Nuttamonporn Hutsapak¹, Pimchanok Yotsaphon¹, Atitaya Potiwong¹,
Tipnapa Ployprasert¹, Nadia Jaru¹, Peerawat Tassana¹, Chonlathorn Jantasode²
and Natesiri Ruangariyapuk³

¹ นักศึกษาระดับปริญญาตรี, หลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต, สาขาวิชาธุรกิจการบิน, สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน,
มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

¹ Undergraduate student, Bachelor of Arts in Airline Business, Aviation Personnel Development
Institute, Kasem Bundit University.

² อาจารย์, สาขาวิชาธุรกิจการบิน, สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน, มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

² Lecturer, Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University.

³ อาจารย์ ดร., สาขาวิชาธุรกิจการบิน, สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน, มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต

³ Lecturer, Ph.D., Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University.

*Corresponding author, E-mail: Chonlathorn.jan@kbu.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อสำรวจทัศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อ
ความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารไทย
แอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม และ 3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของทัศนคติ
และพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม
กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ได้แก่ ผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียที่ใช้บริการสนามบินท่าอากาศยาน
นานาชาติสุวรรณภูมิ ใช้วิธีการสุ่มแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสอบถาม (questionnaire)
จำนวน 410 ชุด สถิติที่ใช้ ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency Distribution) ค่าร้อยละ (Percentage)
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และค่าสถิติสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's
Correlation) ผลการวิจัยพบว่าด้านทัศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียในระดับมาก ค่าเฉลี่ย
เท่ากับ 3.90 ส่วนพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียมีระดับปานกลาง
ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31 ทัศนคติมีความสัมพันธ์ต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อมในระดับสูง



และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่วนพฤติกรรมต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อมพบว่าอยู่ในระดับปานกลาง เป็นในทิศทางเดียวกัน

คำสำคัญ: ทศนคติ, พฤติกรรมการเดินทางทางอากาศ, ความรับผิดชอบต่อสังคม, วิกฤตสิ่งแวดล้อม

Abstract

The purpose of this study was 1) to explore Thai Air Asia passengers' attitudes towards social responsibility in environmental crisis 2) to study behaviors of Thai Air Asia passengers towards social responsibility in environmental crisis 3) to investigate the relationship between attitudes and travel behaviors regarding environmental social responsibility. The sample of the study were Thai Air Asia passengers at Suvarnabhumi Airport. The study used a purposive sampling method. A total of 410 questionnaires were employed to collect data for this study. The data were analyzed to find frequency, , percentage, standard deviation (S.D.) and Pearson's correlation. The findings revealed that the attitudes of respondents was at a high level of 3.90. Their travel behaviors was at an average level of 3.31. Their attitudes towards social responsibility in term of environmental crisis were overall at a high level with consistency while their air travel behaviors were overall at a moderate level with consistency.

Keywords: attitudes, air travel behaviors, social responsibility, environmental crisis

บทนำ

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) การเดินทางหรือการขนส่งทางเครื่องบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการใช้พลังงานเป็นอย่างมากและยังเป็นภาคอุตสาหกรรมที่ลดการใช้พลังงานได้ยากที่สุด (Higham et al., 2016) ดังนั้น ภาคอุตสาหกรรมการบินได้ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นจำนวนมากและเป็นสาเหตุหนึ่งที่เกิดวิกฤตทางสิ่งแวดล้อมตามมา ก๊าซเรือนกระจก ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซมีเทน ก๊าซไนตรัสออกไซด์ ในปี 2018 ถูกปล่อยมากที่สุดเป็นประวัติการณ์นับตั้งแต่มีการบันทึกมา ส่งผลให้สภาพอากาศของโลกร้อนขึ้นถึง 43 เฟอร์เซนต์ และนับตั้งแต่ปี 2013-2018 มีข้อมูลว่าการขนส่งทางอากาศส่งผลกระทบต่อภาวะโลกร้อนอยู่ประมาณ 5% จากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ รวมถึงสารอื่น ๆ เช่น ไนโตรเจนออกไซด์ และไอน้ำ ด้านสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศประเมินว่า จำนวนผู้โดยสารทางอากาศอาจเพิ่มเป็น 2 เท่า ภายในปี พ.ศ.2579 ซึ่งผลกระทบต่อการบินก็จะเพิ่มขึ้นด้วย (องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก องค์การมหาชน, 2561) บางประเทศได้มีการตระหนักถึงวิกฤต



สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากอุตสาหกรรมการบินที่จริงจัง เช่น ประเทศเยอรมนีเป็นประเทศแรกที่มีการเก็บภาษีสิ่งแวดล้อมจากการบินมาตั้งแต่ปี 2011 (Air Transport Action Group, 2020)

ประเทศไทยได้เข้าร่วมโครงการ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เป็นกลุ่มประเทศแรก (Pilot Phase) โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2564 จึงต้องปฏิบัติตามพันธกรณีในการสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายการรักษา ระดับปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิของภาคการบินพลเรือนระหว่างประเทศไม่ให้เกินกว่าระดับปริมาณสุทธิของปี 2563 โดยใช้กลไกการชดเชยและการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งไทยจะต้องเริ่มส่งข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ เช่น สายการบิน ให้แก่ ICAO ตั้งแต่ปีนี้เป็นต้นไปกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมของไทย หลักเกณฑ์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมการบิน โดย CAAT ได้เสนอ และปรับปรุงร่างข้อบังคับ กพท. ฉบับที่ว่าด้วยการตรวจวัดและการรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกิจการการบิน เพื่อใช้สำหรับการกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศและผ่านการรับฟังความคิดเห็นเมื่อเดือนสิงหาคม 2564 โดยได้นำผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นมาปรับปรุง (The Civil Aviation Authority of Thailand, 2564)

จากข้อมูลและงานวิจัยที่ได้ศึกษาในเบื้องต้น เป็นแนวคิดและที่มาในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เพื่อสำรวจว่าผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียมีทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมมีลักษณะเป็นอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม

แนวคิด ทฤษฎี กรอบแนวคิด

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากร คือ ผู้โดยสารที่เคยใช้บริการสายการบินไทยแอร์เอเชีย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ตัวแปรต้น ประกอบด้วย ข้อมูลส่วนบุคคล ทัศนคติ และพฤติกรรมการเดินทาง

ตัวแปรตาม ประกอบด้วย ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม



ขอบเขตด้านระยะเวลา

ตั้งแต่ต้นเดือนพฤศจิกายน 2564 - กุมภาพันธ์ 2565

ขอบเขตด้านพื้นที่

สนามบินสุวรรณภูมิ และ ช่องทาง online ในการสอบถามผู้โดยสาร

แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับทัศนคติ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติ Brackher (1986: 45 อ้างถึงในวีระชน ชาวผ่อง, 2551) กล่าวว่า ทัศนคติที่มีต่อสิ่งเร้า อันได้แก่ บุคคล สถานการณ์ กลุ่มสังคม และสิ่งต่าง ๆ ที่โน้มน้าวหรือพร้อมที่จะสนองตอบในทางบวกหรือทางลบ เป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้และประสบการณ์

องค์ประกอบสำคัญที่ก่อให้เกิดความตระหนักมี 3 ประการ คือ

1.1 พุทธิปัญญาหรือความรู้ความเข้าใจ (Cognitive or belief component) ความรู้หรือความเข้าใจจะเริ่มต้นและมีการพัฒนาขึ้นตามลำดับ

1.2 อารมณ์ความรู้สึก (Affective component) เป็นความรู้สึกด้านทัศนคติ ค่านิยม ความตระหนักชอบหรือไม่ชอบ ดีหรือไม่ดี เป็นองค์ประกอบในการประเมินสิ่งเร้าต่าง ๆ

1.3 พฤติกรรม (Behavioral component) เป็นการแสดงออกทั้งวาจา กิริยา ท่าทาง ที่มีต่อสิ่งเร้าหรือแนวโน้มที่บุคคลจะกระทำดังนั้นบุคคล สถานการณ์ กลุ่มสังคม การเรียนรู้ และประสบการณ์จึงเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักโดยมีความรู้ความเข้าใจความรู้สึกและพฤติกรรมเป็นองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดความตระหนัก การจะให้บุคคลมีพฤติกรรมในทิศทางที่พึงปรารถนานั้นจำเป็นต้องให้บุคคลเกิดความตระหนักต่อตนเองและสังคมซึ่งบุคคลจะเกิดความตระหนักได้ก็ต้องมีการรับรู้สิ่งนั้น

ทฤษฎีความรับผิดชอบต่อสังคมเรื่องวิกฤตสิ่งแวดล้อม

ความหมายของความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรธุรกิจนักวิชาการทั่วทุกมุมโลกต่างกำหนดนิยามความหมายของคำว่า “CSR” แตกต่างกันมีทั้งมุมมองเชิงลึกและมุมมองเชิงกว้าง Kakabadse et al., (2005) อ้างถึงใน Adam Smith ผู้เขียนหนังสือเรื่อง “The Wealth of Nations” ขึ้นในปี ค.ศ. 1776 โดย Adam Smith เสนอมุมมองเชิงลึกจะมองว่าควรรับผิดชอบต่อเศรษฐกิจด้านเดียวก็เพียงพอแล้ว และต่อมาแนวคิดนี้กลายเป็นต้นแบบของลัทธิทุนนิยมซึ่งFriedman (1962) ให้ความหมายของในมุมมองเชิงลึกว่า CSR คือความรับผิดชอบต่อเศรษฐกิจขององค์กรเพื่อเพิ่มประโยชน์หรือรายได้ให้ผู้ถือหุ้น ทำให้องค์กรยังลงทุนลงแรงในการดำเนินกิจกรรมการกุศลจนลืมนึกไปว่ามันคือค่าใช้จ่าย คือ ต้นทุนขององค์กร ซึ่งทำให้ความสามารถในการทำกำไรลดลงมุมมองเชิงกว้างสะท้อนให้เห็นมิติของการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมที่หลากหลายมากขึ้นเริ่มจาก Carroll (1979) นำเสนอแนวคิดเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านกฎหมาย ด้านจริยธรรม และด้านสังคม Hemphill (2004)



ยังให้คำนิยาม หมายถึง การที่องค์กรเป็นพลเมืองดีของสังคม (Corporate Citizenship) แม้กระทั่งในปัจจุบันงานวิชาการต่าง ๆ นำเสนอความสมดุลสามด้าน ประกอบด้วย กำไร/เศรษฐกิจ (Profit/Economic) โลก/สิ่งแวดล้อม (Planet/Ecology) และคน/จริยธรรม (People/Ethics) เพื่อสร้างความยั่งยืนก็มาจากพื้นฐานแนวคิดการแสดงความรักรับผิดชอบต่อสังคมในมุมกว้าง ซึ่งแนวคิดนี้ได้รับการยอมรับว่าสามารถแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้หลายมิติมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ CSR มีเป็นจำนวนมากแต่ยังไม่มีข้อกำหนดชื่อและคำนิยามของCSR ที่ชัดเจนในระดับสากล (Kakabadse & Rozuel, 2006) แม้ว่าจะมีองค์กรอิสระระดับสากลต่าง ๆ สร้างมาตรฐานด้าน CSR ออกมาเชิญชวนให้องค์กรต่างเสนอตัวเข้ารับการประเมินมาตรฐานเหล่านั้นแต่การกำหนดคำนิยามก็ถูกปรับเปลี่ยนไปตามพันธกิจขององค์กรนั้น ๆ นักวิชาการเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การกำหนดชื่อและองค์ประกอบของ CSR แตกต่างกันไป เช่น แนวคิด Triple Bottom Line, Corporate Citizenship, Corporate Stewardship, Corporate Ethics, Responsible Entrepreneurship, Corporate Philanthropy, Corporate Social Responsiveness, Good Governance, Environmentalism, Corporate Social Performance และคำว่า Corporate Sustainability เป็นคำที่มีความหมายเดียวกันและใช้แทนกันได้กับคำว่า Corporate Social Responsibility (Genest, 2005; Hohnen, 2007; El Akremi et al., 2018) โดยมุ่งคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการและสังคม

แนวคิดและทฤษฎีความรับผิดชอบต่อสังคมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กระบวนการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการปฏิบัติงานตามนโยบาย CSR ของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) โดยได้ดำเนินงานด้าน การกำกับดูแลกิจการที่ดีมีระบบบริหารจัดการอย่างรู้หน้าที่ มีความรับผิดชอบต่อสังคมในการจัดการอย่างโปร่งใส เท่าเทียม เป็นธรรม มีประสิทธิภาพสามารถตรวจสอบได้เป็นการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมมีเป้าหมายในการคืนกำไรสู่สังคมโดยเน้นการทำงานร่วมกันของพนักงาน ชุมชน และสังคม เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับชุมชนและสังคม (บุษบา ภูสกุล อ้างถึงใน Savanapred, 2016) และจากการที่ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ได้ลงพื้นที่พบปะเยี่ยมเยียนชุมชน เพื่อสร้างความเข้าใจใน การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ผ่านมาได้รับความพอใจจากข้าราชการฝ่ายปกครองผู้บริหารท้องถิ่นและประชาชน รวมทั้งการยอมรับในการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิต เพื่อสนับสนุนให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น HUB ต่อไปในอนาคต เช่น ด้านการศึกษา ด้านเศรษฐกิจพอเพียง ด้านสังคมชุมชนและสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจชุมชน ด้านศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรม และกีฬา ด้านสาธารณประโยชน์ด้านพัฒนาคุณภาพชีวิตของท้องถิ่น ผ่านกระบวนการของโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการด้านการศึกษา โครงการด้านเศรษฐกิจพอเพียง โครงการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการด้านเศรษฐกิจชุมชน โครงการด้านศาสนา ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและ โครงการด้านอื่น ๆ



แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมบุคคลซีเอสอาร์คอมพิวเตอร์คอมพิวเตอร์ ให้ความสำคัญ ความรับผิดชอบต่อสังคม หมายถึง ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร คือ การดำเนินกิจกรรมภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กรอันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (Thaipat Institute, 2019).

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กิติวัฒน์ ฤกษ์ญา และพิทักษ์ (2557) การตระหนักรู้ถึงนวัตกรรมรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของผู้บริโภคจังหวัดนครปฐม พบว่า ด้านประชากรศาสตร์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 26-35 ปี มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่ 20,000-50,000 บาทมีความรู้ความเข้าใจในนวัตกรรมรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมว่า คือ รถยนต์ที่ช่วยประหยัดพลังงาน ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่เป็นมลภาวะจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมลดน้อยลงโดยมีทัศนคติต่อนวัตกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมว่าเป็นสิ่งต่าง ๆ ที่มีกระบวนการผลิตหรือการใช้งานที่มิตรกับสิ่งแวดล้อม

ชวลีวรรณ ปราณีธรรม (2561) ความตระหนักและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทยเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนในอุตสาหกรรมการบิน พบว่า 1) ผลกระทบจากภาวะโลกร้อนมีแนวโน้มทำให้โลกร้อนขึ้นสภาพอากาศแปรปรวน ฤดูกาลเปลี่ยนแปลงการเกิดภัยพิบัติและภัยธรรมชาติที่รุนแรงขึ้น สำหรับการบรรเทาภาวะโลกร้อนผู้โดยสารมีความเห็นเชิงบวกว่าจะสามารถช่วยกันลดภาวะโลกร้อนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเดินทางทางอากาศได้ 2) ผู้โดยสารมีความตระหนักต่อภาวะโลกร้อนอยู่ในระดับมากและ 3) ผู้โดยสารชาวไทยมีพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนอยู่ในระดับปานกลาง สำหรับการบรรเทาภาวะโลกร้อนในอุตสาหกรรมการบินนั้น สายการบินและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต้องเร่งส่งเสริมให้ความรู้สร้างความตระหนักเกี่ยวกับปัญหาภาวะโลกร้อนและกระตุ้นให้ผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศให้เป็นไปในแนวทางที่ดีขึ้น

ภาวณี กาญจนภาและปานจิต วัฒนสารรัช (2562) อิทธิพลของทัศนคติที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครพบว่าทัศนคติด้านปัญหาสิ่งแวดล้อม ทัศนคติด้านความห่วงใยสิ่งแวดล้อม และทัศนคติต่อองค์กรที่มีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับมาก พฤติกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้รับอิทธิพลทางตรงสูงสุดจากความตั้งใจเลือกซื้อสินค้าและบริการเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รองลงมา คือ ได้รับอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติต่อองค์กรที่มีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทัศนคติด้านความห่วงใยสิ่งแวดล้อม ตามลำดับ อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 การวิจัยนี้สามารถนำไปใช้เป็นพื้นฐานการพิจารณาวางแผนนโยบายและยุทธศาสตร์การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่อให้ประสบผลสำเร็จสูงสุด

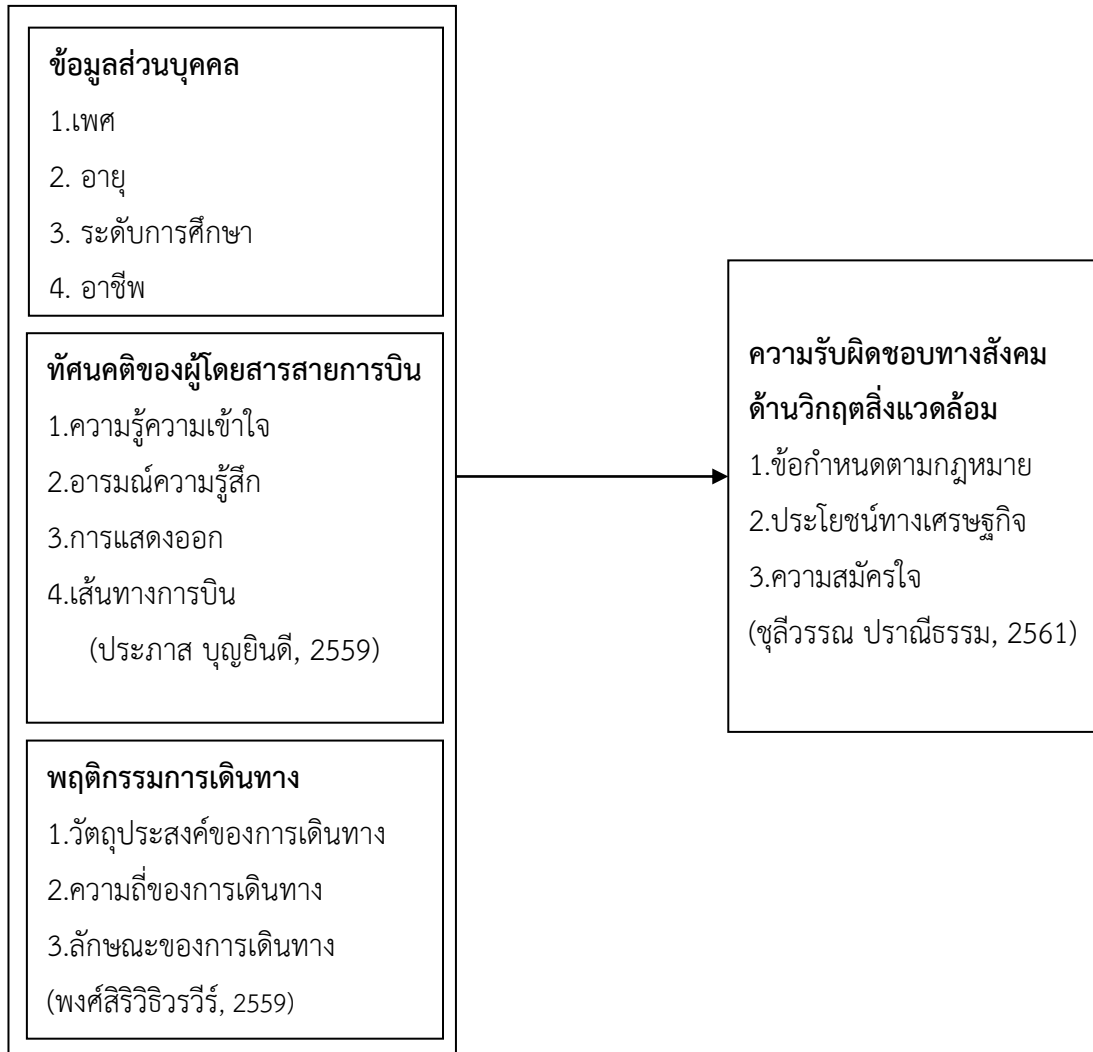


กรอบแนวคิดของการวิจัย

หัวข้อเรื่อง “ทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม”

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม





ระเบียบวิธีการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้คือผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียปี 2562 ซึ่งมีจำนวน 22.15 ล้านคน (AirAsia, 2564) กลุ่มตัวอย่างใช้สูตรการคำนวณของ Taro Yamane (1973) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 400 ตัวอย่างการสุ่มตัวอย่างโดยใช้ความไม่น่าจะเป็น (Nonprobability sampling) ใช้วิธีการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) มีเกณฑ์เลือกกลุ่มตัวอย่าง คือ เป็นผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการสายการบินไทยแอร์เอเชีย สนามบินท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และบน Online จากข้อจำกัดในเรื่องของเวลาในการทำวิจัยเพราะงานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์พื้นฐานในธุรกิจการบิน และสืบเนื่องในสถานการณ์โควิด 19 เที่ยวบินที่ให้บริการยังจำกัด ทำให้การเก็บรวบรวมข้อมูล ณ สนามบินสุวรรณภูมิจึงได้ 284 ชุด กลุ่มผู้วิจัยจึงส่งแบบสอบถาม Google Form ขึ้นไปเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารไทยแอร์เอเชียบนเพจ Online เช่น กลุ่มคนรักแอร์เอเชีย กลุ่มตัวบินรัว ๆ ทั่วไทย กลุ่มแอร์เอเชีย AirAsia Thailand Club กลุ่ม AirAsia ตัวบินรัว ๆ ทั่วไทย เป็นต้น ได้รับแบบสอบถามกลับมารวม 154 ชุดเมื่อตรวจสอบแล้วพบว่าสมบูรณ์ครบถ้วนจำนวน 126 ชุด ผู้วิจัยจึงนำมารวมได้ทั้งสิ้น 410 ชุด จึงใช้ทั้งหมดในการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นสูงสุด คลาดเคลื่อนน้อยที่สุด)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ นำแบบสอบถามตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างข้อความกับวัตถุประสงค์ (Item Objective Congruence Index: IOC) โดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ทุกข้อความได้ค่าความตรง 0.67-1 จากนั้นนำแบบสอบถามที่แก้ไขตามคำแนะนำผู้ทรง จำนวน 30 ชุด ไป Try-out กับกลุ่มตัวอย่างที่มีความใกล้เคียงกัน เพื่อหาความเชื่อมั่น (Reliability) ได้ค่าความเชื่อมั่นที่ 0.95 แบบสอบถามไปประกอบด้วย 4 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านปัจจัยส่วนบุคคล, ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านทัศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชีย, ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารชาวไทยสายการบินแอร์เอเชีย และส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม

สรุปและอภิปรายผล

การศึกษาเรื่อง ทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม ประเภทวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) อาศัยแบบสอบถาม (Questionnaire) เก็บข้อมูลจากผู้โดยสารสายการบินไทยจำนวน 410 คน ผลการศึกษาสามารถแบ่งได้ 3 ส่วน ดังนี้



ส่วนที่ 1

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารชาวไทยสายการบินไทยแอร์เอเชีย

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	170	41.5
หญิง	240	58.5
รวม	410	100
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	59	14.4
21-40 ปี	289	70.5
41-60 ปี	54	13.2
60 ปีขึ้นไป	8	2.0
รวม	410	100
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	13	3.2
มัธยมศึกษาตอนต้น/มัธยมศึกษาตอนปลาย	101	24.6
ปริญญาตรี	280	68.3
สูงกว่าปริญญาโท	16	3.9
รวม	410	100
4. อาชีพ		
นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา	191	46.6
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	29	7.1
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	54	13.2
พนักงานบริษัทเอกชน	119	29.0
อื่น ๆ	17	4.1
รวม	410	100



ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 240 คน คิดเป็นร้อยละ 58.5 และเพศชาย จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 21-40 ปี จำนวน 289 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 รองลงมา คือ อายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.4 กลุ่มอายุระหว่าง 41-60 ปี จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 13.2 กลุ่มอายุระหว่าง 60 ปีขึ้นไป จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ในระดับการศึกษาในช่วงปริญญาตรี จำนวน 280 คน คิดเป็นร้อยละ 68.3 รองลงมา คือ มัธยมศึกษาตอนต้น/มัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 24.6 ประชากรกลุ่มตัวอย่างสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 3.9 ประถมศึกษา จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.2 อาชีพส่วนใหญ่ในอาชีพพนักงานเรียน/นิสิต/นักศึกษา จำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 46.6 รองลงมา คือ พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 อาชีพข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 13.2 อาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้าน จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.1 อาชีพอื่น ๆ จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.1

ส่วนที่ 2

ตารางที่ 2 ทศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม

ด้านทัศนคติของผู้โดยสารสายการบิน	\bar{x}	S.D.	แปลผล
ด้านความรู้ความเข้าใจต่อวิกฤตสิ่งแวดล้อม	3.67	.871	มาก
ด้านอารมณ์ความรู้สึกต่อวิกฤตสิ่งแวดล้อม	4.02	.817	มาก
ด้านการแสดงออกต่อวิกฤตสิ่งแวดล้อม	3.89	.798	มาก
ด้านเส้นทางการบินที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม	4.00	.885	มาก
ภาพรวม	3.90	.727	มาก

พบว่าด้านทัศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 (S.D. =.727) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า การจำแนกตามทัศนคติและพฤติกรรมของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียที่มีการยอมรับมาก 1) ด้านอารมณ์ความรู้สึกต่อวิกฤตสิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.02 (S.D. =.817) 2) ด้านเส้นทางการบินเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 (S.D. =.885) 3) ด้านการแสดงออกต่อวิกฤตสิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.89 (S.D. =.798) และ 4) ด้านความรู้ความเข้าใจมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 (S.D. =.871) ตามลำดับ

ส่วนที่ 3

ตารางที่ 3 ข้อมูลด้านพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชีย

พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชีย	\bar{x}	S.D.	แปลผล
ด้านวัตถุประสงค์ของการเดินทาง	3.28	1.202	ปานกลาง
ด้านความถี่ในการเดินทาง	3.25	1.234	ปานกลาง
ด้านลักษณะการเดินทาง	3.39	1.102	ปานกลาง
ภาพรวม	3.31	1.10	ปานกลาง

พบว่ากลุ่มตัวอย่างพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียในท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31 (S.D.=1.10) เมื่อพิจารณาแต่ละด้านพบว่า ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียที่มีการตอบแบบสอบถามมากที่สุด 1) ด้านลักษณะการเดินทาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 (S.D. =1.102) 2) ด้านวัตถุประสงค์ของการเดินทาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.28 (S.D. =1.202) และ 3) ด้านความถี่ในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.25 (S.D.=1.234) ตามลำดับ

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทัศนคติและพฤติกรรมของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทัศนคติและพฤติกรรมของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม

ความสัมพันธ์ด้านทัศนคติ	ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม			
	Pearson's Correlation	Sig (2-tailed)	ทิศทาง	ระดับความสัมพันธ์
1. ด้านความรู้ความเข้าใจ	-.609**	<.001	ตรงข้าม	ต่ำ
2. ด้านอารมณ์ความรู้สึก	.682**	<.001	เดียวกัน	ปานกลาง
3. ด้านการแสดงออก	.735**	<.001	เดียวกัน	สูง
4. ด้านเส้นทางการบิน	.645**	<.001	เดียวกัน	ปานกลาง
ภาพรวม	.772**	<.001	เดียวกัน	สูง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ความสัมพันธ์ด้านพฤติกรรม	Pearson's Correlation	Sig (2-tailed)	ทิศทาง	ระดับความสัมพันธ์
1. วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	.473**	<.001	เดียวกัน	ปานกลาง
2. ความถี่ของการเดินทาง	.455**	<.001	เดียวกัน	ปานกลาง
3. ลักษณะของการเดินทาง	.529**	<.001	เดียวกัน	ปานกลาง
	.517**	<.001	เดียวกัน	ปานกลาง

ทัศนคติของผู้โดยสารที่เคยใช้บริการสายการบินไทยแอร์เอเชียมีความสัมพันธ์ต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมวิกฤตสิ่งแวดล้อมในระดับสูงและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยแต่ละปัจจัยมีความสัมพันธ์ตามลำดับ ส่วนพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารมีความสัมพันธ์ต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมวิกฤตสิ่งแวดล้อมในระดับปานกลาง และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีความสัมพันธ์ตามลำดับ

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผล และอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์

ผู้โดยสารสายการบินแอร์เอเชียที่พบส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุ 21-40 ปี การศึกษาระดับปริญญาตรี และส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาและพนักงานในบริษัทเอกชน

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาข้อมูลด้านทัศนคติของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อมพบว่าด้านทัศนคติและพฤติกรรมของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียในระดับมากที่สุดด้านอารมณ์ความรู้สึก รองลงไปคือด้านเส้นทางการบิน ด้านการแสดงออกและด้านความรู้ความเข้าใจ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 ตามลำดับสอดคล้องกับกิติวัฒน์ ธิพันธ์ (2557) และชุลีวรรณ ปรานีธรรม (2561) ที่พบว่าหากกลุ่มตัวอย่างมีความตระหนักรู้ในเรื่องความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้นจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ

วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางที่ส่งผลต่อความรับผิดชอบต่อทางสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อม พบว่ากลุ่มตัวอย่างพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียในท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31 ซึ่งไม่สอดคล้องกับภาวิณี กาญจนานา และปานจิต วัฒนสารัช (2562) ที่พบว่าพฤติกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้รับอิทธิพลทางตรงสูงสุดจากความตั้งใจเลือกซื้อสินค้าและบริการเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม



วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารไทยแอร์เอเชียพบว่าความสัมพันธ์ด้านทัศนคติต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อมภาพรวมมีค่าอยู่ที่ 0.772** เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ระดับความสัมพันธ์ระดับสูง ส่วนความสัมพันธ์ด้านพฤติกรรมการเดินทางต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมพบว่ามีค่าอยู่ที่ 0.517** เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ระดับความสัมพันธ์ปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับ Carroll (1979) และ Frederick et al. (1992) ที่ว่าพันธะสัญญาที่องค์กรให้ไว้ต่อสังคมว่าจะดำเนินงานภายใต้กรอบของความยั่งยืนทางด้านเศรษฐกิจและด้านสิ่งแวดล้อมและตระหนักถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และหลักการที่ระบุว่าองค์กรต้องรับผิดชอบต่อผลกระทบจากการดำเนินงานที่ส่งผลต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ข้อเสนอแนะ

1. ผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียมีทัศนคติต่อด้านความรู้และความเข้าใจต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับมาก โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในวัยเจนเนอเรชั่น Y และ Z และมีความรู้ความเข้าใจต่อเรื่องนี้ดังนั้นสายการบินไทยแอร์เอเชียควรจัดกิจกรรมกระตุ้นหรือสร้างความตระหนักในผู้โดยสารกลุ่มนี้

2. ผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียมีพฤติกรรมการเดินทางภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง พบว่ามากที่สุดด้านลักษณะของการเดินทาง นั้นหมายถึงว่าหากสายการบินมีการประชาสัมพันธ์ ในด้านการหาแนวร่วมในด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินทางด้วยสายการบิน โดยการจ่ายภาษีเพิ่ม เพื่อความรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน

3. ด้านความสัมพันธ์ของทัศนคติกับความรับผิดชอบต่อสังคมด้านวิกฤตสิ่งแวดล้อมในระดับสูง แต่ด้านพฤติกรรมมีในระดับปานกลาง ดังนั้นสิ่งที่สายการบินไทยแอร์เอเชีย ควรให้ความสำคัญกับกิจกรรมสร้างความตระหนักในแนวคู่ขนานไปกับการเดินทางในแต่ละเที่ยวบิน โดยเริ่มจากภายในองค์กร เช่น ผู้ให้บริการตั้งแต่ภาคพื้นและบนเครื่องบิน สุดท้ายคือในกิจกรรมหลังการเดินทาง เพื่อให้ผู้โดยสารตระหนักในความสำคัญของวิกฤตสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเดินทางในแต่ละเที่ยวบิน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้มีระยะเวลาสั้น จึงมีอุปสรรคในการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามบวกกับการแพร่ระบาดของ covid-19 ทำให้ผู้วิจัยต้องเก็บข้อมูลแบบสอบถามจากทางออนไลน์เพิ่มเติมจากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามด้วยตนเอง ดังนั้นสำหรับการวิจัยครั้งต่อไปควรมีการวางแผนล่วงหน้าไว้ให้ดีเพื่อจะลงพื้นที่เก็บข้อมูลด้วยตนเอง

2. ควรมีการวิจัยเพื่อศึกษาเชิงคุณภาพ เช่น การสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์ผู้โดยสาร

3. ควรมีการวิเคราะห์สถานการณ์ต่าง ๆ เช่น ข่าวการเสียหายทางอากาศ สื่อสังคมออนไลน์ การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมมีความรับผิดชอบต่อสังคม



เอกสารอ้างอิง

- กิติวัฒน์ ธชีพันธ์, กุญญา เปรมปรีดี และพิทักษ์ ศิริวงศ์. (2014). การตระหนักรู้ถึงนวัตกรรมรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของผู้บริโภคจังหวัดนครปฐม Perceivable of people about automotive innovation with eco-friendly in Nakhonpathom. *Veridian E-Journal, Silpakorn University (Humanities, Social Sciences and arts)*, 7(1), 91-99.
- กรมอุตุนิยมวิทยา (2561). ทฤษฎีและสถานการณ์ด้านการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ. สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 จาก http://www.dsdw2016.dsdw.go.th/doc_pr/ndc_2560-2561/PDF/
- ชัยศ ยงค์เจริญชัย. 2564. *โลกร้อน: ไทยจะประกาศลดก๊าซเรือนกระจก 25% ในที่ประชุม COP26 แต่นักสิ่งแวดล้อมว่าน้อยไป* วันที่สืบค้น 11 ธันวาคม 2564 แหล่งที่มา <https://www.bbc.com/thai/international-59059419>
- ชวลีวรรณ ปราณีธรรม (2561). *ความตระหนักและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทยเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อนในอุตสาหกรรมการบิน*. สืบค้นเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2564 จาก <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/ejChophayom/article/download/146240/111585/>
- ฐานเศรษฐกิจ,(2560). ประชากรไทย GenY ใหญ่สุด พฤติกรรมสร้างโอกาส-ความเสี่ยง(1). วันที่สืบค้น 14 กุมภาพันธ์ 2565 แหล่งที่มา:<https://www.thansettakij.com/columnist/234315>
- บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด (2564). *ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ*. สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 จาก <https://www.aavplc.com/th/sustainability/overview/operational-eco-efficiency>
- ประภาส บุญยินดี (2559). *ความตระหนักและการยอมรับการนำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม*. สืบค้นเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2564 จาก <http://www.ar.or.th/ImageData/Magazine>
- พงศ์สิริ วิจิรวีร์ (2559). *ปัจจัยการเลือกเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศของนักท่องเที่ยวชาวไทย*. สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 จาก <http://libdoc.dpu.ac.th/thesis>
- ภาวิณี กาญจนภา และปานจิต วัฒนสารรัช(2562). *อิทธิพลของทัศนคติที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ ปีที่ 12 ฉบับที่ 2 ประจำเดือนพฤษภาคม-สิงหาคม 2562*
- วีระชน ชาวผ่อง. (2551). *ความรู้ การมีส่วนร่วม และความตระหนักต่อระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมของพนักงานในองค์กรที่ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001): ศึกษากรณี บริษัทจันทบุรีซีฟู๊ดส์ จำกัด และบริษัทจันทบุรีโฟรเซนฟู๊ด จำกัด. ภาคนิพนธ์ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์*



องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน), (2561). *เปลี่ยนการบินให้เป็นมิตรกับ*

สิ่งแวดล้อมทางอากาศ. วันที่สืบค้น 1 มีนาคม 2565. แหล่งที่มา:

<http://www.tgo.or.th/2020/index.php/th/post/เปลี่ยนการบินให้เป็นมิตรกับ>

สิ่งแวดล้อมทางอากาศ-969

Airasia, 2564. แอร์เอเชียเผยผลประกอบการไตรมาส 4 และตลอดปี 2562 วันที่สืบค้น 20 ธันวาคม 2564. ที่มา:<https://newsroom.airasia.com/news/aav-announces-operational-results-for-the-4th-quarter-and-full-year-2019-th#:~:text=ลำ%20%20airasia%20newsroom->

Air Transport Action Group, 2020 Retrieved on 20 December 2020 from

<https://www.atag.org/facts>

Aviation: Benefits Beyond Borders, IATA Economics, Airbus, Boeing, ATAG Beginner's Guide to Aviation Efficiency, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), BBC News, Qantas. Retrieved on 11 December 2021 from <https://www.atag.org/>

Carroll, A. B. (1979). A three-dimensional conceptual model of corporate performance. *Academy of management review*, 4(4), 497-505.

Corinne Le Quéré, Robert B. Jackson, Matthew W. Jones, Adam J. P. Smith, Sam Abernethy, Robbie M. Andrew, Anthony J. De-Gol, David R. Willis, Yuli Shan, Josep G. Canadell, Pierre Friedlingstein, Felix Creutzig and Glen P. Peters. *Nature Climate Change*, Published 18 May 2020 DOI:10.1038/s41558-020-0797-x

El Akremi, A., Gond, J. P., Swaen, V., De Roeck, K., & Galens, J. (2018). How do employees perceive corporate responsibility? Development and validation of a multidimensional corporate stakeholder responsibility scale. *Journal of management*, 44(2), 619-657.

Frederick, W.C., Davis, K. and Post, J.E. (1992) *Business and Society*, (6th edition), New York: McGraw Hill.

Friedman, Milton. (1962) *Capitalism and Freedom* in <http://www.pdf-archive.com/2011/12/28/friedman-milton-capitalism-and-freedom/friedman-milton-capitalism-and-freedom.pdf>

Genest, C. M. (2005). *Cultures, organizations and philanthropy*. Corporate Communications: *An International Journal*.

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.



- Hemphill, T. A. (2004). Corporate citizenship: the case for a new corporate governance model. *Business and Society Review*, 109(3), 339-361.
- Hohnen, P. (2007). Having the wrong kind of money. A qualitative analysis of new forms of Financial, social and moral exclusion in consumerist Scandinavia. *The Sociological Review*, 55(4), 748-767.
- Kakabadse, N. K., Rozuel, C., & Lee-Davies, L. (2005). Corporate social responsibility and Stakeholder approach: a conceptual review. *International Journal of Business Governance and Ethics*, 1(4), 277-302.
- Kakabadse, N. K., & Rozuel, C. (2006). *Meaning of corporate social responsibility in a local French hospital: a case study*. *Society and Business Review*.
- Savanapredi, A. (2016). The process of enhancing social responsibility according to the principle of Sangha Objectives: A study of the case of Suvarnabhumi Airport. *Journal of MJ. Buddha PanyaParittas*, 1(1), 59-70.
- Taro Yamane (1973). *Statistics: An Introductory Analysis*. 3rd Ed. New York. Harper and Row. Publications.
- Thaipat Institute. (2019). *Press Release*. Retrieved: on 11 December, 2020 from: <https://www.thaicrs.com>
- The Civil Aviation Authority of Thailand, (2020). Retrieved: on 15 December, 2020 from <https://www.caat.or.th/th/archives/61719>