



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “ระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน
เพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้”

The Public transportation and the basic infrastructure for traveling
in the south of north-eastern

โดย
ชนิษฐา สุริยะ และคณะ

พฤษภาคม 2550

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “ระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้”

The Public transportation and the basic infrastructure for traveling
in the south of north-eastern

คณะผู้วิจัย

1. ขนิษฐา สุริยะ
2. พรทิพย์ รอดพัน
3. ศิรินธร เอียบศิริเมธี

สังกัด

วิทยาลัยนครราชสีมา
วิทยาลัยนครราชสีมา
วิทยาลัยนครราชสีมา

ชุดโครงการธนาคารข้อมูลเพื่อการพัฒนาและการจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่อย่าง
ยั่งยืน กลุ่มจังหวัดอีสานใต้
(นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ ชัยภูมิ)

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย(สกว.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว.ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการวิจัย เรื่อง “ระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้” เป็นโครงการวิจัยที่จัดทำขึ้นโดยได้รับทุนสนับสนุนจากกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการจัดทำแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่อย่างยั่งยืนในเขตจังหวัดอีสานใต้

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ที่อนุมัติทุนอุดหนุนการวิจัย และขอขอบคุณ ดร.เทิดชาย ช่วยบำรุง ที่ได้ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการจัดทำวิจัยตลอดโครงการ

ขอขอบคุณ ผศ.ดร.กุลวรา สุวรรณพิมล และคุณสำราญ มีสมจิตร ผู้ทรงคุณวุฒิสองท่านที่ให้คำแนะนำ แก่ไขเจนเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์

ขอขอบคุณอธิการบดีวิทยาลัยนครราชสีมา ที่ให้ความกรุณาด้านเวลาในการเก็บข้อมูลและการทำวิจัยตลอดการดำเนินโครงการ และขอขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการศึกษาวิจัยครั้งนี้

ชนิษฐา	สุริยะ
พรทิพย์	รอดพัน
ศรินธร	เอียบศิริเมธี

พฤษภาคม 2550

บทสรุปผู้บริหาร

การศึกษาเรื่อง ระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ ครั้งนี้ เกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ ประกอบด้วย จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี โดยมีคำถามในการวิจัยคือ 1) ระบบขนส่งสาธารณะทางรางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร 2) ระบบขนส่งสาธารณะทางบกเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร 3) ระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร 4) ระบบสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร และ 5) ยุทธศาสตร์พึงพาเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งการพัฒนาและการจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่กลุ่มอีสานใต้สู่ความยั่งยืนโดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร

จากคำถามดังกล่าวสามารถสรุปเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะทั้ง 3 รูปแบบได้ดังนี้ การขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้มีระบบการขนส่งทั้ง 3 รูปแบบ ได้แก่ ระบบขนส่งสาธารณะทางราง ระบบขนส่งสาธารณะทางบก ระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศ ซึ่งมีลักษณะการเชื่อมโยงของเครือข่ายการขนส่งสาธารณะทั้ง 3 รูปแบบ แต่ยังไม่สามารถตอบสนองต่อการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวได้อย่างเพียงพอและต่อเนื่องตลอดเส้นทางในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ทำให้นักท่องเที่ยวไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง กล่าวคือ การเดินทางโดยรถไฟสาธารณะ นักท่องเที่ยวต้องเดินทางต่อโดยระบบขนส่งอื่นๆ ที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่ประจำเส้นทาง หรือเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางซึ่งไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้โดยตรง นอกจากนี้การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบกโดยรถโดยสาร ในบางเส้นทางที่เป็นรถบริการท้องถิ่นในแหล่งท่องเที่ยวมีสภาพรถที่ไม่เหมาะสมแก่การเดินทางท่องเที่ยว และการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศนักท่องเที่ยวดังกล่าวต้องเดินทางต่อโดยรถบริการของสนามบิน ดังนั้น ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว หน่วยงานต่างๆ ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนหน่วยงานในท้องถิ่นที่มีแหล่งท่องเที่ยว ควรเข้ามากำหนดกรอบนโยบาย หรือกำหนดยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวร่วมกัน ให้การเดินทางท่องเที่ยวในอีสานใต้ด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น สามารถตอบสนองความต้องการและอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวได้ เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้มากขึ้น

ในส่วนของ การเชื่อมโยงเส้นทางการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวแต่ละแห่งนั้น ผลการศึกษาพบว่า การเชื่อมต่อของเส้นทางจากแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ นั้น การ

ให้บริการขนส่งสาธารณะยังไม่เพียงพอต่อการเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งจึงนิยมเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว หรือการจ้างเหมามากกว่า หรือการเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยว และจุดลงรถโดยสารประจำทาง เกือบจะทุกแหล่งท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัดรถโดยสารประจำทางยังไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้โดยตรง ส่วนใหญ่ต้องว่าจ้างรถสองแถวหรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ซึ่งเป็นอุปสรรคของการเดินทางท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะ แต่มีแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินเท้าเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ในระยะทางที่ไม่ไกลมาก และบางแห่งมีระบบขนส่งถึงแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้การท่องเที่ยวเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ควรมีการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว โดยมีรถสาธารณะให้บริการที่มากพอ และพัฒนาเส้นทางให้เกิดการเชื่อมโยงกันได้มากขึ้น

ทางด้านระบบสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ นั้น จากการศึกษาพบว่าระบบสาธารณูปโภคในแหล่งท่องเที่ยวมีระดับการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่ดี สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวในระดับที่นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจ เมื่อพิจารณา ระบบสาธารณูปโภคแต่ละด้าน พบว่าระบบโทรศัพท์สาธารณะในแหล่งท่องเที่ยวมีเพียงพอแต่นักท่องเที่ยวไม่นิยมใช้บริการ อาจจะเป็นเนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีโทรศัพท์มือถือใช้ ซึ่งมีความสะดวกมากกว่า และระบบสัญญาณของแต่ละค่ายก็มีการพัฒนาเครือข่ายครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ในประเทศมากขึ้น ด้านระบบน้ำประปา แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งไม่ได้ใช้ระบบน้ำประปา แต่ใช้ระบบน้ำบาดาลหรือทำการสูบน้ำจากแหล่งน้ำธรรมชาติเข้าสู่ระบบน้ำของแหล่งท่องเที่ยว ถึงแม้ว่าจะไม่มีความสะอาดมากนัก แต่ก็มีปริมาณที่เพียงพอต่อการให้บริการนักท่องเที่ยว ด้านระบบไฟฟ้า โดยภาพรวมแล้วแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีระบบไฟฟ้าที่เพียงพอต่อการให้บริการนักท่องเที่ยว เพราะเป็นระบบไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคที่ครอบคลุมทุกพื้นที่อยู่แล้ว แต่ปัญหาที่พบ คือ ไฟสาธารณะริมถนนที่เชื่อมจากแหล่งท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอในเวลากลางคืน เพื่อให้การบริการทางด้านสาธารณูปโภคสามารถให้บริการแก่นักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องควรใส่ใจดูแลปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคอย่างสม่ำเสมอ

ด้านยุทธศาสตร์พึ่งพาเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งการพัฒนาและการจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่กลุ่มอีสานใต้สู่ความยั่งยืนโดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านนั้น จากการศึกษาพบว่าการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตจังหวัดอีสานใต้สามารถเดินทางต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวประเทศเพื่อนบ้านได้ใน 3 จุด คือ ชายแดนช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ ด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี แต่การเชื่อมโยงด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้น

เพียงด้านเดียวคือ ด้านช่องเม็ก อ.สิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะไปยังเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ประเทศลาว ได้ด้วยรถโดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งดำเนินการโดย บริษัท ขนส่งผู้โดยสาร จำกัด ประเทศไทย ร่วมกับ บริษัท ร่วมมือขนส่งโดยสารจำปาสัก ผ่านแดนจำกัด และจุดเชื่อมโยงด้านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานีนี้ หากมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้ดีขึ้น อาจเป็นการเปิดเส้นทางท่องเที่ยวในเขตอินโดจีนได้เพิ่มเติม เพราะเส้นทางนี้ยังสามารถเชื่อมโยงการเดินทางไปสู่เมืองดานัง ประเทศเวียดนามได้

จุดด้านชายแดนทั้งสาม หากได้รับการพัฒนาด้านเส้นทางให้เป็นเส้นทางลาดยางได้ตลอดเส้นทาง จะเป็นจุดดึงดูดให้นักท่องเที่ยวใช้บริการเส้นทางนี้ในการเดินทางท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้มากขึ้น เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน และการประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวทราบเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ ระเบียบการเข้า – ออก ชายแดน ควรทำการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น เพื่อให้นักท่องเที่ยวเตรียมตัวในการเดินทางท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้านโดยไม่เสียเวลา นอกจากนี้การพัฒนাবริเวณโดยรอบให้สะอาดและเป็นระเบียบปลอดภัย จะทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความมั่นใจมากขึ้นในการเดินทางผ่านทางช่องทางนี้

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว เกี่ยวกับความเพียงพอของระบบขนส่งสาธารณะและระบบสาธารณูปโภคในแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น การวิจัยครั้งต่อไปควรทำการศึกษาถึงแนวโน้มการใช้บริการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในเขตจังหวัดอีสานใต้รวมถึงต้นทุนในการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อให้ผู้ประกอบการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงความต้องการของนักท่องเที่ยวในการเดินทางและทราบปัญหาต่างๆในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

บทคัดย่อ

รหัสโครงการ RDG 4950104

ชื่อโครงการ ระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยว
ในเขตอีสานใต้

ผู้วิจัย ขนิษฐา สุริยะ
พรทิพย์ รอดพัน
ศรินทร์ เอียบศิริเมธี
วิทยาลัยนครราชสีมา

E-mail Address : Khanitta_s@hotmail.com

ระยะเวลาโครงการ 1 มิถุนายน 2549 – 31 พฤษภาคม 2550

การศึกษาเรื่อง ระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้
ครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา และการสำรวจภาคสนาม เกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะและ
สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ ประกอบด้วย จังหวัดสุรินทร์
จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัด
อุบลราชธานี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะทางรางเพื่อการ
ท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ 2) เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะทางบกเพื่อการท่องเที่ยวในเขต
อีสานใต้ 3) เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ 4)
เพื่อศึกษาระบบสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ และ 5) เพื่อศึกษายุทธศาสตร์
พึ่งพาเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งการพัฒนาและการจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่กลุ่มอีสานใต้สู่
ความยั่งยืนโดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้เครื่องมือ คือ การสังเกต การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง และ
แบบสอบถามนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับความพึงพอใจต่อการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการ
ท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ นำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และ
นำเสนอด้วยการพรรณนา ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้
เครื่องคอมพิวเตอร์ประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for windows ซึ่งได้เลือกใช้สถิติ
เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis)

ผลการศึกษา สามารถสรุปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้ดังนี้ ระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ มีระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางทั่วไปและระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยว ทั้ง 3 รูปแบบ คือ ระบบขนส่งสาธารณะทางบกโดยรถประจำทางและไม่ประจำทาง ระบบขนส่งสาธารณะทางราง โดยรถไฟ และระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศ โดยเครื่องบิน โดยมีลักษณะการเชื่อมโยงของเครือข่ายการขนส่งสาธารณะทั้ง 3 รูปแบบ แต่ยังไม่สามารถตอบสนองการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวได้อย่างเพียงพอ คือ การเดินทางโดยรถไฟสาธารณะ เมื่อถึงสถานีปลายทาง นักท่องเที่ยวต้องเดินทางต่อโดยระบบขนส่งอื่นๆ ที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ไม่ประจำเส้นทาง หรือการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางก็ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้โดยตรง เนื่องจากจุดในการเข้า – ออก จากสถานีขนส่งต่างๆ เป็นจุดหลักหรือจุดใหญ่ที่นักท่องเที่ยวต้องทำการเดินทางต่อด้วยเท้าหรือรถรับจ้างไม่ประจำทางประเภทอื่น ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบกับยานพาหนะ ที่เป็นองค์ประกอบหลักในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบก โดยรถโดยสาร บางเส้นทางโดยเฉพาะรถบริการท้องถิ่นที่มีแหล่งท่องเที่ยว มีสภาพรถที่ไม่เหมาะสมกับการเดินทางท่องเที่ยว การเชื่อมโยงเส้นทางเดินทางของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง นักท่องเที่ยวต้องใช้บริการขนส่งสาธารณะไม่ประจำทาง เช่น รถเมล์ รถสามล้อเครื่อง หรือรถมอเตอร์ไซด์ รับจ้าง หรือการเดินทางโดยรถโดยสารประจำอำเภอ และเดินทางต่อด้วยรถรับจ้างทั่วไป

ระบบสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตจังหวัดอีสานใต้ พบว่า โดยภาพรวมของระบบสาธารณูปโภคในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว มีเพียงพอต่อการให้บริการ ซึ่งก็สอดคล้องกับระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการระบบสาธารณูปโภค ซึ่งนักท่องเที่ยวมีระดับความพึงพอใจอยู่ในเกณฑ์มากถึงร้อยละ 35 แสดงว่าระบบสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ มีระดับการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่ดี ถ้าแยกประเภทจะพบว่าระบบโทรศัพท์สาธารณะในแหล่งท่องเที่ยวมีเพียงพอแต่นักท่องเที่ยวไม่นิยมใช้บริการ อาจจะเนื่องมาจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีโทรศัพท์มือถือใช้ ซึ่งมีความสะดวกมากกว่า และระบบสัญญาณของแต่ละค่ายก็มีการพัฒนาเครือข่ายครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ในประเทศมากขึ้น

ดังนั้นเพื่อให้การท่องเที่ยวเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ควรมีการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว โดยมีรถสาธารณะให้บริการที่มากพอ และพัฒนาเส้นทางให้เกิดการเชื่อมโยงกันได้มากขึ้น

การพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งการพัฒนาและการจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่กลุ่ม
อีสานใต้สู่ความยั่งยืนโดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านนั้น มี 3 จุดที่สามารถเชื่อมโยงได้คือ
ชายแดนช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ ตลาดการค้าช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และด่านช่องเม็ก
จังหวัดอุบลราชธานี จุดเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทั้งสามไปยังประเทศเพื่อนบ้านนั้น หากได้รับการ
พัฒนาด้านเส้นทางให้เป็นเส้นทางลาดยางได้ตลอดเส้นทาง จะเป็นจุดดึงดูดให้นักท่องเที่ยวใช้
บริการเส้นทางนี้มากขึ้น เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน นอกจากนี้
การพัฒนาบริเวณโดยรอบให้สะอาดและเป็นระเบียบ พัฒนาทางด้านความปลอดภัยในระหว่าง
การเดินทาง จะทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความมั่นใจมากขึ้นในการเดินทางผ่านทางช่องทางนี้ และ
ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวทราบเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ ระเบียบการเข้า – ออก ชายแดน
มากขึ้น

คำหลัก ระบบขนส่งสาธารณะ
ระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน

Abstract

Project code : RDG 4950104
Project Title : The public transportation system and the basic infrastructure for traveling in the south of north-eastern
Investigators : Suriya K., Rodpon P., Eapsirimatee S.
 Nakhonratchasima College
E-mail : khanitta_s@hotmail.com
Project duration : June 1st,2006 – May 31st,2007

The southern part of North-Eastern of Thailand is composed of 6 provinces namely Surin province, Buriram province, Ubonrachathani province, Srisakate province, Chaiyaphum province, and Nakornrachasima province. Certainly, the mass transportation infrastructure is very important system to keep all provinces get closer one another together.

To improve the transport infrastructure of this regent, the description research and the survey research are brought into one of the process. The main purpose of the research is for 1). The public railway transportation infrastructure for travelling study 2).Inland public transportation infrastructure for travelling study 3).Public air transportation for travelling study 4).the whole transportation infrastructure system for travelling in this regent study 5).to study how to manage and to create strategy of the local tourism development in the south of north-eastern regent connected to village countries for sustainable.

The observation and structure interview as well as questionnaire are the main equipment for collecting data of the satisfaction of the tourist for the mass transportation system for travelling in the south of north-eastern regent. The collecting data will be brought to the content analysis by SPSS program for windows and the description analysis is chosen for presentation.

According to the research, the regent has all 3 above transportation infrastructure systems, railway, inland, and air transportation. Actually, railway is one of the inland transportation infrastructure but it is separated to be significant transport study between bus and railway systems. The regular public transportation system is mainly and widely used for traveler and tourist, the non-regular public system is widely used besides. All transport infrastructure systems are able to be connected one another together yet the tourist or traveler need more to be adequate. For example, sometimes the tourists or travelers need to find another transport connection to reach the real final destination after the main public transport comes to the end of the route, not directly to their real final destination. This has been very inconvenience for tourists and travelers for long times. Although there are variety of non regular public transportation able to be used such as taxi-motorcycle, three wheels taxi-motorcycle, etc. it can not adequately respond to the tourists and travels need.

The big picture of the infrastructure system for travelling in the regent adequately serves the tourists and the satisfaction level of the tourist of the infrastructure system is at 35 percent. The infrastructure can be classified into variety categories and the public telecommunication is obviously seen that there are adequate, but not popular used or wildy used. The mobile phone or cell phone is more wildy used by the tourists and more convenience than the public phone.

Too many transports connection need for travelers or tourists to reach their real final destination, almost main regular public transport station is located too far from sub-transport connection and real final destination, the condition of regular public transportation and route are not in good enough to take the journey in some area, the tourists and travelers meet the inconvenience to find the way to go on or take the journey because of inadequate public transportation. Especially, the language problems of the local people is the main problem to the foreigner tourists to communicate with that makes the tourists difficulty find out the way to go on. All of these reasons are the problems and the weakness of the public transportation infrastructure systems of the regent.

Therefore, to attract the tourists' interesting and increase the tourists or travelers, the regular public transport infrastructure should be improved and be able to connect easily, directly and adequately to the significant place as well as the condition of the transportation and the route.

The strategy and management of sustainable development of the local tourism attraction place in the regent should not be hesitated to make plan to gain more tourists and income for the south of north-eastern regent. There are 3 points in the south of north-eastern regent that can sustainably connected to the village countries such as Chong-Sakham boarder in Srisakate province, Chong-Chom market center in Surin province, Chong-Mag boarder in Ubonrachathani province. If all of these channels are improved to be asphaltic road to the village countries, it will be the attractive way for the tourists and travelers use it instead and save more budget than air transportation. The security and safe for travelling is the most important that can assure the tourists to use inland transportation through these channel. The tourists and travelers should be given more information of the regulation of the immigration and emigration and the new route to the village countries.

Keyword public transportation system
 basic infrastructure

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ข
บทคัดย่อภาษาไทย	จ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ช
สารบัญ	
สารบัญตาราง	
สารบัญภาพ	
บทที่ 1	
1.1 บทนำ	1
1.2 หลักการและเหตุผล	1
1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
1.4 คำถามการวิจัย	2
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ	3
1.6 ขอบเขตการวิจัย	4
1.7 ผลการวิจัยที่คาดว่าจะได้รับ	4
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ	4
1.9 แนวทางในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์	4
1.10 บทสรุป	5
บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 บทนำ	6
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยว	6
2.3 องค์ประกอบของการท่องเที่ยว	9
2.4 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว	17
2.5 โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว	19
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งและระบบการขนส่งสาธารณะ	20

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.7 แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนการขนส่งผู้โดยสาร	24
2.8 แนวคิดทางการตลาดสำหรับธุรกิจขนส่ง	26
2.9 การขนส่งกับการท่องเที่ยว	27
2.10 การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว	28
2.11 เส้นทางท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้	30
2.12 สถิตินักท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ ปี พ.ศ. 2548	34
2.13 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	41
2.14 บทสรุป	44
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1 บทนำ	45
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	45
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	46
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	47
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	47
3.6 บทสรุป	48
บทที่ 4 ผลการศึกษา สรุป และข้อเสนอแนะ	
4.1 บทนำ	49
4.2 ผลการศึกษา	
4.2.1 ผลการศึกษาเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทางรางในเขตอีสานใต้	49
4.2.2 ผลการศึกษาเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทางบก	60
4.2.3 ผลการศึกษาเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทางอากาศ	74

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2.4 ผลการศึกษาระบบสาธตูปโภคขั้นพื้นฐาน ในเขตจังหวัดอีสานใต้	80
4.2.5 ยุทธศาสตร์พึงพาเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งการพัฒนา และจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่กลุ่มอีสานใต้สู่ความยั่งยืน โดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน	83
4.2.5 ผลการศึกษาระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อระบบขนส่ง สาธารณะและสาธตูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้	87
4.3 อภิปรายผล	
4.3.1 อภิปรายผลระบบขนส่งสาธารณะทางราง	88
4.3.2 อภิปรายผลระบบขนส่งสาธารณะทางบก	91
4.3.3 อภิปรายผลระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศ	92
4.3.4 อภิปรายผลระบบสาธตูปโภค	94
4.4 ยุทธศาสตร์พึงพาเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งการพัฒนา และจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่กลุ่มอีสานใต้สู่ความยั่งยืน โดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน	100
4.5 ข้อเสนอแนะ	103
4.6 บทสรุป	104
บทที่ 5 บทสรุป	
5.1 บทนำ	107
5.2 สรุปบทที่ 1	107
5.3 สรุปบทที่ 2	108
5.4 สรุปบทที่ 3	109
5.5 สรุปผลการศึกษา	111
5.6 สรุปการอภิปรายผล	111

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.7 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	114
5.8 บทสรุป	115

บรรณานุกรม

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก	ตารางเปรียบเทียบกิจกรรมที่เสนอในข้อเสนอโครงการและกิจกรรมที่ทำจริง
ภาคผนวก ข	แบบสอบถาม
ภาคผนวก ค	ภาพถ่าย
ภาคผนวก ง	แสดงการเชื่อมโยงเส้นทางระบบการขนส่งสาธารณะทางรางและทางบก
ภาคผนวก จ	ตารางแสดงการเดินทางท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะ แยกรายจังหวัด
ภาคผนวก ฉ	ประวัติผู้วิจัย
ภาคผนวก ช	บทความวิจัย

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1	แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดบุรีรัมย์ 34
ตารางที่ 2.2	แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดชัยภูมิ 35
ตารางที่ 2.3	แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดนครราชสีมา 36
ตารางที่ 2.4	แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดศรีสะเกษ 38
ตารางที่ 2.5	แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดสุรินทร์ 39
ตารางที่ 2.6	แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดอุบลราชธานี 40
ตารางที่ 4.1	แสดงตารางการเดินทางไฟจังหวัดสุรินทร์ 50
ตารางที่ 4.2	แสดงตารางการเดินทางไฟจังหวัดบุรีรัมย์ 52
ตารางที่ 4.3	แสดงตารางเที่ยวบินจังหวัดบุรีรัมย์ 74
ตารางที่ 4.4	สถิติการเดินทางทางอากาศ จังหวัดบุรีรัมย์ 77
ตารางที่ 4.5	แสดงตารางเที่ยวบินจังหวัดอุบลราชธานี 77
ตารางที่ 4.6	แสดงอัตราค่าเดินทางจากท่าอากาศยานอุบลไปยังสถานที่ต่าง ๆ 79
ตารางที่ 4.7	สถิติการเดินทางทางอากาศ จังหวัดอุบลราชธานี 79
ตารางที่ 4.8	แสดงระดับความพึงพอใจของผู้บริโภคต่อระบบขนส่งสาธารณะ และสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวเขตอีสานใต้ 87
ตารางที่ 5.1	แสดงแหล่งท่องเที่ยวที่ระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว 113
ตารางที่ 5.2	แสดงสรุปภาพรวมระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ 120

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพประกอบที่ 1	เส้นทางท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ 30
ภาพประกอบที่ 2	แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดนครราชสีมา 31
ภาพประกอบที่ 3	แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์ 31
ภาพประกอบที่ 4	แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดอุบลราชธานี 32
ภาพประกอบที่ 5	แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษ 32
ภาพประกอบที่ 6	แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดชัยภูมิ 33
ภาพประกอบที่ 7	แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดบุรีรัมย์ 33
ภาพประกอบที่ 8	สถานีรถไฟจังหวัดสุรินทร์ 50
ภาพประกอบที่ 9	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางราง และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดสุรินทร์ 51
ภาพประกอบที่ 10	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางราง และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์ 53
ภาพประกอบที่ 11	สถานีรถไฟอำเภอเทพสถิตย์ 54
ภาพประกอบที่ 12	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางราง และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดชัยภูมิ 55
ภาพประกอบที่ 13	สถานีรถไฟจังหวัดนครราชสีมา 56
ภาพประกอบที่ 14	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางราง และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดนครราชสีมา 57
ภาพประกอบที่ 15	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางราง และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดศรีสะเกษ 58
ภาพประกอบที่ 16	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางราง และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดอุบลราชธานี 59
ภาพประกอบที่ 17	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบก และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดสุรินทร์ 61

สารบัญภาพ (ต่อ)

		หน้า
ภาพประกอบที่ 18	แสดงรถขนส่งสาธารณะที่เดินทางไปยังปราสาท เขาพนมรุ้ง จังหวัดบุรีรัมย์	63
ภาพประกอบที่ 19	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบก และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์	64
ภาพประกอบที่ 20	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบก และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดชัยภูมิ	66
ภาพประกอบที่ 21	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบก และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดนครราชสีมา	68
ภาพประกอบที่ 22	แสดงยานพาหนะที่นักท่องเที่ยวใช้ในการเดินทาง ไปยังเขาพระวิหาร	69
ภาพประกอบที่ 23	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบก และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดศรีสะเกษ	70
ภาพประกอบที่ 24	แสดงยานพาหนะในระบบขนส่งสาธารณะทางบก ที่เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	71
ภาพประกอบที่ 25	แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบก และแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดอุบลราชธานี	72
ภาพประกอบที่ 26	บริเวณด้านหน้าท่าอากาศยานบุรีรัมย์	75
ภาพประกอบที่ 27	บริเวณที่นั่งด้านในท่าอากาศยานบุรีรัมย์	75
ภาพประกอบที่ 28	แสดงอาคารถลิ้มชื่น จังหวัดบุรีรัมย์	76
ภาพประกอบที่ 29	ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดอุบลราชธานี	78
ภาพประกอบที่ 30	เส้นทางเดินทางไปยังด่านช่องจอม	84
ภาพประกอบที่ 31	ด่านช่องเม็ก อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี	85
ภาพประกอบที่ 32	แสดงตารางเวลาเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ ไทย-ลาว	86
ภาพประกอบที่ 33	รถโดยสารระหว่างประเทศ อุบลราชธานี – ปากเซ	86

สารบัญภาพ (ต่อ)

		หน้า
ภาพประกอบที่ 34	แสดงเส้นทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อการท่องเที่ยวในเขตจังหวัดอีสานใต้	90
ภาพประกอบที่ 35	บริเวณจุดจอดรถปราสาทเขาพนมรุ้ง	91
ภาพประกอบที่ 36	คู่มือศัพท์สาธารณะ อุทยานประวัติศาสตร์เขาพนมรุ้ง	96
ภาพประกอบที่ 37	คู่มือศัพท์สาธารณะ อุทยานแห่งชาติป่าหินงาม จ.ชัยภูมิ	97
ภาพประกอบที่ 38	ห้องน้ำ ณ อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร	98
ภาพประกอบที่ 39	คู่มือศัพท์สาธารณะ ณ อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร	99
ภาพประกอบที่ 40	ด้านบริเวณชายแดนช่องเม็ก	102
ภาพประกอบที่ 41	บริเวณด่านผ่านแดน ด้านช่องเม็ก จ.อุบลราชธานี	102
ภาพประกอบที่ 42	ยานพาหนะในระบบขนส่งสาธารณะ	105

บทที่ 1

บทนำ

1.1 บทนำ

โครงสร้างพื้นฐานที่ดีของการท่องเที่ยวย่อมสนับสนุนให้การท่องเที่ยวสามารถดำเนินไปได้ด้วยดี และทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวใดที่ขาดโครงสร้างพื้นฐานรองรับที่ดี ก็จะไม่ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวในการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โครงสร้างดังกล่าวนั้นประกอบด้วย ระบบไฟฟ้า ประปา การสื่อสาร ระบบสาธารณสุข และระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งระบบการขนส่งจำเป็นต้องมีเพื่อนำนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ และระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจในการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ โดยในบทนี้จะกล่าวถึงหลักการและเหตุผลในการศึกษา วัตถุประสงค์ คำถามการวิจัย นิยามศัพท์เฉพาะ ขอบเขตการวิจัย ผลวิจัยที่คาดว่าจะได้รับ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย แนวทางการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

1.2 หลักการและเหตุผล

รายได้จากการท่องเที่ยวจัดว่าเป็นรายได้ที่สำคัญสำหรับแหล่งท่องเที่ยวในท้องถิ่นของประเทศไทยเขตอีสานใต้มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงมากมาย เช่น ปราสาทหินเขาพนมรุ้ง ปราสาทหินพิมาย วัดบ้านไร่ อีกทั้งยังเกิดการสร้างงานใหม่ในท้องถิ่นที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นตั้งอยู่ ปัจจุบันปริมาณนักท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้มีปริมาณ มากขึ้นทุกปี สิ่งสำคัญสิ่งหนึ่งที่จะตอบสนองต่อการอำนวยความสะดวกของนักท่องเที่ยว คือระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่นระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ และเส้นทางคมนาคมทั้งนี้การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้จะเป็นการเดินทางโดยอาศัยรถส่วนตัว รถเหมาเช่า รถนำเที่ยว หรือการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นระบบที่เอื้ออำนวยต่อนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ต่ำ หรือไม่มีรถโดยสารส่วนตัว ให้สามารถท่องเที่ยวได้ตามใจรัก และเพื่อรองรับต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นทุกปี

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตอีสานใต้ประกอบไปด้วย การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง รถไฟ และเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม การเดินทางด้วยระบบโดยสาร

สาธารณชนนั้น ยังไม่เป็นที่นิยมสำหรับนักท่องเที่ยวที่ควร เนื่องจากมีความคิดว่าระบบขนส่งสาธารณะนั้น ไม่สามารถอำนวยความสะดวกได้เท่ากับการเดินทางด้วย รถโดยสารส่วนตัวหรือรถเช่า เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ที่ตั้งอยู่ค่อนข้างห่างกัน ไม่สามารถเดินทางเข้าถึงได้โดยง่ายและรวดเร็ว ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอ และต้องเปลี่ยนรถโดยสารเมื่อต้องการไปยังแหล่งท่องเที่ยวแห่งต่อไป

งานวิจัยนี้ต้องการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการพัฒนาและจัดการการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่กลุ่มอีสานใต้ให้เกิดความยั่งยืนต่อไป

1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะทางรางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้
2. เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะทางบกเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้
3. เพื่อศึกษาระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้
4. เพื่อศึกษาเพื่อศึกษาระบบสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้

1.4 คำถามการวิจัย

1. โครงสร้างของระบบขนส่งสาธารณะทางรางในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร
2. โครงสร้างของระบบขนส่งสาธารณะทางบกในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร
3. โครงสร้างของระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร
4. โครงสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร
5. ยุทธศาสตร์พึงพาเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งการพัฒนาและจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่กลุ่มอีสานใต้สู่ความอย่างยั่งยืนโดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

ระบบการขนส่งสาธารณะ หมายถึง ระบบการขนส่งสาธารณะในเขต 6 จังหวัดอีสานใต้ ซึ่งเป็นการขนส่งเพื่อสินค้าโดยสาร โดยรถโดยสารประจำทาง และรถไม่ประจำทาง เช่น รถเล็ก รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รถสามล้อถีบ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง

ระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน หมายถึง ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์สาธารณะ ที่อำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวในเขต 6 จังหวัดอีสานใต้

ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในเขต 6 จังหวัดอีสานใต้ ตามเส้นทางที่กำหนดหรือไม่จำกัดเส้นทาง เช่น บริษัทขนส่ง จำกัด บริษัทเดินรถระหว่างจังหวัด การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทสายการบิน บริษัทรับจ้างขนส่งสินค้า

รถยนต์บรรทุกผู้โดยสาร หมายถึง รถยนต์ 3 ประเภท คือ

1) รถยนต์โดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถยนต์โดยสารประจำทางและรถยนต์โดยสารไม่ประจำทาง

2) รถยนต์โดยสารบริการ หมายถึง รถยนต์บรรทุกผู้โดยสารที่ให้เช่าเป็นครั้งคราว แบ่งออกเป็น รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร รถยนต์บริการให้เช่า

3) รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล หมายถึงรถยนต์โดยสารอื่นนอกเหนือจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ และรถยนต์โดยสารบริการ แบ่งออกเป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน รถยนต์โดยสารส่วนบุคคลอื่น ๆ

นักท่องเที่ยว หมายถึง ผู้ที่เดินทางไปอยู่ในสถานที่อันมิใช่ที่พักถาวรของตนชั่วคราว เป็นการเดินทางไปโดยสมัครใจด้วยวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ มิใช่การไปประกอบอาชีพหรือหารายได้

โครงสร้างระบบขนส่ง หมายถึง โครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะในเขต 6 จังหวัดอีสานใต้ ประกอบด้วย เส้นทางภาคพื้นดิน พื้นน้ำ และบนอากาศ ที่ยานพาหนะนั้นสามารถใช้สัญจรซึ่งหมายถึงถึง สถานีรถไฟ หรือสถานีรถทัวร์ ท่าเรือ และท่าอากาศยานที่ผู้เดินทางโดยสารเริ่มต้นการเดินทางท่องเที่ยวหรือเป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ตลอดจนการโยงใยเส้นทางต่างๆ เชื่อมต่อกัน

1.6 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ ซึ่งมีขอบเขตการวิจัยใน 6 จังหวัด คือ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี ครอบคลุมประเด็น ดังต่อไปนี้

1.6.1 เส้นทางเดินทางของระบบขนส่งโดยสารสาธารณะที่เดินทางประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง ในแต่ละแหล่งท่องเที่ยวว่ามีหรือไม่ และมีโครงสร้างอย่างไร

1.6.2 ระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ประกอบด้วย ระบบไฟฟ้า ระบบประปา โทรศัพท์สาธารณะ ในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญบางแห่งของแต่ละจังหวัดว่ามีหรือไม่ อย่างไร

1.6.3 ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 ช่วง เดือน ตุลาคม – พฤศจิกายน 2549 และเดือนมีนาคม 2550

1.7 ผลการวิจัยที่คาดว่าจะได้รับ (Output)

- 1) ทราบสภาพโครงสร้างของระบบขนส่งสาธารณะทางรางในเขตอีสานใต้
- 2) ทราบสภาพโครงสร้างของระบบขนส่งสาธารณะทางบกในเขตอีสานใต้
- 3) ทราบสภาพโครงสร้างของระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศในเขตอีสานใต้
- 4) ทราบถึงสภาพของระบบขนส่งสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานในเขตอีสานใต้

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ (Outcomes)

ทราบถึงสภาพของระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ราง และอากาศในเขตอีสานใต้ เพื่อนำไปใช้ในการวางแผนการจัดการการท่องเที่ยว

1.9 แนวทางในการนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

หน่วยงานด้านการขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชน สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปปรับปรุงบริการของตนเอง หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปปรับใช้เพื่อประชาสัมพันธ์ให้เกิดการท่องเที่ยวโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

1.10 สรุป

บทที่ 1 กล่าวถึงความเป็นมาของปัญหาในการทำวิจัยครั้งนี้ วัตถุประสงค์ คำถามการวิจัย ขอบเขตการวิจัย นิยามศัพท์เฉพาะ ซึ่งในบทต่อไปจะกล่าวถึงเอกสาร วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยครั้งนี้

บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 บทนำ

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง ระบบขนส่งสาธารณะและระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ ผู้ศึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จากหนังสือ วารสาร เอกสาร และงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อมูลประกอบการศึกษา ดังนี้

- 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยว
- 2.3 องค์ประกอบของการท่องเที่ยว
- 2.4 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว
- 2.5 โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว
- 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งและระบบการขนส่งสาธารณะ
- 2.7 แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนการขนส่งผู้โดยสาร
- 2.8 แนวคิดทางการตลาดสำหรับธุรกิจขนส่ง
- 2.9 การขนส่งกับการท่องเที่ยว
- 2.10 การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว
- 2.11 เส้นทางแหล่งท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้
- 2.12 สถิตินักท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ปีพ.ศ. 2548
- 2.13 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.14 สรุป

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยว

ความหมายของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยว หมายถึง กิจกรรมใดๆ ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนไหวกของการเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว เพื่อวัตถุประสงค์ใดๆ ที่มีใช้เพื่อการหารายได้ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าว ก่อให้เกิดประสบการณ์และความสัมพันธ์ที่เกิดจากการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลที่เดินทาง (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. 2547 : 72)

สมาคมระหว่างประเทศแห่งความเชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวไว้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางจากที่อยู่ถาวรไปอีกที่หนึ่งเป็นการชั่วคราว

และไม่เกี่ยวข้องกับการทำกิจกรรมที่เป็นการหาเงิน จากความหมายดังกล่าวทำให้การท่องเที่ยวต้องมีลักษณะที่สำคัญอยู่ 5 ประการคือ

- (1) การท่องเที่ยวเป็นการเดินทางของผู้คนจากที่ที่เคยถาวรไปยังที่สถานที่ต่างๆ
- (2) การท่องเที่ยวจะต้องมีส่วนสำคัญหลัก 2 อย่าง คือ การเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางและพักค้างคืน
- (3) การเดินทางและการพักค้างคืนนั้นจะต้องไม่ใช่สถานที่อยู่หรือที่ทำงานประจำ และในการทำกิจกรรมระหว่างพักจะต้องแตกต่างไปจากผู้คนในท้องถิ่นนั้น
- (4) การเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางต้องเป็นการชั่วคราวในช่วงระยะเวลาสั้น
- (5) จุดหมายปลายทางที่เดินทางจะต้องไปเพื่อการท่องเที่ยวหรือเยี่ยมเยียนเท่านั้น ไม่ใช่เพื่อการอยู่ถาวรหรือการทำงาน (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2548 : 11 – 12)

มนัส สุวรรณและคณะ (2543 : 1) อธิบายเรื่องของการท่องเที่ยวว่า การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ เพื่อกระทำเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดจากกิจกรรงานประจำโดยปกติการท่องเที่ยวจะหมายถึง การเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยไม่คำนึงว่าระยะทางนั้นจะใกล้หรือไกล และการเดินทางนั้นจะมีการค้างแรมหรือไม่ โดยจุดมุ่งหมายของการเดินทางมิใช่เพื่อประกอบอาชีพและไปอยู่ประจำ แต่เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง คือ พักผ่อนในวันหยุด เพื่อวัฒนธรรมหรือศาสนา เพื่อการศึกษา เพื่อการกีฬาและการบันเทิง เพื่อชมประวัติศาสตร์และความสนใจพิเศษ เพื่องานอดิเรก เพื่อเยี่ยมเยียนญาติมิตรหรือวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ และเพื่อเข้าร่วมประชุมหรือสัมมนา

ฐิติทธิ์ ชูชาติ (2544 : 20) ได้อธิบายความแตกต่างของการเดินทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับการเดินทางว่าการท่องเที่ยวต้องมีการเดินทางออกจากที่พักเป็นการชั่วคราว เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เยี่ยมญาติ หรือวัตถุประสงค์อื่น ๆ แต่มิใช่การประกอบอาชีพ และตั้งถิ่นฐานเป็นการถาวร ความหมายของการท่องเที่ยวแคบกว่าการเดินทาง การเดินทางอาจไปชั่วคราวเพื่อการพักผ่อน เยี่ยมญาติ หรือวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่นเดียวกับการท่องเที่ยว แต่การเดินทางรวมถึงการออกจากที่พักเพื่อการประกอบอาชีพและการตั้งถิ่นฐานใหม่อย่างถาวร ส่วนการท่องเที่ยวมิได้รวมเอาความหมายของการประกอบอาชีพและการตั้งถิ่นฐานใหม่เป็นการถาวรไว้ ดังนั้นความหมายของการเดินทางจึงกว้างกว่าการท่องเที่ยว

จากความหมายของการท่องเที่ยว สามารถสรุปได้ว่า การท่องเที่ยว เป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ที่มีไว้เพื่อการค้า หรือเพื่อการหารายได้ และเป็นการเดินทางชั่วคราวไปยังจุดหมายปลายทางนั้นในระยะสั้น

ฉลองศรี พิมลสมพงศ์ (2542 : 3) อธิบายว่านักท่องเที่ยว หมายถึง ผู้เดินทางนักเดินทาง แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. Tourists คือ นักท่องเที่ยวที่ค้างคืน เดินทางมาเยือนและพักอยู่ในสถานที่ที่มาท่องเที่ยวตั้งแต่ 24 ชั่วโมงขึ้นไป แบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ นักท่องเที่ยวต่างชาติ (International Tourists) และนักท่องเที่ยวในประเทศ (Domestic Tourists)

2. Excursionists คือ นักทัศนาจร เป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่ค้างคืน เดินทางมาเยือนชั่วคราวเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติก็จะอยู่ในประเทศน้อยกว่า 24 ชั่วโมง แบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ นักทัศนาจรต่างชาติ (International Excursionists) และนักทัศนาจรในประเทศ (Domestic Excursionists)

นิคม จารุมณี (2536 : 1) กล่าวถึงการแบ่งประเภทของนักท่องเที่ยวว่า นักท่องเที่ยว แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ 1. นักท่องเที่ยวที่ค้างคืน (Tourists) ได้แก่ ผู้เดินทางมาเยือนชั่วคราวซึ่งพักอยู่ในประเทศที่มาเยือนตั้งแต่ 24 ชั่วโมงขึ้นไป และเดินทางมาเยือนเพื่อพักผ่อน พักฟื้นทัศนศึกษา ประกอบศาสนกิจ ร่วมการแข่งขันกีฬา ติดต่อธุรกิจ ร่วมการประชุมสัมมนา ฯลฯ เป็นต้น 2. นักท่องเที่ยวที่ไม่ค้างคืน (Excursionists) ได้แก่ ผู้เดินทางมาเยือนชั่วคราวและอยู่ในประเทศที่มาเยือนน้อยกว่า 24 ชั่วโมง

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2543 : 47-49) อธิบายว่านักท่องเที่ยว หมายถึงบุคคลที่เดินทางอยู่ในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีบ้านเมืองที่อาศัยอยู่เป็นประจำ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง โดยบุคคลที่นับเป็นนักท่องเที่ยว ได้แก่ 1. ผู้เดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจหรือเพื่อสุขภาพ 2. ผู้เดินทางไปประชุมหรือประกอบภารกิจอย่างหนึ่ง 3. ผู้เดินทางเพื่อทำธุรกิจการค้าบางประการ 4. ผู้เดินทางมากับเรือที่เพลลิตากับทิวทัศน์สองฝั่งน้ำแม้จะแวะพักอยู่นั้นกว่า 24 ชั่วโมงก็ตาม สำหรับนักท่องเที่ยวในประเทศ (Domestic Tourist) หมายถึงนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศของตน โดยใช้เส้นทางที่มีได้ใช้เป็นประจำวัน หรือออกไปนอกเขตจังหวัดภูมิลำเนาของตน

มนัส สุวรรณและคณะ (2543 : 1) ได้แบ่งประเภทของนักท่องเที่ยวการท่องเที่ยวไว้ 6 ประเภท คือ 1. นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ หมายถึง บุคคลที่มีได้พำนักรถในราชอาณาจักรไทย 2. นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่ค้างคืน หมายถึงนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เข้ามาใน

ราชอาณาจักรไทยแต่ละครั้งอย่างน้อย 1 คืนแต่ไม่เกิน 60 วัน 3. นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่ไม่ค้างคืน หมายถึงนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรไทยแต่ละครั้งโดยมิได้ค้างคืน 4. นักท่องเที่ยวภายในประเทศ หมายถึงบุคคลทุกสัญชาติที่มีที่พักอาศัยถาวรอยู่ในราชอาณาจักรไทย และเดินทางไปยังสถานที่หนึ่งในอีกจังหวัดหนึ่ง ซึ่งมีใช่เป็นถิ่นที่อยู่ประจำของเขา 5. นักท่องเที่ยวภายในประเทศที่ค้างคืน หมายถึง นักท่องเที่ยวภายในประเทศที่ไปพักค้างคืนนอกที่พำนักอาศัยปัจจุบันแต่ละครั้งอย่างน้อย 1 คืน 6. นักท่องเที่ยวภายในประเทศที่ไม่ค้างคืน หมายถึงนักท่องเที่ยวภายในประเทศที่มีได้พักค้างคืนนอกที่พำนักอาศัยปัจจุบัน

จากแนวคิดข้างต้นผู้ศึกษา ขอสรุปว่าการท่องเที่ยวจะต้องมีบุคคลเดินทางออกจากที่พักอาศัยไปยังอีกสถานที่หนึ่งเป็นการชั่วคราว โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่มีใช้เพื่อการประกอบอาชีพและตั้งถิ่นฐานเป็นการถาวร ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตนิยามของนักท่องเที่ยวไว้ทั้งประเภทค้างคืนและไม่ค้างคืน

2.3 องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

องค์ประกอบหลักของการท่องเที่ยว ได้แก่ นักท่องเที่ยว ทรัพยากรการท่องเที่ยว และธุรกิจในการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งองค์ประกอบของธุรกิจในการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประกอบด้วย ธุรกิจการขนส่ง ธุรกิจที่พัก ธุรกิจอาหารและบันเทิง ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยจะกล่าวถึงเฉพาะด้านธุรกิจการขนส่งเท่านั้น

ธุรกิจการคมนาคมขนส่งเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญต่อการนำนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ที่ต้องการ การคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ย่อมต้องส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น ดังนั้นการพัฒนาระบบการขนส่งก็นับว่ามีความสำคัญเช่นเดียวกัน โดยทั่วไประบบการขนส่งจะเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และการขนส่งผู้โดยสาร แต่การขนส่งที่มีอิทธิพลทางตรงต่อการท่องเที่ยว คือ การขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่ง 3 ประเภท คือ การขนส่งทางอากาศ ทางบก ทางน้ำ

2.3.1 การขนส่งทางอากาศ ในด้านการท่องเที่ยวการขนส่งทางอากาศมีองค์ประกอบหลัก 2 ประการ คือ

- 1) สนามบิน
- 2) สายการบิน ซึ่งมีการให้บริการที่แตกต่างกัน คือ
 - ก. สายการบินที่บินแบบเที่ยวบินประจำ

ข. สายการบินแบบเช่าเหมาลำ

ค. สายการบินที่ให้บริการแบบเช่าส่วนตัว

ข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ข้อได้เปรียบ

- มีความเร็วสูง ซึ่งเป็นลักษณะเด่นที่สุดของการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินทำให้ถึงที่หมายได้เร็ว ช่วยลดเวลาในการเดินทาง
- สามารถเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินได้ง่าย ถ้าหากมีผู้โดยสารที่จะใช้บริการเพิ่มขึ้นมาก ก็สามารถเพิ่มเที่ยวบินโดยใช้ความเร็วของเครื่องบินเข้าช่วย ทำให้ผู้โดยสารสามารถเลือกเวลาในการเดินทางได้มากขึ้น
- สามารถให้บริการในท้องถิ่นทุรกันดารได้ นับเป็นลักษณะเด่นอีกอย่างหนึ่งที่ขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินสามารถให้บริการในถิ่นทุรกันดารที่อยู่ห่างไกล ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่นไม่สามารถทำได้

ข้อเสียเปรียบ

- มีการลงทุนสูงและต้องลงทุนไม่รู้จบสิ้น เนื่องจากการลงทุนด้านอากาศยานและการควบคุมจราจรทางอากาศ ล้วนแต่ต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีการเปลี่ยนแปลงแบบของอากาศยานและอุปกรณ์ด้านการควบคุมจราจรทางอากาศอยู่เสมอ ทำให้ต้องลงทุนใหม่อยู่เรื่อย ๆ นับเป็นภาระสำหรับประเทศกำลังพัฒนาที่ต้องหาเงินลงทุนเป็นจำนวนมากอยู่เรื่อย ๆ
- เทคนิคในการบินยุ่งยากซับซ้อน ต้องใช้ความรู้และเทคนิคเฉพาะด้านจึงทำให้เกิดความยุ่งยากในการพัฒนาบุคลากรด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านต่าง ๆ ของการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินสูงไม่ว่าจะเป็นด้านน้ำมันเชื้อเพลิง ด้านบริการผู้โดยสาร ด้านค่าตอบแทนพนักงาน ฯลฯ
- อัตราค่าโดยสารสูง เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินต้องลงทุนสูง และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง จึงเป็นผลทำให้อัตราค่าโดยสารสูงตามไปด้วย
- การบินต้องขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ ถ้าสภาพภูมิอากาศไม่ดี เช่น เกิดพายุ หมอก ลมจัด หรือหิมะลงมาก เป็นต้น ทำให้ไม่สามารถบินได้ แต่ในบางสภาพภูมิอากาศอาจสามารถใช้เครื่องบินช่วยในการเดินทางได้

- ความปลอดภัยมีน้อย หากเครื่องยนต์เกิดขัดข้อง เนื่องจากไม่สามารถจอดซ่อมได้ เหมือนการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น มีแต่จะดิ่งลงมาไหม้โลก
- การเข้าสู่วงการธุรกิจการบินทำได้ยาก เนื่องจากมีอุปสรรคทางการเมืองระหว่างประเทศ และการควบคุมของรัฐบาลเข้ามาเกี่ยวข้อง

2.3.2 การขนส่งทางบก ประกอบด้วย การขนส่ง 2 ลักษณะ คือ

1) การขนส่งทางถนน นับว่ามีบทบาทสำคัญมากต่อการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ทั้งการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ และด้วยรถยนต์ส่วนตัว การเดินทางในลักษณะนี้มีลักษณะเด่น คือ การได้เห็นทิวทัศน์สองข้างทาง และสามารถแวะตามจุดที่ต้องการได้

ความได้เปรียบเสียเปรียบของการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์

ข้อได้เปรียบ

- หน่วยของกิจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์เล็กมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น ทำให้สามารถเริ่มต้นด้วยการลงทุนในจำนวนน้อยเพียงแต่ซื้อรถคันหนึ่งมาก็สามารถให้บริการได้โดยไม่ต้องลงทุนสร้างถนนนั่นเอง
- การขยายงานทำได้ง่าย โดยการเพิ่มทุนเล็กน้อยและก็ไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องมือเครื่องใช้พิเศษที่ต้องการเจ้าหน้าที่ควบคุมที่มีความรู้และความชำนาญสูง
- การดำเนินการไม่ยุ่งยากมากนัก ซึ่งเอกชนทั่วไปสามารถดำเนินงานได้โดยสามารถประกอบการเป็นรายย่อยได้ตามความพอใจ ทำให้มีบริการขนส่งที่ทดแทนกันได้ (Alternative Supply) เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งโดยสารด้วยรถยนต์หลายราย จึงทำให้สามารถเลือกบริการจากผู้ประกอบการได้มากแห่ง เช่น ทำการติดต่อบริษัทขนส่งจำกัด เพื่อขนส่งนักท่องเที่ยวไปจังหวัดเชียงใหม่ ปรากฏว่าบริษัทขนส่ง จำกัด ไม่มีรถว่างในการขนส่งนักท่องเที่ยวก็สามารถติดต่อบริษัทตัวอื่นมาทำการขนส่งนักท่องเที่ยวแทน เป็นต้น
- มีความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วในการขนส่ง เนื่องจากรถยนต์มีความคล่องตัวมากสามารถไปไหนมาไหนได้สะดวกตลอดเวลาที่ต้องการ ไม่จำเป็นต้องมีการกำหนดตารางเวลาเหมือนการขนส่งประเภทอื่น อีกทั้งสามารถให้บริการทันเวลาที่ต้องการ
- สามารถให้บริการถึงที่แบบประตูบ้านสู่ประตูบ้าน ลักษณะอันนี้เป็นข้อได้เปรียบที่สำคัญของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่นไม่สามารถทำได้ จำต้องอาศัยการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ขนส่งไปยังสถานีรถไฟก่อนแล้วรถไฟจึงขนส่งต่อ หรือการขนส่งด้วยเรือและด้วยเครื่องบินก็เช่นกัน

จำต้องอาศัยการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ช่วยขนส่งไปที่ท่าเรือหรือท่าอากาศยาน
ก่อน แล้วจึงขนส่งต่อด้วยเรือและด้วยเครื่องบิน เป็นต้น

- ต้นทุนการขนส่งระยะใกล้ต่ำ เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์มีต้นทุนคงที่
น้อย จึงทำให้ต้นทุนในการขนส่งระยะใกล้ต่ำ
- การเลิกกิจการทำได้ง่ายและเสียหายน้อย เนื่องจากการรถยนต์เป็นกิจการเล็ก
เครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ก็เป็นแบบธรรมดา อีกทั้งมีต้นทุนคงที่น้อย เมื่อเลิกกิจการก็
สามารถจำหน่ายได้ง่ายเกิดความเสียหายน้อย

ข้อเสียเปรียบ

- สามารถขนส่งผู้โดยสารแต่ละครั้งในปริมาณน้อย เนื่องจากเนื้อที่ภายในตัวคับแคบ
ทำให้ต้องขนส่งมากเที่ยว จึงเสียเวลามาก
- ต้นทุนระยะไกลสูง เนื่องจากมีต้นทุนผันแปรมาก ยิ่งขนส่งไกล ค่าใช้จ่ายผันแปรก็จะ
เพิ่มขึ้น
- เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะถนนจะต้องใช้ร่วมกันระหว่างเจ้าของรถชนิดต่าง ๆ เป็น
จำนวนมาก จึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเกิดปัญหาการจราจรติดขัดบ่อย ๆ
- เครื่องมือและอุปกรณ์ล้าสมัยได้ง่าย เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรวดเร็วกว่าขนส่ง
ผู้โดยสารประเภทอื่น ทำให้เกิดการล้าสมัยและการเสื่อมราคาเร็ว

2) การขนส่งทางรถไฟ การเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟ เป็นอีกหนทางเลือกหนึ่งของการ
เดินทางของนักท่องเที่ยวที่ต้องการความปลอดภัยและตรงเวลา

ข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ

ข้อได้เปรียบ

- เป็นบริการที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งระยะปานกลางและระยะไกล ๆ เพราะมี
ต้นทุนคงที่ เช่น ค่าเชื้อเพลิงขับเคลื่อนต่อหน่วยการขนส่งต่ำ เป็นต้น
- สามารถให้บริการได้คราวละมาก ๆ เนื่องจากรถไฟขบวนเดียวสามารถบรรทุก
ผู้โดยสารได้มากกว่ารถยนต์โดยสารนับสิบคัน
- สามารถปรับตัวตามปริมาณขนส่งได้ง่าย เพราะสามารถเพิ่มหรือลดตู้รถพ่วงได้ตาม
ความต้องการ
- มีความปลอดภัยสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่น เพราะมีทางวิ่งของตนเองโดยเฉพาะ
เกิดอุบัติเหตุได้ยาก

- มีความสบายในระหว่างการขนส่ง เพราะวิ่งไปบนรางอย่างราบเรียบไม่ขรุขระเหมือนสภาพของถนน

ข้อเสียเปรียบ

- เป็นกิจการที่ต้องลงทุนมาก ตั้งแต่ขั้นสำรวจก่อสร้างและต้องสร้างทางของตนเอง จึงมีต้นทุนคงที่สูงมาก
- ความคล่องตัวในการบริการมีน้อย เพราะต้องวิ่งบนรางซึ่งมีข้อจำกัดในด้านเส้นทางไม่สามารถบริการแบบ Door-to-Door ได้
- ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางในการให้บริการได้ ถ้าหากเส้นทางใดประสบปัญหาการขาดทุนก็ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเป็นเส้นทางอื่นๆได้ ต้องทำการสร้างเส้นทางขึ้นใหม่ ซึ่งไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือใช้ทรัพย์สินเหล่านั้นได้คุ้มค่า
- การบริการขนส่งระยะไกลต้องอาศัยต้นทุนสูง เพราะมีต้นทุนคงที่มาก
- หากมีการเลิกกิจการจะเสียหายมาก เนื่องจากเครื่องมืออุปกรณ์ตอนสั่งซื้อต้องกำหนดขนาดและคุณภาพตามที่ต้องการ เมื่อเลิกกิจการเครื่องมืออุปกรณ์ขายได้ในราคาต่ำหรือขายไม่ได้เลย

2.3.3 การขนส่งทางน้ำ การให้บริการขนส่งทางน้ำที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยทั่วไป มี 2 ลักษณะ คือ

1) เรือท่องเที่ยวทางแม่น้ำ ลำคลอง มีลักษณะการให้บริการหลายประเภท ตั้งแต่เรือให้บริการขนาดเล็กตามแม่น้ำ ลำคลอง เรือข้ามฟาก เรือขนานยนต์เพื่อใช้ในการขนส่งรถยนต์ ไปจนถึงเรือขนาดใหญ่ที่มีบริการอาหาร

2) เรือท่องเที่ยวทางทะเล มีหลายขนาดและมีบริการหลายประเภท ตั้งแต่เรือประมงขนาดเล็กที่ปรับเปลี่ยนมาใช้ขนส่งนักท่องเที่ยวไปเกาะต่างๆ เรือเร็ว ไปจนถึงเรือสำราญขนาดใหญ่ที่มีบริการที่พัก อาหารและความบันเทิงครบครัน (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. 2547 : 103 – 104)

นอกจากรูปแบบการคมนาคมขนส่งข้างต้นแล้ว บุญเลิศ ตั้งจิตต์วัฒนา (2548 : 152 – 164) ยังแบ่งประเภทของธุรกิจการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวออกเป็น 4 ประเภท คือ

1) ธุรกิจการขนส่งด้วยรถยนต์ เป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งด้วยรถยนต์จากที่อยู่อาศัยประจำไปยังแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวตามความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยเป็นผู้จัดหารถยนต์มาวิ่งในเส้นทางถนนและให้บริการของสถานีขนส่งทางรถยนต์ มี องค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ

(1) รถยนต์โดยสาร แบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

- รถยนต์โดยสารสาธารณะ เป็นรถยนต์ที่นำมารับจ้างขนส่งบุคคลเพื่อสินค้าทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง
- รถยนต์บริการ เป็นรถยนต์ที่ให้เช่าเพื่อบริการนักท่องเที่ยวใช้กิจการส่วนตัว แต่ไม่ใช่เป็นการให้เช่าเพื่อรับจ้างอีกต่อหนึ่ง เช่นรถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ให้บริการผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยานหรือท่าเรือหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมหรือที่พักประเภทอื่น หรือรถยนต์บริการทัศนอาจร เป็นต้น
- รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล เป็นรถยนต์ที่ใช้ขนส่งพนักงานในกิจการของตนเอง

(2) เส้นทางถนน เป็นเส้นทางสำหรับรถยนต์วิ่งบริการไปยังที่ต่างๆ เมื่อมีถนนไปถึงแหล่งท่องเที่ยวใด ก็จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวนั้น นอกจากนี้ในแหล่งท่องเที่ยวก็ต้องมีถนนที่สร้างขึ้นเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยเฉพาะ อันจะทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ นั้นได้ การแบ่งถนนตามลักษณะการใช้สามารถแบ่งได้ 5 ประเภท คือ

- ถนนท้องถิ่น เป็นถนนที่ใช้สัญจรไปมาในท้องถิ่นภายในจังหวัด เช่น ถนนเทศบาล ถนนสุขาภิบาล เป็นต้น
- ถนนระหว่างท้องถิ่น เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างท้องถิ่น อาจเป็นเส้นทางเดียวกับถนนท้องถิ่น แต่ได้ต่อเชื่อมขยายกับถนนท้องถิ่น หรืออาจเป็นเส้นทางที่สร้างเชื่อมระหว่างท้องถิ่น เช่น ทางหลวงชนบท ทางหลวงแผ่นดิน เป็นต้น
- ถนนพิเศษ เป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมการสัญจรไปมาระหว่างชุมชนใหญ่ๆ ให้สะดวกรวดเร็ว มีการก่อสร้างด้วยวิธีการที่ทันสมัย มีค่าใช้จ่ายในการสร้างสูง บางครั้งอาจมีการเก็บค่าผ่านทางเพื่อชดเชยค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา เช่น ถนนซูเปอร์ไฮเวย์ หรือทางด่วน เป็นต้น

- ถนนวงแหวน เป็นถนนที่ระบายการจราจรคับคั่ง
- ถนนระหว่างประเทศ เป็นถนนที่ใช้สัญจรระหว่างประเทศ

(3) สถานีขนส่งรถยนต์ เป็นสถานที่ที่ให้บริการรถยนต์เข้าจอดรับนักท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวก ความปลอดภัย ให้กับรถยนต์และนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้บริการ โดยมีหน้าที่สำคัญ 4 ประการ คือ

- เป็นสถานที่บริการขนส่งผู้โดยสารขึ้นลงรถยนต์ ระหว่างการขนส่ง
- เป็นสถานที่เชื่อมโยงระหว่างรถโดยสารด้วยกันเอง และระหว่างรถโดยสารกับการขนส่งประเภทอื่น
- เป็นสถานที่รวบรวมปริมาณนักท่องเที่ยว
- เป็นสถานที่ให้รถยนต์โดยสารเข้าไปจอดเพื่อเหตุผลทางเทคนิค เช่น ซ่อมเครื่องยนต์ หรือ เติมน้ำมัน เป็นต้น

2) ธุรกิจการขนส่งด้วยรถไฟ การขนส่งทางรถไฟ มีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ

(1) ขบวนรถไฟโดยสาร ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ หัวรถจักร และตู้รถไฟโดยสาร ถ้าเป็นขบวนรถไฟโดยสารที่ให้บริการในเส้นทางไกล อาจมีตู้รถนอนและตู้เสบียงอาหาร แต่ละขบวนจะมีระดับชั้นของการให้บริการนักท่องเที่ยวอยู่หลายระดับด้วยกันคือ บริการชั้นหนึ่งนั่งปรับอากาศ ชั้นหนึ่งนอนปรับอากาศ ชั้น 2 นั่งธรรมดา ชั้น 2 นั่งปรับอากาศ ชั้น 2 นอนธรรมดา ชั้น 2 นอนปรับอากาศ และชั้น 3 นั่ง เป็นต้น ขบวนรถไฟโดยสารแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

- ขบวนรถโดยสารธรรมดา เป็นขบวนรถที่จอดทุกสถานีและไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษใดๆ
- ขบวนโดยสารรถเร็ว เป็นขบวนรถไฟที่จอดบางสถานีตามที่กำหนดไว้ และมีการเก็บค่าธรรมเนียมรถเร็ว
- ขบวนรถโดยสารด่วน เป็นขบวนรถโดยสารที่จอดน้อยสถานีกว่าขบวนรถเร็ว และมีการเก็บค่าธรรมเนียมรถด่วน ซึ่งแพงกว่าค่าธรรมเนียมนรถเร็ว
- ขบวนรถโดยสารเช่าพิเศษ เป็นขบวนรถโดยสารที่ผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟให้เช่าภายใต้สัญญาการเช่าของผู้ให้เช่ากับผู้เช่า และผู้เช่าเช่าก็ไปขายบริการให้นักท่องเที่ยวอีกต่อหนึ่ง

(2) เส้นทางรถไฟ เส้นทางรถไฟในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 9 สายคือ

- สายเหนือ กรุงเทพ - เชียงใหม่
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพ - หนองคาย
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพ - อุบลราชธานี
- สายตะวันออก กรุงเทพ - อยุธยาประเทศ
- สายใต้ กรุงเทพ - ปาดังเบซาร์
- สายใต้ กรุงเทพ - สุโขทัย
- สายตะวันตก กรุงเทพ - สุพรรณบุรี
- สายตะวันตก กรุงเทพ - กาญจนบุรี
- สายแม่กลอง กรุงเทพ - สมุทรสาคร

(3) สถานีรถไฟ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

- สถานีรถไฟต้นทางปลายทาง เป็นสถานีรถไฟต้นทางหรือปลายทางของเส้นทางบริการโดยสารทางรถไฟ
- สถานีชุมทาง เป็นสถานีรถไฟที่มีเส้นทางรถไฟจากหลายเส้นทางมาบรรจบกัน เพื่อให้รถที่วิ่งมาสามารถต่อรถไฟอีกขบวนหนึ่งไปยังเส้นทางอื่นที่ต้องการได้
- สถานีรถไฟปลายทาง เป็นสถานีรถไฟระหว่างทางของเส้นทางบริการโดยสารทางรถไฟสายหนึ่งๆ ซึ่งมีหลายสถานีปลายทางในแต่ละเส้นทางเดินรถของการเดินทางโดยสารรถไฟ

3) ธุรกิจการขนส่งด้วยเรือ เนื่องจากการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ไม่ได้ทำการศึกษาการเดินทางโดยระบบขนส่งทางน้ำ จึงไม่ขอกล่าวถึง

4) ธุรกิจการขนส่งด้วยเครื่องบิน ธุรกิจการขนส่งด้วยเครื่องบินมีองค์ประกอบที่สำคัญ

4 อย่าง คือ

(1) เครื่องบิน เป็นอุปกรณ์หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง เพื่อให้รถที่วิ่งมาสามารถต่อรถไฟอีกขบวนหนึ่งไปยังเส้นทางอื่นที่ต้องการได้

(2) เส้นทางบิน เป็นเส้นทางสำหรับการทำการบินให้บริการรถที่วิ่งมาสามารถต่อรถไฟอีกขบวนหนึ่งไปยังเส้นทางอื่นที่ต้องการได้ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศของไทยที่สำคัญมี 3 เส้นทางคือ สายเหนือ บินระหว่างกรุงเทพ - พิษณุโลก - ตาก - แม่สอด - แพร่ - น่าน - ลำปาง -

เชียงใหม่ – เชียงราย – แม่ฮ่องสอน สายตะวันออกเฉียงเหนือ บินระหว่าง กรุงเทพฯ – ขอนแก่น – อุดรธานี – อุบลราชธานี – สกลนคร – เลย – นครราชสีมา – บุรีรัมย์ และสายใต้ บินระหว่าง กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ – สุราษฎร์ธานี – ตรัง – ปัตตานี – นราธิวาส – นครศรีธรรมราช

(3) ท่าอากาศยาน เป็นสถานีขนส่งทางเครื่องบินที่ให้เครื่องบินเข้าไปจอดรับส่งนักท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวก ความปลอดภัย ให้กับเครื่องบินและนักท่องเที่ยวที่มาใช้บริการ

(4) เครื่องช่วยการเดินอากาศ เป็นการให้บริการด้านเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับเครื่องบิน ซึ่งจะต้องจัดหาให้เป็นไปตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศบัญญัติไว้

2.4 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว

การศึกษาถึงพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจท่องเที่ยว ก็เพื่อให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้รับความพึงพอใจ ซึ่งพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจท่องเที่ยว หมายถึง ปฏิบัติการของนักท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้รับหรือการใช้บริการการท่องเที่ยว รวมทั้งขบวนการต่างๆ ในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งมีขั้นตอนที่สำคัญ 9 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้ (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2548 : 142 – 146)

ขั้นตอนที่ 1 การส่งเสริมตลาดทางการท่องเที่ยว เป็นการอำนวยความสะดวกข้อมูลการท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย โดยผ่านสื่อต่างๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้นักท่องเที่ยวได้รับข่าวสารทางการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ ที่พัก การคมนาคม เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 2 ความต้องการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแต่ละคน เมื่อนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายได้ทราบข้อมูลการท่องเที่ยวแล้ว ก็จะก่อให้เกิดความต้องการท่องเที่ยวขึ้นภายในจิตใจของนักท่องเที่ยวแต่ละคน โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวส่วนมากต้องการไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ราคาในการท่องเที่ยวถูก การบริการได้มาตรฐาน มีความสะดวกสบายและปลอดภัยในการเดินทาง

ขั้นตอนที่ 3 สิ่งจูงใจสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นแรงกระตุ้นให้อยากท่องเที่ยว ซึ่งแบ่งแรงจูงใจออกเป็น 4 ประเภท คือ 1) สิ่งจูงใจด้านกายภาพ 2) สิ่งจูงใจด้านวัฒนธรรม 3) สิ่งจูงใจส่วนตัว และ 4) สิ่งจูงใจด้านสถานภาพและชื่อเสียง

ขั้นตอนที่ 4 การตัดสินใจของนักท่องเที่ยว จากการสำรวจปัจจัยในการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวพบว่ามี 8 ประการ ตามลำดับความสำคัญดังต่อไปนี้

- จะไปเที่ยวที่ไหน
- จะไปเที่ยวเมื่อไหร่
- จะไปเที่ยวทางใด (ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ)
- จะไปเที่ยวกับใคร
- จะไปเที่ยวนานเท่าไร
- จะไปเที่ยวเพื่อชมอะไร
- จะไปเที่ยวแต่ละสถานที่กี่วัน
- จะไปพักที่ไหน

ขั้นตอนที่ 5 การวางแผนค่าใช้จ่ายการท่องเที่ยว

ขั้นตอนที่ 6 การเตรียมการเดินทาง

ขั้นตอนที่ 7 การเดินทางท่องเที่ยว

ขั้นตอนที่ 8 ประสพการณ์นักท่องเที่ยว เมื่อนักท่องเที่ยวได้เดินทางท่องเที่ยวแล้ว จะมีการประเมินผลการเดินทางในการเดินทางนั้น ซึ่งมีลักษณะการประเมินอยู่ 2 ลักษณะคือ มีความพึงพอใจ และไม่พึงพอใจ

ขั้นตอนที่ 9 ทักษะคตินักท่องเที่ยว ถ้าหากนักท่องเที่ยวมีประสบการณ์ที่ดีในการท่องเที่ยวก็จะเกิดความพึงพอใจและมีทัศนคติที่ดีต่อการเดินทางท่องเที่ยวครั้งนั้น และอาจทำให้เขากลับมาท่องเที่ยวอีกครั้ง หรือหากมีประสบการณ์ที่ไม่ดีไม่พึงพอใจก็จะเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อการเดินทางท่องเที่ยว และไม่อยากเดินทางมาท่องเที่ยวอีก

การที่ผู้ประกอบการ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทราบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวจะทำให้สามารถวางแผนการดำเนินงาน เพื่อการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความพึงพอใจให้เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวได้ เช่น ในการเดินทางนักท่องเที่ยวทราบเส้นทางในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปท่องเที่ยวแต่ละสถานที่ จะทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความสะดวกในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น

2.5 โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว

การดำเนินการและบทบาทหน้าที่ของการอำนวยความสะดวก การบริการและการสนับสนุนการท่องเที่ยวนั้นเป็นสิ่งที่ขึ้นอยู่กับเครือข่ายของโครงสร้างพื้นฐานส่วนหนึ่ง เครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวหมายความรวมถึงระบบขนส่ง ระบบน้ำ พลังงาน การขาดของเสีย และระบบการติดต่อสื่อสารคมนาคม ซึ่งต้องมีความพร้อมเพื่ออำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว แต่ก็มีโครงสร้างพื้นฐานบางลักษณะที่มีผลเสียต่อการท่องเที่ยวที่อยู่ในพื้นที่ทางธรรมชาติที่มีความเปราะบาง การที่ไม่มีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีอาจจะเป็นประโยชน์ต่อสถานที่แห่งนั้นก็ได้ เช่น แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติต่างๆ การที่ไม่มีถนนหลวงตัดผ่าน หรือไม่มีระบบขนส่งสาธารณะก็จะเป็นการป้องกันการท่องเที่ยวแบบหลังไหลของผู้คน ที่อาจทำให้สิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยวนั้นเสียหายได้ (ศูนย์เพื่อการวางแผนการท่องเที่ยวและการแก้ไขปัญหาคความยากจนแห่งเอเชีย. 2549 : 29) แต่อย่างไรเพื่อเป็นการวางแผนทางด้านการท่องเที่ยวจึงต้องมีการศึกษาถึงโครงสร้างพื้นฐานของการท่องเที่ยว ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานหลักๆ สำหรับรองรับการท่องเที่ยว ได้แก่

2.5.1 ระบบไฟฟ้า จะต้องเพียงพอและให้บริการได้ดี ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อผู้ใช้บริการ หรือในกรณีที่เกิดความต้องการที่จะต้องใช้ปริมาณไฟฟ้ามาก ในช่วงฤดูท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ก็จะต้องมีการเตรียมการรองรับที่ดี เช่น ในบางพื้นที่ที่เป็นเกาะ ไม่มีระบบไฟฟ้าส่วนกลาง แต่จะต้องอาศัยการปั่นไฟใช้ ก็จะต้องมีการเตรียมแบตเตอรี่สำหรับปั่นไฟไว้ให้พอเพียง และกำหนดเวลาปิด-เปิดไฟฟ้า เพื่อประหยัดพลังงานและวางแผนการใช้ไฟฟ้าให้พอเพียง

2.5.2 ระบบประปา ที่สะอาด ถูกหลักอนามัย และมีปริมาณเพียงพอต่อการบริการนักท่องเที่ยว ความต้องการการใช้น้ำจะแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่และจุดประสงค์ในการใช้ โดยทั่วไปรีสอร์ทต้องการน้ำสำหรับใช้ 350 - 400 แกลลอนต่อห้องต่อวัน ในขณะที่สนามกอล์ฟต้องการถึง 6 แสน - 1 ล้านแกลลอนต่อวัน

2.5.3 ระบบสื่อสาร ที่มีความสะดวก รวดเร็ว และมีปริมาณหน่วยบริการที่เพียงพอ ทั้งนี้แม้ว่านักท่องเที่ยวบางกลุ่มอาจจะต้องการหลีกเลี่ยงจากการสื่อสารกับผู้อื่นในขณะที่ท่องเที่ยว แต่ระบบการสื่อสารก็ยังคงเป็นสิ่งจำเป็น โดยเฉพาะในกรณีฉุกเฉิน ดังนั้นในแหล่งท่องเที่ยวควรมีการให้บริการไปรษณีย์ โทรศัพท์ โทรสาร และไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-mail)

2.5.4 ระบบสาธารณสุข ที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย โดยควรมีจำนวนสถานพยาบาลและโรงพยาบาลในท้องถิ่นที่ใกล้แหล่งท่องเที่ยว และคำรักษาพยาบาลที่ยุติธรรม นอกจากนี้ในส่วนของสถานที่ท่องเที่ยวเอง ก็ควรมีหน่วยรักษาพยาบาลเบื้องต้นไว้รองรับ โดยควรจัดเตรียมยารักษาโรคให้สอดคล้องกับกิจกรรมและลักษณะนักท่องเที่ยว เช่น แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมการผจญภัย ก็ควรมีการเตรียมยาหรือการรักษาอาการบาดเจ็บที่อาจเกิดจากกิจกรรมนั้นๆไว้รองรับ หรือสถานที่ท่องเที่ยวที่มีคนชราไปเที่ยวในระดับสูง ก็ย่อมต้องการการดูแลด้านสุขภาพในระดับสูง โดยควรมียาเกี่ยวกับกระดูก ยาแก้เป็นลม เป็นต้น

2.5.5 ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นสิ่งจำเป็นในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ในพื้นที่ท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบ จึงควรมีสถานีการขนส่งต่างๆที่เชื่อมโยงกัน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว โดยควรมีเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งสาธารณะทั้ง 4 เส้นทาง คือ ทางอากาศ ทางรถไฟ ทางถนน และทางน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวจะเคลื่อนย้ายจากจุดหนึ่งในพื้นที่

นอกจากนี้ควรมีป้ายเส้นทางเชื่อมโยงที่ชัดเจนและง่ายต่อความเข้าใจ ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะในแหล่งท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบ เช่น ระบบรถไฟใต้ดินของกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ที่มีเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆทั้งเมือง รวมทั้งมีสถานีที่สามารถรับนักท่องเที่ยวจากสนามบินได้ทันที และสถานีที่พานักท่องเที่ยวไปลงยังท่าเรือแม่น้ำเทมส์ เพื่อล่องเรือท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีแผนที่แสดงเส้นทางรถไฟตลอดทุกสถานี ทำให้ง่ายแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวลอนดอนด้วยการใช้รถไฟใต้ดิน เป็นต้น (www.spu.ac.th)

โครงสร้างพื้นฐานที่ดีของการท่องเที่ยวย่อมสนับสนุนให้การท่องเที่ยวสามารถดำเนินไปได้ด้วยดี และทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวใดที่ขาดโครงสร้างพื้นฐานรองรับที่ดี ก็จะไม่ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวในการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ดังนั้นระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภค จึงเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการท่องเที่ยว ประการหนึ่งที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาท่องเที่ยวหากแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ มีการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกรวดเร็ว และมีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งและระบบการขนส่งสาธารณะ

หลักการขนส่ง

เมื่อเราพูดถึงคำว่า “การขนส่ง (Transportation)” แต่ละคนอาจจะนึกถึงเรื่องราวที่แตกต่างกันไป บางคนอาจนึกถึงสภาพการจราจรที่แออัดคับคั่งบนท้องถนน บางคนอาจนึกถึงภาพคนกำลังโหนรถเมล์ บางคนอาจนึกถึงการเวนคืนที่ดินเพื่อตัดถนน บางคนอาจนึกถึงการบรรทุก

สินค้าไปจำหน่ายยังต่างประเทศ บางคนอาจนึกเลยไปถึงการส่งน้ำประปาตามท่อ ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้นล้วนเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งสิ้น

การขนส่งเป็นกิจกรรมที่คนเราทุกคนต้องมีส่วนเข้าไปเกี่ยวข้องไม่มากก็น้อย เนื่องจากคนเราต้องมีการเดินทางเพื่อแสวงหาอาหาร ที่อยู่อาศัย ประกอบกับลักษณะธรรมชาติของคนเราที่เป็นสัตว์สังคม จึงเกิดความต้องการในการเดินทางไปเพื่อพบปะเพื่อนฝูง ไปสังสรรค์ ไปท่องเที่ยวไปทำงาน หรือไปเรียนหนังสือ ในขณะที่ ยวกันหากพิจารณาในแง่ของนักธุรกิจการค้า การขนส่งก็เข้าไปมีบทบาทต่อการประกอบธุรกิจอยู่ไม่น้อย เนื่องจากกิจกรรมการขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการผลิตและการตลาด ธุรกิจจำเป็นต้องใช้การขนส่งเพื่อลำเลียงวัตถุดิบเข้ามายังโรงงานและลำเลียงสินค้าที่ผลิตเสร็จส่งต่อไปยังตัวแทนจำหน่ายหรือลูกค้า ในส่วนของภาครัฐ การขนส่งได้ถูกใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการกระจายความเจริญและการพัฒนาไปสู่ส่วนต่าง ๆ ในภายในประเทศและระหว่างประเทศอันก่อให้เกิดกิจกรรมต่อเนื่องและ การจ้างงานเพิ่มขึ้นอีกมาก

ตามความเข้าใจทั่วไป การขนส่ง หมายถึง “การเคลื่อนย้ายคน (people) สัตว์ หรือ สิ่งของ (Goods) จากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง อย่างไรก็ดี หากพิจารณาจากคำนิยามนี้ แต่เพียงผิวเผิน อาจก่อให้เกิดความเข้าใจผิดขึ้นมาได้ว่าการขนส่งจำกัดขอบเขตอยู่เพียงการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของจากอาคาร (บ้าน ที่ทำงาน โรงงาน ฯลฯ) แห่งหนึ่งไปยังอาคารอีกแห่งหนึ่งเท่านั้น แต่แท้จริงแล้ว การขนส่งยังมีความหมายกว้างขวาง โดยครอบคลุมไปถึงการขนย้าย การขนถ่าย การเคลื่อนย้ายคนหรือสิ่งของภายในอาคาร ภายในบ้าน ภายในที่ทำงาน หรือภายในโรงงานด้วย ดังนั้นหากยึดคำนิยามที่ถูกต้องแล้ว การที่คนเราเดินอยู่ภายในบ้าน การใช้รถเข็นช่วยบรรทุกของเมื่อเข้าไปซื้อสินค้า หรือการที่กรรมกรขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ ก็นับเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมการขนส่งด้วย

“การขนส่ง” ตามนิยามทางเศรษฐศาสตร์ ยังมีความหมายที่ซับซ้อนกว่านิยามของการขนส่งตามที่เข้าใจกันทั่วไป กล่าวคือ การขนส่ง หมายถึง “การเคลื่อนย้ายคนหรือสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งอันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) และอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility)” นอกจากนี้ การขนส่งตามกฎหมายไทยที่ระบุไว้ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ได้ให้นิยามของการขนส่งไว้ คือ “การลำเลียงหรือการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือของด้วยอุปกรณ์การขนส่ง” โดยเครื่องมือการขนส่ง ได้แก่ เกรียน รถยนต์ รถลาก รถจักรยานยนต์ เรือ และ เครื่องบิน เป็นต้น

อุตสาหกรรมขนส่งเกิดขึ้น เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางหรือการเคลื่อนย้ายสินค้าและเป็นตัวจักรสำคัญในการบริหารกลไกการค้าให้เกิดขึ้นด้วยการเชื่อมโยงความต้องการ

ของผู้ซื้อและผู้ขายเข้าด้วยกัน ทุกวันนี้ ความเจริญของการขนส่งผนวกกับเทคโนโลยีด้านโทรคมนาคมที่ล้ำหน้าเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้โลกแคบลง คนเราสามารถเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ทั่วโลกได้ภายในเวลาไม่เกินหนึ่งวันและรับทราบข้อมูลข่าวสารที่เกิดขึ้นจากทั่วทุกมุมโลกผ่านทางอินเทอร์เน็ต หรือส่งสัญญาณผ่านดาวเทียมได้ภายในไม่กี่วินาที ผิดกับสมัยก่อนที่การเดินทางและการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างยากลำบาก ด้วยอิทธิพลของความเจริญทางเทคโนโลยีการขนส่ง และคมนาคมดังกล่าวเป็นผลให้เกิดการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและประมาณการค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศในประเทศที่พัฒนาแล้วจะใช้การพัฒนาระบบขนส่งอันประกอบไปด้วย การขนส่งทางถนนการขนส่งทางราง การขนส่งทางนา และการขนส่งทางอากาศ ให้มีการเชื่อมโยงกันเป็นระบบขนส่งรวม (Integrated Transport system) เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางและการค้าภายในประเทศให้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ขณะที่หากเป็นการค้าระหว่างประเทศนั้น ส่วนใหญ่อาศัยระบบการขนส่งทางทะเลเป็นเครื่องมือช่วยลำเลียงสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง

สำหรับประเทศไทย การพัฒนาระบบการขนส่งถือเรื่องสำคัญมากเพราะเปรียบเสมือนเส้นเลือดหล่อเลี้ยงการทำงานของระบบเศรษฐกิจ โครงการขนส่งแต่ละโครงการมีขนาดใหญ่ ใช้งบประมาณมหาศาล ต้องใช้ทั้งแรงงาน ระยะเวลาการก่อสร้าง และการดอรรระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องเป็นเวลานาน จึงถือว่าการขนส่งเป็นประเด็นร่วมสมัยที่น่าสนใจอย่างยิ่ง

ถึงแม้ว่าจะเป็นที่ยอมรับว่า การขนส่งมีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตและการพัฒนาประเทศแต่ก็เป็นที่น่าสังเกตว่า ยังมีผู้ให้ความสนใจศึกษาและทำวิจัยในศาสตร์ด้านนี้น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับศาสตร์ด้านอื่น เท่าที่ผ่านมาทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่เอาใจจริงเอาใจกับการทำความเข้าใจในศาสตร์ด้านนี้เท่าที่ควร โดยจะให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาการขนส่งก็ต่อเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นมาแล้ว ไม่มีการวางแผนงานรวมด้านการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาด้านการขนส่งที่เกิดขึ้นในประเทศไทยจึงมีอยู่มากมายทั้งปัญหาระดับมหภาคและจุลภาค ตัวอย่างของปัญหามหภาคเห็นกันชัดเจน ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะอันเกิดจากการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้นทุกวัน ปัญหาความปลอดภัยในการขนส่ง ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และระบบขนส่งมวลชนไม่เพียงพอกับความต้องการ และปัญหาระบบการพาณิชย์นาวีไทยที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้ทันต่อความต้องการทางการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น ส่วนปัญหาระดับจุลภาคที่พบบ่อยได้แก่ ปัญหาสินค้าส่งมอบล่าช้า ปัญหาสินค้าสูญหาย/ เสียหาย ปัญหาคุณภาพการให้บริการ และปัญหาความขาดแคลนบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันทั้งภาครัฐและเอกชนกำลังหันมาให้ความสนใจกับการศึกษาด้านการขนส่งกันมากขึ้น โดยภาครัฐเริ่มสนับสนุนให้มีการเปิดหลักสูตรเกี่ยวข้องกับการขนส่งในสถาบันการศึกษา รวมทั้งเน้นความสำคัญของการวางแผนการขนส่งรวม (Integrated Transport plan) เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางและการค้าแทนที่จะเป็นตัวสร้างอุปสรรคกีดขวางความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเหมือนดังที่ผ่านมาที่เศรษฐกิจโตเร็วกว่าโครงสร้างพื้นฐานจะรองรับได้ ส่วนภาคเอกชนก็มีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญกับการศึกษาด้านการขนส่งมากขึ้น ทั้งนี้เพราะกระแสการแข่งขันของภาคธุรกิจเพิ่มสูง ลูกค้ามีทางเลือกมากขึ้นว่าจะซื้อสินค้าหรือบริการจากผู้ผลิตรายใด ขณะที่ธุรกิจกลับต้องประสบกับความยากลำบากในการลดต้นทุน ซึ่งต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Logistics costs) ถือเป็นต้นทุนของสินค้าที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ประมาณร้อยละ 10 ของต้นทุนสินค้าทั้งหมด ฉะนั้น การให้ความสนใจบริการกิจกรรมด้านนี้ อย่างจริงจังจะสามารถช่วยลดต้นทุน อีกทั้ง ให้เป็นเครื่องมือในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้อีกทางหนึ่งด้วย

วิชาด้านการขนส่งมีลักษณะเป็นสหสาขาวิชา (Mulyidisciplinary Sciences) อันประกอบด้วย การรวบรวมองค์ความรู้จากศาสตร์หลายแขนง อาทิ เศรษฐศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ ประวัติศาสตร์ นิติศาสตร์ รัฐศาสตร์ ภูมิศาสตร์ และบริหารธุรกิจ ผู้ที่จะเข้ามาบริหารงานในอุตสาหกรรมขนส่งควรจะทำเข้าใจในเนื้อหาทุกขั้ว โครงสร้างของระบบขนส่ง รวมทั้งกรอบของอุตสาหกรรมเป็นอย่างดี เพื่อสามารถประยุกต์ใช้ในการบริหารงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนหนึ่งของปัญหาที่เกิดขึ้นทุกวันนี้เพราะ ผู้บริหารงานบางรายไม่เคยศึกษาหาความรู้ด้านการขนส่งเลย ทำให้บริหารงานผิดพลาด แก้ไขปัญหาไม่ถูกจุด แก้ไขปัญหาหนึ่งแต่กลับก่อให้เกิดปัญหาอีกอย่างหนึ่งตามมาแทน ดังนั้นคุณสมบัติ ข้อแรกของนักบริหารการขนส่ง คือ ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้กว้าง มีความคิดสร้างสรรค์ และรู้จักผสมผสานความสัมพันธะระหว่างปัจจัยต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

ศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสามารถอธิบายได้โดยย่อ ดังนี้

วิศวกรรมขนส่ง (Transport Engineering) เป็นศาสตร์ใหม่ในกลุ่มของวิศวกรรมโยธา โดยจะให้ความสนใจด้านการออกแบบ การพัฒนา การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในระบบการขนส่ง เช่น ถนน ท่าอากาศยาน ท่าเรือ สะพาน รางรถไฟ เป็นต้น

เศรษฐศาสตร์ขนส่ง (Transport Economics) เป็นศาสตร์ประยุกต์ในกลุ่มของเศรษฐศาสตร์จุลภาคที่ใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการจัดสรรทรัพยากร การตั้งราคาค่าขนส่ง ผลของการขนส่งที่มีต่อเศรษฐกิจโดยรวม การประเมินความเหมาะสมของโครงการลงทุนด้านการขนส่ง รวมทั้งการวิเคราะห์อุปสงค์อุปทานและต้นทุน โดยอาศัยการเชื่อมโยงเข้ากับตัว

แปรทางกิจกรรมเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่สำคัญ เช่น ผลิตภัณฑ์ประชาชาติ รายได้ประชาชาติ มูลค่าการค้าขายของประเทศ เป็นต้น

ประวัติศาสตร์การขนส่ง (Transport history) เป็นศาสตร์ที่มักจะมีการเรียนการสอนกันในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว เพราะเชื่อว่าประวัติศาสตร์สามารถช่วยอธิบายวิวัฒนาการของการขนส่งแล้วเป็นประโยชน์ในการพยากรณ์ แนวโน้มและหาทิศทางการปรับตัวของการขนส่งในอนาคตได้

ภูมิศาสตร์การขนส่ง (Transport Geography) เป็นศาสตร์ที่มีการเรียนการสอนกันในคณะภูมิศาสตร์หรือคณะสถาปัตยกรรมในต่างประเทศ ศาสตร์ด้านนี้ให้ความสนใจกับความสัมพันธ์ทางเชิงพื้นที่ในบริเวณที่มีบริการขนส่งเชื่อมโยงไปถึง อาทิ พฤติกรรมการใช้ที่ดิน พฤติกรรมการตั้งชุมชน พฤติกรรมการตั้งโรงงานและแหล่งนิคมอุตสาหกรรม ฯลฯ โดยอาศัยความสัมพันธ์ทางเชิงพื้นที่ในการวิเคราะห์ และหาวิธีแก้ไขปัญหอันเกิดจากการขนส่ง

การบริหารธุรกิจขนส่ง (Transport Management) เป็นศาสตร์ประยุกต์ที่นำเอาวิชาด้านบริหารธุรกิจ อาทิ การบริหารการตลาด การลงทุน การเงิน ทรัพยากรบุคคล การบริหารกลยุทธ์การขนส่ง และอื่น ๆ มาใช้กับการบริหารองค์การที่เป็นผู้ให้บริการขนส่ง (Transport provider) และองค์การที่เป็นผู้ใช้บริการขนส่ง (Transport User) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2.7 แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการวางแผนการขนส่งผู้โดยสาร

ประชิด ไกรเนตร (2521:143) การวางแผนขนส่งผู้โดยสารเป็นกระบวนการแรกของการจัดจำหน่ายผู้โดยสาร ซึ่งการวางแผนขนส่งผู้โดยสาร หมายถึงการพิจารณาอย่างกว้าง ๆ ในการกำหนดแนวทางที่จะดำเนินงานขนส่งผู้โดยสารไว้ล่วงหน้า โดยกำหนดวิธีการที่จะนำมาใช้ในการปฏิบัติจริง เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในการวางแผนขนส่งผู้โดยสารจะต้องมีบุคคลหรือกลุ่มบุคคลเป็นผู้ดำเนินการวางแผน โดยทั่ว ๆ ไปแล้วกระบวนการวางแผนการขนส่งผู้โดยสารอาจแบ่งได้เป็น 9 ขั้นตอนด้วยกัน คือ

ขั้นตอนที่ 1 การวิเคราะห์ความต้องการหรือปัญหาของการกำหนดขนส่งผู้โดยสารเป็นขั้นที่ผู้วางแผนการขนส่งผู้โดยสารจะต้องทำการสำรวจความต้องการหรือปัญหาของการขนส่งผู้โดยสารจะต้องทำการสำรวจความต้องการหรือปัญหาของการขนส่งผู้โดยสารที่จะนำมาวางแผนเพื่อสนองความต้องการหรือแก้ไขปัญหา

ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายทางการขนส่งผู้โดยสารเป็นขั้นที่ผู้วางแผนการขนส่งผู้โดยสารจะต้องทำการกำหนดวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายทางการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสนองความต้องการหรือปัญหาของการขนส่งผู้โดยสาร

ขั้นตอนที่ 3 การจัดเก็บข้อมูลขนส่งผู้โดยสารเป็นขั้นที่ผู้วางแผนการส่งผู้โดยสารจะต้องทำการจัดเก็บข้อมูลและจัดทำข้อมูลขนส่งผู้โดยสารที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายทางการขนส่งผู้โดยสารที่กำหนดไว้เพื่อสนองความต้องการหรือแก้ไขปัญหาของการขนส่ง ผู้โดยสาร

ขั้นตอนที่ 4 การคาดการณ์ล่วงหน้าทางการขนส่งผู้โดยสาร เป็นขั้นที่ผู้วางแผนการขนส่งผู้โดยสารจะต้องทำการคาดการณ์ล่วงหน้าถึงการเปลี่ยนแปลงสนองความต้องการหรือปัญหาของการขนส่งผู้โดยสารที่จะจัดทำขึ้น ฉะนั้น ในการคาดการณ์ล่วงหน้าจึงต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยมักนิยมใช้แบบจำลองการขนส่งผู้โดยสารเข้าช่วย

ขั้นตอนที่ 5 ข้อจำกัดที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการสนองความต้องการหรือการแก้ปัญหาการขนส่งผู้โดยสารตามสถานการณ์หรือเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยทั่วไปข้อจำกัดมักอยู่ในรูปของการเงินหรืองบประมาณ ข้อจำกัดด้านเวลา ข้อจำกัดด้านกฎหมาย ข้อจำกัดด้านการเมือง ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 6 ทางเลือกขนส่งผู้โดยสาร ต้องทำการสืบเสาะหาวิธีการต่าง ๆ ที่สามารถสนองความต้องการหรือแก้ปัญหาการขนส่ง ผู้โดยสารให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่กำหนดไว้

ขั้นตอนที่ 7 การกำหนดแผนการขนส่งผู้โดยสาร เป็นขั้นที่ผู้วางแผนขนส่งผู้โดยสาร ทำการกำหนดแผนการขนส่งผู้โดยสารขึ้นจากการเลือกวิธีการที่ดีที่สุดแล้ว จึงเป็นการกำหนดแนวทางสนองความต้องการหรือแก้ไขปัญหาของการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายทางการขนส่งที่กำหนดไว้

ขั้นตอนที่ 8 การนำแผนการขนส่งผู้โดยสารไปปฏิบัติ เป็นขั้นที่ผู้วางแผนขนส่งผู้โดยสาร จะต้องทำการทดสอบแผนขนส่งผู้โดยสารที่ได้กำหนดขึ้นว่าจะปฏิบัติได้หรือไม่อย่างไรโดยปกติการนำเอาส่วนต่าง ๆ ของแผนการขนส่งผู้โดยสารไปปฏิบัตินั้นมักจะไม่พร้อมกัน ฉะนั้นการจัดช่วงเวลานำแผนขนส่งผู้โดยสารไปปฏิบัติเพื่อให้เสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดจึงเป็นเรื่องสำคัญยิ่งกว่านั้นเมื่อเวลาผ่านไป วัตถุประสงค์หรือเป้าหมายทางการขนส่งอาจจะเปลี่ยนแปลงและข้อผิดพลาดในการคาดการณ์ล่วงหน้าอาจปรากฏขึ้น เป็นผลให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนขนส่งผู้โดยสารเสียใหม่

ขั้นตอนที่ 9 การประเมินผล เป็นขั้นที่ผู้วางแผนขนส่งผู้โดยสารจะต้องทำการเปรียบเทียบผลของการปฏิบัติงานตามแผนขนส่งผู้โดยสารกับผลที่คาดว่าจะได้รับตามที่กำหนดไว้ในแผนขนส่งผู้โดยสาร ถ้าการประเมินผลออกมาว่าผลการปฏิบัติงานตรงกับผลที่กำหนดไว้ในแผน ก็แสดงว่าแผนขนส่งผู้โดยสารได้บรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่กำหนดไว้ แต่ถ้าหากการประเมินผลออกมาว่าผลการปฏิบัติงานไม่ตรงกับผลที่กำหนดไว้ในแผน ผู้วางแผนขนส่งผู้โดยสาร จะต้องทำการปรับเปลี่ยนแผนขนส่งผู้โดยสารหรือปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานแล้วทำการ

ประเมินผลอีกครั้งโดยการดำเนินการเช่นนี้แล้วข้าเล้าจนกว่าผลของการปฏิบัติงานจะตรงกับผลที่กำหนดไว้ในแผนขนส่งผู้โดยสาร

จากแนวความคิดกระบวนการวางแผนการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ศึกษาได้นำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ 1) การวิเคราะห์ความต้องการหรือปัญหาของการใช้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยว 2) ข้อจำกัดที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการสนองความต้องการหรือแก้ปัญหการให้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยวตามสถานการณ์หรือเป้าหมายที่กำหนด 3) การกำหนดแผนการใช้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยว

2.8 แนวคิดทางการตลาดสำหรับธุรกิจขนส่ง

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2543 : 85-107) กล่าวว่า การตลาดขนส่งผู้โดยสารประกอบด้วย การวิเคราะห์ตลาดขนส่งผู้โดยสาร ผลผลิตของการขนส่งผู้โดยสาร การกำหนดอัตราค่าโดยสาร การจัดจำหน่ายบริการขนส่งผู้โดยสาร และการส่งเสริมตลาดขนส่ง ผู้โดยสาร

1. การวิเคราะห์ตลาดขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Transport Market Analysis) เพื่อให้ทราบว่าควรจะทำบริการขนส่งผู้โดยสารประเภทใดมาจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภคด้วยวิธีการใด ในราคาเท่าไร และประมาณเท่าไรจึงจะเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเพียงพอ ในการวิเคราะห์จะต้องพิจารณาถึงสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1.1 สภาพทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะด้านอำนาจซื้อ บริการขนส่งผู้โดยสารของประชาชน ซึ่งขึ้นอยู่กับรายได้ในปัจจุบันเป็นสำคัญ

1.2 สภาพทางสังคม โดยเฉพาะด้านประชากรที่ก่อให้เกิดการซื้อบริการการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ อัตราการเจริญเติบโตของประชากร อายุของประชากร การเคลื่อนย้ายพลเมืองตามเขตภูมิศาสตร์ การศึกษาของประชากร

1.3 สภาพทางการเมือง โดยเฉพาะด้านที่มีผลต่อการตลาดขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ กฎหมายควบคุมธุรกิจขนส่งผู้โดยสารของรัฐบาล หน่วยงานของรัฐบาลในการควบคุม ธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร กลุ่มคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการขนส่งผู้โดยสาร

ในการวิเคราะห์ตลาดขนส่งผู้โดยสาร จะต้องคำนึงถึงส่วนแบ่งทางการตลาดที่ดี ซึ่งมีลักษณะตลาดเป้าหมายที่มีขนาดใหญ่เพียงพอ สามารถวัดค่าได้ และต้องสามารถเข้าถึงได้

2. ผลผลิตของการขนส่งผู้โดยสาร (The product of passenger Transport) หมายถึง ผลผลิตในรูปบริการขนส่งผู้โดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เพื่อสร้างอรรถประโยชน์ หรือความพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยมีหน่วยเป็นผู้โดยสาร - ไมล์ (passenger-Mile) หรือผู้โดยสาร-กิโลเมตร

(passenger-Kilometer) ผู้บริหารการตลาดขนส่งผู้โดยสารจะต้องใช้วิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับผลผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารที่สำคัญ ได้แก่ กลยุทธ์ทำให้บริการขนส่งผู้โดยสารแตกต่างจากคู่แข่ง กลยุทธ์ปรับปรุงบริการการขนส่งผู้โดยสารอยู่เสมอ กลยุทธ์ยูนบริการขนส่งผู้โดยสารที่ไม่เหมาะสม กลยุทธ์เพิ่มบริการใหม่มากขึ้น ซึ่งการใช้กลยุทธ์ใดขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและสภาพการแข่งขันเป็นสำคัญ

3. การกำหนดอัตราค่าโดยสาร (pricing of passenger Transport) อัตราค่าโดยสารหมายถึง พิกัดกำหนดค่าตอบแทนการให้บริการในการขนส่งบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยคิดเป็นตัวเงิน หรือ ราคาต่อหน่วยของผลิตผลการบริการขนส่งผู้โดยสารนั่นเอง และเป็นรายได้หลักของการประกอบธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารเพราะรายได้จะเท่ากับอัตรา ค่าโดยสารคูณด้วยปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งหมด ซึ่งการกำหนดอัตราค่าโดยสารนี้จะเป็นเครื่องกำหนดกรรมวิธีเกี่ยวกับการให้ทรัพยากรและเป็นเครื่องตัดสินใจว่า ควรผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารในระดับใด ผลตอบแทนจากบริการขนส่งผู้โดยสาร เป็นอย่างไร

4. การจัดจำหน่ายบริการขนส่งผู้โดยสาร (place or channel of passenger Transport) หมายถึง การที่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารทำการตัดสินใจเลือกสถานที่หรือ ช่องทางในการนำบริการขนส่งผู้โดยสารออกสู่ตลาดเป้าหมาย เพื่อทำการขายบริการให้แก่ผู้ที่ต้องการใช้บริการ ซึ่งมีสิ่งที่จะต้องพิจารณาคือ กิจกรรมขนส่งผู้โดยสารจะต้องกำหนดให้ตลาดใดเป็นตลาดเป้าหมายที่จะดำเนินการขายบริการขนส่งผู้โดยสาร จะใช้ช่องทางแบบใดจึงจะเหมาะสมกับตลาดเป้าหมาย ได้แก่ การขายตรง การขายผ่านตัวแทน การขายผ่านผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารอื่น

5. การส่งเสริมตลาดขนส่งผู้โดยสาร (promotion of passenger transport) หมายถึง การติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการ เพื่อชักจูงให้เกิดทัศนคติและ พฤติกรรมการซื้อขึ้น เพื่อเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งกับลูกค้าให้มีความเข้าใจซึ่งกันและกันสร้างชื่อเสียงและค่านิยมให้กับผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร อีกทั้งเพื่อให้รู้ถึงความเคลื่อนไหวของแต่ละฝ่ายตามที่ต้องการได้ วิธีการส่งเสริมตลาดขนส่งผู้โดยสารมี 4 รูปแบบ คือ การใช้พนักงานขาย การส่งเสริมการขาย การโฆษณา และการประชาสัมพันธ์

2.9 การขนส่งกับการท่องเที่ยว

ในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบการคมนาคมการขนส่งมากขึ้น มีถนนหลายสายที่สามารถพานักท่องเที่ยวเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการได้สะดวกสบายมากขึ้น ซึ่งการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยววันนั้น ส่วนหนึ่งที่นักท่องเที่ยวต้องการในระบบการขนส่ง คือ

ความสะดวกสบาย จึงทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเจริญเติบโตได้ง่ายเนื่องจากมีระบบการคมนาคมที่ดีขึ้น นิคม จารุมณี (2544 : 112 – 116) ได้กล่าวถึงการคมนาคมขนส่งในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ไว้ว่า สำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไป การเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางจะต้องกระทำได้ง่ายและในราคาที่ไม่แพงนัก

องค์ประกอบสำคัญของการเดินทางของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเลือกพาหนะในการเดินทางมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ด้าน คือ ระยะเวลาของการเดินทาง จำนวนคนในกลุ่มที่เดินทาง และเงินสำรองเพื่อการเดินทาง รวมทั้ง

- 1) ความสะดวกสบายของพาหนะในการเดินทาง เช่น ง่าย มีความยืดหยุ่นสูง
- 2) เวลาที่จะใช้ในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางของยานพาหนะประเภทต่างๆ
- 3) ความหรูหรา สะดวกสบายของพาหนะเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับประเภทอื่นๆ
- 4) บริเวณหรือสถานที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร หรืออุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ในการใช้พาหนะประเภทนั้นๆ
- 5) ความรู้สึกด้านสถานภาพและเกียรติภูมิ

2.10 การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

2.10.1 ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งผู้โดยสารกับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากถิ่นที่อยู่ประจำไปยังแหล่งท่องเที่ยวเป็นการชั่วคราว ด้วยเหตุนี้การขนส่งผู้โดยสารจึงเป็นปัจจัยสำคัญของการท่องเที่ยว เพราะการขนส่งผู้โดยสารเป็นบริการที่จำเป็นต่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ดังนั้นการขนส่งผู้โดยสารกับการท่องเที่ยวจึงมีความสัมพันธ์กันดังต่อไปนี้

2.10.1.1 การขนส่งผู้โดยสารทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง

2.10.1.2 การขนส่งผู้โดยสารให้บริการที่สะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยวในระหว่างการเดินทาง

2.10.1.3 การขนส่งผู้โดยสารกระตุ้นให้มีการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการขนส่งจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยวัตถุประสงค์ต่างๆ ย่อมมีผลต่อความต้องการในการเดินทางในการท่องเที่ยวมากขึ้น อีกทั้งมีการกระตุ้นให้มีการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมขนส่งและยานพาหนะที่สะดวกสบายและทันสมัย เพื่อสนองความต้องการในด้านความรวดเร็วและความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

2.10.1.4 การขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

2.10.1.5 การขนส่งผู้โดยสารเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาแหล่ง

ท่องเที่ยว เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ทำให้
นักท่องเที่ยวเข้าถึงได้สะดวกและปลอดภัย

2.10.1.6 การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการ

ขนส่งผู้โดยสาร เมื่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเจริญเติบโตมีนักท่องเที่ยว
เดินทางไปท่องเที่ยวมากขึ้น ความต้องการในการใช้บริการขนส่งผู้โดยสาร
ย่อมเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

จึงเห็นได้ว่าการขนส่งผู้โดยสารพยายามที่พัฒนาระบบการขนส่งและยานพาหนะ เพื่อ
การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ด้วยความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย
ยังผลให้การท่องเที่ยวเจริญเติบโตยิ่งขึ้นไปในอนาคต (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2548 : 2 – 3)

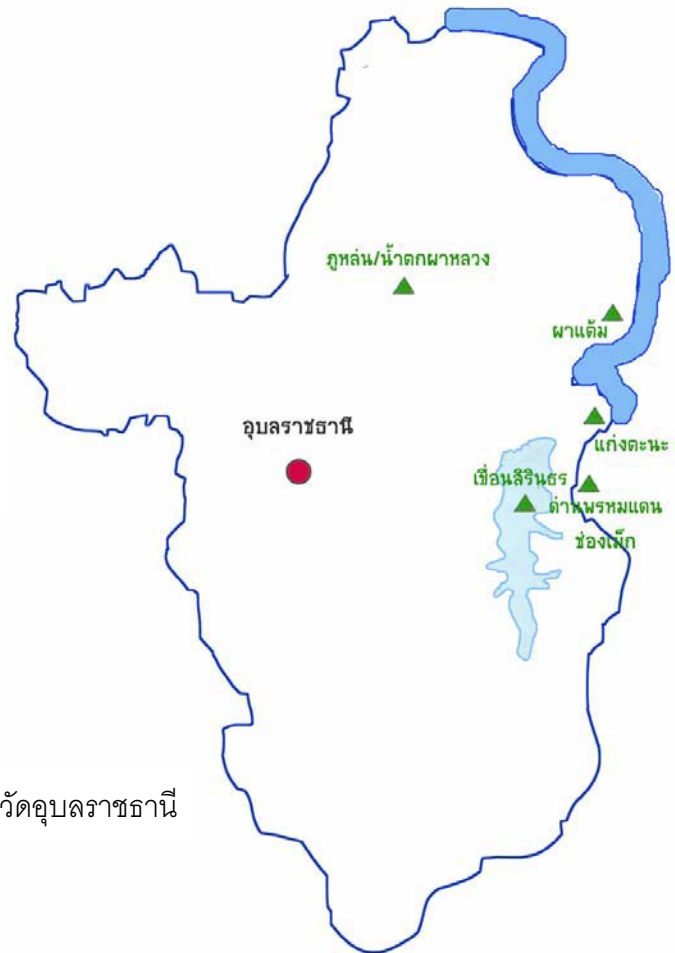
2.10.2 เครือข่ายการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารนอกจากจะมีอุปกรณ์การขนส่ง หรือยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
ท่องเที่ยวแล้ว ยังต้องมีเครือข่ายการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเครือข่ายการขนส่งผู้โดยสารหมายถึง
เส้นทางภาคพื้นดิน พื้นน้ำ และบนอากาศ ที่ยานพาหนะนั้นสามารถใช้สัญจร ซึ่งหมายรวมถึง
สถานีรถไฟ หรือสถานีรถทัวร์ ท่าเรือ และท่าอากาศยานที่ผู้โดยสารเริ่มต้นการเดินทางท่องเที่ยว
หรือเป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ตลอดจนการโยงใยเส้นทางต่างๆ เชื่อมต่อกัน
เครือข่ายการขนส่งผู้โดยสารมีส่วนในการสนับสนุนอย่างมากในการที่จะทำให้นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
หรือลดลงในการเดินทางท่องเที่ยว

ดังนั้นแหล่งท่องเที่ยวจึงควรมีเครือข่ายการโดยสารที่มากพอมีคุณภาพและมาตรฐานใน
การรองรับนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนที่จะเข้าหรือออกยังแหล่งท่องเที่ยวต้องมีความ
กว้างมากพอที่จะให้รถทัวร์หรือรถบัสสามารถวิ่งรับส่งนักท่องเที่ยว จากท่าอากาศยาน หรือจาก
สถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย

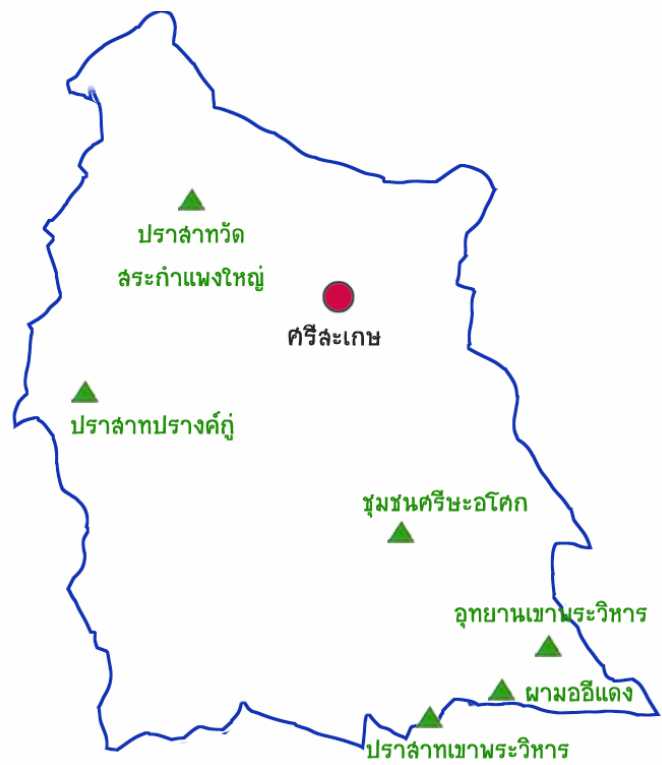
ถนน รางรถไฟ เส้นทางการบิน ถือเป็นองค์ประกอบของเครือข่ายการขนส่งผู้โดยสารที่
เป็นเครื่องบ่งชี้ว่า ผู้โดยสารนักท่องเที่ยวจะได้รับความสะดวกมากน้อยเพียงใด จากการให้บริการ
ขนส่งผู้โดยสารเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว นอกจากนั้นควรจะมีบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ
เข้าถึงจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย หากมีการขนส่ง
มวลชนของท้องถิ่นนั้นให้บริการได้ก็ยิ่งเป็นการดี (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2548 : 4 – 5)

จังหวัดอุบลราชธานี

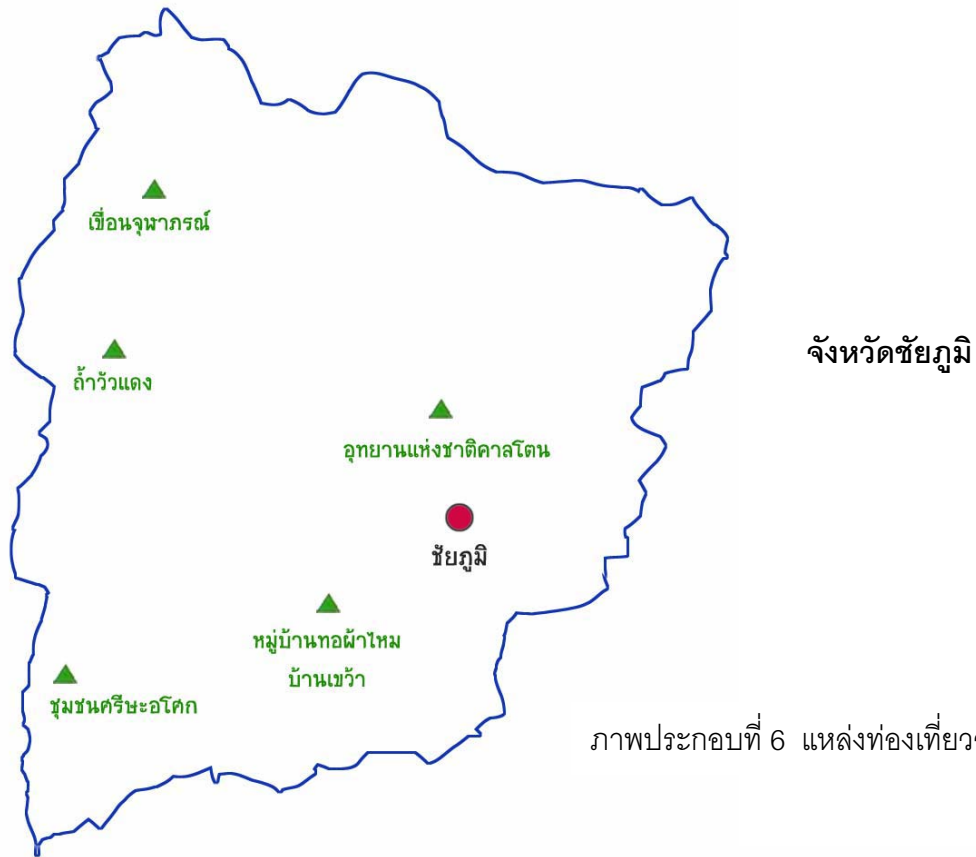


ภาพประกอบที่ 4 แหล่งท่องเที่ยวจังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดศรีสะเกษ



ภาพประกอบที่ 5 แหล่งท่องเที่ยวจังหวัดศรีสะเกษ



ภาพประกอบที่ 6 แหล่งท่องเที่ยวจังหวัดชัยภูมิ

จังหวัดบุรีรัมย์



ภาพประกอบที่ 7 แหล่งท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์

2.12 สถิตินักท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ปี พ.ศ. 2548

จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้รวบรวมสถิติของนักท่องเที่ยวในกลุ่ม
จังหวัดเขตอีสานใต้ ปี พ.ศ. 2548 มีดังนี้

ตารางที่ 2.1 แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดบุรีรัมย์

สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมชมเยือน ปี 2548 จังหวัดบุรีรัมย์

รายการข้อมูล		ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน		803,993	33,288	837,281
นักท่องเที่ยว		457,522	5,743	463,265
นักทัศนาจร		346,471	27,545	374,016
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง		803,993	33,288	837,281
ประเภท การเดินทาง	เครื่องบิน	2,065	2,202	4,267
	รถไฟ	129,093	2,272	131,365
	รถโดยสารประจำทาง	202,319	4,898	207,217
	รถส่วนตัว	470,516	23,916	494,432
	อื่นๆ	-	-	-
ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว(วัน)		3.02	2.77	3.02
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)		530.79	511.32	530.32
นักท่องเที่ยว		570.91	789.44	573.39
นักทัศนาจร		370.95	350.70	369.45
รายได้(ล้านบาท)		916.70	22.22	938.92
นักท่องเที่ยว		788.18	12.56	800.74
นักทัศนาจร		128.52	9.66	138.18
จำนวนครั้งเฉลี่ยของการเดินทางในรอบปี(ครั้ง)		4.08	3.27	4.05
นักท่องเที่ยว		4.69	3.45	4.68
นักทัศนาจร		3.27	3.24	3.27

ตารางที่ 2.2 แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดชัยภูมิ

สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมเยือน ปี 2548
จังหวัดชัยภูมิ

รายการข้อมูล		ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน		942,374	2,790	945,164
นักท่องเที่ยว		451,417	1,503	452,920
นักทัศนาจร		490,957	1,287	492,244
จำนวนผู้เยี่ยมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง		942,374	2,790	945,164
ประเภทการเดินทาง	เครื่องบิน	-	-	-
	รถไฟ	-	-	-
	รถโดยสารประจำทาง	367,857	1,121	368,978
	รถส่วนตัว	574,517	1,669	576,186
	อื่น ๆ	-	-	-
ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว(วัน)		3.13	1.30	3.12
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)		402.70	691.13	403.20
นักท่องเที่ยว		433.10	900.71	434.29
นักทัศนาจร		315.26	372.96	315.41
รายได้(ล้านบาท)		766.72	2.24	768.96
นักท่องเที่ยว		611.94	1.76	613.70
นักทัศนาจร		154.78	0.48	155.26
จำนวนครั้งเฉลี่ยของการเดินทางในรอบปี(ครั้ง)		3.77	3.28	3.76
นักท่องเที่ยว		4.11	3.76	4.11
นักทัศนาจร		3.45	2.73	3.44

ตารางที่ 2.3 แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดนครราชสีมา

สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมเยือน ปี 2548

จังหวัดนครราชสีมา (รวมเมืองโคราชและปากช่อง)

รายการข้อมูล		ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน		4,212,394	89,004	4,301,398
นักท่องเที่ยว		2,545,302	75,172	2,620,474
นักทัศนาจร		1,667,092	13,832	1,680,924
จำนวนผู้เยี่ยมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง		4,212,394	89,004	4,301,398
ประเภท การเดินทาง	เครื่องบิน	-	-	-
	รถไฟ	209,765	3,470	213,235
	รถโดยสารประจำทาง	1,002,229	33,592	1,035,821
	รถส่วนตัว	3,000,400	51,942	3,052,342
	อื่น ๆ	-	-	-
ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว(วัน)		2.67	2.73	2.67
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)		760.36	1,233.12	772.26
นักท่องเที่ยว		799.93	1,258.42	813.32
นักทัศนาจร		598.80	858.15	600.95
รายได้(ล้านบาท)		6,443.23	269.85	6,713.08
นักท่องเที่ยว		5,444.97	257.98	5,702.95
นักทัศนาจร		998.26	11.87	1,010.13
จำนวนครั้งเฉลี่ยของการเดินทางในรอบปี(ครั้ง)		4.68	3.25	4.65
นักท่องเที่ยว		4.82	3.21	4.78
นักทัศนาจร		4.47	3.47	4.47

สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมเยือน ปี 2548
ในเมืองโคราช จังหวัดนครราชสีมา

รายการข้อมูล		ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน		2,914,136	57,133	2,971,269
นักท่องเที่ยว		1,825,232	46,851	1,872,083
นักทัศนาจร		1,088,904	10,282	1,099,186
จำนวนผู้เยี่ยมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง		2,914,136	57,133	2,971,269
ประเภท การเดินทาง	เครื่องบิน	-	-	-
	รถไฟ	171,836	825	172,661
	รถโดยสารประจำทาง	758,160	24,541	782,701
	รถส่วนตัว	1,984,140	31,767	2,015,907
	อื่นๆ	-	-	-
ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว(วัน)		2.89	2.69	2.88
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)		792.34	1,250.08	801.93
นักท่องเที่ยว		813.52	1,280.82	825.86
นักทัศนาจร		689.71	873.37	691.44
รายได้(ล้านบาท)		5,042.28	170.40	5,212.68
นักท่องเที่ยว		4,291.25	161.42	4,452.67
นักทัศนาจร		751.03	8.98	760.01
จำนวนครั้งเฉลี่ยของการเดินทางในรอบปี(ครั้ง)		4.74	3.19	4.71
นักท่องเที่ยว		4.89	3.14	4.84
นักทัศนาจร		4.50	3.43	4.49

ตารางที่ 2.4 แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดศรีสะเกษ

สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมเยือน ปี 2548
จังหวัดศรีสะเกษ

รายการข้อมูล	ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน	674,653	7,145	681,798
นักท่องเที่ยว	391,476	3,409	394,885
นักทัศนาจร	283,177	3,736	286,913
จำนวนผู้เยี่ยมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง	674,653	7,145	681,798
ประเภทการเดิน			
เครื่องบิน	-	-	-
รถไฟ	146,673	986	147,659
รถโดยสารประจำทาง	129,854	1,593	131,447
รถส่วนตัว	398,126	4,566	402,692
อื่น ๆ	-	-	-
ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว(วัน)	2.81	2.08	2.80
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)	588.42	839.56	590.38
นักท่องเที่ยว	611.27	920.88	614.04
นักทัศนาจร	499.73	685.23	502.14
รายได้(ล้านบาท)	813.93	9.09	823.02
นักท่องเที่ยว	672.42	6.53	678.95
นักทัศนาจร	141.51	2.56	144.07
จำนวนครั้งเฉลี่ยของการเดินทางในรอบปี(ครั้ง)	4.39	1.90	4.36
นักท่องเที่ยว	4.79	1.99	4.77
นักทัศนาจร	3.84	1.82	3.81

ตารางที่ 2.5 แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดสุรินทร์

สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมชมเยือน ปี 2548
จังหวัดสุรินทร์

รายการข้อมูล		ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน		665,725	11,961	677,686
นักท่องเที่ยว		504,962	9,160	514,122
นักทัศนาจร		160,763	2,801	163,564
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง		665,725	11,961	677,686
ประเภท การเดินทาง	เครื่องบิน	-	-	-
	รถไฟ	145,989	1,145	147,134
	รถโดยสารประจำทาง	159,266	3,826	163,092
	รถส่วนตัว	360,470	6,990	367,460
	อื่น ๆ	-	-	-
ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว(วัน)		3.13	1.73	3.11
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)		535.92	752.90	538.22
นักท่องเที่ยว		557.20	826.03	559.88
นักทัศนาจร		326.69	339.16	326.91
รายได้(ล้านบาท)		933.16	14.04	947.20
นักท่องเที่ยว		880.64	13.09	893.73
นักทัศนาจร		52.52	0.95	53.47
จำนวนครั้งเฉลี่ยของการเดินทางในรอบปี (ครั้ง)		4.63	3.13	4.60
นักท่องเที่ยว		4.66	3.07	4.63
นักทัศนาจร		4.52	3.32	4.50

ตารางที่ 2.6 แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวปี 2548 จังหวัดอุบลราชธานี

สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมชมเยือน ปี 2548
จังหวัดอุบลราชธานี

รายการข้อมูล		ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน		1,234,941	53,521	1,288,462
นักท่องเที่ยว		998,352	29,067	1,027,419
นักท่องเที่ยว		236,589	24,454	261,043
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง		1,234,941	53,521	1,288,462
ประเภท การเดินทาง	เครื่องบิน	97,638	7,462	105,100
	รถไฟ	233,709	2,787	236,496
	รถโดยสารประจำทาง	282,906	16,389	299,295
	รถส่วนตัว	620,688	26,883	647,571
	อื่น ๆ	-	-	-
ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว(วัน)		3.03	2.86	3.03
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)		816.00	1,268.84	830.46
นักท่องเที่ยว		813.65	1,318.14	825.83
นักท่องเที่ยว		846.06	1,101.26	869.98
รายได้(ล้านบาท)		2,661.44	136.51	2,797.95
นักท่องเที่ยว		2,461.27	109.58	2,570.85
นักท่องเที่ยว		200.17	26.93	227.10
จำนวนครั้งเฉลี่ยของการเดินทางในรอบปี (ครั้ง)		4.55	3.42	4.50
นักท่องเที่ยว		4.55	3.30	4.51
นักท่องเที่ยว		4.54	3.58	4.45

2.13 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทักษิณา นิยมลรัตน (2536) ได้ศึกษาในหนังสือ การขนส่งผู้โดยสารเบื้องต้น การขนส่งผู้โดยสารก็คือการนำหรือเคลื่อนย้ายคนจากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง โดยอาศัยสื่อกลางการเดินทางประเภทต่าง ๆ ทั้งนี้ผู้นำการขนส่งจะต้องดำเนินการนำส่งผู้โดยสารหรือให้ถึงจุดหมายปลายทางภายใต้ราคา และเงื่อนไขที่ตกลงกันได้

การขนส่งจัดเป็นกิจการสาธารณูปโภค (Public Utility) ประเภทหนึ่ง คือ เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับวิถีความเป็นอยู่ของประชาชนที่รัฐจำเป็นต้องมีไว้บริการ หากบริการจากกิจการสาธารณูปโภคขัดข้องเมื่อใดก็จะนำความเดือดร้อนมาสู่ประชาชนเมื่อนั้น ดังนั้น รัฐจำเป็นต้องมีกิจการเหล่านี้ไว้บริการตลอดเวลา แม้ว่ารัฐจะขาดทุนก็ตาม กิจการสาธารณูปโภคที่ว่านี้ก็คือ การขนส่ง รัฐจะใช้จ่ายเงินที่ได้มาจากภาษีอากรของประชาชนมาใช้ในการบริหารงาน

กฤษฎา จันทรศรี (2537) ศึกษาปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยใช้สถิติ ร้อยละ และการบรรยายเชิงพรรณนา พบว่า ระบบการขนส่งมวลชนที่ยังขาดการพัฒนาให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน กล่าวคือ ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควร โดยเฉพาะเมื่อ 30 ปีก่อนเป็นอย่างไร ปัจจุบันก็ยังไม่แตกต่างจากเดิมมากนัก เห็นได้จากความล้มเหลวของระบบขนส่งมวลชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ชาวเชียงใหม่จึงนิยมใช้รถส่วนตัวหรือเปิดโอกาสให้รถสองแถวรับจ้างเกิดขึ้นอย่างมากมาย จึงเป็นสาเหตุให้ปริมาณการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

บริษัท เซาท์อีสต์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด บริษัท เอฟซีลอน จำกัด และบริษัท หลุยส์เบอร์เกอร์อินเตอร์ เนชั่นแนลลิงค์ จำกัด (2537) ศึกษาเรื่องโครงการความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งคนบนพื้นที่ถนนอันจำกัด โดยการขนส่งผู้โดยสารคราวละมาก ๆ ทดแทนการใช้พาหนะส่วนบุคคลซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง และทำให้เกิดความแออัดในการจราจร เป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดและก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศ การจัดระบบขนส่งมวลชนขนาดที่พอเหมาะและมีความสะดวกสบายในการเดินทาง จะทำให้มีการเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งมวลชนขนาดที่พอเหมาะและมีความสะดวกสบายในการเดินทาง จะทำให้มีการเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งมวลชนเป็นการทดแทนการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลในระดับหนึ่ง ความเป็นไปได้ในการลงทุนโดยทั่วไปการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่ทั่วโลกต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงินไม่ว่าจะเป็นการให้เปล่า โดยรัฐบาลบางส่วนและการสนับสนุนในรูปแบบอื่น

เสาวนีย์ ศรีไม้ (2540) ศึกษาเรื่องเศรษฐกิจศาสตร์อุปสงค์ขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ศึกษาโดยใช้การวิเคราะห์การใช้ความถี่ ร้อยละ ไคสแควร์ พบว่าปัจจัยพื้นฐานที่มีความสัมพันธ์กับการบริการขนส่งมวลชนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ เพศ อายุ ที่อยู่อาศัย รายได้เฉลี่ย มีความสัมพันธ์กับความมั่นใจในความปลอดภัยการใช้บริการรถสองแถว ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการบริการขนส่งมวลชนอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ คือ การมีรถส่วนตัว กับ ความสัมพันธ์กับความมั่นใจในความปลอดภัยในการใช้บริการรถสองแถว

วิญญู สงวนชาติ และ สุรัชย์ คำจันะ (2540) ศึกษาเรื่องการจัดระเบียบรถสองแถวในเมืองเชียงใหม่ พบว่า รถขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่กำลังอยู่ในสภาพตกต่ำ ผู้โดยสารมีแนวโน้มเสื่อมความนิยมในการใช้บริการ โดยได้มีการศึกษาเปรียบเทียบระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งมีระบบการดำเนินการรถประจำทางที่มีประสิทธิภาพแล้วนำมาปรับปรุงเข้ากับระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดเชียงใหม่ โดยเน้นระบบการเดินรถสองแถว ได้เสนอเส้นทางเดินรถสองแถวทั้งหมด 12 เส้นทาง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ปัญหาในระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงใหม่ที่ควรตระหนัก และมีผลเชื่อมโยงต่อปัญหาการจราจรและการขนส่ง คือ

1. จำนวนผู้ใช้บริการต่ำ
2. ความนิยมใช้บริการลดลง
3. ระบบขาดการประสานเชื่อมต่อที่ดี
4. ปัญหาระหว่างผู้ประกอบการวิ่งทับเส้นทาง
5. มาตรฐานการให้บริการยังไม่ดีพอ

นิสิต พันธมิตร (2543) ศึกษาความต้องการระบบขนส่งมวลชนในเขตเชียงใหม่ การศึกษาได้แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 2 เขต คือ พื้นที่เขตเทศบาล และพื้นที่นอกเขตเทศบาล โดยใช้แบบจำลองเชิงเส้นด้วยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุ เพื่อพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองเชียงใหม่อย่างน้อยเพียงใด โดยตัวแปรที่นำมาศึกษา คือ ภูมิฐานะของผู้ใช้บริการ อาชีพ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ การเป็นเจ้าของรถยนต์ เวลาที่ใช้ในการรอรถ ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อครั้ง การวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความต้องการระบบขนส่งมวลชนได้ร้อยละ 83.2 โดยตัวแปรอิสระมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.1 ได้แก่ตัวแปร อาชีพ การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ส่วนตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ภูมิฐานะอาศัย การเป็นเจ้าของรถยนต์ เวลาในการรอรถ และค่าโดยสาร โดยแนวโน้มความต้องการระบบขนส่งมวลชนจะ

เปลี่ยนแปลงในทางลดลงอันเนื่องมาจากปัญหาการสูญเสียเวลาในการเดินทางและค่าโดยสารที่ปรับตัวสูงขึ้น

เพ็ญศรี เจริญวานิช และคณะ (2543) ได้ศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยว โอกาสทางการตลาดการท่องเที่ยว ความคิดเห็นต่อการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว ในงานวิจัยเรื่อง การพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ : กรณีศึกษาแหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ บุรีรัมย์ นครราชสีมา สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ได้กล่าวถึงการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถจักรยานยนต์ รถเช่าเหมา มากกว่าการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง และพบปัญหาในการเดินทางที่นักท่องเที่ยวให้ความคิดเห็นที่ไม่สะดวกในการเดินทาง เช่น สภาพถนนในการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวไม่ดี

กุลวรา สุวรรณพิมล และคณะ (2547) ศึกษาเรื่องประสิทธิภาพของการให้บริการในระบบขนส่งในจังหวัดภูเก็ต พังงา และกระบี่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว และประสิทธิภาพของระบบการคมนาคมขนส่งของรถประจำทางและไม่ประจำทางที่ให้บริการในเขตพื้นที่ของแต่ละจังหวัด กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต พังงา และกระบี่ ในปี 2547 จำนวน 1,101 คน โดยใช้ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย โดยใช้โปรแกรม spss

ผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างประเทศมีระดับความพึงพอใจในระบบคมนาคมขนส่งประเภทรถประจำทางทุกด้านในระดับพอใช้ ในส่วนของรถไม่ประจำทาง นักท่องเที่ยวชาวไทยมีความพึงพอใจในระดับพอใช้ แต่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีความพึงพอใจในระดับดี โดยนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างประเทศใช้ปัจจัยในการเลือกระบบคมนาคมขนส่งแตกต่างกันสำหรับรถประจำทาง และใช้ปัจจัยอันดับแรกในด้านความสะดวกและง่ายในการเลือกระบบคมนาคมขนส่งประเภทรถไม่ประจำทางเหมือนกัน ทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างประเทศต่างก็ต้องการให้มีการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งในด้านเดียวกัน ทั้ง 3 อันดับ คือ ด้านผลิตภัณฑ์ของการบริการ ด้านราคาค่าโดยสาร และด้านสถานที่ให้บริการในการรอรับส่งผู้โดยสาร ตามลำดับ

รลิกา อังกูร และคณะ (2547) ได้ศึกษาการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น ได้กล่าวถึง ปัญหาด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดนครราชสีมาที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ไว้ว่า ปัญหาด้านโครงสร้าง

พื้นฐาน เช่น ถนนหนทางในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ไม่สะดวก ตลอดจนขาดแคลนรถบริการรับ – ส่ง สาธารณะระหว่างตัวเมืองไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น อุทยานประวัติศาสตร์พิมาย ปัญหาด้านสิ่งอำนวยความสะดวก คือ ป้ายบอกทางต่างๆ ขาดการจัดการที่เป็นระบบ

2.14 สรุป

จากการค้นคว้าข้อมูลครั้งนี้ ทำการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร และหนังสือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการท่องเที่ยว พบว่าในระยะหลังการท่องเที่ยวเริ่มให้ความสนใจเกี่ยวกับระบบขนส่งเพิ่มขึ้น มีการเปรียบเทียบการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ ทำให้ทราบถึงข้อดีข้อเสียของการเดินทางในแต่ละรูปแบบ และนำข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าไปประกอบการวิเคราะห์การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆ และจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าการศึกษาเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวยังมีน้อยมาก โดยเฉพาะในเขตอีสานใต้ งานวิจัยที่พบจะเป็นศึกษาเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการเดินทางมากกว่าการศึกษาถึงโครงสร้างของระบบขนส่งสาธารณะ และปัญหาของการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในแต่ละแห่งมีแนวโน้มในการให้บริการที่น้อยลง

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 บทนำ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ และสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ ซึ่งมีวิธีการศึกษาที่นำเสนอต่อไปนี้

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2.1 ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

3.2.1.1 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะ และสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ในหน่วยงานของภาครัฐ ที่รับผิดชอบในพื้นที่ 6 จังหวัด คือ นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และ อุบลราชธานี

3.2.1.2. ผู้ประกอบการเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่ 6 จังหวัด คือ นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และ อุบลราชธานี

3.2.1.3. นักท่องเที่ยว ที่เดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ใน 6 จังหวัด คือ นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และ อุบลราชธานี

3.2.2 กลุ่มตัวอย่าง

3.2.2.1 เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการ เลือกสัมภาษณ์แบบเจาะจง จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะและระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน สุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีแบบเจาะจง จังหวัดละ 3 – 5 คน

3.2.2.2 กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยสุ่มตัวอย่าง จากนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาด้วยรถโดยสารประจำทาง นักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถไฟ และเครื่องบิน แบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จำนวนจังหวัดละ 60 คน

การเลือกสุ่มตัวอย่างเพื่อศึกษาถึงความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว ต่อการเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะและระบบสาธารณูปโภคเพื่อการท่องเที่ยว นั้น ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่าง นักท่องเที่ยว โดยใช้เกณฑ์การเลือกจากนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญๆ ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ตารางแสดงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญแต่ละจังหวัด

จังหวัด	สถานที่ท่องเที่ยว
อุบลราชธานี	- อุทยานแห่งชาติผาแต้ม - อุทยานแห่งชาติแก่งตะนะ - ช่องเม็ก - สถานที่ท่องเที่ยวในอำเภอเมือง
ศรีสะเกษ	- อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร
สุรินทร์	- สถานที่ท่องเที่ยวในเขตอำเภอเมือง - ปราสาทศรีขรภูมิ - ช่องจอม
บุรีรัมย์	- อุทยานประวัติศาสตร์พนมรุ้ง - ปราสาทหินเมืองต่ำ
ชัยภูมิ	- น้ำตกและอุทยานแห่งชาติตาดโตน
นครราชสีมา	- อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ - วัดโนนกุ่ม (หลวงพ่อดโต) - วัดธรรมจักรเสมาราม - ปราสาทหินพิมาย

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ การสังเกต การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง และแบบสอบถามดังนี้

3.3.1. แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ประกอบด้วยประเด็นคำถาม คือ

1. เส้นทางการเดินทางโดยสาธารณะ
2. จำนวนรถและตารางเวลาการเดินทาง
3. ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

3.3.2. แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยว

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล เป็นคำถามเกี่ยวกับ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ การศึกษา สถานภาพ
- ส่วนที่ 2 ลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว
- ส่วนที่ 3 ระดับความพึงพอใจเกี่ยวกับระบบการขนส่งสาธารณะและระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาระบบขนส่งสาธารณะครั้งนี้ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม การบันทึกข้อมูลจากการสังเกตและสำรวจเส้นทางจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

3.4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

- 1) เก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามเกี่ยวกับเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ สำรวจเส้นทางรถโดยสาร รถไฟ เครื่องบิน และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง โดยสำรวจตารางเวลา การเดินทาง จำนวนเที่ยวรถสาธารณะ และเส้นทางให้บริการ
- 2) เก็บรวบรวมข้อมูลจากนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยว ยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยสุ่มตัวอย่างจากนักท่องเที่ยวที่เดินทางมา ด้วยรถโดยสารประจำทางแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

การเก็บรวบรวมข้อมูลได้ทำการสำรวจจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่าง 360 ชุด และได้คัดเลือกแบบสอบถามที่ได้ข้อมูลสมบูรณ์จำนวน 293 ชุด ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ เดือนตุลาคม – พฤศจิกายน 2549 และช่วงที่ 2 เดือน มีนาคม 2550

3.4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

สำรวจข้อมูลจากเอกสารทางการท่องเที่ยว เอกสารเกี่ยวกับผู้ประกอบการการขนส่งสาธารณะ โดยเป็นข้อมูลสถิติ และเส้นทางขนส่งสาธารณะ

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพดังนี้

- 3.5.1 ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และนำเสนอด้วยการพรรณนา

3.5.2 ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for windows ซึ่งได้เลือกใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ได้แก่

- อัตราส่วนร้อยละ (Percentage)
- ค่าความถี่ (Frequency)
- ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean)
- และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3.6 สรุป

วิธีการต่างๆ จะนำไปใช้เก็บข้อมูลภาคสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูล และนำผลของข้อมูลมาทำการวิเคราะห์และอภิปรายสรุปในบทต่อไป

บทที่ 4

ผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

4.1 บทนำ

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้ วิธีการรวบรวมข้อมูล ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของแหล่งท่องเที่ยว ระบบสาธารณูปโภค การสำรวจ การสังเกตการณ์ และการออกแบบสอบถาม โดยยึดประเด็นคำถามในการวิจัยเป็นหลักในการสรุป และอภิปรายผล ซึ่งประเด็นคำถามในการวิจัย มีดังนี้

1. โครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะทางรางในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร
2. โครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะทางบกในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร
3. โครงสร้างระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร
4. โครงสร้างระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานในเขตอีสานใต้เป็นอย่างไร
5. ยุทธศาสตร์พึงพาเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งการพัฒนาและจัดการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่ กลุ่มอีสานใต้สู่ความยั่งยืนโดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านควรเป็นอย่างไร

4.2 ผลการศึกษา

4.2.1 เส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะทางรางในเขตอีสานใต้

4.2.1.1 จังหวัดสุรินทร์

การเดินทางไปจังหวัดสุรินทร์โดยรถไฟสาธารณะค่อนข้างสะดวกสบาย เหมาะกับการเดินทางระยะไกล มีรถไฟสายกรุงเทพ ปลายทางจังหวัดอุบลราชธานี ผ่านอำเภอเมืองสุรินทร์ และสายกรุงเทพ ปลายทางจังหวัดสุรินทร์ มีทั้งรถธรรมดา รถเร็ว และรถด่วน และชั้นธรรมดา ปรับอากาศชั้น 1 ปรับอากาศชั้น 2 และตู้นอน โดยมีตารางการเดินทางดังตารางที่ 8

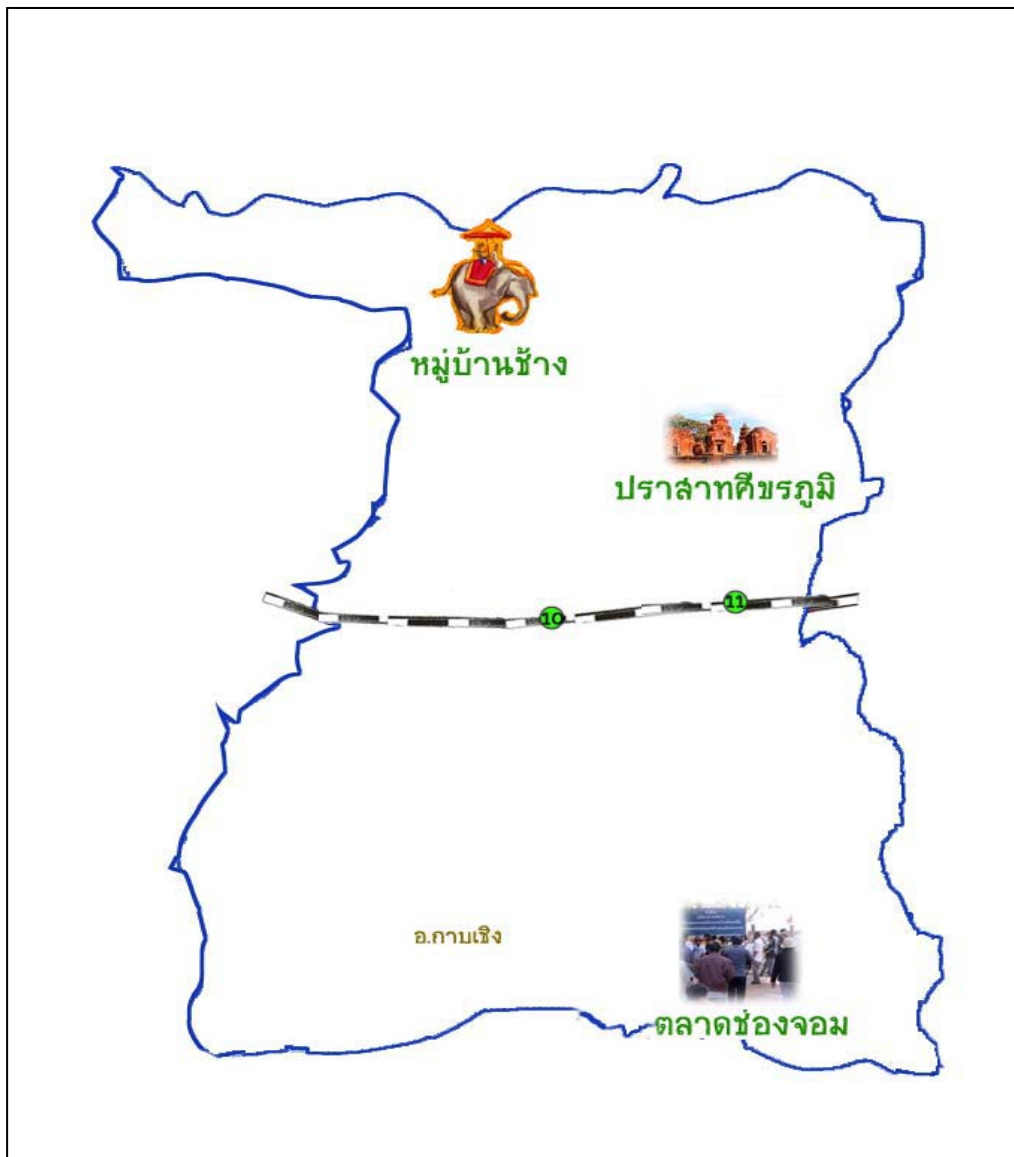


ภาพประกอบที่ 8 สถานีรถไฟจังหวัดสุรินทร์

ตารางที่ 4.1 แสดงตารางการเดินรถไฟจังหวัดสุรินทร์

ขบวน		ต้นทาง	เวลาออก	ถึงสุรินทร์	ปลายทาง
ท้องถิ่น	425	ลำชี	04.50	05.26	อุบลราชธานี
ด่วนพิเศษ	21	กรุงเทพฯ	05.45	12.18	อุบลราชธานี
เร็ว	135	กรุงเทพฯ	06.40	15.27	อุบลราชธานี
ท้องถิ่น	423	ลำชี	05.26	05.40	ศีขรภูมิ
ท้องถิ่น	427	นครราชสีมา	14.15	17.38	อุบลราชธานี
ด่วนดีเซลราง	71	กรุงเทพฯ	11.05	17.59	ศรีสะเกษ
ธรรมดา	233	บางซื่อ	12.05	20.10	สุรินทร์
เร็ว	145	กรุงเทพฯ	15.20	00.26	อุบลราชธานี
ท้องถิ่น	421	นครราชสีมา	06.10	09.31	อุบลราชธานี
เร็ว	139	กรุงเทพฯ	18.45	03.30	อุบลราชธานี
ด่วน	67	กรุงเทพฯ	21.00	05.16	อุบลราชธานี
เร็ว	141	กรุงเทพฯ	22.40	07.30	อุบลราชธานี
เร็ว	143	กรุงเทพฯ	23.40	08.45	อุบลราชธานี
ท้องถิ่น	419	นครราชสีมา	10.55	14.01	อุบลราชธานี

การเดินทางท่องเที่ยวในตัวอำเภอเมือง จังหวัดสุรินทร์ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางต่อโดยรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสามล้อเครื่อง สามล้อปั่น หากต้องการเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ต่างอำเภอ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปได้ โดยใช้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างอำเภอได้ที่สถานีขนส่งประจำจังหวัด แต่ก็มีบางอำเภอที่มีสถานีรถไฟ คือ อำเภอศีขรภูมิ ซึ่งเป็นแหล่งที่ตั้งของปราสาทศีขรภูมิ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้โดยรถไฟสายสุรินทร์ - ศีขรภูมิ ลงที่สถานีรถไฟศีขรภูมิ และเดินทางไปยังปราสาทศีขรภูมิโดยสามล้อเครื่อง หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ซึ่งเส้นทางการเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ แสดงดังภาพประกอบที่ 9



ภาพประกอบที่ 9 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางรางและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดสุรินทร์

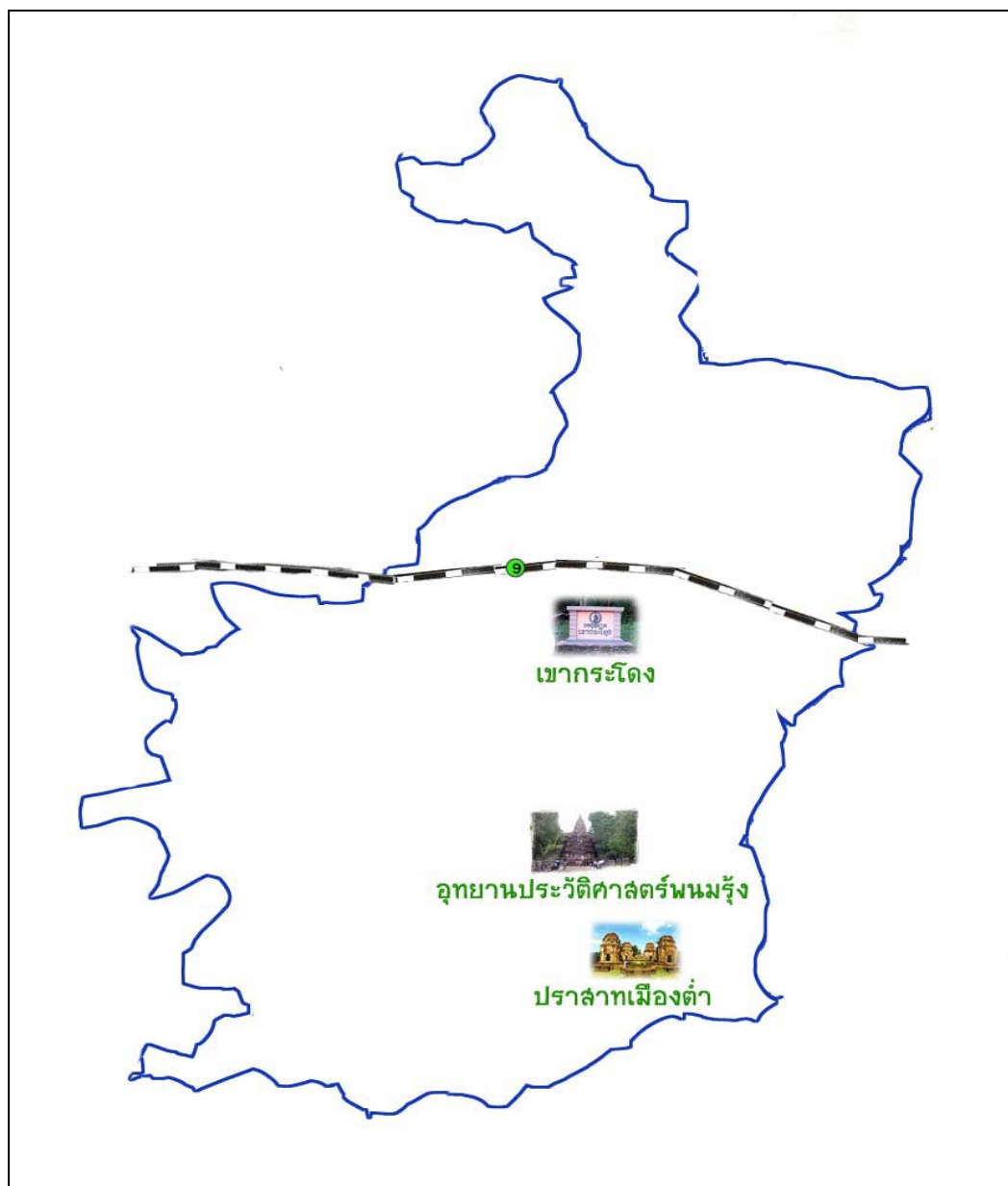
4.2.1.2 จังหวัดบุรีรัมย์

การเดินทางไปยังจังหวัดบุรีรัมย์โดยระบบขนส่งสาธารณะทางรางนั้น มีรถไฟสาย กรุงเทพฯ -อุบลราชธานี กรุงเทพฯ-สุรินทร์ และนครราชสีมา-อุบลราชธานี ทั้งที่เป็นขบวน รถด่วน รถเร็ว รถธรรมดา และรถดีเซลราง ผ่านสถานีบุรีรัมย์ทุกขบวน จะมีการเดินรถไฟเที่ยวขึ้น และเที่ยวลงทุกวัน ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ตารางเวลาเดินรถไฟ ณ สถานีรถไฟบุรีรัมย์

ขบวนที่	สถานีต้นทาง	ออกเวลา	ถึง	ออก	สถานีปลายทาง	ถึงเวลา	หมายเหตุ
227	พหลโยธินฯ	15.45	00.08	00.18	อุบลราชธานี	04.05	รถธรรมดา
139	กรุงเทพฯ	18.45	02.33	02.38	อุบลราชธานี	06.05	รถเร็ว
67	กรุงเทพฯ	21.00	04.30	04.34	อุบลราชธานี	07.55	รถด่วน
73	กรุงเทพฯ	21.50	05.05	05.08	ศีขรภูมิ	06.25	รถด่วนดีเซลราง
141	บางซื่อ	23.05	06.32	06.40	อุบลราชธานี	10.25	รถเร็ว
229	กรุงเทพฯ	23.10	08.01	08.15	อุบลราชธานี	12.10	รถธรรมดา
421	นครราชสีมา	07.05	09.34	09.36	อุบลราชธานี	13.46	รถดีเซลรางธรรมดา
21	กรุงเทพฯ	05.45	11.40	11.43	อุบลราชธานี	14.10	รถด่วนพิเศษ
419	นครราชสีมา	10.55	13.15	13.17	อุบลราชธานี	17.07	รถดีเซลรางธรรมดา
135	กรุงเทพฯ	06.40	14.34	14.38	อุบลราชธานี	18.20	รถเร็ว
427	นครราชสีมา	14.15	16.34	16.36	อุบลราชธานี	20.35	รถดีเซลรางธรรมดา
71	กรุงเทพฯ	11.05	17.14	17.18	อุทุมพรพิสัย	19.10	รถด่วนดีเซลราง
233	กรุงเทพฯ	11.45	19.17	19.23	สุรินทร์	20.10	รถธรรมดา

การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางรางเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดบุรีรัมย์ไม่ค่อยสะดวกนัก เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดบุรีรัมย์ เช่น ปราสาทเขาพนมรุ้ง หากต้องการเดินทางท่องเที่ยวไปยังปราสาทเขาพนมรุ้ง ซึ่งตั้งอยู่ที่อำเภอเฉลิมพระเกียรติห่างจากอำเภอเมือง 70 กิโลเมตร ไม่มีสถานีรถไฟที่อำเภอ หรืออำเภอใกล้เคียง เช่น อำเภอนางรอง ซึ่งห่างจากอำเภอเมือง 54 กิโลเมตร ก็ไม่มีสถานีรถไฟเช่นกัน เมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางมาถึงสถานีรถไฟบุรีรัมย์แล้วต้องเดินทางต่อโดยรถโดยสารสาธารณะไปยังอำเภอนางรอง และต่อรถสองแถวหรือรถโดยสารประจำทางไปยังปราสาทเขาพนมรุ้ง ดังภาพประกอบที่ 10



ภาพประกอบที่ 10 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางรางและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์

4.2.1.3 จังหวัดชัยภูมิ

การเดินทางไปยังจังหวัดชัยภูมิโดยรถไฟสาธารณะ สามารถเดินทางได้โดยรถไฟสาย กรุงเทพฯ – หนองคาย นั้น ไม่มีสถานีรถไฟที่ผ่านตัวอำเภอเมือง จะมีสถานีรถไฟอำเภอจัตุรัส สถานีบ้านหันเจ็ญรงค์ และสถานีรถไฟอำเภอเทพสถิต เนื่องจากการเดินทางโดยรถไฟของ ชัยภูมิไม่ผ่านเส้นทางสำคัญของจังหวัด จึงไม่เป็นที่นิยม และถึงแม้ว่าอำเภอเทพสถิตซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ก็ไม่เป็นนิยมของนักท่องเที่ยวมากนัก เพราะการเดินทางจากสถานีไปยังแหล่งท่องเที่ยวค่อนข้างลำบาก สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไกลจากสถานีรถไฟ เช่น การเดินทางไปเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวทุ่งดอกกระเจียว หรืออุทยานแห่งชาติป่าหินงาม อำเภอเทพสถิต สถานีรถไฟอยู่ห่างจากแหล่งท่องเที่ยวประมาณ 20 กิโลเมตรและไม่มีรถโดยสาร ดังภาพประกอบที่ 11 ซึ่งการเดินทางนั้นนักท่องเที่ยวหากใช้บริการของระบบขนส่งทางราง ต้องนั่งสามล้อเครื่องไปที่อำเภอเทพสถิตและต่อรถโดยสารไปยังแหล่งท่องเที่ยว ถึงแม้จะเป็นช่วงเทศกาลก็ไม่เป็นที่นิยมในการเดินทาง ซึ่งจากการสอบถามนักท่องเที่ยวครั้งนี้ไม่พบนักท่องเที่ยวเดินทางโดยรถไฟ เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในปี 2548



ภาพประกอบ 11 สถานีรถไฟเทพสถิต



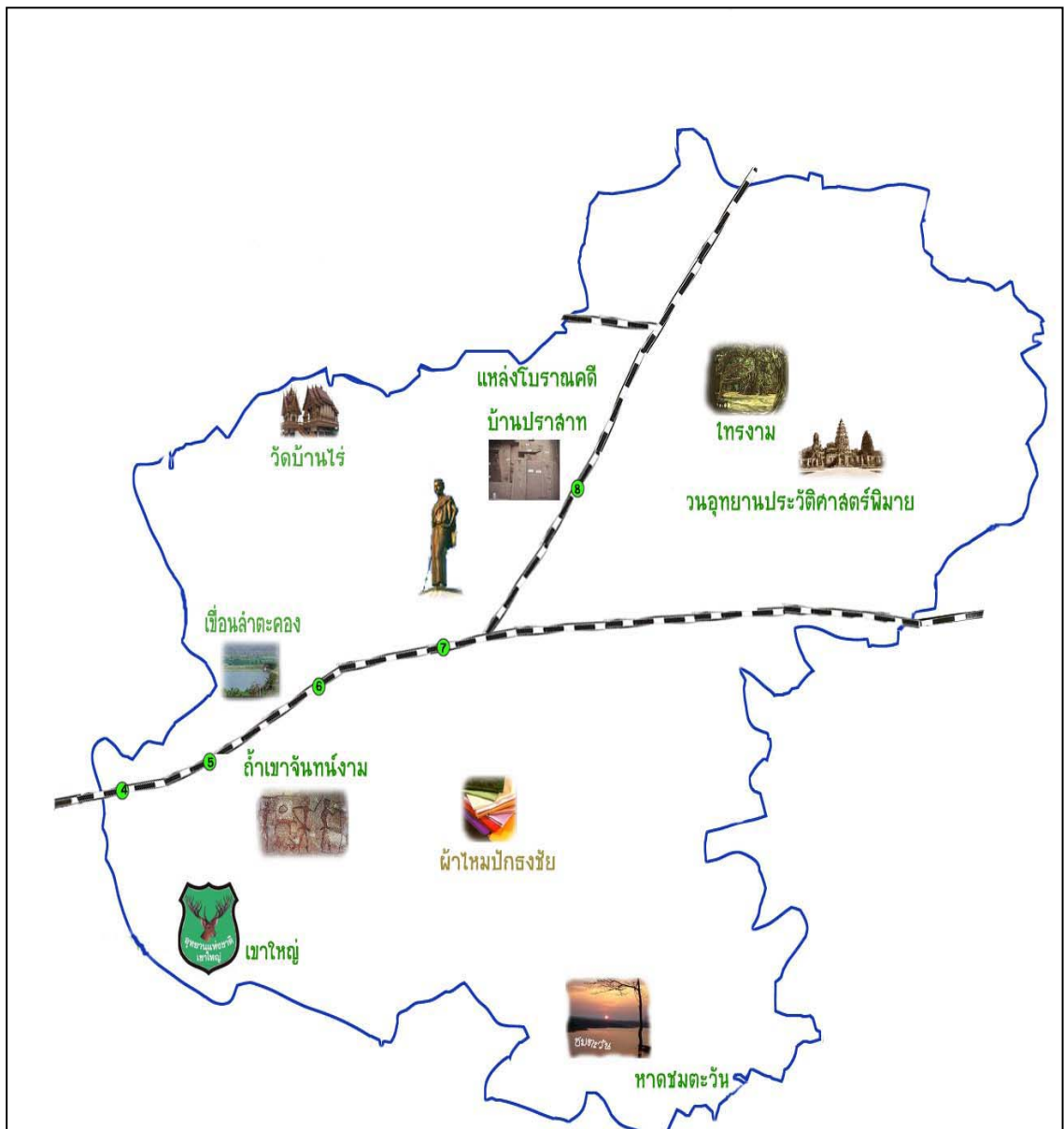
ภาพประกอบที่ 12 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางรางและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดชัยภูมิ

4.2.1.4 จังหวัดนครราชสีมา

การเดินทางไปยังจังหวัดนครราชสีมาโดยรถไฟสะดวกมาก เนื่องจากมีขบวนรถไฟตลอดเวลา 24 ชั่วโมง โดยในตัวอำเภอเมือง มีสถานีที่สำคัญ 2 แห่งคือ สถานีนครราชสีมา และสถานีรถไฟจิระ ซึ่งเป็นสถานีชุมทาง ณ บริเวณสถานีมีรถสาธารณะรับจ้างประเภทมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และรถสามล้อเครื่องไว้คอยบริการ หากต้องการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ภายในตัวอำเภอเมืองสามารถว่าจ้างรถเหล่านั้นได้โดยมีอัตราค่าบริการที่สามารถต่อรองกันได้ และหากนักท่องเที่ยวต้องการเดินทางท่องเที่ยวต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในต่างอำเภอ โดยใช้บริการรถไฟ มีสถานีปลายทาง ณ อำเภอต่างๆ เกือบทุกอำเภอ แต่การเดินทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ก็ยังต้องเดินทางต่อโดยรถรับจ้างไม่ประจำทางเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว โดยสถานีรถไฟอำเภอปากช่องเป็นสถานีรถไฟหนึ่งที่มีนักท่องเที่ยวนิยมใช้บริการเดินทางท่องเที่ยวในการเดินทางไปอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ แต่จะมีบางอำเภอที่มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ที่ไม่มีสถานีรถไฟ คือ อำเภอพิมาย ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ คือปราสาทหินพิมาย แต่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางสาธารณะได้ค่อนข้างสะดวก นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถไฟและต้องการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ในจังหวัดนครราชสีมาที่อยู่ต่างอำเภอ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางต่อโดยรถสองแถวประจำทางเพื่อไปยังสถานีขนส่งประจำจังหวัดทั้งสองแห่ง และขึ้นรถโดยสารระหว่างอำเภอ เพื่อไปยังอำเภอนั้นๆ ได้



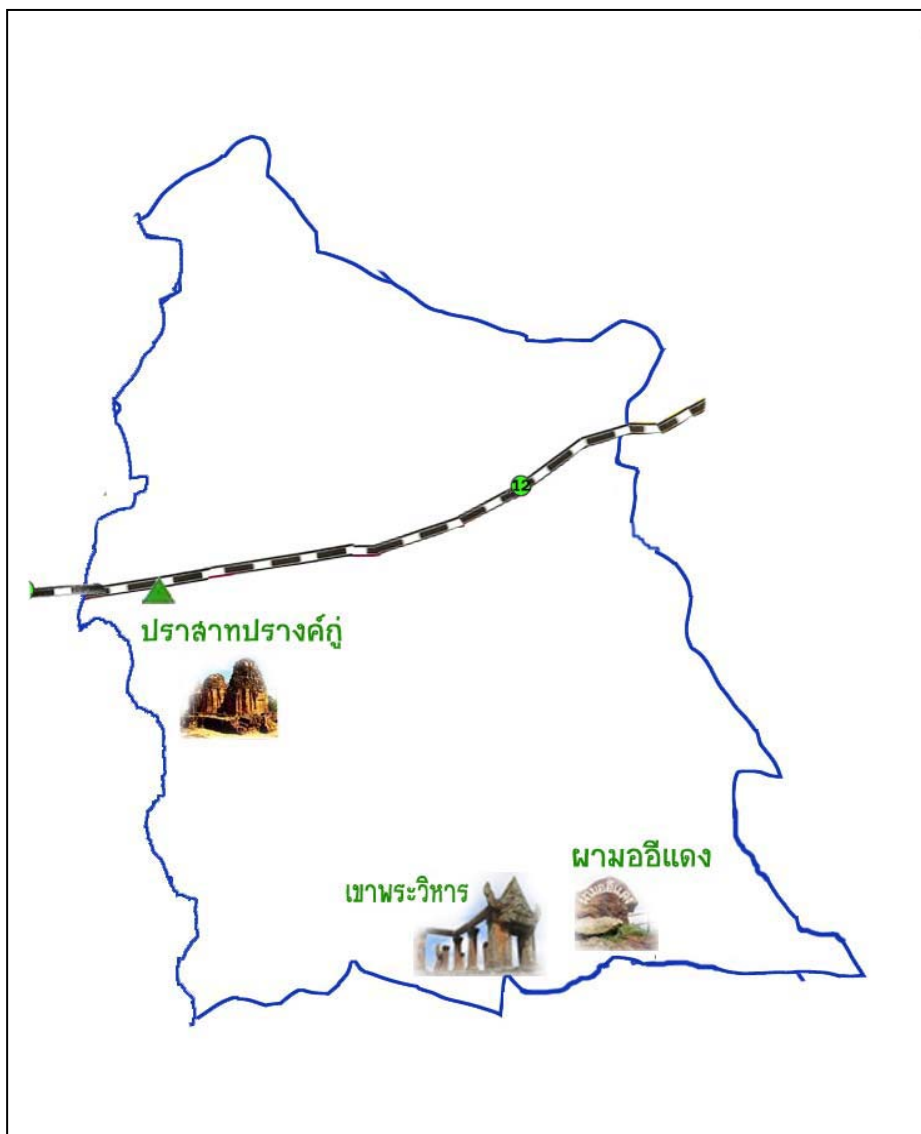
ภาพประกอบ 13 สถานีรถไฟจังหวัดนครราชสีมา



ภาพประกอบ 14 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางรางและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัด
นครราชสีมา

4.2.1.5 จังหวัดศรีสะเกษ

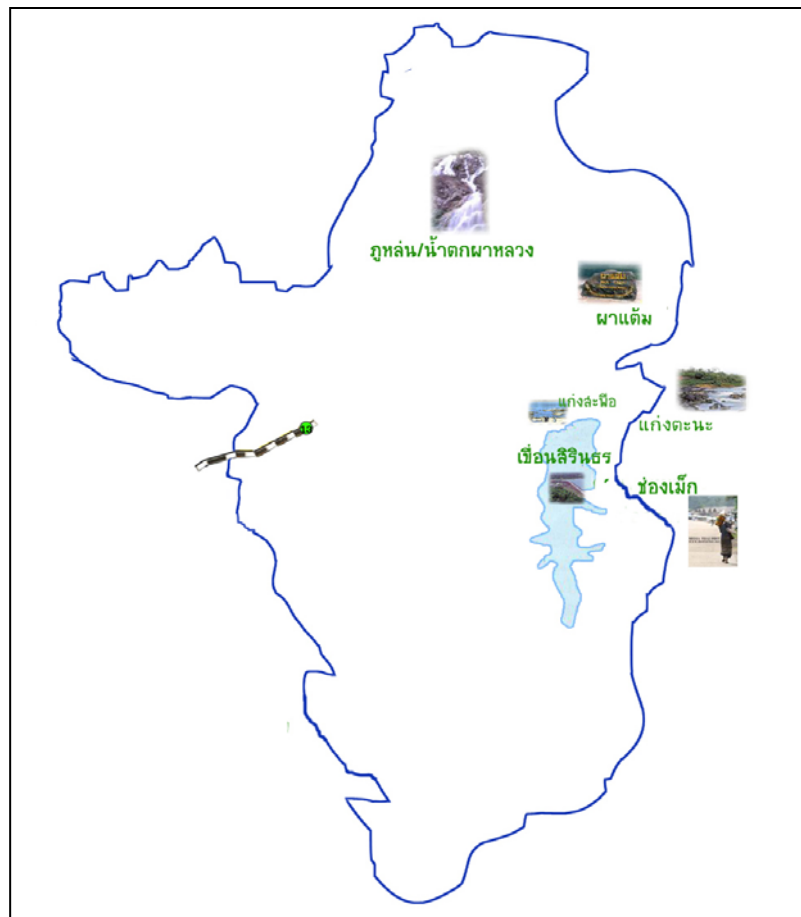
การเดินทางไปจังหวัดศรีสะเกษโดยรถไฟสายธารณะค่อนข้างสะดวกสบาย เหมาะกับการเดินทางระยะไกล มีรถไฟสายกรุงเทพ ปลายทางจังหวัดสุรินทร์ และสายกรุงเทพ ปลายทางอุบลราชธานี ผ่านอำเภอเมืองศรีสะเกษ อำเภอกันทรารมย์ มีทั้งรถเร็ว รถด่วน และสปรินเตอร์ (รถเร็ว) แต่ก็มีลักษณะคล้ายกับจังหวัดอื่นๆ คือ สถานีรถไฟเป็นเส้นทางหลักที่นักท่องเที่ยวต้องเดินทางท่องเที่ยวต่อไปโดยการให้บริการของขนส่งสาธารณะทางบก หากต้องการเดินทางไปเขาพระวิหาร อำเภอกันทรลักษณ์ ก็สามารถขึ้นรถโดยสารจากอำเภอเมืองไปอำเภอกันทรลักษณ์ และเหมารถในบริเวณสถานีขนส่งหรือในตลาด เพื่อเดินทางต่อไปยังเขาพระวิหาร



ภาพประกอบที่ 15 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางรางและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดศรีสะเกษ

4.2.1.6 จังหวัดอุบลราชธานี

การเดินทางไปยังจังหวัดอุบลราชธานีโดยรถไฟสาธารณะนั้น มีสถานีรถไฟปลายทางที่อำเภอวารินชำราบ ซึ่งอยู่ห่างจากตัวอำเภอเมืองเพียง 2 กิโลเมตร ซึ่งไม่มีอุปสรรคในการเดินทาง ณ บริเวณสถานีมีรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และรถสามล้อเครื่องให้บริการในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ หากนักท่องเที่ยวต้องการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ต่างอำเภอ ก็สามารถไปขึ้นรถที่สถานีขนส่งประจำจังหวัด ซึ่งการเดินทางสะดวกมาก การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางได้รับความนิยมจากผู้เดินทางค่อนข้างมากสำหรับต้นอน อาจจะเนื่องมาจากระยะทางจากสถานีต้นทางค่อนข้างไกล โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ซึ่งมีทั้งที่เดินทางกลับบ้าน และเดินทางไปท่องเที่ยว ซึ่งจากสถิติของนักท่องเที่ยวในปี 2548 พบว่า มีการเดินทางโดยรถไฟคิดเป็น 36.90% ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นอันดับ 2 รองจากการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง



ภาพประกอบที่ 16 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางรางและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดอุบลราชธานี

4.2.1.7 ปัญหาในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางราง

จากการสอบถามนักท่องเที่ยว ณ แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ถึงการเดินทางโดยรถไฟเพื่อมายังแหล่งท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวได้แสดงความคิดเห็นในการเดินทางโดยรถไฟว่า

1. นักท่องเที่ยวเห็นว่าไม่มีความสะดวกในการเดินทางไปยังที่สถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ
2. รถไฟโดยภาพรวม ไม่สะอาด
3. เวลาในการเดินทางไม่เป็นไปตามตารางเวลา

แต่จากการสอบถามผู้ประกอบการ ณ แหล่งท่องเที่ยว ในช่วงเทศกาล จะมีนักท่องเที่ยวประเภท Back pack ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางราง และเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ โดยบริการขนส่งสาธารณะทางบก เช่น ที่อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

4.2.2 ผลการศึกษาเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบก

4.2.2.1 จังหวัดสุรินทร์

การเดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดสุรินทร์โดยระบบขนส่งสาธารณะทางบก นั้น นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ โดยรถโดยสารสายกรุงเทพ – สุรินทร์ โดยมีรถโดยสารประจำทางออกจากสถานีขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ หมอชิต 2 ทุกวัน ตารางเวลาการเดินทางมีรถออกประมาณทุกชั่วโมงครึ่ง เมื่อเดินทางไปจังหวัดสุรินทร์นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังจังหวัดอื่นในเขตอีสานใต้ได้ทุกจังหวัด โดยมีรถโดยสารประจำทางสายอุบล – ระยอง หรือรถประจำทางระหว่างจังหวัด เช่น จังหวัดบุรีรัมย์ สามารถเดินทางโดยรถโดยสารปรับอากาศสายสุรินทร์ – ขอนแก่น หรือสายสุรินทร์ – บุรีรัมย์

การเดินทางไปเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ในจังหวัดสุรินทร์นั้น หากเป็นการท่องเที่ยวในตัวอำเภอเมือง สามารถเดินทางได้โดยรถสามล้อปั่น หรือสามล้อเครื่อง รวมทั้งรถเมล์บางสาย หากต้องการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ต่างอำเภอ เมื่อเดินทางถึงอำเภอเมืองจังหวัดสุรินทร์ต้องเดินทางต่อโดยรถระหว่างอำเภอ รถโดยสารสาธารณะส่วนใหญ่จะจอดที่สถานีขนส่งนักท่องเที่ยวต้องเดินทางต่อโดยรถรับจ้าง ณ บริเวณสถานีขนส่ง เช่น ปราสาทศรีขรภูมิ อำเภอศรีขรภูมิ การเดินทางสามารถเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะโดยขึ้นรถโดยสารประจำทางสุรินทร์ – โคราซ ลงรถที่สถานีขนส่งประจำอำเภอ และเดินทางต่อไปยังปราสาทโดยการนั่งรถสอง

แถวประจำหมู่บ้าน หรือจ้างเหมารถสามล้อเครื่องหรือมอเตอร์ไซค์รับจ้างนอกจากนี้สามารถเดินทางได้โดยรถตู้ที่ไปอ.กาบเชิง และลงรถบริเวณปราสาท

สถานที่ท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดสุรินทร์ที่ได้ความนิยมจากนักท่องเที่ยวมากคือ ตลาดการค้าช่องจอม อำเภอกาบเชิง ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้โดยรถโดยสารประจำทางสายสุรินทร์ – กาบเชิง นอกจากนี้ยังมีรถตู้จากอำเภอเมืองไปอำเภอกาบเชิง ซึ่งจะมีรถออกจากท่ารถทุกครั้งชั่วโมง เนื่องจากช่องจอมเป็นแหล่งเดินทางต่อไปยังบ่อนคาสิโนฮอร์สเม็ด จึงได้รับความนิยมจากท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ด้านช่องจอมที่จะข้ามไปยังบ่อนคาสิโน เปิด 08.00 น. – 20.00 น. แต่ถ้าเดินทางโดยรถตู้สาธารณะต้องออกจากด่านก่อนเวลา 17.00 น.

ช่องจอมเป็นเส้นทางข้ามแดนที่ใหญ่และสะดวกที่สุดของจังหวัดสุรินทร์ที่จะไปยังกัมพูชา ฝั่งตรงข้ามด้านกัมพูชาเป็นชุมชนฮอร์สเม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรรัมย์ การเดินทาง ใช้เส้นทาง สุรินทร์-ช่องจอม ห่างจากตัวเมืองสุรินทร์ 69 กิโลเมตร และห่างจากตัวอำเภอกาบเชิง 13 กิโลเมตร ซึ่งเป็นจุดที่สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ เส้นทางการเดินทางของจังหวัดสุรินทร์สามารถแสดงได้ดังภาพประกอบที่ 17



ภาพประกอบที่ 17 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบกและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดสุรินทร์

4.2.2.2 จังหวัดบุรีรัมย์

การเดินทางไปยังจังหวัดบุรีรัมย์เพื่อการท่องเที่ยววันนี้ สามารถเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางสายกรุงเทพ – บุรีรัมย์ หรือสายกรุงเทพ – สุรินทร์ หากเป็นการเดินทางจากจังหวัดในเขตอีสานใต้ สามารถเดินทางโดยรถโดยสารระหว่างจังหวัด เช่น นครราชสีมา – บุรีรัมย์ หรือ สุรินทร์ – บุรีรัมย์ ได้โดยมีจุดลงรถโดยสารที่สถานีขนส่งประจำจังหวัด แล้วต่อรถโดยสาร หรือรถรับจ้างไม่ประจำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

รถขนส่งสาธารณะทางบก รถขนส่งสาธารณะประจำทางระหว่างจังหวัด และผ่านจังหวัดบุรีรัมย์ประกอบด้วยบริษัทต่าง ๆ และรถขนส่งสาธารณะไม่ประจำทาง ดังนี้

- บริษัท กิจการราชสีมา จำกัด บุรีรัมย์ - กรุงเทพฯ ราคา 227 บาท
- บริษัท ศิริรัตนพลทัวร์ จำกัด สาย บุรีรัมย์ - กรุงเทพฯ ราคา 227 บาท
- บริษัท ขนส่ง จำกัด จะมีรถ รถร่วม รถผ่าน(VIP) รถ99
- บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด สาย 587 อุบล – เชียงใหม่ จะมี รถ VIP รถป.1 รถพัดลม
- บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด สาย 588 สาย อุบล - บุรีรัมย์ - พัทยา – ระยอง จะมี รถ VIP

รถ ป.1 รถพัดลมจะมี รถ VIP รถป.1 รถพัดลม

- บริษัท ศรีมงคล จำกัด บุรีรัมย์ – พัทยา จะมีรถ ป.1 , ป.2 และรถพัดลม
- บริษัท วาปีเดินรถ จำกัด สาย 281 บุรีรัมย์ - ขอนแก่นรถโดยสาร
- บริษัท วาปีเดินรถ จำกัด สาย 281 บุรีรัมย์ – สุรินทร์
- บริษัท แสงสมชัย จำกัด สาย บุรีรัมย์ - ประโคนชัย - บ้านกรวด – ละหานทราย
- บริษัท ร้อยเอ็ดเฉลิมเกียรติสวัสดิ์ จำกัด สาย บุรีรัมย์ – ร้อยเอ็ด
- รถโดยสารสาย 1471 สายบุรีรัมย์ – สตึก
- รถโดยสารสายบุรีรัมย์ - นางรอง - นครราชสีมา ราคาสุดสาย 57 บาทมีรถพัดลม
- รถโดยสารสายบุรีรัมย์ - ลำปลายมาศ - นครราชสีมา ราคา 48 บาท มีรถ ป.2 รถพัดลม

การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดบุรีรัมย์ คือ ปราสาทเขาพนมรุ้ง ซึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลตาเป็ก อำเภอเฉลิมพระเกียรติ นั้น การเดินทางจากอำเภอเมืองบุรีรัมย์ นักท่องเที่ยวต้องนั่งรถไปที่อำเภอนางรอง เพื่อเดินทางต่อไปยังปราสาทเขาพนมรุ้ง ซึ่งนักท่องเที่ยวไม่ได้รับความสะดวกมากนัก เนื่องจากต้องมีการต่อรถหลายจุด ไม่มีรถโดยสารประจำทางที่ไปถึงแหล่งท่องเที่ยวได้โดยตรง แต่ถ้าหากเดินทางจากจังหวัดนครราชสีมาหรือสุรินทร์ จะมีรถโดยสาร

สาธารณะประจำทางเส้นทางสู่อำเภอนางรอง ซึ่งจะทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังปราสาทเขาพนมรุ้งได้สะดวกกว่า

นอกจากนี้การเดินทางไปยังปราสาทเขาพนมรุ้งและต่อไปยังปราสาทเมืองต่ำ ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกันนั้น นักท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ สามารถเดินทางไปยังปราสาทเขาพนมรุ้งได้โดยตรง โดยรถปรับอากาศสายกรุงเทพฯ – เขาพนมรุ้ง จุดที่บริเวณทางขึ้นปราสาทและนั่งรถสองแถวบริเวณร้านอาหารเพื่อขึ้นไปปราสาทได้เลย หรือนักท่องเที่ยวจากเส้นทางอื่นสามารถเดินทางโดยรถประจำทางที่ผ่านบริเวณแยกตะโก เช่น สายบุรีรัมย์ – จันทบุรี แล้วต่อรถสองแถวหรือมอเตอร์ไซด์รับจ้างไปยังตัวปราสาท



ภาพประกอบที่ 18 แสดงรถโดยสารปรับอากาศที่เดินทางถึงปราสาทเขาพนมรุ้ง
จังหวัดบุรีรัมย์

การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวไปยังจังหวัดบุรีรัมย์ สามารถแสดงได้ดัง
ภาพประกอบที่ 19



ภาพประกอบที่ 19 แสดงเส้นทางขนส่งสาธารณะทางบกและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์

4.2.2.3 จังหวัดชัยภูมิ

การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวไปยังจังหวัดชัยภูมิ จากกรุงเทพฯ เดินทางโดยรถโดยสารปรับอากาศสายกรุงเทพ – ชัยภูมิ หรือกรุงเทพ – เลย หากเดินทางจากจังหวัดอื่นในเขตอีสานใต้ ต้องมาขึ้นรถโดยสารที่จังหวัดนครราชสีมา หรือที่จังหวัดขอนแก่น เนื่องจากไม่มีรถจากจังหวัดอื่นๆ ในเขตอีสานใต้ ไปยังจังหวัดชัยภูมิ

การเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัด สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดชัยภูมิ ค่อนข้างห่างไกลกัน ต้องมีการต่อรถหลายจุด นักท่องเที่ยวจะไม่สะดวกนัก เช่น การเดินทางไปยังทุ่งกระเจียว อำเภอเทพสถิต สามารถเดินทางได้โดยรถโดยสารสายชัยภูมิ – ลำน้ำราชน และลงบริเวณใกล้เคียง ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักที่มุ่งไปยังอำเภอลำน้ำราชน และต้องต่อรถในตัวอำเภอเทพสถิต เพื่อไปเที่ยว ทำให้นักท่องเที่ยวไม่ได้รับความสะดวกเท่าใดในการเดินทาง จะเห็นได้ว่าระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดชัยภูมิ ไม่เอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยวเท่าใดนัก แต่ถ้าเป็นในช่วงเทศกาลดอกกระเจียวบาน จะมีรถสองแถววิ่งรับส่งนักท่องเที่ยว

ส่วนการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่บริเวณอำเภอเมือง สามารถใช้บริการรถสองแถวประจำทางสายต่างๆ ไปเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ เช่น การเดินทางไปยังน้ำตกตาดโตนซึ่งอยู่ห่างจากตัวอำเภอเมืองประมาณ 21 กิโลเมตร เมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางจากสู่ตัวอำเภอเมืองแล้ว สามารถใช้บริการขนส่งโดยสารสองแถวประจำทางสายชัยภูมิ – ท่าหินงามได้



ภาพประกอบที่ 20 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบกและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัด
ชัยภูมิ

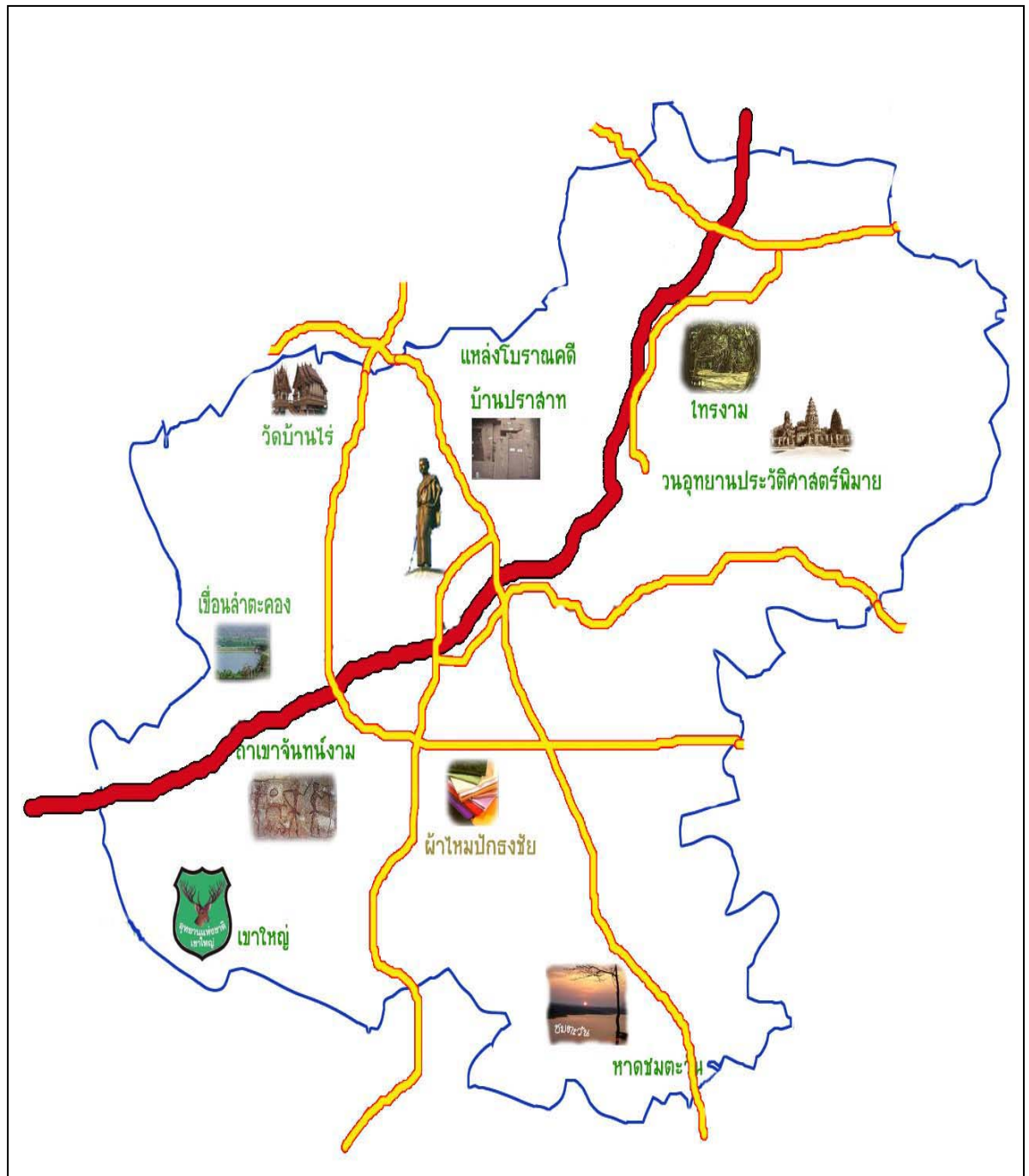
4.2.2.4 จังหวัดนครราชสีมา

การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบกไปยังจังหวัดนครราชสีมา นับว่ามีความสะดวกมาก มีรถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปจังหวัดนครราชสีมาตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งรถธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ ทั้งสายตรงกรุงเทพฯ – ราชสีมา และสายอื่นๆ ที่เดินทางไปยังภาคอีสาน นักท่องเที่ยวสามารถแวะลงที่โคราชได้ นอกจากนี้จังหวัดนครราชสีมายังเป็นจุดศูนย์กลางของการเดินทางไปสู่จังหวัดต่างๆ ในเขตอีสานใต้ได้ทุกจังหวัด โดยมีจุดจอดรถที่สถานีขนส่งแห่งที่ 2 ถนนมิตรภาพ

การเดินทางจากแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ภายในตัวอำเภอเมือง มีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการบางสถานที่ เช่น อนุสาวรีย์ท้าวสุรนารี ศาลหลักเมือง สวนสัตว์ จะมีรถเมล์ประจำทาง หรือรถสองแถวประจำทาง จากสถานีขนส่งประจำจังหวัดผ่านบริเวณนั้นอย่างสะดวก แต่โดยภาพรวมแล้ว นักท่องเที่ยวต้องเดินเท้า หรือนั่งรถรับจ้างต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

การเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวในต่างอำเภอ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางจากตัวอำเภอเมืองได้โดยการนั่งรถโดยสารประจำอำเภอนั้นๆ และ ว่าจ้างรถสามล้อ หรือรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่นั้น หรือเดินเท้าเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เช่น ปราสาทหินพิมาย อำเภอพิมาย แต่บางแห่งก็จะไม่สะดวกเท่าใดนักหากใช้บริการของขนส่งสาธารณะ เพราะแหล่งท่องเที่ยวอยู่ห่างไกลชุมชน และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่ค่อยได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั่วไป การเดินทางโดยรถส่วนตัวจะสะดวกกว่า เช่น แหล่งโบราณสถานเมืองเสมา อำเภอสูงเนิน

เนื่องจากจังหวัดนครราชสีมา มีระบบการคมนาคมที่ค่อนข้างเอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยว จึงมีแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะ และลงรถ ณ แหล่งท่องเที่ยวที่นั้นได้เลย เช่น หาดชมตะวัน สามารถเดินทางได้โดยรถโดยสารประจำทางของบริษัท ภาณุรักษ์ขนส่ง จำกัด วัดบ้านไร่ อำเภอด่านขุนทด มีรถสองแถวประจำทางเข้าสู่ตัววัด หมู่บ้านเครื่องปั้นดินเผาด่านเกวียน อำเภอโชคชัย หรือแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ วัดหลวงพ่อดิ บ้านโนนกลุ่ม อำเภอสีคิ้ว ซึ่งอยู่ถนนมิตรภาพ ก็สามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะลงหน้าวัดได้เลย เส้นทางเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบกสามารถแสดงได้ดังภาพประกอบที่ 21



ภาพประกอบที่ 21 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบกและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัด
นครราชสีมา

4.2.2.5 จังหวัดศรีสะเกษ

การเดินทางไปเที่ยวยังจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญคือเขาพระวิหารนั้น นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้โดยรถโดยสารปรับอากาศจากกรุงเทพฯ สายกรุงเทพฯ – ศรีสะเกษ หรือสายกรุงเทพฯ – อุบลราชธานี ได้ มีทั้งรถปรับอากาศ และรถธรรมดา โดยมีจุดจอดรถ 2 จุด คือ อำเภอเมือง และอำเภอกันทรลักษณ์

หากนักท่องเที่ยวต้องการเดินทางไปอุทยานแห่งชาติเขาพระวิหารลงรถ มีรถโดยสารจากกรุงเทพฯ สายกรุงเทพฯ ปลายทางอำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี ทั้งรถปรับอากาศชั้น 1 และชั้น 2 จอดที่บขส. อำเภอกันทรลักษณ์ หลังจากนั้นจึงต่อรถรับจ้าง เพื่อไปอุทยาน

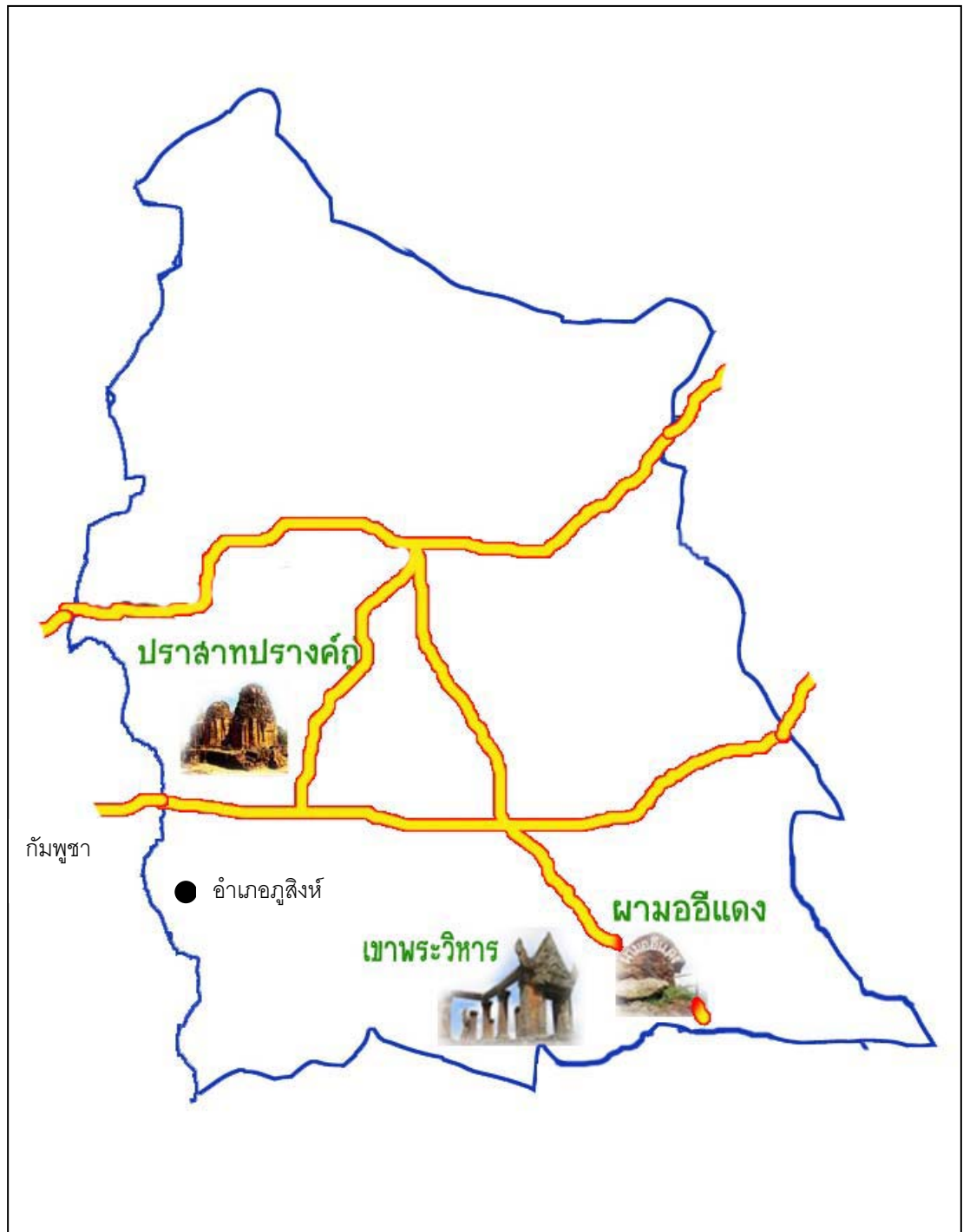
การเดินทางจากจังหวัดภายในเขตอีสานใต้ มีรถโดยสารระหว่างจังหวัด ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางโดยไปลงที่สถานีขนส่งประจำจังหวัด และเดินทางท่องเที่ยวต่อโดยรถรับจ้างอื่นๆ ซึ่งเส้นทางการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะจังหวัดบุรีรัมย์ แสดงดังภาพประกอบที่ 4.14

จังหวัดศรีสะเกษเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้เส้นทางชายแดนช่องสง่า อำเภอภูสิงห์ ที่ได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2546 เป็นเส้นทางที่เดินทางไปยังจังหวัดเสียมเรียบ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโบราณสถานที่ยิ่งใหญ่อีกแห่งหนึ่งของโลก คือ ปราสาทนครวัด นครธม บันทายสีรี ประเทศกัมพูชา ได้

จากการสังเกตและการสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางเป็นกลุ่มคณะ รถที่ใช้ในการเดินทางเป็นรถส่วนตัวหรือรถเหมามากกว่าการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ



ภาพประกอบ 22 แสดงยานพาหนะที่นักท่องเที่ยวใช้ในการเดินทางปราสาทเขาพระวิหาร

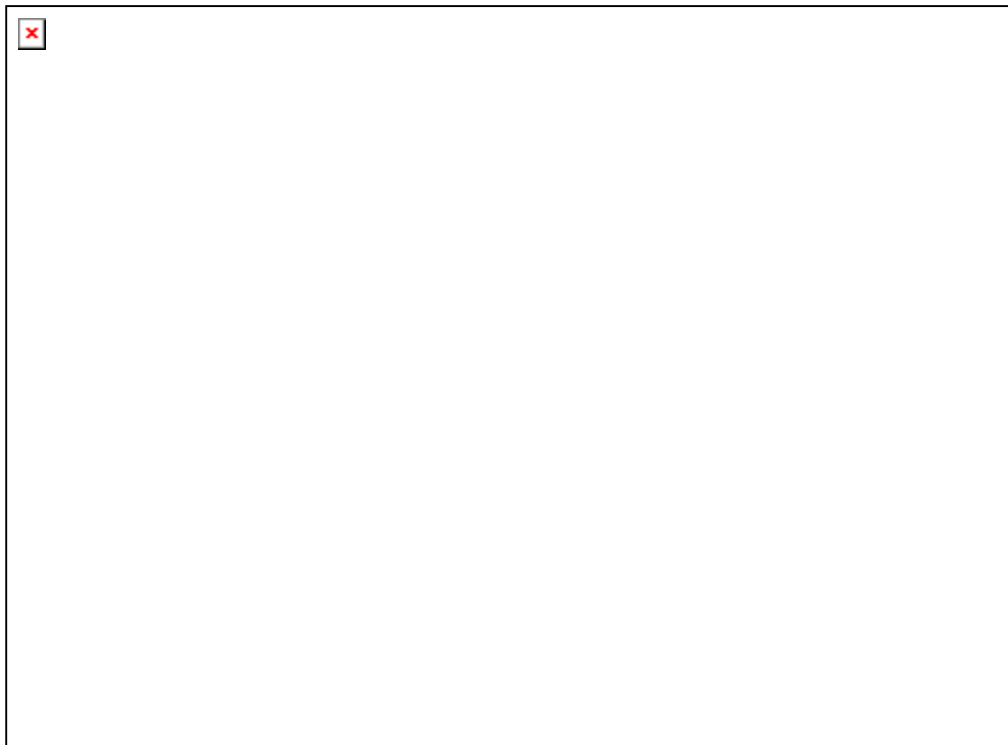


ภาพประกอบที่ 23 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบกและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัด
ศรีสะเกษ

4.2.2.6 จังหวัดอุบลราชธานี

การเดินทางไปยังอุบลราชธานี นักท่องเที่ยวที่เดินทางจากกรุงเทพฯสามารถเดินทางได้โดยรถโดยสารประจำทาง มีทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ ออกจากสถานีขนส่งหมอชิต ๒ ทั้งของบริษัทขนส่ง และบริษัทเอกชน ซึ่งมีรถจากกรุงเทพฯ ไปยังจุดจอด 4 จุดใหญ่ คือ อำเภอเมือง อำเภวารินชำราบ อำเภอโขงเจียม และช่องเม็ก

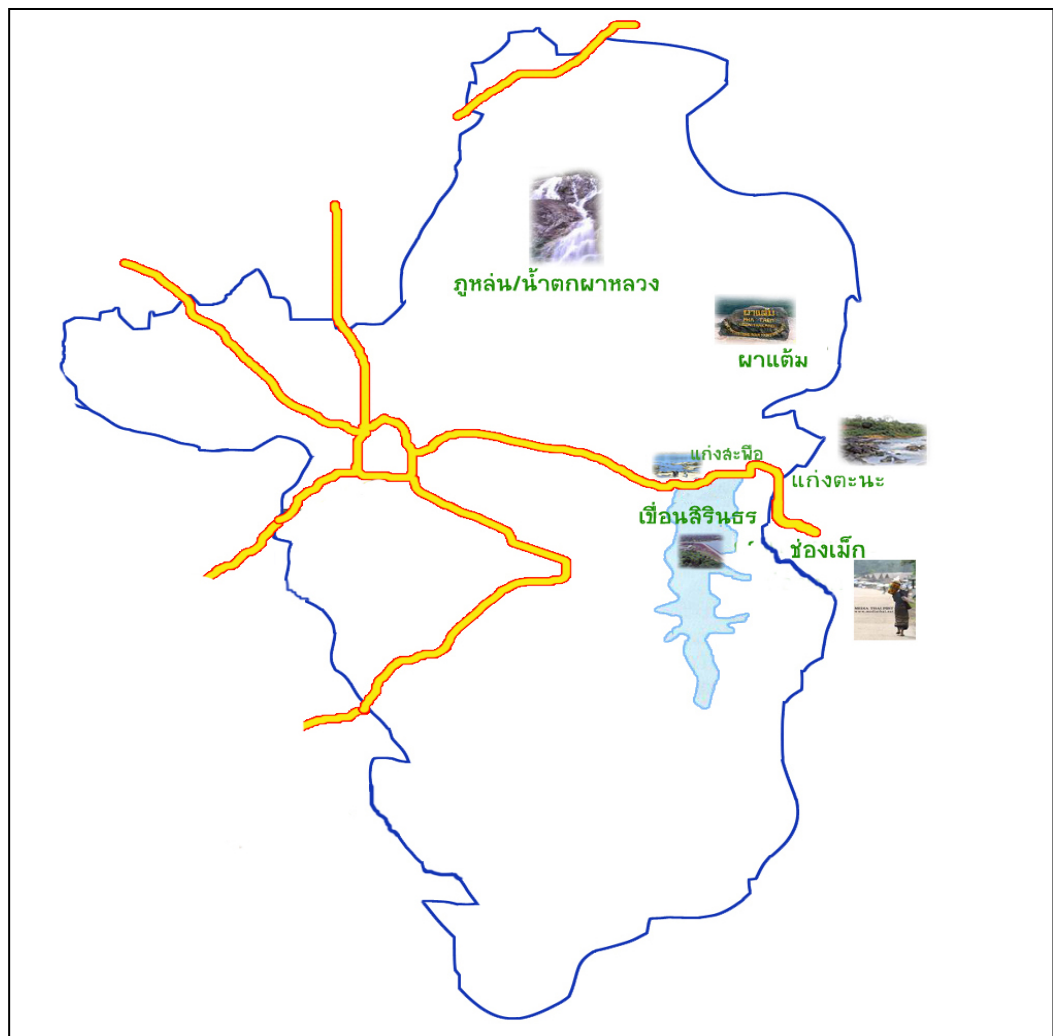
การเดินทางไปยังจังหวัดอุบลราชธานีเดินทางค่อนข้างสะดวก เนื่องจากเป็นจังหวัดใหญ่ มีแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั่วไปมาก จึงมีเส้นทางคมนาคมของระบบขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ค่อนข้างสะดวก เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งมีรถโดยสารจากกรุงเทพฯ ให้บริการถึงอำเภอนั้นๆ โดยไม่ต้องลงรถ ณ สถานีขนส่งในจังหวัด เช่น สายกรุงเทพฯ – โขงเจียม และกรุงเทพฯ – ช่องเม็ก เป็นต้น และจากจังหวัดอุบลราชธานี สามารถเดินทางไปยังปากเซ ประเทศลาวได้โดยรถโดยสารประจำทางสาย อุบลราชธานี – ปากเซ ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวได้รับความสะดวกมาก



ภาพประกอบ 24 แสดงยานพาหนะในระบบขนส่งสาธารณะทางบกเชื่อมต่อ
ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

การเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ในอำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานีนั้น สามารถเดินทางจากสถานีขนส่งประจำจังหวัดโดยรถสองแถวประจำทางสาย 1,10,11,12 หรือสายที่วิ่งไปยังมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี โดยลงรถ ณ บริเวณหน้าทุ่งศรีเมืองและเดินเท้าต่อไปยังแหล่งต่างๆ หรือสามารถเดินทางได้โดยการเหมารถสามล้อเครื่อง หรือมอเตอร์ไซด์รับจ้างบริเวณสถานีขนส่งได้

การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในต่างอำเภอ สามารถเดินทางได้โดยการใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดยรถโดยสารประจำทางระหว่างอำเภอได้ แต่นักท่องเที่ยวต้องเหมารถหรือเดินทางต่อโดยรถรับจ้างไม่ประจำทางเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวนั้น แต่มีแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินเท้าไปเที่ยวต่อได้เลย เช่น แก่งสะพือ อำเภอพิบูลมังสาหาร



ภาพประกอบที่ 25 แสดงเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางบกและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัด
อุบลราชธานี

4.2.2.7 ปัญหาในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบกในเขตอีสานใต้

จากการสอบถามข้อมูลของผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางในบางจังหวัดได้กล่าวถึงปัญหาในการเดินทางโดยสารสาธารณะที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวดังนี้

- ราคาที่น้ำมันที่สูงขึ้น ทำให้มีต้นทุนในการดำเนินงานสูง หากจะจัดรถโดยสารประจำทางเพื่อเป็นเส้นทางท่องเที่ยว หากไม่ใช่เทศกาลท่องเที่ยวจะมีคนใช้บริการน้อย
- มีผู้ประกอบการหลายรายในบางเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการมาก และทำให้เกิดการกระจายรายได้มากเกินไป
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการท่องเที่ยว ขาดการประชาสัมพันธ์ด้านการให้บริการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

ปัญหาในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบก โดยรถโดยสารประจำทางของนักท่องเที่ยว สามารถสรุปได้ดังนี้

- นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงเส้นทางในการเดินทางไปในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว
- นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่าการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะไม่มีความสะดวกในการเดินทาง เมื่อไปถึงสถานีขนส่งแล้วไม่ทราบว่าต้องเดินทางต่ออย่างไร
- ต้องใช้เวลาในการรอคอยรถขนส่งสาธารณะ และมีความกังวลในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง
- รถสาธารณะประจำทางไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้โดยตรง นักท่องเที่ยวต้องมีการต่อรถรับจ้าง เพื่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ
- ป้ายประชาสัมพันธ์ ณ สถานีขนส่ง เกี่ยวกับเส้นทางในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ไม่มี
- การเดินทางระหว่างจังหวัดสู่อีกจังหวัดหนึ่ง หรือจากแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวหนึ่ง มีแต่รถโดยสารประจำทางเพื่อการเดินทางทั่วไป ไม่มีเพื่อการท่องเที่ยว

4.2.3 ผลการศึกษาเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศ

การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศ เพื่อไปยังจังหวัดในเขตอีสานใต้ นั้น จะมีเพียง 3 จังหวัดที่มีสนามบิน คือ จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดอุบลราชธานี แต่สำหรับจังหวัดนครราชสีมา ปัจจุบันไม่มีเส้นทางการบินแล้ว ส่วนจังหวัดบุรีรัมย์และอุบลราชธานี ผู้เดินทางส่วนใหญ่จะเป็นนักธุรกิจหรือเดินทางส่วนตัวมากกว่าเพื่อการท่องเที่ยว แต่ก็ยังมีที่เดินทางไปเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ อาจจะเป็นเพราะค่าโดยสารที่แพงกว่าการเดินทางประเภทอื่น และการเดินทางจากท่าอากาศยานไปยังที่ต่างๆ ต้องใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ ด้วย

4.2.3.1 จังหวัดบุรีรัมย์

จังหวัดบุรีรัมย์ มีเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศ ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้โดยสายการบินพี บี แอร์ ของบริษัท นูญรอด บรืวเวอร์ จำกัด เพียงสายการบินเดียว ซึ่งตารางการบินของสายการบินจะเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล จากการสอบถามข้อมูลเป็นตารางการบินในช่วงหน้าฝน ตารางเที่ยวบินปรากฏตามตารางที่ 4.3 ราคาค่าเดินทาง ผู้ใหญ่ 2,415 บาท เด็กอายุไม่เกิน 12 ขวบ ราคา 1,565 บาท (ราคา ณ ประมาณต้นปี พ.ศ.2550) ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 50 นาที เนื่องจากตารางเที่ยวบินจะปรับเปลี่ยนตามช่วงฤดูกาล นักท่องเที่ยวสามารถสอบถามรายละเอียดได้ที่ เบอร์โทรศัพท์ 044-680132 – 3

ตารางที่ 4.3 แสดงตารางเที่ยวบิน จังหวัดบุรีรัมย์

ออกจากกรุงเทพฯ	ถึงบุรีรัมย์	หมายเหตุ
13.10	14.05	วันอังคาร พุธ ศุกร์ และอาทิตย์
ออกจากบุรีรัมย์	ถึงกรุงเทพฯ	หมายเหตุ
14.25	15.20	วันอังคาร พุธ ศุกร์ และอาทิตย์



ภาพประกอบที่ 26 บริเวณด้านหน้าท่าอากาศยานบุรีรัมย์



ภาพประกอบที่ 27 บริเวณที่นั่งด้านในท่าอากาศยานบุรีรัมย์

ตารางที่ 4.4 สถิติการเดินทางทางอากาศ จังหวัดบุรีรัมย์ ปี 2545 – 2548

ปี	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
2548	424	22,872
2547	530	31,380
2546	410	21,486
2545	448	24,201

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

4.2.3.2 จังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี มีเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะทางอากาศ โดยสายการบิน 2 สาย คือ การบินไทย และไทยแอร์เอเชีย ออกเดินทางไป – กลับ กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี ทุกวันโดยมีตารางการบิน ดังตารางที่ 4.4 อัตราค่าโดยสารสายการบินไทย ไป – กลับ กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี ราคา 4,050 บาท เพียงเดียว 2,025 บาท (ราคา ณ เดือนมกราคม – ธันวาคม พ.ศ. 2550) และจะมีสายการบินเพิ่มอีก 1 สายการบินคือ นกแอร์ ซึ่งจะเริ่มเปิดให้บริการ ประมาณเดือนตุลาคม 2550

ตารางที่ 4.5 แสดงตารางเที่ยวบิน จังหวัดอุบลราชธานี

สายการบินไทย

กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี	อุบลราชธานี – กรุงเทพฯ
06.00 – 07.05	07.45 – 08.50
13.25 – 14.30	15.10 – 16.15
17.05 – 18.10	18.50 – 19.55

สายการบินไทยแอร์เอเชีย

กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี	อุบลราชธานี - กรุงเทพฯ
06.30 – 07.40	07.45 – 08.50
13.55 – 15.00	15.35 – 16.30



ภาพประกอบที่ 29 ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดอุบลราชธานี

การเดินทางจากท่าอากาศยานอุบลราชธานีเข้าสู่ตัวเมืองหรือสถานที่ต่างๆ นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการรับ – ส่ง ของท่าอากาศยาน ซึ่งมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกันตามระยะทางที่เดินทาง เช่น เข้าสู่ตัวเมืองคนละ 80 บาท ไปด้านช่องเม็กเที่ยวละ 1,000 กว่าบาท การเดินทางเชื่อมต่อจากท่าอากาศยาน ถึงแม้จะมีรถคอยให้บริการจากท่าอากาศยานเข้าสู่ตัวเมือง แต่ก็ไม่มีรถโดยสารสาธารณะที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้โดยตรง แต่ถ้านักท่องเที่ยวต้องการเดินทางต่อไปยังจังหวัดอื่นๆ ในเขตอีสานใต้สามารถติดต่อรถบริการที่สนามบินได้ในอัตราค่าแบบจ้างเหมาได้เช่นกัน ซึ่งราคาสามารถติดต่อสอบถามได้ที่สนามบินได้โดยตรง ตัวอย่างราคาค่าเดินทางดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงอัตราค่าเดินทางจากท่าอากาศยานอุบลราชธานีไปยังสถานที่ต่างๆ

สถานที่	ราคา (บาท)
เข้าตัวเมืองอุบลราชธานี	คนละ 80 บาท
วัดหนองป่าพงษ์	เที่ยวละ 350
อำเภอพิบูลมังสาหาร (แก่งสะพือ)	เที่ยวละ 550
อำเภอโขงเจียม	เที่ยวละ 900
ผาแต้ม	เที่ยวละ 1,100
ช่องเม็ก	เที่ยวละ 1,050
จังหวัดสุรินทร์	เที่ยวละ 2,000
ช่องจอม	เที่ยวละ 2,800
จังหวัดบุรีรัมย์	เที่ยวละ 2,600
ปราสาทเขาพนมรุ้ง	เที่ยวละ 2,880
จังหวัดศรีสะเกษ	เที่ยวละ 800
จังหวัดนครราชสีมา	เที่ยวละ 4,200

* ราคา ณ เดือนมกราคม 2550

ตารางที่ 4.7 สถิติการเดินทางทางอากาศ จังหวัดอุบลราชธานี ปี 2545 – 2548

ปี	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
2548	1,098	303,872
2547	1,321	350,019
2546	1,057	252,057
2545	961	229,021

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

จากการศึกษาข้อมูลด้านสถิติของการเดินทางทางอากาศของจังหวัดอุบลราชธานี จะพบว่าสถิติการเดินทางของแต่ละปี จะมีนักเดินทางเดินทางค่อนข้างมากในช่วงเดือน กรกฎาคม และพฤศจิกายน – ธันวาคม