

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการ
ท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โดย

ดร.วรมล เขาวรัตน์ วาตานาเบะ และคณะ

วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

มหาวิทยาลัยนเรศวร

กรกฎาคม 2562

เลขที่สัญญา RDG61T0025

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการ
ท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

คณะผู้วิจัย

1. ดร.วรมล เขาวรัตน์ วาดานาเบะ
2. ดร.ภัชณี ปฏิทัศน์

สังกัด

วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
มหาวิทยาลัยนเรศวร
วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
มหาวิทยาลัยนเรศวร

ชุดโครงการ ชุดโครงการการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง
ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและ
นวัตกรรม (สทว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สทว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการการศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ปีงบประมาณ 2561 เป็นการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยเน้นการศึกษาความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ศึกษาการเชื่อมโยงในด้านระบบ/กระบวนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีมุ่งเน้นในการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวอย่างสร้างสรรค์บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทางดังกล่าว และเป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป รวมไปถึงทำให้ประเทศไทยมีโอกาที่จะเพิ่มการลงทุนในด้านการท่องเที่ยว โดยผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาสภาพการเชื่อมโยงปัจจุบันทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 2) เพื่อศึกษาศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 3) เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โครงการการศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงบนเส้นทางท่องเที่ยว โดยมีกิจกรรมหลักประกอบด้วย

- 1) ประเมินเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยสำรวจและเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน เช่น โครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางท่องเที่ยว ข้อมูลด้านกายภาพโครงข่ายถนนเส้นทางท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกเทคโนโลยีและสื่อโฆษณาสำหรับการท่องเที่ยว การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารในการเดินทาง กฎระเบียบการผ่านแดนที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น โดยดำเนินการเก็บข้อมูลผ่านการสำรวจข้อมูล การสัมภาษณ์ ดังนี้

- การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) เป็นการสำรวจคุณภาพเส้นทางด้วยการใช้สายตาในการประเมินคุณภาพซึ่งครอบคลุม 4 ด้าน คือ ทางสบาย (Service) ทางสวยงาม (Scenic) ทางไม่หลง (Sure) และทางปลอดภัย (Safe) ซึ่งจากการสำรวจทำให้ได้ข้อมูลคุณภาพเส้นทางในแต่ละ

จังหวัดของทั้ง 3 ประเทศ โดยการประเมินจะประเมินในพื้นที่แต่ละจังหวัดของประเทศไทยบนเส้นทางสาย R9 ได้แก่ จังหวัดตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร โดยในประเทศลาว ได้แก่ จังหวัดสะหวันนะเขต และในประเทศเวียดนาม ได้แก่ จังหวัดเว้และจังหวัดดานัง โดยในแบบประเมินแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- การเก็บข้อมูลในระดับคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ย พบว่า จังหวัดที่ได้ค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยในระดับสูง คือ จังหวัดเว้และจังหวัดดานังของประเทศเวียดนาม ซึ่งมีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 4.00 รองลงมาคือ จังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 3.97 โดยจังหวัดที่ได้คะแนนระดับต่ำสุด คือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาว มีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 3.42 รองลงมาคือ จังหวัดกาฬสินธุ์จังหวัดเพชรบูรณ์และของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 3.53 และ 3.69 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบเกณฑ์ระดับคุณภาพเส้นทางมีเพียงจังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาวอยู่ในระดับ B หมายถึง ระดับคุณภาพปานกลาง โดยที่เหลืออีก 10 จังหวัดอยู่ในระดับ A หมายถึง ระดับคุณภาพดี
- การเก็บข้อมูลในระดับคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุด พบว่า จังหวัดที่ได้ค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดในระดับสูง คือ จังหวัดเว้และจังหวัดดานังของประเทศเวียดนาม ซึ่งมีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 4.00 รองลงมาคือ จังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 3.93 โดยจังหวัดที่ได้คะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดในระดับต่ำ คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 3.13 รองลงมาคือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาว และจังหวัดกาฬสินธุ์ของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 3.29 และ 3.45 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบเกณฑ์ระดับคุณภาพเส้นทางมี 3 จังหวัดที่อยู่ในระดับ B หมายถึง ระดับคุณภาพปานกลาง คือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาว จังหวัดเพชรบูรณ์และจังหวัดกาฬสินธุ์ของประเทศไทย โดยที่เหลืออีก 8 จังหวัดอยู่ในระดับ A หมายถึง ระดับคุณภาพดี
- การประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยว โดยดำเนินการประเมิน 3 ส่วน ได้แก่ โลจิสติกส์ทางกายภาพ (Physical Flow) โลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ (Information Flow) และโลจิสติกส์ด้านการเงิน (Financial Flow) ซึ่งพบว่า จังหวัดที่มีการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยอยู่ในระดับดี คือ จังหวัดสุโขทัยของประเทศไทย โดยมีคะแนนการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 100 รองลงมาคือ จังหวัดเว้ของประเทศเวียดนาม และจังหวัดตากและจังหวัดเพชรบูรณ์ของประเทศไทย

โดยมีคะแนนการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 95.83 และ 93.33 ตามลำดับ โดยจังหวัดที่มีการเชื่อมโยงโลจิสติกส์อยู่ในอันดับท้ายสุด คือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาว มีคะแนนการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 57.11 รองลงมาคือ จังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย ที่มีคะแนนการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 58.33 และ 62.78 ตามลำดับ

- การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยการเข้าพบหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือมีส่วนรับผิดชอบบนเส้นทางการท่องเที่ยวทั้งภาครัฐ และเอกชน โดยมีประเด็นคำถามที่เน้นการดูความพร้อมในการรับมือการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็นการสัมภาษณ์ทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ ด้านชุมชน ด้านผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน หรือหน่วยงานภาครัฐ เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการสรุปแนวทางในการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยว
- การวิเคราะห์ข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการนำข้อมูลการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวมาทำการวิเคราะห์ทั้งหมด 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการเดินทาง ด้านข้อมูล ด้านค่าใช้จ่าย ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง และด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไปนั้น พบว่าจังหวัดที่มีคะแนนความพึงพอใจมากเป็น 3 อันดับแรก คือ จังหวัดดำนงของประเทศเวียดนาม จังหวัดสุโขทัย จังหวัดตากและจังหวัดอุดรดิตถ์ของประเทศไทย โดยมีคะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยที่ 4.45, 4.43, 4.33 และ 4.33 ตามลำดับ และจังหวัดที่มีคะแนนความพึงพอใจน้อยเป็น 3 อันดับสุดท้าย คือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาว จังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย โดยมีคะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยที่ 3.39 3.48 และ 3.78 ตามลำดับ ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าจังหวัดในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เชื่อมต่อไปยังประเทศลาวนั้น ยังคงเป็นพื้นที่ที่มีระดับของผลการประเมินที่ต่ำเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินด้านคุณภาพเส้นทางและผลการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ในหัวข้อที่ผ่านมา พื้นที่ดังกล่าวจึงควรมีมาตรการเร่งด่วนในการดำเนินการพัฒนาเพื่อให้เส้นทางการท่องเที่ยว นั้นมีศักยภาพเท่าเทียมกันในทุกๆ พื้นที่

2) วิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทางการท่องเที่ยว เป็นการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบผลการประเมินข้อมูลต่างๆ ที่ได้จัดเก็บ โดยวิเคราะห์หาความเชื่อมโยงของข้อมูลด้านโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ ความสอดคล้องของข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับข้อมูลด้านอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว โดยภาพรวมของผลการวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางการท่องเที่ยวทั้งหมด พบว่าปัญหาหลักนั้นยังคงอยู่ที่จังหวัดสะหวันนะเขต ประเทศลาว อีกทั้งยังมีพื้นที่ของจังหวัดในประเทศไทยที่เชื่อมต่อกับประเทศลาว ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์และมุกดาหาร ที่มีระดับศักยภาพ

ที่อยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ จึงอาจทำให้เกิดปริมาณของนักท่องเที่ยวที่ลดน้อยลง ส่งผลกระทบต่อรายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้

3) สรุปแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเพื่อการท่องเที่ยวอย่างสร้างสรรค์บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยจากผลการศึกษาและวิเคราะห์ความเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามได้ดังนี้

- พื้นที่ที่ควรดำเนินการปรับปรุง คือ พื้นที่รอยต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศลาว ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์ มุกดาหาร และสหัสขันธ์ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีผลการประเมินความเชื่อมโยงที่ต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่บนเส้นทางท่องเที่ยวทั้งหมด อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม จึงควรเร่งหามาตรการในการปรับปรุงเพื่อลดปัญหาความไม่ต่อเนื่องในการเชื่อมโยงของเส้นทางท่องเที่ยว
- ภาพรวมของศักยภาพการเชื่อมโยงของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามนั้น มีระดับการประเมินที่อยู่ในเกณฑ์ที่ดี นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในการท่องเที่ยวในพื้นที่ แต่หากพิจารณาในแต่ละประเด็น ยังมีบางพื้นที่ที่ยังต้องดำเนินการหามาตรการในการปรับปรุงเพื่อให้พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น เช่น จังหวัดเพชรบูรณ์นั้น มีผลการประเมินคุณภาพเส้นทางโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดี แต่ยังมีเส้นทางที่เชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวบางส่วนยังต้องดำเนินการปรับปรุง หรือจังหวัดขอนแก่นซึ่งมีผลการประเมินคุณภาพเส้นทางที่ดี แต่ยังขาดศักยภาพการเชื่อมโยงในด้านการเงินซึ่งอาจส่งผลทำให้ขาดศักยภาพด้านการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยรวมได้
- ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่บนเส้นทางท่องเที่ยว ส่วนใหญ่พบว่าทั้งในส่วนของผู้ประกอบการ และภาครัฐ มีความร่วมมือที่ดีและมีการกำหนดมาตรการต่อเนื่องในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ มีการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อรองรับการขยายตัวของนักท่องเที่ยวในอนาคต แต่ทั้งนี้ในการพัฒนายังขาดงบประมาณในการสนับสนุน หน่วยงานต่างๆ ยังคงต้องเสนอของบประมาณเพื่อใช้ในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว ดังนั้นภาครัฐจึงควรพิจารณางบประมาณในส่วนของการพัฒนาดังกล่าวให้มีความเหมาะสม เพื่อให้เกิดการพัฒนาคุณภาพตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องต่อไป

โดยสามารถสรุปภาพรวมของการวิเคราะห์และแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามได้ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว

	คุณภาพของเส้นทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
เหนือล่าง	ตาก	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	สุโขทัย	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	อุตรดิตถ์	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	พิษณุโลก	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	เพชรบูรณ์	- ระดับคุณภาพดี (ระดับปานกลางบางช่วงของเส้นทาง) - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค	- ระดับคะแนนค่อนข้างดี - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค
อีสาน	แนวทางการส่งเสริม		
	- ปรับปรุงเส้นทางการท่องเที่ยวในบางช่วงที่มีระดับการประเมินปานกลาง เพื่อให้เกิดความสมดุลของคุณภาพเส้นทาง - เนื่องจากจังหวัดเพชรบูรณ์มีสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่เกิดขึ้นจำนวนมาก จึงควรส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในจังหวัดเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจและให้เกิดการท่องเที่ยวซ้ำในครั้งถัดไป		
อีสาน	ขอนแก่น	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับคะแนนค่อนข้างดี
	แนวทางการส่งเสริม		
	- เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีความพร้อมในการพัฒนาทั้งในส่วนของภาครัฐและความร่วมมือจากภาคประชาชน แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นอาจจะยังไม่ใช่เมืองท่องเที่ยว ทำให้ขาดศักยภาพการเชื่อมโยงในบางส่วน จึงควรส่งเสริมโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงด้านการเงิน การเพิ่มสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ร้านค้าต่างๆ เป็นต้น		

ตารางที่ 1 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว (ต่อ)

	คุณภาพของเส้นทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
อีสาน	- ระดับคุณภาพดี (ระดับปานกลางบางช่วงของเส้นทาง)	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง	- ระดับคะแนนควรปรับปรุง
	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดกาฬสินธุ์กำลังสร้างถนนเส้นใหม่ ซึ่งจะเป็ถนนที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดมุกดาหาร โดยหลังจากเสร็จสิ้นคาดว่าจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวที่สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ลดปัญหาด้านคุณภาพเส้นทาง และเพิ่มระดับความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การไหลทางกายภาพ และการไหลด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนให้เกิดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว		
	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง	- ระดับคะแนนปานกลาง
มุกดาหาร	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารกำลังสร้างถนนเส้นใหม่ ซึ่งจะเป็ถนนที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยหลังจากเสร็จสิ้นคาดว่าจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวที่สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ลดปัญหาด้านคุณภาพเส้นทาง และเพิ่มระดับความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การให้ข้อมูลข่าวสาร และการไหลด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนให้เกิดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว		

ตารางที่ 1 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว (ต่อ)

	คุณภาพของเส้นทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
ลาว	- ระดับคุณภาพปานกลาง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ	- ระดับคะแนนควรปรับปรุง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ
	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - ควรเร่งส่งเสริมให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยง เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดคอกว้างในด้านต่างๆ และเกิดการขยายตัวของการท่องเที่ยว - ปรับปรุงคุณภาพเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศ โดยเฉพาะคุณภาพด้านทางไม่หลง (Sure) และทางปลอดภัย (Safe) - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงในทุกๆ ประเด็น เนื่องจากมีระดับศักยภาพที่ต่ำ		
เวียดนาม	ไว้	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	ดำนิง	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี

สำหรับการดำเนินโครงการการศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1. **การเข้าถึงข้อมูลในต่างประเทศ** เนื่องจากโครงการเป็นการศึกษาเส้นทางระหว่างภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งต้องผ่านประเทศลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งในทั้ง 2 ประเทศ การเข้าถึงข้อมูลแผนการพัฒนาของแต่ละประเทศนั้นมีความยากลำบาก เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ไม่ได้เผยแพร่ในวงกว้างหรือบางข้อมูลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถเปิดเผยได้ จึงทำให้การนำข้อมูลที่แท้จริงมาวิเคราะห์มีความยากลำบากและทำให้ข้อมูลที่น่ามาวิเคราะห์อาจจะเกิดข้อมูลที่คลาดเคลื่อนเล็กน้อย

2. **การสื่อสารในขณะสัมภาษณ์และเก็บข้อมูล** ซึ่งการเก็บข้อมูลการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ มีการเก็บหลายรูปแบบ หนึ่งในนั้น คือ การสัมภาษณ์ทั้งคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว ดังนั้น ปัญหาหลักที่เกิดขึ้น คือ การสื่อสารเพื่อให้เข้าใจความหมายที่ตรงกัน และในบางส่วนของ การเก็บข้อมูล คือ การตอบแบบสอบถาม นักท่องเที่ยวบางกลุ่มอาจไม่เข้าใจเอกสารหรือสิ่งต้องการที่จะสื่อ

3. **ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามของนักท่องเที่ยว** เนื่องจากการสัมภาษณ์และตอบแบบสอบถามต้องเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวที่กำลังเดินทาง ซึ่งในขณะเดินทางนักท่องเที่ยวกำลังอยู่ในช่วงโหม่งเร่งรีบ การให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามของนักท่องเที่ยวจึงไม่ค่อยได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร

4. **การหาผู้นำทางและแปลภาษาในพื้นที่** เนื่องจากการเดินทางในประเทศลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ต้องมีการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล และการสัมภาษณ์คนในพื้นที่บ้างบางส่วน ดังนั้น ปัญหาการหาลำและผู้นำทางจึงเกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดการเก็บข้อมูลล่าช้า

ข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไขปัญหา และแผนปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาต่อเนื่องจากผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินโครงการ อันจะนำไปสู่การขยายผลสำหรับการดำเนินโครงการในระยะต่อไป มีดังนี้

1. **ขยายผลการวิเคราะห์ ด้วยปัจจัยเชิงลึกที่ส่งผลโดยตรงต่อการเชื่อมโยง** เช่น ปัจจัยด้านฤดูกาลในการเก็บข้อมูลที่หลากหลาย ซึ่งอาจใช้เวลานานในการเก็บข้อมูล หรือปัจจัยช่วงเวลา เนื่องจากในแต่ละช่วงเวลา ความส่องสว่างก็อาจเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนในการเก็บข้อมูล ดังนั้น จึงควรศึกษาและวิเคราะห์ผลต่อในเชิงลึกต่อไป

2. **สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางจากภูมิภาคอื่นๆ** สู่เมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เนื่องจากเส้นทางในการเดินทางจากพื้นที่อื่นก็สามารถเดินทางไปเมืองดานังได้ ดังนั้นจึงควรขยายผลการดำเนินงานไปในเส้นทางอื่นๆ เพื่อเป็นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศด้วย

3. **ขยายผลการเก็บข้อมูลเส้นทางอื่นๆ ทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่** จากภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชน ไม่เพียงแต่ในชุมชนบริเวณเส้นทางหลัก ให้เกิดการพัฒนาชุมชนของตนเองเพื่อการแข่งขัน

4. เพิ่มแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในอนาคต หากมีการเพิ่มของนักท่องเที่ยวมากขึ้น เนื่องจากถ้ามีการเพิ่มของนักท่องเที่ยวมากขึ้นในอนาคต แน่แน่นอนว่าจะเกิดการเสื่อมโทรมของธรรมชาติ ดังนั้น การท่องเที่ยวจึงควรเพิ่มแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อคนในรุ่นหลังและเพื่อให้ธรรมชาติและความสะดวกสบายของพื้นที่นั้นๆ อยู่อย่างถาวร

5. พัฒนาต่อยอดผลการศึกษา เนื่องจากโครงการนี้เป็นการวิเคราะห์ผลและหาข้อมูลจุดอ่อนในแต่ละพื้นที่ ดังนั้น การจะทำให้เกิดความสมบูรณ์และเกิดประโยชน์ได้จริงนั้น จึงควรพัฒนาแผนในแต่ละจังหวัดหรือพื้นที่ต่อไป เพื่อให้เปิดผลประโยชน์ที่แท้จริง

บทคัดย่อ

โครงการการศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ปีงบประมาณ 2561 เป็นการศึกษาและวิเคราะห์เปรียบเทียบคุณภาพเส้นทางด้วยหลักการ 4S ศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ และข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยวิเคราะห์ข้อมูลคุณภาพเส้นทางแต่ละพื้นที่บนเส้นทางสาย R9 ได้แก่ จังหวัดตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร ประเทศไทย จังหวัดสะหวันนะเขต ประเทศลาว และ จังหวัดเว้และจังหวัดดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยภาพรวมของผลการศึกษาพบว่า พื้นที่ในเขตภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามนั้น มีศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ที่ดี มีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนาคต แต่อย่างไรก็ตามผลการศึกษาพบว่าพื้นที่รอยต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศลาว ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์ มุกดาหาร และสะหวันนะเขตนั้น เป็นพื้นที่ที่ควรดำเนินการปรับปรุงเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีผลการประเมินความเชื่อมโยงที่ต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่บนเส้นทางการท่องเที่ยวทั้งหมด อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม จึงควรเร่งดำเนินการปรับปรุงเพื่อลดปัญหาความไม่ต่อเนื่องในการเชื่อมโยงของเส้นทางการท่องเที่ยวต่อไป

คำสำคัญ โลจิสติกส์ท่องเที่ยว, เส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1, การเชื่อมโยง, เมืองดานัง

Abstract

The study of tourism logistics on the Lower Northern Region Cluster 1, Thailand and Da Nang city, Socialist Republic of Vietnam that was supported by Thailand Science Research and Innovation (TSRI) was the study and analysis of the quality, logistics performance and tourist demand on the route. All tourism logistics data of each area on the R9 route that consists of Tak, Sukhothai, Uttaradit, Phitsanulok, Phetchabun, Khon Kaen, Kalasin and Mukdahan, Thailand, Savannakhet, Laos and Hue and Da Nang city, Socialist Republic of Vietnam were analyzed and concluded the guideline to improve the tourism logistics connectivity. The results showed that the area in the Lower Northern Region Cluster 1, Thailand and Socialist Republic of Vietnam had a potential of connectivity. There were ready to accommodate the growth of tourism logistics in the future. However, the area between Thailand and Laos including Kalasin, Mukdahan and Savannakhet were an area that should be improved tourism logistics performance because they were a low performance area compared to all areas on the route. Moreover, they were also an area that connects the tourism from the Lower Northern Region Cluster 1 of Thailand to Da Nang city. They should be accelerated to improve the performance and decrease the discontinuity in the tourism logistics connectivity.

Keyword Tourism logistics, Lower northern region cluster 1, Connectivity, Da Nang city

สารบัญ

หน้า

บทสรุปผู้บริหาร

บทคัดย่อ

สารบัญ

ก-1

สารบัญตาราง

ก-3

สารบัญรูป

ก-4

1. บทนำ

1-1

1.1 ความสำคัญ และที่มาของปัญหา

1-1

1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน

1-4

1.3 กรอบแนวคิดของการวิจัย

1-5

1.4 วิธีการดำเนินการวิจัย และสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล

1-6

1.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

1-7

2. การทบทวนเอกสาร และวรรณกรรม

2-1

2.1 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2-1

2.2 กรอบแนวคิด ทฤษฎีที่ใช้ในงานวิจัย

2-15

3. การดำเนินงานวิจัย

3-1

3.1 การกำหนดประชากร และเลือกกลุ่มตัวอย่าง

3-1

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3-3

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น

3-11

4. ผลการวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมโยง

4-1

4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพการประเมินคุณภาพเส้นทางด้วยหลักการ 4S

4-1

4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยว

4-5

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว

4-9

4.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์

4-17

5. สรุปแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว

5-1

5.1 สรุปแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว

5-2

5.2 ปัญหาและอุปสรรค

5-6

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.3 ข้อเสนอแนะและแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาต่อเนื่อง

5-7

บรรณานุกรม

ภาคผนวก

สารบัญตาราง

หน้า

1-1	กิจกรรมและระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการ	1-10
1-2	ผลผลิต (Output) และตัวชี้วัดของโครงการวิจัย	1-11
1-3	เป้าหมายของผลลัพธ์ (Outcome) และตัวชี้วัด	1-12
2-1	Definition of service attributes	2-7
2-2	การใช้โลจิสติกส์ในการสร้างคุณภาพของการท่องเที่ยวชุมชนในสหภาพยุโรป	2-18
3-1	การคำนวณหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างแต่ละพื้นที่	3-2
3-2	เกณฑ์การประเมินคุณภาพเส้นทางหัวข้อ “ทางสบาย”	3-4
3-3	เกณฑ์การประเมินคุณภาพเส้นทางหัวข้อ “ทางสวยงาม”	3-5
3-4	เกณฑ์การประเมินคุณภาพเส้นทางหัวข้อ “ทางไม่หลง”	3-6
3-5	เกณฑ์การประเมินคุณภาพเส้นทางหัวข้อ “ทางปลอดภัย”	3-6
3-6	การประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	3-7
3-7	ประเด็นการสัมภาษณ์ข้อมูลทั่วไป	3-10
3-8	ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาคตะวันออก เฉิงเหวอ ประเทศไทย	3-39
3-9	ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทาง สปป.ลาว	3-41
3-10	ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาค สังคมนิยมเวียดนาม	3-43
4-1	คะแนนจากการประเมินคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ยด้วยหลักคุณภาพ 4S	4-1
4-2	ค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด	4-2
4-3	คะแนนจากการประเมินคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดด้วยหลักคุณภาพ 4S	4-3
4-4	ค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดในแต่ละจังหวัด	4-4
4-5	ระดับคะแนนการประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยว ในแต่ละจังหวัด	4-6
4-6	ผลการประเมินความพึงใจของนักท่องเที่ยว	4-10
4-7	การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.ตาก	4-22
4-8	การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.สุโขทัย	4-23
4-9	การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.อุดรธานี	4-25
4-10	การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.พิษณุโลก	4-26
4-11	การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.เพชรบูรณ์	4-28

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

4-12	การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.ขอนแก่น	4-29
4-13	การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.กาฬสินธุ์	4-31
4-14	การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.มุกดาหาร	4-32
4-15	สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว	4-34
4-16	ปริมาณของจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารในแต่ละสนามบิน	4-38
4-17	จำนวนผู้โดยสารในแต่ละภูมิภาคของรถไฟไทย	4-38

สารบัญรูป

หน้า

1-1	เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9)	1-3
1-2	กรอบแนวความคิดของการวิจัย	1-5
2-1	ระบบจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว	2-1
2-2	Questions for the satisfaction level with public transport service quality	2-9
2-3	การจัดการโลจิสติกส์ภายในห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว	2-16
2-4	หลักเกณฑ์การดำเนินงานวิจัย	2-22
3-1	เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	3-3
3-2	แผนภาพอธิบายด้านการประเมินคุณภาพเส้นทางของหลักคุณภาพ 4S	3-4
3-3	แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 จังหวัดขอนแก่น ประเทศไทย	3-12
3-4	เส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดขอนแก่น	3-13
3-5	สภาพถนนบนเส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดขอนแก่น	3-14
3-6	สภาพถนนบนเส้นทางในตัวเมือง จังหวัดขอนแก่น	3-14
3-7	แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 จังหวัดกาฬสินธุ์ ประเทศไทย	3-15
3-8	เส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดกาฬสินธุ์	3-16
3-9	สภาพถนนบนเส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดกาฬสินธุ์	3-17
3-10	สภาพถนนบนเส้นทางในตัวเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์	3-18
3-11	แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 จังหวัดมุกดาหาร ประเทศไทย	3-19
3-12	เส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดมุกดาหาร	3-20
3-13	สภาพถนนบนเส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดมุกดาหาร	3-21
3-14	สภาพถนนบนเส้นทางในตัวเมือง จังหวัดมุกดาหาร	3-21
3-15	แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 ที่พาดผ่าน สปป.ลาว	3-22
3-16	สภาพถนนบนเส้นทาง R9 (ทางหลวงแห่งชาติหมายเลข 9E) สปป.ลาว	3-24
3-17	แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เมืองกวางตรี สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	3-25
3-18	สภาพถนนบนเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองกวางตรี สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	3-27

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

3-19	แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เมืองกวังบินท์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	3-28
3-20	สภาพถนนบนเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองกวังบินท์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	3-30
3-21	แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เมืองเทือเทียน-ฮิว (เว้) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	3-31
3-22	สภาพถนนบนเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองเทือเทียน-ฮิว (เว้) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	3-33
3-23	แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เทศบาลนครดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	3-34
3-24	สภาพถนนบนเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเทศบาลนครดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	3-36
3-25	จุดเชื่อมต่อของเส้นทาง R9 ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย-ลาว-เวียดนาม)	3-37
3-26	การเข้าสัมภาษณ์สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว	3-46
3-27	การเข้าสัมภาษณ์หอการค้าจังหวัดขอนแก่น	3-47
3-28	การเข้าสัมภาษณ์สำนักงานทางหลวงที่ 7	3-48
3-29	การเข้าสัมภาษณ์แขวงการทางกาฬสินธุ์	3-49
3-30	การเข้าสัมภาษณ์แขวงการทางมุกดาหาร	3-50
3-31	การลงพื้นที่เก็บแบบสัมภาษณ์ความพึงพอใจนักท่องเที่ยว	3-51
4-1	ระดับคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ยของการประเมินคุณภาพเส้นทางด้วยหลักคุณภาพ 4S	4-3
4-2	ระดับคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดของการประเมินคุณภาพเส้นทางด้วยหลักคุณภาพ 4S	4-5
4-3	การประเมินด้านการไหลทางกายภาพ (Physical Flow)	4-7
4-4	การประเมินการไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)	4-8
4-5	การประเมินการไหลด้านการเงิน (Financial Flow)	4-9
4-6	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ย	4-10
4-7	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในแต่ละด้าน	4-11
4-8	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดตาก	4-11
4-9	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดสุโขทัย	4-12
4-10	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดอุดรธานี	4-12
4-11	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดพิษณุโลก	4-13
4-12	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์	4-13
4-13	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดขอนแก่น	4-14

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

4-14	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดกาฬสินธุ์	4-14
4-15	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร	4-15
4-16	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดสกลนคร	4-15
4-17	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดเว้	4-16
4-18	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดดำนัง	4-16
4-19	แผนที่การเปรียบเทียบศักยภาพด้านคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ย	4-17
4-20	แผนที่การเปรียบเทียบศักยภาพด้านคุณภาพเส้นทางที่ต่ำที่สุด	4-18
4-21	แผนที่การเปรียบเทียบศักยภาพด้านการเชื่อมโยง	4-19
4-22	แผนที่การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว	4-20
4-23	ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.ตาก	4-21
4-24	ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.สุโขทัย	4-23
4-25	ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.อุดรธานี	4-24
4-26	ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.พิษณุโลก	4-26
4-27	ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.เพชรบูรณ์	4-27
4-28	ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น	4-29
4-29	ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.กาฬสินธุ์	4-30
4-30	ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.มุกดาหาร	4-32
5-1	ภาพรวม Cluster การศึกษาเส้นทาง	5-4

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญ และที่มาของปัญหา

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างรายได้ได้ค่อนข้างสูง อีกทั้งยังมีบทบาทและเป็นกลยุทธสำคัญที่นำมาใช้ในการพัฒนาประเทศ จากแนวทางแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว พ.ศ. 2558-2560 ในการกำหนดแนวทางและเป้าหมายการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพมากขึ้น ทั้งในเรื่องการเพิ่มระยะเวลาพำนักของนักท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อหัวต่อวันหรือต่อครั้ง การพัฒนาในระดับพื้นที่ การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวภายในกลุ่มท่องเที่ยวและระหว่างกลุ่มท่องเที่ยว การกระจายตัวของนักท่องเที่ยวและการกระจายรายได้ไปสู่ท้องถิ่นมากขึ้น โดยคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อชุมชนสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างให้เกิดความสมดุลและการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยแนวคิดการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว คือ การปรับเปลี่ยนวิธีคิดในการวางรากฐานการพัฒนาการท่องเที่ยวไทย โดยเน้นความเป็นเอกภาพ ร่วมคิดร่วมทำ ร่วมรับผิดชอบของทุกภาคส่วน และต้องเป็นการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศ ได้แก่ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงวัฒนธรรม เป็นต้น การบูรณาการระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาคม นับเป็นสิ่งสำคัญที่จะให้มีการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทยเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือตัวบุคคลทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ แต่การขับเคลื่อนการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวไทยจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากภาคีการพัฒนาทั้งสามฝ่าย โดยเฉพาะบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคประชาคมและภาคเอกชนในท้องถิ่น เนื่องจากท้ายที่สุดประชาชนที่เป็นเจ้าของทรัพยากรจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ดังนั้นการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการพัฒนาและการทำงานร่วมกันเพื่อการขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบและไปในทิศทางเดียวกัน สามารถก้าวไปพร้อมกันบนความเชื่อถือและความไว้วางใจซึ่งกันและกัน จะทำให้การพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศประสบผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน ทั้งนี้การปรับเปลี่ยนแนวคิดการวัดความสำเร็จของการพัฒนา ซึ่งที่ผ่านมาการพัฒนาการท่องเที่ยวมุ่งเน้นผลสำเร็จในเชิงปริมาณ ได้แก่ จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว แต่การวัดผลการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะต่อไปจำเป็นต้องมองในหลายมิติที่สมดุลกันทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและสิ่งแวดล้อม เพื่อเป้าหมายสุดท้ายคือ การพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนั้นการพัฒนาจะต้องใช้ตลาดเป็นตัวนำหรือ Demand Drive เพื่อให้สามารถกำหนดเป้าหมายได้ชัดเจน สอดคล้องกับระยะเวลาที่ต้องการปรับปรุงแก้ไขปัญหาสำคัญในภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยว มิฉะนั้นแล้วจะทำให้การกำหนดกลยุทธ์ทาง

การตลาดและแนวทางการพัฒนาสินค้าและบริการไม่สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน การดำเนินกิจกรรมการจัดกระจายและค้าซื้องานเหมือนในอดีตที่ผ่านมา ดังนั้น แนวทางคิดการพัฒนาในระยะต่อไป จำเป็นต้องกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาตัวสินค้าหรือแหล่งท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดด้านท่องเที่ยว ทั้งนี้การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณในระยะยาว ทั้งงบประมาณจากส่วนกลาง งบประมาณกลุ่มจังหวัด งบประมาณของจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และงบประมาณที่สนับสนุนผ่านกองทุนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2558)

ลักษณะของเส้นทางการท่องเที่ยวบนเส้นทางระหว่างภาคเหนือตอนล่าง 1 ของไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม จะพิจารณาให้จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางที่มีเส้นทางการคมนาคมที่เชื่อมโยงไปยังจังหวัดอื่นๆ ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 รวมถึงภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ ได้นั้น เป็นจุดเริ่มต้นที่นักเดินทางใช้เป็นศูนย์กลางในการตัดสินใจเลือกเดินทางท่องเที่ยวไปยังจังหวัดอื่น ๆ และใช้เป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9) มีระยะทางยาว 1,450 กิโลเมตร อยู่ในเขตไทยเป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ 950 กิโลเมตรดังแสดงในรูปที่ 1 ตามเส้นสีแดงเข้ม เส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานังของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามซึ่งติดกับชายแดนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ผ่านเข้าแขวงสะหวันนะเขตในสปป.ลาว และข้ามผ่านสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) มายังแม่น้ำโขงสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร แล้วผ่านไปยังจังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก ไปสิ้นสุดที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมามายังอำเภอแม่สะมะที่เมืองเมะล่าย หรือมะละหมิง (Mawlamyine / Mawlamyaing) ซึ่งเป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรอินเดียจะสามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและตะวันออกกลางต่อไป

ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)



รูปที่ 1-1 เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

(East-West Economic Corridor: EWE) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9)

เส้นทางสาย R9 นี้ยังมีจุดเชื่อมต่อกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ที่จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งเส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ จึงสามารถพัฒนาและสร้างโอกาสที่ดีของประเทศไทยในการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวทั้งภายในและนอกอนุภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นทางเลือกให้การ

ท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค นอกจากนี้การใช้เส้นทางสาย R9 ยังสามารถเพิ่มศักยภาพของการส่งออกและกระจายสินค้าไปยังประเทศจีนกับประเทศอื่นๆ ในเอเชีย อาทิเช่น ฮองกง ไต้หวัน และญี่ปุ่นได้ โดยเริ่มจากมุกดาหารผ่านลาว เวียดนาม เข้าสู่ประเทศจีนทางด้านด่านผิงเสียง ผ่านเมืองหนานหนิงไปยังตลาดค้าส่งเมืองกว่างโจว ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งและเป็นศูนย์กลางในการกระจายผักและผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในจีนตอนใต้ โดยใช้เวลาเพียง 3 วัน ขณะที่หากเทียบกับการขนส่งทางทะเลจะต้องใช้เวลา 5-7 วัน ทำให้ผักและผลไม้ที่ถึงมือผู้บริโภคมีคุณภาพดีขึ้น ลดการเน่าเสีย ช่วยลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการไทย (ประชาชาติธุรกิจ, 2556)

การพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามจะเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ทั้งโดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบ/กระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกันที่จะนำมาซึ่งการดำเนินการในเชิงรูปธรรม และ ส่งเสริมและให้ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมุ่งส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมบนเส้นทาง EWEC การเรียนรู้วัฒนธรรมและสังคม เช่น การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษา การถ่ายทอดหรือแลกเปลี่ยนระบบการศึกษาระหว่างกันทำให้การท่องเที่ยวลักษณะนี้จำเป็นต้องผสมผสานองค์ความรู้ทางวัฒนธรรมเข้ากับวิวัฒนาการของเทคโนโลยี

ดังนั้นแนวทางการศึกษาครั้งนี้จึงมีความมุ่งเน้นในการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวอย่างสร้างสรรค์บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทางดังกล่าว และเป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป รวมไปถึงทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเพิ่มการลงทุนในด้านการท่องเที่ยวโดยผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน

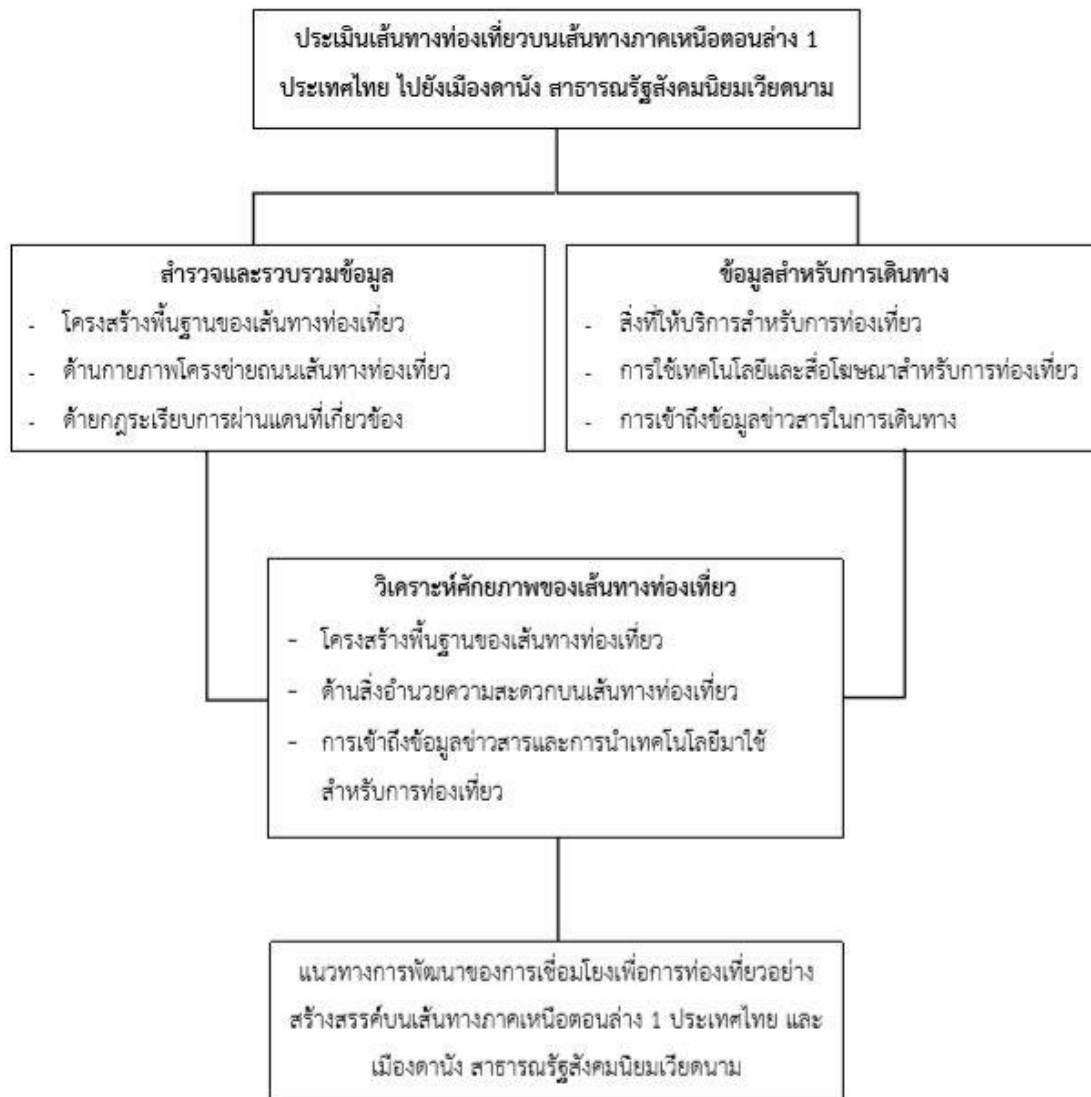
1.2.1 เพื่อศึกษาสภาพการเชื่อมโยงปัจจุบันทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

1.2.2 เพื่อศึกษาศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

1.2.3 เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

1.3 กรอบแนวความคิดของการวิจัย

กรอบแนวความคิดเพื่อศึกษาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเส้นทางระหว่างภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย ไปยังเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม แสดงดังรูปที่ 1-2



รูปที่ 1-2 กรอบแนวความคิดของการวิจัย

1.4 วิธีการดำเนินการวิจัย และสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล

การศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน และเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม มีการดำเนินการวิจัยประกอบด้วยขั้นตอน ดังนี้

1.4.1 ขอบเขตของการวิจัย: การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาศักยภาพทางโลจิสติกส์ของเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ขอบเขตด้านเนื้อหา: ประเมินศักยภาพของเส้นทางเพื่อนำข้อมูลมาเป็นแนวทางในการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางของแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ขอบเขตด้านกลุ่มเป้าหมาย: กลุ่มประชากรนักท่องเที่ยว คนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชน ที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ขอบเขตด้านพื้นที่: เส้นทางระหว่างจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ที่เชื่อมต่อกับเส้นทางไปยังจังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร ผ่านบนเส้นทางสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้าสู่เมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

1.4.2 วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) และการเก็บรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน และเส้นทางท่องเที่ยวโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก และการใช้แบบสัมภาษณ์จากกลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน ระหว่างเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 เชื่อมต่อกับเส้นทางไปยังจังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร ผ่านบนเส้นทางสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้าสู่เมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยวิธีการในการเก็บข้อมูลจะเลือกใช้กลุ่มตัวอย่างแบบการเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ (Non-Probability Sampling) เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างประชากรนั้นมีความเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา จึงไม่สามารถระบุตัวเลขที่แน่นอนได้ และเนื่องจากเป็นกลุ่มตัวอย่างโดยแบบเฉพาะเจาะจง ดังนั้นทางนักวิจัยจึงเลือกใช้การสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

1.4.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้แบ่งเป็น 4 กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชน ดังนี้

- 1) กลุ่มนักท่องเที่ยว หมายถึงนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 2) กลุ่มคนในชุมชน หมายถึง กลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในระหว่างในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 3) กลุ่มผู้ประกอบการ หมายถึง กลุ่มผู้บริหารธุรกิจ หรือหน่วยงานที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว อาหารเครื่องดื่ม รถเช่า ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 4) กลุ่มผู้นำชุมชน หมายถึง กลุ่มผู้บริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวผู้นำชุมชน หัวหน้าหน่วยงาน และหัวหน้าส่วนราชการในท่องเที่ยว อาหารเครื่องดื่ม รถเช่า ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

1.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปคอมพิวเตอร์ ซึ่งมีลำดับขั้นการวิเคราะห์ดังนี้ คือ

- 1) วิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Method) เป็นการรวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริงมาวิเคราะห์ ด้านข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงบรรยาย (Descriptive Analysis) เช่น ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เป็นการวิเคราะห์แบบมาตราส่วนประมาณค่า

- 2) การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ที่ตอบแบบสัมภาษณ์กับความพึงพอใจการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้เครื่องมือทางสถิติ และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว กับความพึงพอใจนักท่องเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

1.5.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสัมภาษณ์ 4 แบบ ดังนี้

- 1) แบบสัมภาษณ์ ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามในวันที่เก็บข้อมูล แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่มีผลจากความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

2) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลของคนในชุมชนที่อาศัยอยู่บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม แบ่งแบบสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ความพร้อมและแนวทางการพัฒนาความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวในมุมมองของคนในชุมชนที่เป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

3) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลของผู้ประกอบการ ที่อาศัยอยู่บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยแบ่งแบบสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ และแหล่งท่องเที่ยว

ส่วนที่ 2 ความพร้อมและแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

4) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลของผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่อาศัยอยู่บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยแบ่งแบบสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์และแหล่งท่องเที่ยว

ส่วนที่ 2 ความพร้อมและแนวทางการพัฒนา

ส่วนที่ 3 ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

1.5.2 การสร้างเครื่องมือและหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ

กระบวนการสร้างเครื่องมือ มีขั้นตอนดังนี้

1) ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวคิดในการกำหนดแนวทางในการสร้างเครื่องมือ

2) วิเคราะห์เอกสารและร่างแบบสัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้าง

3) สร้างแบบสัมภาษณ์ตามนิยามและวัตถุประสงค์

การหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ และตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ โดยนำแบบสัมภาษณ์ไปทดสอบหาความเที่ยงตรงของแบบสัมภาษณ์ โดยนำแบบสัมภาษณ์เสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ เพื่อพิจารณาตรวจสอบความถูกต้อง ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย และนำมาปรับปรุงแก้ไข

1.5.3 การรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลดังนี้

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการออกสำรวจแบบสัมภาษณ์เชิงลึก จากนักท่องเที่ยว คนในชุมชน ผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร วารสาร งานวิจัย บทความ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ภาคเอกชนที่ได้เก็บรวบรวมไว้ รวมทั้งจากเว็บไซต์ต่างๆ

1.5.4 การประเมินศักยภาพ

การประเมินศักยภาพและจัดระบบของทรัพยากรภายในแหล่งท่องเที่ยวประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดตัวชี้วัด เพื่อพิจารณาศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวโดยกำหนดระดับการให้คะแนนจากมากที่สุดถึงน้อยที่สุด

1.5.5 ระยะเวลาทำการวิจัย และแผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย

ระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 12 เดือน ดังแสดงกิจกรรมและระยะเวลาในตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 กิจกรรมและระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการ

กิจกรรม	เดือน											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.ศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์												
2.ศึกษาสำรวจข้อมูลพื้นฐานทางด้านวิศวกรรมต่างๆ เพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์												
3.วิเคราะห์โครงข่ายการเชื่อมโยงรวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางท่องเที่ยว												
4.เสนอแนวทางการพัฒนาเส้นทางการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว												
5.ส่งผลการดำเนินงานให้แผนงานวิจัยดำเนินการ												

1.5.6 เป้าหมายของผลผลิต (Output) และตัวชี้วัด

จากการศึกษาตามแผนการดำเนินงานของโครงการวิจัยย่อย 1 เรื่อง การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำผลผลิตจากการศึกษา ได้แก่ แนวทางการพัฒนาและศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว จากการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ไปปรับใช้ตามความเหมาะสม และให้เกิดประโยชน์เพื่อให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางในลักษณะคลัสเตอร์ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนใน / ระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ เพื่อสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และเพื่อให้พื้นที่สามารถสร้างประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ โดยไม่เป็นเพียงทางผ่าน ในการศึกษาเสนอตัวชี้วัดในเชิงคุณภาพทั้งหมด ดังแสดงในตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 ผลผลิต (Output) และตัวชี้วัดของโครงการวิจัย

ผลผลิต	ตัวชี้วัด			
	เชิงปริมาณ	เชิงคุณภาพ	เวลา	ต้นทุน
1. ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	ศักยภาพปัจจุบันการรองรับการเดินทางของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	-	-	-
2. ศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	ศักยภาพปัจจุบันการของสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ของเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	-	-	-
3. แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	-	แนวทางการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	-	-

1.5.7 เป้าหมายของผลลัพธ์ (Outcome) และตัวชี้วัด

ตารางที่ 1-3 เป้าหมายของผลลัพธ์ (Outcome) และตัวชี้วัด

ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด			
	เชิงปริมาณ	เชิงคุณภาพ	เวลา	ต้นทุน
1. แนวทางการพัฒนาแผนส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวและสร้างจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวและการเชื่อมต่อสำหรับการท่องเที่ยวระหว่างภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	● ข้อมูลปัจจุบันและข้อมูลประมาณการของอุปสงค์และอุปทานของการท่องเที่ยวบนเส้นทาง ● จำนวนรูปแบบการท่องเที่ยวที่รองรับธุรกิจการท่องเที่ยวไทย	● รูปแบบการท่องเที่ยวที่เหมาะสมสำหรับการส่งเสริมศักยภาพการแข่งขันในอนาคต	-	-
2. อุปสงค์และอุปทานของการท่องเที่ยวบนเส้นทางระหว่างภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	● จำนวนนักท่องเที่ยวที่หลากหลายและสามารถรองรับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและเวียดนาม	-	-	-

1.5.8 ประโยชน์ที่ได้รับ

- 1) ทราบถึงสภาพปัจจุบันทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 2) ทราบถึงศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 3) ทราบถึงแนวทางการเชื่อมโยงเส้นทางและการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

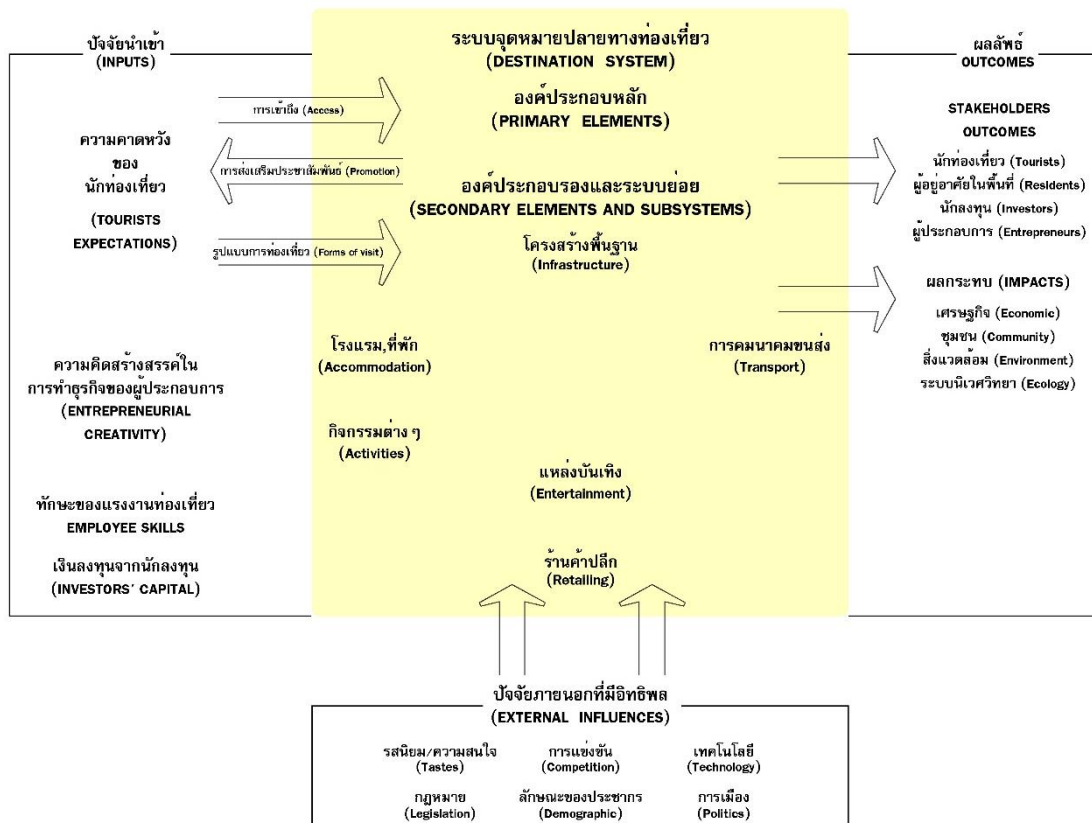
บทที่ 2

การทบทวนเอกสาร และวรรณกรรม

2.1 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 แนวคิดระบบจุดหมายปลายทางท่องเที่ยว

การที่เมืองหรือพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งจะพัฒนาเป็นจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีระบบที่จะสามารถส่งเสริมให้จุดหมายปลายทางนั้นๆ มีการสร้างปัจจัยดึงดูด (Pull Factors) ให้มีการพัฒนาภายในตัวจุดหมายปลายทางเองและการบริหารจัดการที่ดีอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาซึ่งการพัฒนาอย่างยั่งยืนในการศึกษาประเมินศักยภาพการรองรับการท่องเที่ยวจึงควรมีการดำเนินการที่คำนึงถึงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบและปัจจัยต่างๆ ในเชิงระบบ โดยองค์ประกอบหลักดังแสดงในรูปที่ 2-1



รูปที่ 2-1 ระบบจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว

1) ระบบจุดหมายปลายทาง (Destination System)

ภายในเมืองหรือพื้นที่ท่องเที่ยวต้องมีองค์ประกอบสำคัญที่สามารถทำให้นักท่องเที่ยวสนใจเดินทางมายังจุดหมายปลายทางแห่งนั้นได้ องค์ประกอบหลัก (Primary Elements) ได้แก่ ทรัพยากรทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม กิจกรรมของชุมชน และรองรับด้วยองค์ประกอบ

สนับสนุน (Secondary Elements) ได้แก่ โรงแรมที่พัก โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง กิจกรรมรูปแบบต่างๆ แหล่งบันเทิง และร้านค้าปลีกย่อย เป็นต้น

2) ปัจจัยนำเข้า

มีปัจจัยนำเข้าที่สำคัญอยู่หลายปัจจัยด้วยกัน ซึ่งจะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยว อาทิเช่น

- ความคาดหวังของนักท่องเที่ยว (Tourists Expectations) มาจากการที่จุดหมายปลายทางมีการเข้าถึง (Access) ที่ดี คือมีโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางจากถิ่นพำนักอาศัยของนักท่องเที่ยวมาสู่จุดหมายปลายทางอย่างสะดวก นักท่องเที่ยวมีวัตถุประสงค์ของการเดินทางในรูปแบบต่างๆ (Forms of Visits) เช่น การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ การเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจ การเดินทางเพื่อประชุมสัมมนา การเดินทางที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อทางศาสนา และสุดท้ายคือมีการส่งเสริมประชาสัมพันธ์ที่กระตุ้นการรับรู้เพื่อให้นักท่องเที่ยวให้รู้จักกับจุดหมายปลายทางนั้นๆ

- ความคิดสร้างสรรค์ในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Entrepreneurial Creativity) เป็นปัจจัยสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างความคาดหวังของนักท่องเที่ยว และองค์ประกอบสนับสนุน ส่งผลให้เกิดการพัฒนาธุรกิจในรูปแบบต่าง ๆ ที่เป็นแรงดึงดูดนักท่องเที่ยว อาทิเช่น บุติศรี สอร์ท อิมพาร์ค ร้านอาหารไดโนเสาร์ เป็นต้น

- ทักษะของแรงงานท่องเที่ยว (Employee Skills) รวมถึงทักษะในการทำงาน เช่น การให้บริการ การสื่อสารกับนักท่องเที่ยว ทักษะทางเทคนิค เช่นการใช้เทคโนโลยีในการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูล การจัดสื่อแสดงข้อมูล และทักษะการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวทั้งจากภาครัฐและเอกชน

- เงินลงทุนจากนักลงทุน (Investors' Capital) การกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่เป็นปัจจัยซึ่งก่อให้เกิดการพัฒนาในระดับต่าง ๆ การสนับสนุนนโยบายการลงทุนของภาครัฐมีส่วนในการสนับสนุนการเข้ามาลงทุนจากภาคเอกชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก

3) ผลลัพธ์ที่เกิดจากการพัฒนา (Outcomes)

จากองค์ประกอบของจุดหมายปลายทางผนวกกับปัจจัยนำเข้า จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านต่างๆ ได้แก่

- ผลต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders Outcomes) ได้แก่ ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ นักลงทุน ผู้ประกอบการ

- ผลกระทบต่อนักท่องเที่ยว (Impacts) อาทิเช่น ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม ชุมชน สิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศวิทยา เป็นต้น

4) ปัจจัยภายนอกที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่ (External Influences)

ปัจจัยภายนอกที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่ ได้แก่ รสนิยม ความสนใจของนักท่องเที่ยว การแข่งขันจากเมืองท่องเที่ยวหรือจุดหมายปลายทางอื่นๆ เทคโนโลยี กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ลักษณะของประชากร และสถานการณ์ทางการเมือง

โดยศักยภาพของจุดหมายปลายทางและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการนั้น สามารถนำมาประเมินได้จากการศึกษาผลลัพธ์ที่เกิดจากการพัฒนา (Outcomes) ที่กล่าวมาในเบื้องต้น การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่เกิดขึ้นต่อปัจจัยนำเข้าและปัจจัยภายนอกจะส่งผลกระทบต่อระดับการเติบโตของทิศทางการพัฒนาจุดหมายปลายทางนั้น ๆ

2.1.2 แนวคิดวงจรชีวิตของจุดหมายปลายทางท่องเที่ยว (The Destination Life Cycle)

จุดหมายปลายทางท่องเที่ยวนั้น เปรียบเสมือนสินค้าอื่น ๆ ทั่วไปที่มีวงจรชีวิต Butler (1980) ได้นำเสนอรูปแบบวงจรจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวซึ่งเป็นที่ยอมรับในวงกว้าง โดยกล่าวถึงวิวัฒนาการของจุดหมายปลายทางในระดับต่างๆ เริ่มจาก การค้นพบ (Exploration) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวซึ่งยังไม่เป็นที่รู้จักมากนัก ถูกค้นพบโดยนักท่องเที่ยวกลุ่มเล็ก ๆ และยังมีข้อจำกัดในการเข้าถึง โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และความรู้และทักษะของคนในท้องถิ่นที่จะเข้ามาให้บริการและบริหารจัดการการท่องเที่ยว และมีวิวัฒนาการไปสู่วงจรการพัฒนา (Development) เมื่อมีนักท่องเที่ยวเข้ามาค้นพบและรู้จักจุดหมายปลายทางแห่งนี้เพิ่มมากขึ้น ก็จะมีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่อย่างกว้างขวาง รวมทั้งมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น จากจุดนี้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามา ก็จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนไปถึงจุดที่ทางทฤษฎีเรียกว่าเกินขีดความสามารถในการรองรับ และเกิดการชะลอตัว (Stagnation) ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับขีดจำกัดของสิ่งแวดล้อมและทางสังคม โดยทั่วไปแล้วการพัฒนาจากจุดค้นพบและจุดที่การท่องเที่ยวชะลอตัวมักเป็นไปอย่างรวดเร็ว

2.1.3 แนวคิดการศึกษาอุปสงค์ท่องเที่ยว (Demand Analysis)

การศึกษาหรือการวิเคราะห์อุปสงค์ท่องเที่ยว หมายถึง การศึกษาแนวโน้มการขยายตัวของการท่องเที่ยว เช่น การคาดการณ์จำนวน / รูปแบบนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง โดยใช้วิธีการคาดเดา (Prediction) การประมาณการ (Estimation) หรือ การพยากรณ์ (Forecasting) ซึ่งมีวิธีการและรูปแบบการวิเคราะห์อุปสงค์ (Demand Model) อยู่หลายวิธี ซึ่งการเลือกวิธีใดวิธีหนึ่งขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการศึกษา รวมทั้งฐานข้อมูลเดิมที่มีอยู่ที่สามารถนำมาใช้เป็นปัจจัยนำเข้า (Data Inputs) ในการวิเคราะห์ อาทิเช่นการตัดสินใจจากผู้เชี่ยวชาญ (Delphi Data) การศึกษาจากข้อมูลที่ผ่านมา (Time Series Methods) หรือการใช้รูปแบบการวิเคราะห์โดยใช้ตัวแปรที่สำคัญ (Structural model) เช่น ขนาดของประชากร (Population Size) ระยะทางของตลาด (Distance to Market) ระดับของรายได้ (Income Levels) และการวิเคราะห์คุณภาพและการแข่งขัน (Measures of Quality)

ผลจากการศึกษาอุปสงค์ที่ท่องเที่ยวสามารถทำให้เราทราบถึงการเปลี่ยนแปลงของจำนวน / รูปแบบนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าในพื้นที่ ซึ่งมีปัจจัยมาจากการเปลี่ยนแปลงราคา การประชาสัมพันธ์ การแข่งขัน การพัฒนาคุณภาพหรือการเพิ่มจำนวนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่รองรับนักท่องเที่ยว หรือปัจจัยการปรับเปลี่ยนทางอุปสงค์อื่น ๆ (Demand Shifters)

2.1.4 แนวคิดพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

พฤติกรรมนักท่องเที่ยวถือเป็นเรื่องสำคัญในการบริหารการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการ เพราะไม่ว่าจะเป็นธุรกิจใด อาทิ การโรงแรม การขนส่ง บริษัททัวร์ ภัตตาคาร ฯลฯ ก็ย่อมต้องเข้าไปสัมผัสหรือมีส่วนร่วมในการให้บริการนักท่องเที่ยว ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ทั้งด้านภูมิหลัง (Background) ทศนคติ (Attitude) ของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาวางแผนพัฒนาและปรับปรุงการท่องเที่ยวให้เหมาะสมและเป็นที่พอใจของนักท่องเที่ยว เมื่อเราทราบพฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวแล้วก็สามารถนำมาวางแผนการตลาด เพื่อพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่วางไว้

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว (Tourist Behavior) หมายถึง การแสดงออกของแต่ละบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้สินค้าและบริการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งกระบวนการในการตัดสินใจที่มีผลต่อการแสดงออก โดยสามารถสรุปเรื่องของกระบวนการพฤติกรรม (Process of Behavior) หลักๆ คือ

- พฤติกรรมเกิดขึ้นได้ต้องมีสาเหตุทำให้เกิด
- พฤติกรรมเกิดขึ้นได้จะต้องมีสิ่งจูงใจหรือแรงกระตุ้น
- พฤติกรรมที่เกิดขึ้นย่อมมุ่งไปสู่เป้าหมายในการตอบสนองแรงจูงใจเหล่านั้น

องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวนั้นมีองค์ประกอบสำคัญ 7 ประการ คือ

1) เป้าหมาย หมายถึง พฤติกรรมนักท่องเที่ยวทุกๆ พฤติกรรมจะต้องมีเป้าหมายในการกระทำ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มอนุรักษ์ต้องการเกียรติยศ โดยการแสดงให้เห็นว่าตนเดินทางท่องเที่ยวโดยที่สภาพแวดล้อมในสถานที่ตนเดินทางยังคงสภาพความสมบูรณ์ของระบบนิเวศดั้งเดิม

2) ความพร้อม หมายถึง ความมีวุฒิภาวะและความสามารถในการทำกิจกรรม เพื่อตอบสนองต่อความต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มที่รักความผจญภัย นิยมไต่เขา ปีนหน้าผา ต้องมีความพร้อมทั้งสภาพร่างกายและจิตใจแล้วสามารถจะทำกิจกรรมที่ตนชอบได้

3) สถานการณ์ หมายถึง เหตุการณ์หรือโอกาสที่เอื้ออำนวยให้เลือกกระทำกิจกรรม เพื่อตอบสนองความต้องการ เช่น การท่องเที่ยวตามหมู่เกาะ ควรกระทำในยามคลื่นลมสงบ ไม่ควรทำในขณะที่มีพายุฝนฟ้าคะนอง

4) การแปลความหมาย หมายถึง วิธีการคิดแบบต่างๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่พอใจมากที่สุดในการเดินทางหนึ่งๆ เช่น เวลาสิบสองนาฬิกาเป็นเวลาที่นักท่องเที่ยวควรหยุดพักรับประทานอาหารกลางวัน

5) การตอบสนอง คือ การตัดสินใจกระทำการกิจกรรมตามที่ตนได้ตัดสินใจเลือกสรรแล้วเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวได้ตัดสินใจที่จะเดินทางท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเพื่อพักผ่อน ดังนั้น นักท่องเที่ยวจะต้องวางแผนการเดินทาง และจัดการดำเนินการล่วงหน้าในการกระทำการกิจกรรมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตั้งแต่กิจกรรมการกำหนดสถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรมการเดินทาง กิจกรรมการจองที่พัก เพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง

6) ผลลัพธ์ที่ตามมา คือ ผลจากการกระทำหนึ่งๆ อาจได้ผลตามที่คาดหมายไว้ หรืออาจตรงกันข้ามกับความคาดหวังที่ตั้งใจไว้ เช่น นักท่องเที่ยวได้มีกำหนดการเดินทางไว้เพื่อมาพักผ่อนวันหยุดในประเทศไทย แต่ปรากฏว่าในเวลานั้นเกิดการชุมนุมที่สนามบิน และทำให้สนามบินต้องปิดทำการ เครื่องบินไม่สามารถลงจอดได้ มีผลลัพธ์ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถบรรลุผลตามที่คาดหมายไว้ได้

7) ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง คือ ความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อสิ่งที่กระทำลงไปไม่บรรลุเป้าหมายตามที่ต้องการ จึงต้องกลับมาแปลความหมาย ไตร่ตรอง เพื่อเลือกหาวิธีใหม่ๆ มาตอบสนองความต้องการ หรืออาจจะเลิกความต้องการไปเพราะเห็นว่าเป็นสิ่งที่เกินความสามารถ เช่น การก่อวินาศกรรมในเมืองมูไบ ประเทศอินเดียในเดือนพฤศจิกายน ปี ค.ศ.2008 นักท่องเที่ยวที่ตั้งใจจะเดินทางไปเมืองดังกล่าว จะต้องเกิดความผิดหวังเพราะเกิดความกังวลด้านความปลอดภัย และอาจล้มเลิกความตั้งใจในการเดินทาง หรืออาจเปลี่ยนเส้นทางไปเมืองอื่นที่ปลอดภัยกว่า

2.1.5 กิจกรรมโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

โลจิสติกส์(Logistics)

การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) หรือโลจิสติกส์ (Logistics) คือ การบริหารจัดการกิจกรรมๆ ที่เกิดขึ้นขององค์กรที่มีความเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกัน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า โลจิสติกส์ (Logistics) ได้มีการให้คำนิยาม หรือคำจำกัดความไว้อย่างหลากหลาย ยกตัวอย่างเช่น

- โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการห่วงโซ่อุปทาน เพื่อช่วยในการวางแผนการสนับสนุนการ ควบคุมการไหลอย่างมีประสิทธิภาพ มีประสิทธิภาพ และเก็บรักษาสินค้าบริการ และสิ่งที่เกี่ยวเนื่องกับข้อมูลจากจุดเริ่มต้นไปสู่จุดสุดท้าย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

- โครงสร้างการวางแผนธุรกิจสำหรับการบริหารจัดการกับวัตถุดิบ การบริการการไหลของข้อมูล และเงินทุน ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่มีความซับซ้อน การติดต่อสื่อสาร และกระบวนการควบคุมให้ตรงกับความต้องการในสถานะแวดล้อมทางธุรกิจปัจจุบัน

- ศาสตร์การวางแผน และการจัดการเคลื่อนย้าย และบำรุงรักษากองกำลัง ซึ่งการดำเนินงานประกอบด้วย การออกแบบ การพัฒนา การเก็บรักษา การเคลื่อนย้าย การกระจาย การ

บำรุงรักษา การขนถ่าย และการควบคุมทางวัตถุ และการให้สวัสดิการด้านสุขภาพแก่บุคคลากร การก่อสร้าง การบำรุงรักษาการดำเนินงาน และการควบคุมสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ รวมถึงการให้บริการต่างๆ

- การจัดซื้อจัดหา การบำรุงรักษา การกระจาย และการแทนที่คน และวัตถุดิบ
- กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลที่ประสิทธิภาพการไหลอย่างมีประสิทธิภาพ ด้านค่าใช้จ่าย การเก็บรักษาวัตถุดิบ การเก็บสินค้าคงคลังระหว่างผลิต สินค้าสำเร็จรูป และข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปสู่ผู้บริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า
- ศาสตร์การวางแผน การจัดการองค์กร และกิจกรรมการจัดการต่างๆ ที่มีผลต่อการผลิตและการให้บริการ
- ศาสตร์ในการวางแผน และการนำเสนอ และการใช้ทรัพยากรที่จำเป็นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของระบบ

(รวมรวมไว้โดย แลมเบิร์ต, เดากัสส์ เอ็ม, แพลและเรียบเรียงโดย รศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ และคณะ, การจัดการโซ่อุปทาน และโลจิสติกส์-Supply Chain and Logistics Management, กรุงเทพฯ สำนักพิมพ์ท็อป/แมคกรอ-ฮิล, 2547.)

การท่องเที่ยว (Tourism)

การท่องเที่ยวหลายคนอาจมีมุมมองความหมายที่แตกต่างกันไป บางคนอาจให้ความหมายว่าเป็น การออกเดินเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ หรือการเดินทางเพื่อหาประสบการณ์ใหม่ ๆ บางคนให้ความหมายว่าเป็นการเดินทางเพื่อพบปะผู้คนต่าง ๆ ซึ่งนิยามของคำว่าท่องเที่ยว มีหลายองค์การให้คำนิยามไว้เพื่อการทำความเข้าใจให้ตรงกัน ยกตัวอย่างเช่น

คำจำกัดความของคำว่า “การท่องเที่ยว (Tourism)” กล่าวว่า “การเดินทางเพื่อความบันเทิงรื่นเริงใจ การเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ หรือการไปร่วมประชุมแต่มิใช่เพื่อการประกอบอาชีพเป็นหลักฐาน หรือไม่พำนักอยู่เป็นการถาวร” โดยผู้ให้คำจำกัดความนี้ไว้คือ องค์การสหประชาชาติ ได้ให้ไว้ในการจัดประชุมว่าด้วยเรื่องการเดินทาง และท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ในปี พ.ศ.2506 (ค.ศ.1963) ณ กรุงโรม ประเทศอิตาลี

ความหมายของการท่องเที่ยว “การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว (ไม่มากกว่า 1 ปี ติดต่อกัน) เดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อธุรกิจ และวัตถุประสงค์ใดๆก็ได้ แต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพ หรือหารายได้” ให้ไว้โดย องค์การท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : W.T.O)

McIntosh R.W. & Gupta S. (1980) ได้กล่าวไว้ว่า “การท่องเที่ยวเป็นการ เดินทางเพื่อจุดหมายต่าง ๆ โดยมีมูลเหตุจูงใจ” ซึ่งมี 4 ประเภท ดังนี้

- 1) มูลเหตุจูงใจทางด้านกายภาพ หมายถึงความต้องการท่องเที่ยวเพื่อ พักผ่อนหย่อนใจ เช่น เข้าร่วมกิจกรรมทางกายภาพ หรือรักษาสุขภาพ พักผ่อนตากอากาศชายทะเล หรือร่วมกิจกรรมบันเทิงอื่นๆ

2) มุมเหตุจูงใจทางวัฒนธรรม หมายถึงความต้องการเรียนรู้เรื่องต่างๆ ในแหล่งอื่นที่มีใช้ที่อยู่เดิม ไม่ว่า จะเป็นด้านศิลปวัฒนธรรม นาฏศิลป์ ดุริยางคศิลป์ ประเพณีต่างๆ

3) มุมเหตุจูงใจด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล หมายถึง ความ ต้องการพบปะสังสรรค์กับผู้คนใหม่ๆ หรือเพื่อนเก่า ญาติพี่น้อง

4) มุมเหตุจูงใจด้านสถานภาพและเกียรติภูมิหมายถึง ความต้องการ พัฒนฐานะหรือเกียรติภูมิของตนเองให้สูงขึ้นอาจเป็นไปเพื่อการศึกษาการประชุมและการติดต่อธุรกิจ

Lumsdon (1999) ได้กล่าวว่า การท่องเที่ยว หมายถึง “กิจกรรมต่างๆ ที่ติดต่อ และสัมพันธ์กันกับกิจกรรมของบุคคลโดยสามารถเกิดขึ้นจากการที่เดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อการพักผ่อน และการติดต่อธุรกิจ ซึ่งเอาเหตุผลกระบวนการแลกเปลี่ยนทางสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม อันเป็นองค์ประกอบพื้นฐานของการเดินทาง และการท่องเที่ยว”

การท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง “การเดินทางเพื่อผ่อนคลายความเครียด แสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ โดยมีเงื่อนไขว่า การเดินทางนั้น เป็นการเดินทางเพียงชั่วคราว ผู้เดินทางจะต้องไม่ถูกบังคับให้เดินทาง” โดยสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว (2546)

ตารางที่ 2-1 Definition of service attributes

Definition of service attributes.	
Name	Clarification
Core attributes	
On-time performance	Accuracy of the realized departure times in relation to the schedule
Travel speed	Appreciation of travel speed and time
Service frequency	Number of departure opportunities per hour
Prices of the tickets	Price of various types of ticket and season cards
Peripheral interactional attributes	
Personnel behavior	Behavior of the several types of personnel (e.g. drivers, station guards)
when dealing with passengers	
Driver's behavior	Driving performance of the driver

ตารางที่ 2-1 Definition of service attributes (ต่อ)

Definition of service attributes.	
Name	Clarification
Peripheral physical attributes	
On-board information on delays	On-board information provision (static, dynamic, vocal) on delays
Ticket-selling network	Ease of obtaining a ticket from on- and off-board selling points
Information provision at stops	Information available for passengers at terminals and stops (static, dynamic)
Safety at stops	Safety at terminals and stops as perceived by passengers when waiting
Vehicle tidiness	Level of cleanliness of the vehicle in general
Ease of boarding and alighting	Ease of boarding and alighting from the vehicle
Seating capacity	Chance of getting a seat
On-board noise	Level of noise in the vehicle
Safety on board	Sense of safety during the trip

ที่มา: Arnoud Mouwen ; Drivers of customer satisfaction with public transport services

According to your latest travel experience of taking public transport, please rate your satisfaction with each of the service aspects, where 1 represents very dissatisfied, 3 represents neutral, and 5 represents very satisfied.

Service aspects	Satisfaction levels				
	1	2	3	4	5
(1) Seat availability (Sufficient priority seats?) [Please ignore this aspect if you traveled by public light bus/taxi]	☐	☐	☐	☐	☐
(2) Travel stability (Rough and uncomfortable ride, or traveling too fast?)	☐	☐	☐	☐	☐
(3) Wait time for service (Tardy services or long wait times?)	☐	☐	☐	☐	☐
(4) Driver's attitude (Vehicle starting to move before passengers are seated?) [Please ignore this aspect if you traveled by railway]	☐	☐	☐	☐	☐
(5) Ease of boarding and alighting (High floor platform?)	☐	☐	☐	☐	☐
(6) Internal temperature (Erratic air-conditioning?)	☐	☐	☐	☐	☐
(7) Walking distance to stations or stops (Stations or stops are too far apart?)	☐	☐	☐	☐	☐
(8) Travel time and reliability (Tardy services or long travel times?)	☐	☐	☐	☐	☐
(9) The condition of stations or stops (Provision of seats and shelters at stations or stops?)	☐	☐	☐	☐	☐
Overall service quality of this transport mode	☐	☐	☐	☐	☐

รูปที่ 2-2 Questions for the satisfaction level with public transport service quality
R.C.P. Wong, W.Y. Szeto, Linchuan Yang, Y.C. Li, S.C. Wong; Elderly users' level of satisfaction with public transport services in a high-density and transit-oriented city

โลจิสติกส์การท่องเที่ยว

จากตารางที่ 2-1 และรูปที่ 2-2 การศึกษาศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวจำเป็นต้องทำการประเมินความพึงพอใจเพื่อเป็นเกณฑ์การสนับสนุนการท่องเที่ยวโดยมีนักท่องเที่ยวเป็นผู้ตอบแบบการประเมินโดยมีคำถามที่ครอบคลุมกับคุณภาพ หรือศักยภาพที่ต้อง ซึ่งมีการตั้งคำถามที่คล้ายๆ กัน แต่สื่อความหมายที่แตกต่างกันตามความต้องการของผลการประเมิน

การบูรณาการแนวคิดด้านการจัดการโลจิสติกส์ และแนวคิดการจัดการการท่องเที่ยวเข้าด้วยกันนั้น ซึ่งในการพิจารณารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ทางด้านการท่องเที่ยว มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องทำความเข้าใจถึงห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว เนื่องจากแนวคิด และรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์เป็นการบริหารจัดการการไหลเวียนภายในห่วงโซ่อุปทาน ที่ประกอบด้วยการจัดการ และการบริหารในเรื่อง การไหลเวียนทางด้านกายภาพ (Physical) การเงิน (Financial) และสารสนเทศ (Information) เพื่อให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด (โกศล, 2548; ธนิต, 2549)

โลจิสติกส์การท่องเที่ยวเป็นการบูรณาการผสมผสานแนวคิด ทฤษฎีของโลจิสติกส์ (Logistics) หรือการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) กับแนวคิด ทฤษฎีของการท่องเที่ยว

(Tourism) เข้าด้วยกัน ซึ่งเมื่อทำการศึกษา และทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องแล้วนั้น พบว่าโลจิสติกส์การท่องเที่ยวประกอบด้วย 3 เรื่องหลัก ได้แก่

1) โลจิสติกส์ทางกายภาพ (Physical Flow) คือ การขนส่งนักท่องเที่ยว และวัตถุดิบสิ่งของ เริ่มตั้งแต่ เมื่อนักท่องเที่ยวทำการติดต่อ นัดหมาย การจัดหายานพาหนะ ตามรูปแบบที่นักท่องเที่ยวต้องการ เช่น รถตู้ รถบัส สายการบิน และอื่นๆ เพื่อไปสู่จุดหมายปลายทาง รวมถึงการจัดหาทัวร์ หรือไกด์นำเที่ยว เพื่อได้รับความรู้ ความสนุกสนาน และติดต่อที่พัก จัดหาร้านอาหารได้อย่างเหมาะสม

2) โลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ (Information Flow) คือ การแบ่งปันข้อมูลทั้งการให้ และรับการกระจายข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ซึ่งจะเกิดขึ้นก่อนกระบวนการโลจิสติกส์ทางกายภาพ (Physical Flow) โดยจะเริ่มก่อนนักท่องเที่ยวจะออกเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยว โลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ (Information Flow) เป็นกระบวนการเพื่อประกอบการตัดสินใจในการเลือกเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ

3) โลจิสติกส์ด้านการเงิน (Financial Flow) คือ การเชื่อมโยงขององค์กรธุรกิจการท่องเที่ยว และธุรกิจที่ผลต่อเนื่องทั้งในระดับจุลภาคไปจนถึงมหภาค ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ตั้งแต่การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว รายได้ของผู้ประกอบการท่องเที่ยว รายได้ของชุมชนไปยังท้องถิ่น และต่อเนื่องไปยังรายได้ของภาครัฐ ซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศชาติ (มิ่งสรรพ และคณะ, 2551)

2.1.6 ยุทธศาสตร์การพัฒนาในระยะแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้า บริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุล และยั่งยืน

1) พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการทุกรูปแบบอย่างมีมาตรฐาน โดยการส่งเสริม พัฒนาคุณภาพสินค้า และบริการด้านการท่องเที่ยวทั้งระบบ เสริมสร้าง พัฒนา ปรับปรุงมาตรฐานด้านการท่องเที่ยว และบริการให้ครอบคลุมทุกรูปแบบ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันด้านธุรกิจการถ่ายทำภาพยนตร์ต่างประเทศในประเทศไทย รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับด้านการท่องเที่ยวเพื่อก้าวสู่การเป็นผู้นำคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว สินค้า และบริการระดับโลก

2) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสินค้า และบริการอย่างยั่งยืน โดยการส่งเสริมให้ภาคีเครือข่ายการท่องเที่ยว ทั้งภาครัฐเอกชน และชุมชน เข้ามามีส่วนร่วมด้านการบริหารจัดการ ตั้งอยู่บนพื้นฐานการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งในเชิงอัตลักษณ์ วิถีชีวิต วัฒนธรรม ประเพณี และสิ่งแวดล้อมในระดับพื้นที่ ได้แก่ การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว การส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ การส่งเสริมสร้างสรรค์นวัตกรรมด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนผู้ประกอบการให้ใช้นวัตกรรมในการผลิตสินค้า และบริการ การดูแลรักษา และปลูกจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยว เป็นต้น

3) สร้างสมดุลในแหล่งท่องเที่ยวสินค้าและบริการ ทั้งในเชิงพื้นที่เชิงเวลา ฤดูกาล และรูปแบบการท่องเที่ยวโดยการส่งเสริมความสมดุลเชิงพื้นที่ในการท่องเที่ยว ทั้งในแง่การกระจายรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว ได้แก่ การจัดตั้งเขตพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดและพื้นที่ที่มีศักยภาพ การพัฒนาการท่องเที่ยวในเมืองรองการพัฒนาการท่องเที่ยวในชนบท การพัฒนาสินค้าและบริการที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละท้องถิ่น เป็นต้น และการส่งเสริมความสมดุลเชิงเวลา และฤดูกาลในการท่องเที่ยว ได้แก่ การสร้างสรรค์กิจกรรมหรือเทศกาลประจำปี ในพื้นที่ต่างๆ การสร้างสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ (Man - Made Attractions) เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

1) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวโดยพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในการเดินทางเข้าสู่ประเทศ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก เพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ยกระดับระบบขนส่งสาธารณะ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างสถานที่ท่องเที่ยวพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สามารถเชื่อมโยงกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ พัฒนาศักยภาพของสนามบินในการรองรับนักท่องเที่ยว เพิ่มเส้นทาง และจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองท่องเที่ยวหลัก และเมืองท่องเที่ยวรอง

2) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว โดยการปรับปรุงระบบการตรวจคนเข้าเมือง ปรับปรุง และอำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านแดน ปรับปรุงป้ายบอกทาง และป้ายสัญลักษณ์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน จัดทำแผนที่ท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกแหล่ง เพิ่มจุดบริการ Free - WiFi ในแหล่งท่องเที่ยว จัดทำระบบบัตรโดยสารเดียวที่ใช้ได้กับทุกช่องทางการเดินทาง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่ปราศจากอุปสรรคสำหรับคนทั้งมวล (Tourism for All) ได้แก่ ห้องน้ำคนพิการ ทางลาด ราวจับ เป็นต้น และพัฒนาแอปพลิเคชันที่อำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว

3) พัฒนาระบบความปลอดภัย และสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว โดยการสนับสนุนเครื่องมือ และอุปกรณ์ เพื่อป้องกัน และช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ได้แก่ กล้องวงจรปิด เครื่องแปลภาษา การติดตั้งไฟในสถานที่ท่องเที่ยว อุปกรณ์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวเบื้องต้น จัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ท่องเที่ยว ส่งเสริมสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว เช่น ปรับปรุงสุขาสาธารณะ การจัดการขยะ และระบบบำบัดน้ำเสียในแหล่งท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

1) พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งระบบให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และเพียงพอต่อความต้องการของตลาด โดยการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนในการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวที่สอดคล้องความต้องการของตลาดแรงงาน สร้างแรงจูงใจให้

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวสนับสนุนบุคลากรให้มีสมรรถนะขั้นพื้นฐานตามตำแหน่งงาน และได้รับการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐานสากล

2) ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว และได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโดยการส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจด้านการท่องเที่ยว และการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเปิดโอกาสให้ประชาชน และชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาสินค้า และบริการบนพื้นฐานของมรดก และวัฒนธรรมท้องถิ่นจัดทำหลักสูตรการฝึกอบรมทักษะธุรกิจพื้นฐาน เพื่อส่งเสริมการประกอบธุรกิจใหม่ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพิ่มช่องทางการลงทุน และพัฒนาธุรกิจด้านการท่องเที่ยวให้แก่ ภาคเอกชน ภายใต้หลักการสนับสนุนความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม Thailand 4.0

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสมดุลให้การท่องเที่ยวไทย ผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทยและการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว

1) เสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพ และความปลอดภัยให้กับประเทศไทย โดยการพัฒนาภาพลักษณ์ และความเชื่อมั่นด้านคุณภาพ มุ่งเน้นการสื่อสารคุณค่าและภาพลักษณ์ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวอดนียม(Preferred Destination) ที่มีคุณภาพสูงต่อนักท่องเที่ยว การทำการตลาดเป้าหมาย และสร้างการรับรู้แก่นักท่องเที่ยวผ่านช่องทางต่างๆ ด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยและมาตรการป้องกันของประเทศไทย ข้อควรปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัย และสิ่งไม่ควรกระทำในกรณีฉุกเฉิน เพื่อช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศไทย เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ปลอดภัย รวมถึงการส่งเสริมการบังคับใช้และให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องแก่นักท่องเที่ยวและสาธารณชน

2) ส่งเสริมการตลาดเฉพาะกลุ่มเพื่อดึงดูดการเดินทางท่องเที่ยว และกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่างๆ โดยการส่งเสริมการตลาดแบบเฉพาะกลุ่มสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไป กลุ่มตลาดระดับกลาง - บน (มีรายได้ส่วนบุคคลสูงกว่า 20,000 เหรียญสหรัฐต่อปี) ในพื้นที่ตลาดที่มีศักยภาพ และการทำการตลาดแบบเฉพาะกลุ่มสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มความสนใจพิเศษ เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ กลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงสิ่งแวดล้อมและนิเวศ

3) ส่งเสริมเอกลักษณ์ของประเทศไทยและของแต่ละท้องถิ่น ด้วยการสื่อสารเอกลักษณ์ความเป็นไทยให้เป็นที่เข้าใจในเวทีโลก อาทิ การสร้างคุณค่าความเป็นไทยในสินค้าและบริการต่างๆ ผ่านสัญลักษณ์ “Thainess” บนสินค้า และบริการที่คงอัตลักษณ์ความเป็นไทย การสื่อสารเอกลักษณ์ความเป็นไทยผ่านสื่อสร้างสรรค์และนวัตกรรมทางสื่อต่างๆ เช่น รายการโทรทัศน์ การจัดแสดง Roadshow เป็นต้น และการส่งเสริมเอกลักษณ์ของแต่ละภูมิภาคและจังหวัด โดยการพัฒนาแบรนด์ และสื่อสารความแตกต่างของภาคและจังหวัดต่างๆ ในรูปแบบการเล่าเรื่อง (Storytelling) การสื่อสารเรื่องราวอย่างสร้างสรรค์ผ่านช่องทางการตลาดที่เป็นที่นิยมในกลุ่มเป้าหมาย

4) ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ และการท่องเที่ยวที่สมดุลเชิงพื้นที่ และเวลา โดยการสร้างการรับรู้สินค้า บริการ และแหล่งท่องเที่ยว เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวนอกฤดูกาล อาทิ การจัดกิจกรรม เทศกาล และงานประเพณี ประจำถิ่นในแต่ละเดือน การสร้างความนิยมของจังหวัดท่องเที่ยวรอง เช่น การโฆษณาประชาสัมพันธ์ และการส่งเสริมการขายแพ็คเกจการท่องเที่ยวร่วมกับภาคเอกชน

เป็นต้น และการส่งเสริม “ไทยเที่ยวไทย” ได้แก่ การสร้างค่านิยมการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศให้แก่คนไทยทุกคนในทุกเพศทุกวัย การส่งเสริมการตลาดแบบมีเป้าหมายเฉพาะ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มนักเรียนนักศึกษา กลุ่มสุขภาพสตรี รวมถึงการสนับสนุนมาตรการทางการเงินเพื่อส่งเสริมการใช้จ่ายช่วงการท่องเที่ยว อาทิ มาตรการการลดหย่อนทางภาษี

5) ส่งเสริมความร่วมมือกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และการใช้เทคโนโลยีในการทำการตลาด ด้วยการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาคส่วนในการทำการตลาด ได้แก่ การร่วมมือกับชุมชนในการสร้างสรรค์สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว ให้สะท้อนอัตลักษณ์ของชุมชนและสอดคล้องแบรนด์จังหวัด การส่งเสริมการตลาดร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสนับสนุนการตลาด เช่น การสนับสนุนการพัฒนาและต่อยอดแอปพลิเคชันที่ส่งเสริมการทำการตลาด เพิ่มประสิทธิภาพหน่วยงานที่รับผิดชอบการตลาดดิจิทัล ทั้งในด้านการดูแลบริหาร และวิเคราะห์สถิติ ข้อมูลออนไลน์เกี่ยวกับการท่องเที่ยวไทย

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยวและการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ

1) ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนา และบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการเสริมสร้างการทำงานอย่างบูรณาการระหว่างหน่วยงานระดับนโยบาย โดยมีคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดนโยบาย ประสานงาน กำกับติดตามและประเมินผล การดำเนินงาน ส่งเสริมการกระจายอำนาจสู่หน่วยงานระดับภูมิภาคและท้องถิ่น ขับเคลื่อนแผนและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวชาติ พัฒนาระบบการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลองค์ความรู้ จัดสรรงบประมาณและบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงานในทุกระดับ ผลักดันให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยว ส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community - based Tourism: CBT) จัดให้มีแผนบริหารจัดการความเสี่ยงและแผนบริหารจัดการภาวะวิกฤตด้านการท่องเที่ยวในทุกมิติ

2) ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยการทบทวนแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง กำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อระเบียบด้านการท่องเที่ยวต่างๆ ประชาสัมพันธ์ เสริมสร้างความเข้าใจในระเบียบและกฎหมายด้านการท่องเที่ยว

3) สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน และการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว อาทิ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการลงทุนต่างๆ และการจัดตั้งหน่วยบริหารและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การจัดทำ Tourism

Intelligence Center และสนับสนุนการแบ่งปันข้อมูลกลางแก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน

4) ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยการประสานความร่วมมือกับนานาประเทศในการส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับต่างๆ เช่น APEC ASEAN GMS ACMECS IMT - GT สนับสนุนให้ตัวแทนประเทศไทยในองค์กรและหน่วยงานต่างๆ มีบทบาทในเวทีนานาชาติ เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศไทย และอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวในระดับภูมิภาค เช่น การลดขั้นตอนการเดินทางเข้าประเทศ การตรวจลงตราและใบขึ้นชีที่ครอบคลุมทั้งภูมิภาค เป็นต้นส่งเสริมความสัมพันธ์ในรูปแบบเมืองพี่เมืองน้องด้านการท่องเที่ยวกับต่างประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region: GMS) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และส่งเสริมการตลาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 ภาครัฐกำลังให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก จะเห็นได้จากยุทธศาสตร์ที่ ๒ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว” โดยเน้นการพัฒนาใน 3 ประเด็นหลัก ได้แก่

- 1) ระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
- 2) โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว
- 3) ความปลอดภัย และสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

2.2 กรอบแนวคิด ทฤษฎีที่ใช้ในงานวิจัย

2.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับศักยภาพโลจิสติกส์

ศักยภาพโลจิสติกส์มีหลากหลายด้านด้วยกัน ยกตัวอย่างเช่น ศักยภาพของผู้ประกอบการ ศักยภาพกรีนโลจิสติกส์ (Green Logistics) ศักยภาพขององค์ประกอบต่างๆ เป็นต้น ซึ่งในแต่ละด้านนั้น ยังมีองค์ประกอบของศักยภาพของหน่วยย่อยในด้านนั้นๆ อีกด้วย ซึ่งสามารถยกตัวอย่างให้เห็น เช่น ศักยภาพของผู้ประกอบการ ประกอบไปด้วยศักยภาพ 5 ด้าน ดังนี้

1) ด้านกลยุทธ์องค์กร

- องค์กรมีการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ และมองเห็นความสำคัญของกลยุทธ์
- มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล และข้อตกลงกันระหว่างองค์กร กับต้นน้ำ และปลายน้ำ
- มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า
- มีระบบในการพัฒนาบุคลากร และองค์กร และมีการประเมินผล

2) ด้านการวางแผนการ และความสามารถในการดำเนินงาน

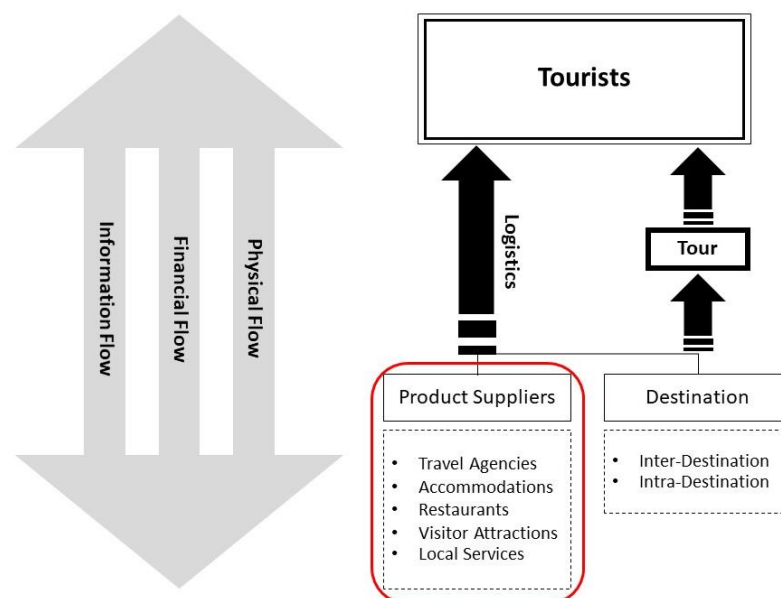
- การวางแผนโลจิสติกส์ การใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม
- ความสามารถในการ คาดการณ์แนวโน้มของตลาด และการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า
- ความสามารถในการวางแผน และปรับแผนด้านโลจิสติกส์ตามสถานการณ์ขององค์กร
- มีระบบในการตรวจสอบและติดตามสินค้า และกิจกรรมด้านโลจิสติกส์
- มีการกำหนดขั้นตอนการทำงานอย่างชัดเจนเป็นมาตรฐาน มีลายลักษณ์อักษร
- มีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในองค์กร

3) ด้านประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

- การพัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง
- อัตราการหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง และการหมุนเวียนของการเงิน
- ช่วงเวลาในการดำเนินการขนส่งสินค้าให้ลูกค้า ประสิทธิภาพการจัดส่ง
- ประสิทธิภาพ และคุณภาพของสินค้า
- สินค้าคงคลัง และต้นทุนค่าเสียโอกาส
- กิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัย และรักษาสิ่งแวดล้อมที่องค์กรมีส่วนร่วม
- ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ต้นทุนการจัดส่ง ต้นทุนการจัดเก็บ ต้นทุนการจัดซื้อ

- 4) ด้านระบบการบริหารข้อมูล และเทคโนโลยีสารสนเทศ
 - กำหนดมาตรฐานการเข้าถึงข้อมูลสินค้าและกระบวนการ
 - ใช้ระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในการจัดการข้อมูลด้านซัพพลายเชนโลจิสติกส์
 - พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการใช้ และบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีได้
- 5) ด้านความร่วมมือระหว่างธุรกิจประเภทเดียวกัน
 - เห็นถึงความสำคัญในการร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างพันธมิตร และองค์กรธุรกิจประเภทเดียวกัน
 - เห็นถึงความสำคัญในการร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างองค์กร และหน่วยงานวิจัย เพื่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

เมื่อนำแนวคิดการจัดการที่ทำการไหลเวียนทางด้านกายภาพ ด้านการเงิน และด้านสารสนเทศ จากแหล่งกำเนิดไปสู่นักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลที่ดีที่สุด ซึ่งกระบวนการดังกล่าวเริ่มต้นตั้งแต่การผสมผสานวัตถุดิบด้านการท่องเที่ยวที่เป็นเรื่องของ Destination Management และ Product Supplier โดยการผสมผสานดังกล่าวจะถูกจัดการโดยตัวบุคคล หรือองค์กรก็ได้ จากนั้นผลผลิตออกมาเป็นสินค้าท่องเที่ยวเพื่อเสนอต่อนักท่องเที่ยว



รูปที่ 2-3 การจัดการโลจิสติกส์ภายในห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว

(การสังเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนของ INPECO, งานวิจัย: การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา)

จากการศึกษาวิเคราะห์กรอบแนวคิดที่ได้กล่าวมาเบื้องต้นนั้น พบว่าในส่วน Product Supplier ที่ส่งผลในกระบวนการไหลของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว สามารถนำมาเป็นแนวทางในการทำงานวิจัยนี้ได้ โดยการนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

2.2.2 ความเชื่อมโยงโลจิสติกส์บนเส้นทาง

คมสัน สุริยะ (2548) ได้ศึกษาระบบโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดเชียงใหม่ประกอบด้วย รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด (ระยะไกล) รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด (ระยะใกล้) บริการท่าอากาศยาน การขนส่งผู้โดยสารโดยทางรถไฟ รถขนส่งมวลชนท้องถิ่น รถตุ๊กตุ๊ก ลีมูซีน รถแท็กซี่ป้ายดำ รถเช่า มอเตอร์ไซค์ให้เช่า รถเช่าเหมาคัน รถตู้พร้อมคนขับ และบริการอื่นๆ ด้านการขนส่ง เช่น ปิมน้ำมัน และการให้เช่าอุปกรณ์การขนส่งทางอากาศ มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาภาพรวมของอุตสาหกรรมขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาโดยสรุปพบประเด็นปัญหาที่สำคัญของอุตสาหกรรมขนส่งผู้โดยสาร คือ จังหวัดเชียงใหม่ยังไม่มีระบบขนส่งมวลชนของรัฐ รถสองแถวแดงที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันยังมีความแตกต่างกันในด้านมาตรฐานการบริการ ความสะอาดและความปลอดภัย จึงควรจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนในเชียงใหม่ที่ให้บริการอย่างมีคุณภาพ ได้มาตรฐาน และเป็นเวลา แต่การจัดระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ยังควร ต้องพิจารณาทางด้านอุปสงค์และอุปทานโดยละเอียดอีกครั้ง เนื่องจากมีแนวโน้มที่จะเกิดภาวะ อุปทานส่วนเกินในภาคธุรกิจรถขนส่งมวลชนในท้องถิ่นโดยเฉพาะนอกฤดูกาลท่องเที่ยว เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนการจัดระบบขนส่งมวลชนจะเข้ามาชิงส่วนแบ่งตลาดคนท้องถิ่น จึงอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้ขับรถขนส่งมวลชนในท้องถิ่น และคนขับรถตุ๊กตุ๊กที่ต้องพึ่งพาลูกค้ากลุ่มนี้เป็นหลักนอกฤดูกาลท่องเที่ยว

สหภาพยุโรปโดย European Commission (2000) ให้ความสนใจเรื่องการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ชุมชนนอกเมืองใหญ่มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2543 โดยจัดทำคู่มือการพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวออกมา 3 เล่ม ครอบคลุมการพัฒนาแหล่งเที่ยวนอกเมือง แหล่งท่องเที่ยวกลางใจเมือง และแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ในคู่มือดังกล่าวได้กล่าวถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสำเร็จของการท่องเที่ยวชุมชน ปัจจัยต่างๆ ไม่ได้ถูกเรียกโดยตรงว่าเป็นเรื่องโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว หากแต่สามารถจัดหมวดหมู่ให้เป็นเรื่องโลจิสติกส์ได้

ตัวอย่างของการใช้โลจิสติกส์ในความหมายอย่างแคบในการสร้างคุณภาพของการท่องเที่ยวชุมชนจากกรณีศึกษาของ European Commission (2000) ซึ่งประมวลโดย คมสัน, ศิริพร (2500-ข) มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 การใช้โลจิสติกส์ในการสร้างคุณภาพของการท่องเที่ยวชุมชนในสหภาพยุโรป

ข้อ	รายการ	หมู่บ้าน	ประเทศ
1. การไหลทางกายภาพ (Physical flow)			
1.1	มีการสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับผู้ประกอบการท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชมชุมชน	Ballyhoura	ไอร์แลนด์
1.2	มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยวภายในหมู่บ้าน	Vorges du Nord	ฝรั่งเศส
1.3	มีการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวระหว่างหมู่บ้านที่ให้บริการในลักษณะอย่างเดียวกัน (เช่น ระหว่างหมู่บ้านที่ทำการท่องเที่ยวชุมชนเหมือนกัน แต่อยู่ต่างอำเภอ)	Vale du Lima	โปรตุเกส
1.4	มีการเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างชุมชนเล็ก ๆ ที่อยู่ใกล้ ๆ กัน เพื่อร่วมจัดกิจกรรมให้บริการแก่นักท่องเที่ยว	Skaftarheppur	ไอร์แลนด์
1.5	การเตรียมกิจกรรมในชุมชนกับการบรรยายของไกด์ไปในทิศทางเดียวกัน	Pohjois - Karjala	ฟินแลนด์
1.6	มีรถขนส่งมวลชนให้บริการมาถึงชุมชนในกรณีที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง	Lungau	ออสเตรีย
1.7	นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชน	Ballyhoura	ไอร์แลนด์
2. การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information flow)			
2.1	มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเป็นเป้าหมายของนักท่องเที่ยว เมื่อเข้ามาในหมู่บ้านเป็นครั้งแรก	Ballyhoura	ไอร์แลนด์
2.2	มีการบรรยายให้ข้อมูล สิ่งที่เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะได้ไปชมของจริง	Trossachs	สหราชอาณาจักร
2.3	มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต	Ballyhoura	ไอร์แลนด์
2.4	การใช้ประโยชน์จากผลการวิจัยตลาดนานาชาติ	เกือบทุกแห่ง	เกือบทุกประเทศ
2.5	มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ	Trossachs	สหราชอาณาจักร
2.6	การใช้ประโยชน์จากข้อคิดเห็นจากนักท่องเที่ยวมาปรับปรุงคุณภาพ	เกือบทุกแห่ง	เกือบทุกประเทศ

ตารางที่ 2-2 การใช้โลจิสติกส์ในการสร้างคุณภาพของการท่องเที่ยวชุมชนในสหภาพยุโรป (ต่อ)

ข้อ	รายการ	หมู่บ้าน	ประเทศ
3. การไหลด้านการเงิน (Financial flow)			
3.1	มีการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวภายในหมู่บ้าน เพื่อโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น	Sitia	กรีซ
3.2	มีการจำหน่ายสินค้า (ราคาถูกหน้าโรงงาน) หลังจากนักท่องเที่ยวได้ชมวิธีการผลิต	Bregenzerwald	ออสเตรีย
3.3	มีแหล่งทุนจากภายนอกมาช่วยสนับสนุนชุมชน	Ballyhoura	ไอร์แลนด์

Orbasli และ Shaw (2004) ได้แบ่งขั้นตอนการขนส่งเป็นสามขั้นเหมือนที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ การเดินทางเข้าสู่เมือง การเดินทางรอบเมือง และการเดินทางออกจากเมือง สิ่งที่น่าสนใจในการศึกษานี้คือ เริ่มมีความคิดเรื่องอื่นที่ไม่ใช่เพียงการขนส่งเข้ามาเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จด้วย ยกตัวอย่างเช่นเรื่องความปลอดภัยจากอาชญากรรม การให้ข้อมูลข่าวสารเรื่องสถานที่ท่องเที่ยว การอบรมด้านภาษาสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยวทุกฝ่าย ตั้งแต่ผู้นำเที่ยว ผู้ดูแลสถานที่ทางประวัติศาสตร์ ตลอดจนถึงร้านค้าของที่ระลึก ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่ตัดสินว่านักท่องเที่ยวจะพอใจหรือไม่นั้น ประกอบด้วย 3 ประการ ดังนี้

1) การออกแบบสถานที่ให้เหมาะสมสำหรับการเข้าชมของนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม โดยเฉพาะผู้พิการหรือผู้ที่ต้องการได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ต้องให้ระยะทางในการเดินน้อยที่สุด มีสถานที่สำหรับ การนั่งพักหรือรอ

2) กำหนดการต้องแน่นอน ซึ่งต้องทำให้เวลาในการรอคอยเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะหรือเปลี่ยน สถานที่มีน้อยที่สุด

3) ความสะดวกในการซื้อตั๋วเดินทาง และสามารถใช้ได้กับบริการขนส่งหลายประเภท (ตัว รถเมล์ รถราง รถไฟใต้ดิน และรถไฟระยะสั้นสามารถใช้ด้วยกันได้) และมีความยืดหยุ่น (สามารถขึ้นรถไฟขบวนไหนที่ผ่านมาก็ได้) การให้ข้อมูลข่าวสารนอกสถานที่ขนส่ง เช่น การมีเว็บไซต์ของผู้ให้บริการรถไฟ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถตรวจสอบตารางเวลา ราคาตั๋ว และอาจจะสามารถจองตั๋วผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้เลย

Lumsdon และ Page (2004) ได้ให้แนวคิดในการประเมินคุณภาพของการขนส่งผู้โดยสารไปยังเมืองท่องเที่ยวโดยแบ่งเป็น 8 ประเด็น ดังนี้

- 1) ความพร้อมในการบริการ (Availability)
- 2) ความสามารถในการใช้บริการ (Accessibility)
- 3) การให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและทันเวลา (Information)

- 4) จังหวะเวลาที่เหมาะสม (Time)
- 5) การบริการผู้โดยสาร (Customer care)
- 6) ความสะดวกสบาย (Comfort)
- 7) ความปลอดภัย (Security)
- 8) ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environment)

2.2.3 ข้อมูลเบื้องต้นของเส้นทาง R9 และการท่องเที่ยว

จากการพัฒนากรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ประกอบด้วย 6 ประเทศสมาชิก ได้แก่ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีความสำคัญในการร่วมมือ การเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจการค้า และกฎระเบียบต่างๆ โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ได้เข้ามาสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนทั้งด้านการค้า การผลิต การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว ซึ่งหนึ่งในเส้นทางที่ได้รับการสนับสนุนจาก ADB คือ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC หรือเส้นทาง R9) ซึ่งเป็นที่นิยมด้านการขนส่งสินค้าที่เชื่อมต่อ พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม อีกทั้งเส้นทาง R9 ถือเป็นตัวเลือกเส้นทางการขนส่งที่เป็นเหมือนสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เนื่องจากการขนส่งสินค้าจะขนส่งผ่านเรือจากทะเลอันดามันไปสู่ทะเลจีนใต้ อ้อมคาบสมุทรมาเลย์ใช้เวลาประมาณ 4-5 วัน หากใช้เส้นทางการขนส่งทางบกโดยเส้นทาง R9 จะใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 2 วัน เส้นทาง R9 มีระยะทางโดยประมาณ 1,450 กิโลเมตร เชื่อมโยงทะเลจีนตอนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย(ทะเลอันดามัน) เริ่มต้นจากท่าเรือดานัง (Da Nang Port – VN) ผ่านแขวงสะหวันนะเขตในสปป.ลาว ข้ามสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงเข้าสู่ประเทศไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก จนไปสุดที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังพม่า จนทะลุอ่าวมะละเกาะที่เมืองมะละไย หรือมะละแหม่ง (Mawlamyine / Mawlamyain) ตัดกับเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้(North-South Economic Corridor - NSEC) ที่จังหวัดพิษณุโลกและขอนแก่น นับว่าเป็นโอกาสดีของผู้ประกอบการไทยในการตัดสินใจลงทุนด้านการค้าและการบริการ การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและนอกอนุภูมิภาค ซึ่งในอนาคตไทยอาจได้รับการพัฒนาเป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปสู่อินโดจีนได้ นอกจากเส้นทาง R9 เป็นทางเลือกสำคัญสำหรับการขนส่งแล้ว ยังเป็นเส้นทางที่มีความนิยมด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวไทย และต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีน เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าการเดินทางท่องเที่ยวในเมืองต่าง ๆ ของประเทศจีน อีกทั้งสามารถท่องเที่ยวในสปป.ลาวตอนใต้ ไทย และเวียดนาม โดยเฉพาะเวียดนามกลางที่เป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญเป็นที่ตั้งของเมืองเก่าแก่และเมืองมรดกโลก เช่น เมืองเว้ ฮอยอัน พระราชวังจักรพรรดิราชวงศ์เหงียน ปกครองเวียดนามช่วงปี 1802-1945 มีเขตวังต้องห้ามคล้ายกับของจีน อ่าว

ดานัง ซึ่งขึ้นชื่อเรื่องธรรมชาติที่สวยงาม มีเรือกระเจดที่ทำจากไม้ไผ่สานทั้งลำคันด้วยยาเป็นเอกลักษณ์ที่มีเฉพาะที่นี่เท่านั้น เป็นต้น ในการเดินทางท่องเที่ยวทางบกตามเส้นทาง R9 นอกจากจะสามารถเดินทางไปสู่เวียดนามกลางได้อย่างสะดวกสบายและรวดเร็ว ประเทศไทยยังมีความพร้อมเรื่องของสิ่งอำนวยความสะดวกในหลาย ๆ ด้าน เช่น ระบบการขนส่ง ที่พัก ศูนย์บริการข้อมูล ไทยจึงเป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวที่ดีบนเส้นทาง R9 รวมถึงอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงนี้

ในแต่ละปีนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเป็นจำนวนมาก โดยสถานการณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทยไตรมาสที่ 4 ประจำปี 2560 มีนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 7.11 ล้านคน เพิ่มขึ้น 4.41 เปอร์เซ็นต์ จากไตรมาสที่ผ่านมาและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ (สถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)) ซึ่งมีทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจุดผ่านแดนที่มีการเดินทางผ่านเข้า – ออกมากที่สุด 2 อันดับแรก ได้แก่ จุดผ่านแดนหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ (สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1) และจุดผ่านแดนมุกดาหาร – สะหวันนะเขต (สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2) โดยเนื้อหาต่อไปจะกล่าวถึงข้อมูลการเดินทางของนักท่องเที่ยวผ่านจุดผ่านแดนและที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย

ณ ปี 2559 มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังประเทศไทยผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร – สะหวันนะเขต (สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2) เป็นจำนวน 245,453 คน ซึ่งมีจำนวนลดลงจากปี 2558 มากถึง 17.65 เปอร์เซ็นต์ โดยจังหวัดมุกดาหารมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวภายในจังหวัด 657,777 โดยแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวไทย 613,943 คน และเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ 43,834 คน คิดเป็น 7.14 เปอร์เซ็นต์ ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2559) และมีปริมาณการเดินทางจำนวนนักท่องเที่ยวผ่านเข้า – ออกเมือง ณ สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) จำนวน 637,295 คน (สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต, 2559)

จากการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของชาวไทย พ.ศ.2560 (ในรอบปี 2559) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยดูลักษณะพฤติกรรมแบ่งเป็น 3 ข้อ ดังนี้

1) กิจกรรมการเดินทาง

ประชากรที่เดินทางท่องเที่ยวในปี 2559 นิยมท่องเที่ยวเชิงพักผ่อนหย่อนใจ โดยคิดเป็น 42.3 เปอร์เซ็นต์ รองลงมาเป็นท่องเที่ยวเชิงศาสนาคิดเป็น 30.1 เปอร์เซ็นต์ และพักผ่อนในที่พัก/ไม่ทำกิจกรรม คิดเป็น 26.2 เปอร์เซ็นต์ ของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยทั้งหมด

2) พฤติกรรมลักษณะการเดินทาง

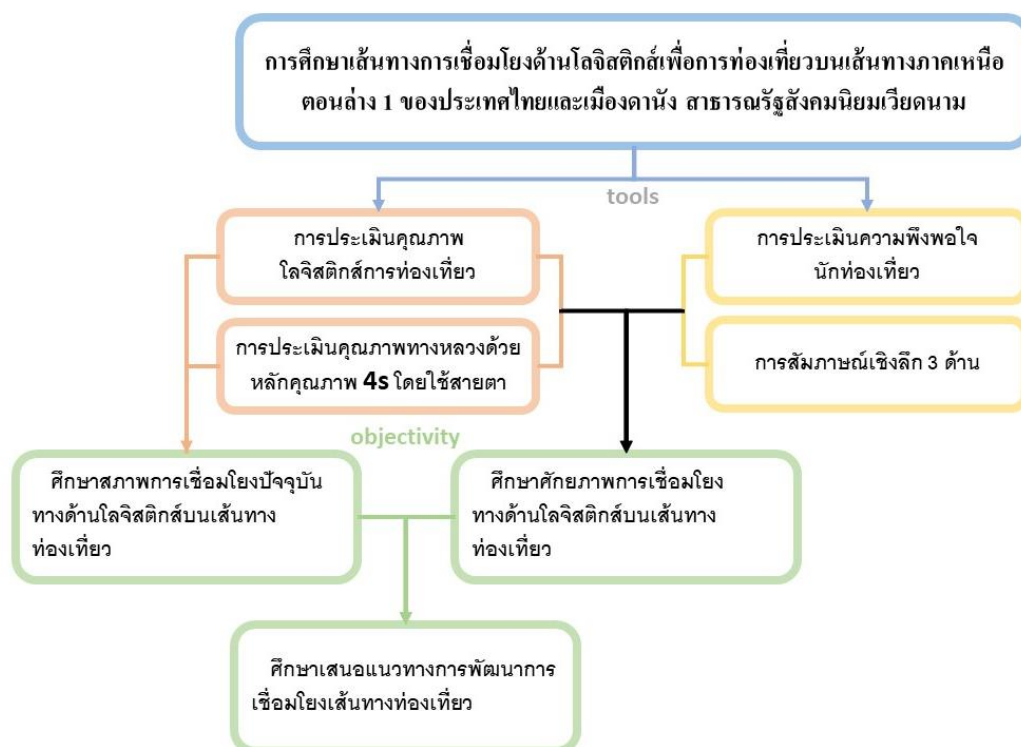
การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางท่องเที่ยวไปกับครอบครัว/ญาติ คิดเป็น 63.2 เปอร์เซ็นต์ รองลงมาเป็นการเดินทางกับเพื่อน/เพื่อนร่วมงาน คิดเป็น 20 เปอร์เซ็นต์ และการเดินทางคนเดียว คิดเป็น 11.9 เปอร์เซ็นต์

3) พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมที่จะเดินทางโดยพาหนะส่วนตัว/รถยนต์ คิดเป็น 65.7 เปอร์เซ็นต์ รองลงมาเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ คิดเป็น 16.4 เปอร์เซ็นต์ และรถเช่าต่าง ๆ เช่น รถยนต์ รถตู้ โดยคิดเป็น 13.9 เปอร์เซ็นต์

ในช่วงเวลาตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2560 ถึง ธันวาคม 2560 มีปริมาณการเดินทางเข้า – ออก ผ่านด่านมุกดาหาร โดยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถโดยสารประจำทางทั้งหมด 80,222 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล 77,922 คัน คิดเป็น 97.13 เปอร์เซ็นต์ และรถโดยสารประจำทาง 2,300 คัน คิดเป็น 2.87 เปอร์เซ็นต์ (สำนักงานสถิติจังหวัดมุกดาหาร, 2561)

จากการได้ทำการศึกษาทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้วนั้น ทีมวิจัยได้พบแนวทางการวิจัย และเครื่องมือที่จะใช้ในการดำเนินงานวิจัย เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ทั้ง 3 ข้อ โดยได้แสดงแผนภาพการวิเคราะห์ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัย แสดงดังรูปที่ 2-4 และจะกล่าวถึงรายละเอียดเครื่องมือวิจัยในเนื้อหาของบทที่ 3 ต่อไป



รูปที่ 2-4 หลักเกณฑ์การดำเนินงานวิจัย

บทที่ 3

การดำเนินงานวิจัย

การดำเนินงานวิจัย "การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม" มีวัตถุประสงค์ของผลงานวิจัย ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาสภาพการเชื่อมโยงปัจจุบันทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 2) เพื่อศึกษาศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 3) เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

3.1 การกำหนดประชากร และเลือกกลุ่มตัวอย่าง

การกำหนดประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาในงานวิจัยนี้ เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยงานวิจัยได้ใช้สูตร Sample Size Formulas (Bill Godden, 2004) มีวิธีการคำนวณดังนี้

Sample Size - Infinite Population (เมื่อมีประชากรมากกว่า 50,000)

$$SS = \frac{Z^2 \times (p) \times (1 - p)}{C^2}$$

โดยที่ SS = Sample Size

Z = Percent confidence level

P = Percentage of population picking a choice

C = Confidence interval, expressed as decimal

โดยงานวิจัยนี้กำหนด Z อยู่ที่ 95 เปอร์เซ็นต์ และ C เป็น +/- 5 เปอร์เซ็นต์ จะได้ว่า

$$Z = 1.645$$

$$C = 0.05$$

$$P = 0.5$$

แทนค่าลงในสูตร

$$SS = \frac{Z^2 \times (p) \times (1 - p)}{C^2}$$

$$SS = \frac{1.645^2 \times (0.5) \times (1-0.5)}{0.05^2}$$

$$SS = 384.16$$

ดังนั้นจะได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างอยู่ที่ 384.16 ตัวอย่าง

จากการคำนวณที่ได้มาทางทีมวิจัยจะดำเนินการทำแบบสัมภาษณ์ทั้งหมด 400 ตัวอย่าง เพื่อประเมินความพึงพอใจนักท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยกลุ่มตัวอย่าง 400 ตัวอย่าง จะได้จากพื้นที่แต่ละจังหวัด หวัด แขวง หรือเขตเมืองตามปริมาณของนักท่องเที่ยวของแต่ละเมือง โดยคำนวณด้วยหลักค่าน้ำหนักสัมพัทธ์เฉลี่ย เพื่อให้ได้ปริมาณกลุ่มตัวอย่างที่ถูกต้องตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ซึ่งจากการทำการศึกษา และหาข้อมูล ทีมวิจัยได้ปริมาณกลุ่มตัวอย่างแต่ละพื้นที่ มีรายละเอียดดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 การคำนวณหาจำนวนกลุ่มตัวอย่างแต่ละพื้นที่

ประเทศ	เมือง	จำนวนนักท่องเที่ยว	ค่าน้ำหนักเฉลี่ยสัมพัทธ์	ผลลัพธ์	จำนวน ตัวอย่าง
ไทย	ตาก	1,983,463	6.04	24.16	24
	สุโขทัย	1,335,997	4.07	16.27	16
	อุดรดิตถ์	1,042,926	3.18	12.70	13
	พิษณุโลก	3,207,377	9.77	39.07	39
	เพชรบูรณ์	2,284,719	6.96	27.83	28
	ขอนแก่น	4,664,029	14.20	56.81	57
	กาฬสินธุ์	584,266	1.78	7.12	7
	มุกดาหาร	1,832,896	5.58	22.33	22
สปป. ลาว	สะหวันนะเขต	1,201,909	3.66	14.64	15
เวียดนาม	เว้	3,800,000	11.57	46.29	46
	ดำนิง	10,900,000	33.19	132.77	133

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย ได้มาจากการศึกษาทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยการนำมาประยุกต์ ปรับใช้ให้สอดคล้องกับงานวิจัยนี้ จากแผนภาพจะเห็นได้ว่ามีเครื่องมือที่ได้นำมาใช้ในการเก็บ และวิเคราะห์ข้อมูลให้ได้ผลลัพธ์ของงานวิจัยทั้งหมด 4 แบบ แสดงดังรูปที่ 3-1



รูปที่ 3-1 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

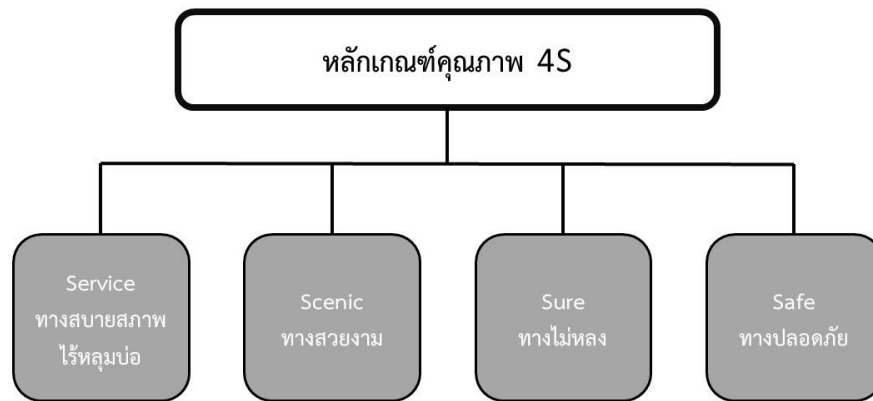
จากรูปที่ 3-1 แสดงให้เห็นถึงเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินงานวิจัยนี้ โดยเครื่องมือแต่ละตัวจะให้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้ โดยมีรายละเอียดดังที่จะกล่าวต่อไปนี้

3.2.1 การประเมินศักยภาพความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์

การประเมินศักยภาพความเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยว จากการได้ทำการศึกษาทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้พบแนวทางในการนำมาประยุกต์ใช้กับงานวิจัยนี้ โดยแบ่งเป็นการวิเคราะห์การประเมินเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การประเมินคุณภาพของเส้นทาง และการประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1) การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

การประเมินคุณภาพเส้นทางถือเป็นการขั้นตอนที่สำคัญ ซึ่งต้องดำเนินการเพื่อให้ทราบว่าสภาพถนนอยู่ในเกณฑ์คุณภาพระดับใด สูงหรือต่ำกว่าเป้าหมาย เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนปรับปรุง และพัฒนาคุณภาพเส้นทาง การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักคุณภาพ 4s เป็นเกณฑ์คุณภาพที่อ้างอิงจากคุณภาพ 4s จากกรมทางหลวงชนบท โดยกรมได้ปรับปรุงรูปแบบการสำรวจสภาพเส้นทางให้ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) สามารถใช้งานได้สะดวก รวดเร็ว เป็นการประเมินด้วยบุคคล ด้วยการใช้สายตาแทนการใช้อุปกรณ์เครื่องมือสำรวจสภาพทาง การประเมินคุณภาพวิธีการนี้ได้ ออกแบบให้ประเมินคุณภาพครอบคลุมทั่วถึงทุกด้าน ได้ข้อมูลเพียงพอที่จะใช้ในการวิเคราะห์ วางแผน เพื่อปรับปรุง และพัฒนาคุณภาพเส้นทางได้



รูปที่ 3-2 แผนภาพอธิบายด้านการประเมินคุณภาพเส้นทางของหลักเกณฑ์คุณภาพ 4S

หลักการในการประเมินเป็นหลักเกณฑ์คุณภาพ 4S ซึ่งประกอบไปด้วย 4 หลักเกณฑ์ และในการประเมินได้ถูกออกแบบให้มีความกระชับ จึงคัดเลือกหัวข้อที่มีความสำคัญ และมีลักษณะเป็นตัวชี้วัดสำหรับการประเมินรวมทั้งหมด 8 ข้อดังต่อไปนี้

- Service ทางสบาย สภาพไร้หลุมบ่อ

มองถึงความราบเรียบไม่เป็นหลุมบ่อของถนน ด้านทางสายนี้นับเป็นความต้องการพื้นฐานของผู้ใช้ถนน จึงมีความจำเป็นต้องดูแลให้มีสภาพที่ดีหัวข้อการประเมิน 3 ข้อ ประกอบด้วย

- 1) สภาพผิวทาง
- 2) สภาพหลุมบ่อ
- 3) การทรุดตัวบริเวณหลังท่อ หรือเชิงคอสะพาน

ตารางที่ 3-2 เกณฑ์การประเมินคุณภาพเส้นทางหัวข้อ “ทางสบาย”

หัวข้อประเมิน	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่มาก
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	รู้สึกราบเรียบตลอดช่วง	รู้สึกราบเรียบและมีสะดุดบ้าง	รู้สึกความขรุขระเป็นระยะ	รู้สึกความขรุขระมาก หรือตลอดช่วงทาง
2. สภาพหลุมบ่อในสายทาง และการปะช่อมผิวทางที่เสียหาย	ไม่มีหลุมบ่อ หรือมีการปะช่อมผิวทางอย่างถูกวิธี	มีหลุมบ่อบ้าง หรือมีการปะช่อมบางแห่ง	มีหลุมบ่อเป็นระยะ และยังไม่ได้รับการซ่อม	มีหลุมบ่อมาก และหลุมบ่อใหญ่ ต้องขับหลบ
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อลอด หรือลาดเชิงสะพาน	ไม่มีการยุบตัวบริเวณหลังท่อลอด หรือลาดเชิงสะพาน	รู้สึกสะดุดเล็กน้อยระหว่างขับขึ้นบริเวณหลังท่อลอด หรือลาดเชิงสะพาน	สามารถสังเกตเห็นการยุบตัว และรู้สึกกระแทกระหว่างขับขึ้น	สามารถสังเกตเห็นการยุบตัวอย่างชัดเจน ต้องหลบหลีกหรือขับขึ้นผ่านไปอย่างช้าๆ

- Scenic ทางสวยงาม

เป็นลักษณะทางที่มีความสวยงามเรียบร้อยสะอาดตา ทำให้เพิ่มคุณค่าในการเดินทาง

หัวข้อการประเมิน 2 ข้อ ประกอบด้วย

- 1) สภาพป้ายผิดกฎหมาย
- 2) สภาพการตัดหญ้า และต้นไม้ข้างทาง

ตารางที่ 3-3 เกณฑ์การประเมินคุณภาพเส้นทางหัวข้อ “ทางสวยงาม”

หัวข้อประเมิน	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่มาก
1. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ได้รับอนุญาตที่ติดตั้งทัศนวิสัยในการขับขี่ในสายทาง	ไม่มีป้ายผิดกฎหมาย	มีป้ายผิดกฎหมายจำนวนน้อย	มีป้ายผิดกฎหมายเป็นระยะๆ ตลอดช่วงสายทาง	มีป้ายผิดกฎหมายที่ติดตั้งทัศนวิสัยในการขับขี่ตลอดช่วงสายทาง
2. การตัดหญ้า และต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้เพื่อความสวยงามจากไหล่ทางถึง Toe Slope ให้สวยงาม	หญ้าราบเรียบและต้นไม้อยู่ห่าง	หญ้า และกิ่งไม้ยังไม่บดบังทาง	หญ้าสูงหรือกิ่งไม้บางแห่งยื่นมาบดบังทาง	หญ้าสูงมากลูกล้มเข้ามาในเขตทางหรือกิ่งไม้ยื่นบดบังเป็นระยะ

- Sure ทางไม่หลง

เดินทางอย่างมั่นใจมีการสื่อสารที่ดีกับผู้ใช้เส้นทางอย่างต่อเนื่อง ทำให้การเดินทางสู่เป้าหมายได้อย่างมั่นใจ ไม่ผิดพลาด ไม่เสียเวลา จากการหลงทาง

หัวข้อการประเมิน 1 ข้อ ประกอบด้วย

- 1) สภาพป้ายแนะนำบอกทิศทาง

ตารางที่ 3-4 เกณฑ์การประเมินคุณภาพเส้นทางหัวข้อ “ทางไม่หลง”

หัวข้อประเมิน	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่มาก
1. การติดตั้ง และซ่อมบำรุงป้ายแนะนำบอกทิศทาง ป้ายบอกระยะทาง ป้ายสนับสนุนด้านการเดินทาง และหลักกิโลเมตร	มีป้าย และหลักกิโล เมตร ครอบคลุม และอยู่ในสภาพดี	มีป้าย และหลักกิโล เมตร ครอบคลุม แต่ชำรุดเล็กน้อย	มีป้าย และหลักกิโล เมตร ไม่ครอบคลุม หรือชำรุดมาก	มีป้าย และหลักกิโล เมตร ไม่ครอบคลุม หรือชำรุดมาก และไม่มีป้ายแนะนำบอกทิศทางบริเวณทางแยก

● Safe ทางปลอดภัย

เป็นการปรับปรุงดูแลถนนเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยที่สุด
หัวข้อการประเมิน 2 ข้อ ประกอบด้วย

- 1) สภาพป้ายจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัย
- 2) สภาพหลักรoad และราวกันอันตราย

ตารางที่ 3-5 เกณฑ์การประเมินคุณภาพเส้นทางหัวข้อ “ทางปลอดภัย”

หัวข้อประเมิน	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่มาก
1) การติดตั้ง และซ่อมบำรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัย	มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัย ครอบคลุม และไม่ชำรุด	มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัย ครอบคลุม ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อ การ สื่อความหมาย	มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัย ไม่ครอบคลุม หรือชำรุดมาก	ป้ายไม่ครบ เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้
2) การติดตั้งและซ่อมบำรุงหลักรoad และราวกันอันตรายข้างทาง	มีหลักรoad และ ราว กัน อัน ต ร า ย ครอบคลุม และอยู่ในสภาพดี	มีหลักรoad และ ราว กัน อัน ต ร า ย ครอบคลุม แต่ชำรุดเล็กน้อย	มีหลักรoad และ ราว กัน อัน ต ร า ย ไม่ครอบคลุม หรือชำรุดมาก	ไม่มีหลักรoad และ ราว กัน อัน ต ร า ย บริเวณจุดเสี่ยง

ระดับการประเมินคุณภาพเส้นทางจะแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ A B C และ D โดยมีเกณฑ์ ดังนี้

- A หมายถึง ดี หรือ ดีมาก
- B หมายถึง ปานกลาง หรือ พอใช้
- C หมายถึง แย่ (มีความจำเป็นที่ต้องซ่อมบำรุง)
- D หมายถึง แย่มาก (เป็นสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย หรืออุบัติเหตุได้ต้องรีบซ่อมแซม หรือปรับปรุงโดยด่วน)

2) การประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

การประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในงานวิจัยนี้ ได้นำตัวอย่างของการใช้โลจิสติกส์ในความหมายอย่างแคบในการสร้างคุณภาพของการท่องเที่ยวชุมชนจากกรณีศึกษาของ European Commission (2000) ซึ่งประมวลโดย คมสัน, ศิริพร (2500-ช) นำมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับงานวิจัยนี้ โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3-6

ตารางที่ 3-6 การประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ข้อ	รายการ	มี	ไม่มี
1. การไหลทางกายภาพ (Physical Flow)			
1.1	มีป้าย หรือสิ่งบ่งบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน		
1.2	มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว กรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง		
1.3	เส้นทางการเดินทางจริง กับเส้นทางที่ได้รับการแนะนำไปในทิศทางเดียวกัน		
1.4	นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนได้		
1.5	สิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ที่พัก, ปั้มน้ำมัน, ร้านค้า, ร้านอาหาร		
2. การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)			
2.1	มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว		
2.2	มีการบรรยายให้ข้อมูล สิ่งที่เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะได้ไปชมของจริง		
2.3	มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางการท่องเที่ยว		
2.4	มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ		

ตารางที่ 3-6 การประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (ต่อ)

ข้อ	รายการ	มี	ไม่มี
3. การไหลด้านการเงิน (Financial Flow)			
3.1	มีการโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น		
3.2	มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว		
3.3	มีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ผู้ประกอบการทัวร์		

3.2.2 การสัมภาษณ์เชิงลึก

การสัมภาษณ์เชิงลึกในงานวิจัยนี้เน้นการดูความพร้อมในการรับมือการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็นการสัมภาษณ์ทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ ด้านชุมชน ด้านผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน หรือหน่วยงานภาครัฐ โดยเน้นเกี่ยวกับเส้นทางการเดินทาง ซึ่งมีรายละเอียดประเด็นการสัมภาษณ์ ดังนี้

ด้านผู้คนในชุมชน

1. มีความคิดเห็นอย่างไร เมื่อแหล่งที่อยู่กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว
2. มีความพร้อมที่จะรองรับนักท่องเที่ยวมากแค่ไหน
3. มีแนวทางในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนอย่างไร
4. ข้อเสนอแนะ และปัญหา
 - ได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐเรื่องใดบ้าง
 - สิ่งที่ยากให้ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือมีอะไรบ้าง

ด้านผู้ประกอบการ

1. มีความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวมากแค่ไหน
2. มีแนวทางในการพัฒนาสถานประกอบการอย่างไร
3. มีการให้ความร่วมมือกับภาครัฐอย่างไรบ้าง
4. ข้อเสนอแนะ และปัญหา

ด้านผู้นำชุมชน/ภาครัฐ

1. มาตรการในการจัดการเส้นทาง และการรองรับนักท่องเที่ยวเป็นอย่างไร
2. มีการร่วมมือกับชุมชน และผู้ประกอบการในเรื่องใดบ้าง
3. นโยบายการพัฒนาเส้นทาง และแนวทางการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเป็นอย่างไร

3.2.3 การประเมินความพึงพอใจนักท่องเที่ยว

จากการที่ได้ทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความพึงพอใจนักท่องเที่ยว เพื่อหาแนวทางในการดำเนินงานวิจัยนี้ ซึ่งได้ประเด็นการสัมภาษณ์ที่นำไปใช้ในการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวทั้งหมด 8 ประเด็น ดังต่อไปนี้

- 1) Punctuality (ระยะเวลาในการเดินทางบนเส้นทาง)
- 2) Safety (ความปลอดภัยของเส้นทาง)
- 3) Accessibility (การเข้าถึงของเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว)
- 4) Ease-of-Journey (ความยากง่ายในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง)
- 5) Information (ข้อมูลจำพวก ป้ายบอกระยะทาง หลักกิโล เป็นต้น)
- 6) Availability (ความพร้อมบนเส้นทาง หรือสิ่งอำนวยความสะดวก)
- 7) Price (ค่าผ่านทาง ราคาสินค้าระหว่างทาง)
- 8) Overall Satisfaction (ความพึงพอใจโดยรวม)

โดยการนำแบบประเมิน “Visitor Satisfaction with service Aspect – Compare Means” from “Analysis of Visitor Satisfaction with Public Transport in Munich” (Diem-Trinh Le-Klähn, 2014) มาปรับใช้ให้สอดคล้องกับงานวิจัยนี้ และได้จัดระดับการประเมินคุณภาพเส้นทางจะแบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ 4 3 2 และ 1 โดยมีเกณฑ์ ดังนี้

- 4 หมายถึง ดีมาก
- 3 หมายถึง ดี
- 2 หมายถึง พอใช้
- 1 หมายถึง แย่

ตารางที่ 3-7 ประเด็นการสัมภาษณ์ข้อมูลทั่วไป

ประเด็นการสัมภาษณ์ข้อมูลทั่วไป และเมืองตานี สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว			
	ดีมาก (4)	ดี (3)	พอใช้ (2)	แย่ (1)
1. ระยะเวลาในการเดินทางบนเส้นทาง (ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางตามที่ได้วางแผนการเดินทางไว้กับการเดินทางจริง ตรงตามที่วางแผนไว้)	☐	☐	☐	☐
2. ความปลอดภัยของเส้นทาง (เส้นทางในการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยทำให้ไว้วางใจในการเดินทาง)	☐	☐	☐	☐
3. การเข้าถึงของเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว (เส้นทางที่ใช้ในการเดินทางนำเข้าไปถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยตรง)	☐	☐	☐	☐
4. ความยากง่ายในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง (สามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างถูกต้อง และสะดวกสบาย)	☐	☐	☐	☐
5. ข้อมูลระหว่างการเดินทางที่นำไปยังแหล่งท่องเที่ยว (ข้อมูลจำพวก ป้ายบอกระยะทาง หรือหลักกิโล เป็นต้น มีความเพียงพอ และชัดเจน)	☐	☐	☐	☐
6. ความพร้อมของปั๊มน้ำมันบนเส้นทาง	☐	☐	☐	☐
7. ความพร้อมของที่พักรบนเส้นทาง	☐	☐	☐	☐
8. ค่าผ่านทาง ราคาสินค้าระหว่างทาง (ราคาต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว)	☐	☐	☐	☐
9. ความพึงพอใจโดยรวม (ความพึงพอใจต่อการเดินทาง)	☐	☐	☐	☐

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น

จากการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย ทีมวิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลโดยแบ่งตามเครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่ตรงตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย โดยทางทีมวิจัยได้แบ่งข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ออกเป็น 3 หัวข้อดังต่อไปนี้

3.3.1 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทาง

งานวิจัยนี้ได้ทำการเก็บข้อมูลทางกายภาพของถนนโครงข่ายเส้นทางทางท่องเที่ยว โดยใช้หลักการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล

การประเมินคุณภาพเส้นทาง เป็นการประเมินวัดคุณภาพ และศึกษาสภาพปัจจุบันของเส้นทาง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่จะใช้ในการวิเคราะห์ และวางแผนเพื่อปรับปรุง พัฒนาคุณภาพเส้นทางได้ โดยมีหลักการประเมินที่ครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน ตามหลัก 4s ได้แก่

- ทางสบาย (Service)
- ทางสวยงาม (Scenic)
- ทางไม่หลง (Sure)
- ทางปลอดภัย (Safe)

ทีมวิจัยได้ทำการประเมินคุณภาพเส้นทางโดยแบ่งตามเขตพื้นที่ ตั้งแต่เขตประเทศไทย เขตสปป.ลาว ไปจนถึงสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยมีรายละเอียดของข้อมูลดังต่อไปนี้

1) ประเทศไทย

ประเทศไทยแบ่งตามเขตอำเภอบนโครงข่ายเส้นทางทางท่องเที่ยว จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลภายในประเทศไทยมีจังหวัดที่โครงข่ายเส้นทางทางท่องเที่ยวตัดผ่านทั้งหมด 8 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งการประเมินภายในประเทศทีมวิจัยได้ทำการประเมินเป็นรายอำเภอตามเส้นทางทางท่องเที่ยวที่ทำการศึกษา โดยมีรายละเอียดข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ ดังต่อไปนี้

จังหวัดขอนแก่น

เส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดขอนแก่นเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์ ขอนแก่น และกาฬสินธุ์ โดยตัดผ่านเขตอำเภอทั้งหมด 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอชุมแพ อำเภอหนองเรือ อำเภอเวียงเก่า อำเภอบ้านฝาง และอำเภอเมืองขอนแก่น จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางที่วิจัยได้ใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3-3

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ

ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง R9 จังหวัดขอนแก่น ประเทศไทย

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	อ.ชุมแพ	อ.หนองเรือ	อ.เวียงเก่า	อ.บ้านฝาง	อ.เมือง			
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	4	3	4	4	4	3.8	45	1.71
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะชอมผิวทางที่เสียหาย	3	2	3	4	4	3.2	30	0.96
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อหรือลาดเชิงสะพาน	4	4	4	4	4	4	25	1
เกรดด้านทางสลาย								3.67
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ได้รับอนุญาตที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่	4	4	3	4	4	3.8	50	1.9
5. การตัดหญ้า และต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้เพื่อความสวยงามจากไหล่ทางถึง Toe Slope ให้สวยงาม	3	3	3	4	4	3.4	50	1.7
เกรดด้านทางสวยงาม								3.6

รูปที่ 3-3 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 จังหวัดขอนแก่น ประเทศไทย

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	อ.ชุมแพ	อ.หนองเรือ	อ.เวียงเก่า	อ.บ้านฝาง	อ.เมือง			
6. การติดตั้ง แนะนำบอก ทิศทางป้ายบอกระยะทาง ป้ายสนับสนุนด้านการ เดินทาง และหลักกิโลเมตร	4	4	4	4	4	4	100	4
เกรดด้านทางไม่หลง								4
7. การติดตั้ง และซ่อมบำรุง ป้ายบังคับ ป้ายเตือน เส้น จราจรและอุปกรณ์ความ ปลอดภัย	4	4	4	4	4	4	40	1.6
8. การติดตั้ง และซ่อมบำรุง หลักนำโค้ง หรือราวกัน อันตรายข้างทาง	4	4	4	4	4	4	60	2.4
เกรดด้านทางปลอดภัย								4

รูปที่ 3-3 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 จังหวัดขอนแก่น
ประเทศไทย (ต่อ)



รูปที่ 3-4 เส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดขอนแก่น

จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดขอนแก่น พบว่าเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดขอนแก่นมีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 4 เลน ตลอดเส้นทางจนกระทั่งเข้าตัวเมืองขอนแก่น จึงเปลี่ยนเป็น ถนน 2 เลนในตัวเมือง ซึ่งแสดงให้เห็นดังรูปที่ 3-5 และ 3-6



รูปที่ 3-5 สภาพถนนบนเส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดขอนแก่น



รูปที่ 3-6 สภาพถนนบนเส้นทางในตัวเมือง จังหวัดขอนแก่น

จังหวัดกาฬสินธุ์

เส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร ซึ่งตัดผ่านเขตอำเภอทั้งหมด 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอยางตลาด อำเภอหัสซันธุ์ อำเภอกุฉินารายณ์ อำเภอเชียงยืน อำเภอห้วยผึ้ง และอำเภอเมืองกาฬสินธุ์ จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางที่วิจัยได้ใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3-7

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ

ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง R9 จังหวัดกาฬสินธุ์ ประเทศไทย

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต						เกรดเฉลี่ย	น้ำหนัก ร้อยละ	คะแนน
	อ.ยางตลาด	อ.เมือง	อ.หัสซันธุ์	อ.กุฉินารายณ์	อ.เชียงยืน	อ.ห้วยผึ้ง			
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	4	3	3	3	4	3	3.33	45	1.5
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะชอมผิวทางที่เสียหาย	4	3	3	3	4	2	3.16	30	0.95
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อหรือลาดเชิงสะพาน	4	2	4	4	4	3	3.5	25	0.88
เกรดด้านทางสลาย									3.33
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ได้รับอนุญาตที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่	4	3	4	4	4	3	3.66	50	1.83
5. การตัดหญ้า และต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้เพื่อความสวยงามจากไหล่ทางถึง Toe Slope ให้สวยงาม	4	3	4	4	4	3	3.66	50	1.83
เกรดด้านทางสวยงาม									3.66

รูปที่ 3-7 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 จังหวัดกาฬสินธุ์ ประเทศไทย

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต						เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	อ.ยางตลาด	อ.เมือง	อ.ห้วยเม็ก	อ.กันทรวิชัย	อ.กาฬสินธุ์	อ.กุฉินารายณ์			
6. การติดตั้ง และแนะนำบอกทิศทางป้ายบอกระยะทาง ป้ายสนับสนุนด้านการเดินทาง และหลักกิโลเมตร	4	3	4	4	4	3	3.66	100	3.66
เกรดด้านทางไม่หลง									3.66
7. การติดตั้ง และซ่อมบำรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน เส้นจราจรและอุปกรณ์ความปลอดภัย	4	3	2	4	4	4	3.5	40	1.4
8. การติดตั้ง และซ่อมบำรุงหลักนำโค้ง หรือราวกันอันตรายข้างทาง	4	3	3	4	4	4	4	60	2.2
เกรดด้านทางปลอดภัย									3.6

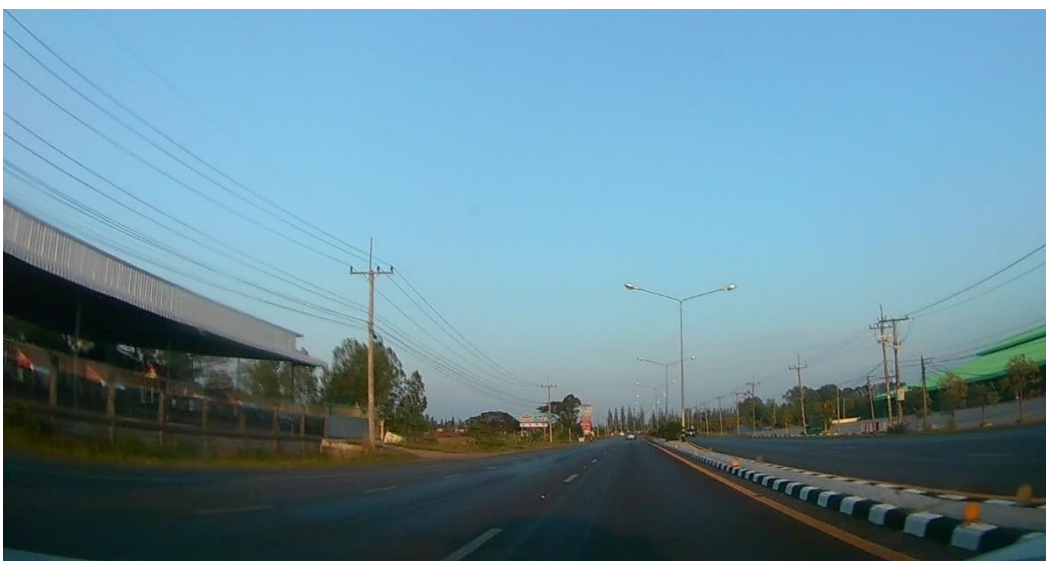
รูปที่ 3-7 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 จังหวัดกาฬสินธุ์ ประเทศไทย (ต่อ)



รูปที่ 3-8 เส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดกาฬสินธุ์

จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ พบว่าเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์มีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 4 เลน เกือบตลอดเส้นทาง มีบางช่วงเป็น 6 เลนบ้าง จนกระทั่งเข้าตัวเมืองกาฬสินธุ์เปลี่ยนเป็นถนน 2 และ 4 เลนสลับกันไป จากการสำรวจระหว่างเส้นทางมีบางจุดที่กำลังทำการปรับปรุง และซ่อมแซมผิวถนนตามแผนการซ่อมบำรุงของแขวงทาง และยัง

มีการก่อสร้างเส้นทางใหม่ในเขตอำเภอยางตลาด เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง โดยเส้นทางใหม่ตัดตรงจากอำเภอยางตลาด ไปยังอำเภอภูผินารายณ์ ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2563



รูปที่ 3-9 สภาพถนนบนเส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดกาฬสินธุ์



รูปที่ 3-10 สภาพถนนบนเส้นทางในตัวเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์

จังหวัดมุกดาหาร

เส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดมุกดาหารเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว ผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ และมุกดาหาร ซึ่งในจังหวัดมุกดาหารเส้นทางตัดผ่านเขตอำเภอทั้งหมด 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอดำชะอี อำเภอหนองสูง และอำเภอเมืองมุกดาหาร จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางที่วิจัยได้ใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3-11

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ
ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดามัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง R9 จังหวัดมุกดาหาร ประเทศไทย

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	อ.เมือง	อ.คำชะอี	อ.หนองสูง					
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	4	4	4			4	45	1.8
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะซ่อมผิวทางที่เสียหาย	4	4	4			4	30	1.2
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อหรือลาดเชิงสะพาน	4	4	4			4	25	1
เกรดด้านทางสลาย								4
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ได้รับอนุญาตที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่	4	4	3			3.67	50	1.84
5. การตัดหญ้า และต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้เพื่อความสวยงามจากไหล่ทางถึง Toe Slope ให้สวยงาม	4	4	4			4	50	2
เกรดด้านทางสวยงาม								3.84

รูปที่ 3-11 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 จังหวัดมุกดาหาร
ประเทศไทย

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	อ.เมือง	อ.คำชะอี	อ.หนองสูง					
6. mการติดตั้ง แนะนำบอกทิศทางป้ายบอกระยะทางป้ายสนับสนุนด้านการเดินทาง และหลักกิโลเมตร	4	4	4			4	100	4
เกรดด้านทางไม่หลง								4
7. การติดตั้ง และซ่อมบำรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน เส้นจราจรและอุปกรณ์ความปลอดภัย	4	4	4			4	40	1.6
8. การติดตั้ง และซ่อมบำรุงหลักนำโค้ง หรือราวกันอันตรายข้างทาง	4	4	4			4	60	2.4
เกรดด้านทางปลอดภัย								4

รูปที่ 3-11 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 จังหวัดมุกดาหาร ประเทศไทย (ต่อ)

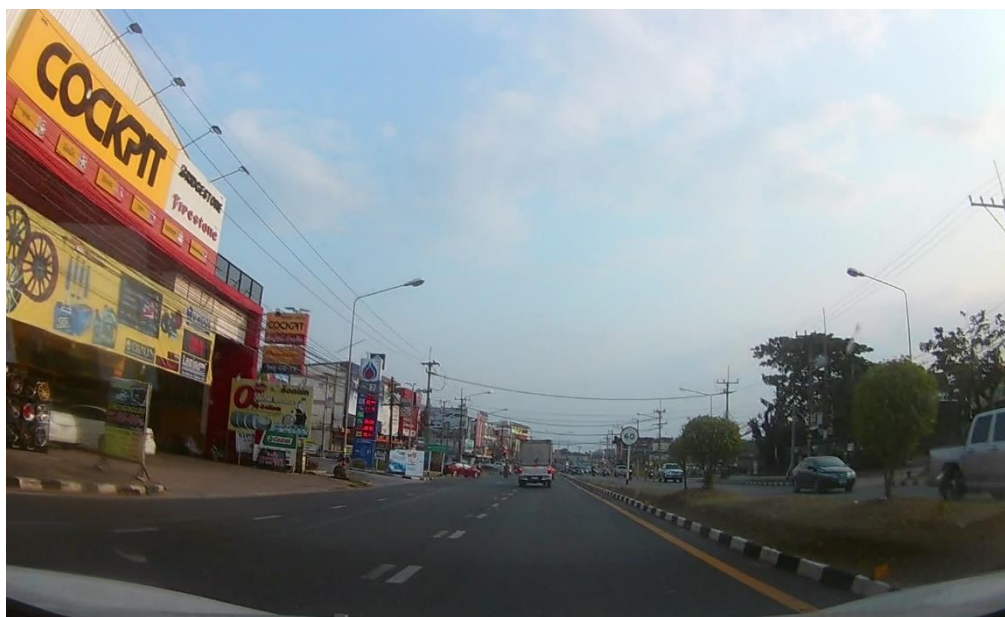


รูปที่ 3-12 เส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดมุกดาหาร

จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดมุกดาหาร พบว่าเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านจังหวัดมุกดาหารมีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 4 เลน สลับกับ 6 เลน จนกระทั่งเข้าตัวเมืองมุกดาหาร จึงเปลี่ยนเป็น ถนน 2 เลนในตัวเมือง และเส้นทางจากตัวเมืองมุกดาหารไปยังสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ตลอดเส้นทางเป็นถนน 4 เลน ซึ่งแสดงให้เห็นในรูปที่ 3-13 และ 3-14



รูปที่ 3-13 สภาพถนนบนเส้นทาง R9 (ทางหลวงหมายเลข 12) จังหวัดมุกดาหาร



รูปที่ 3-14 สภาพถนนบนเส้นทางในตัวเมือง จังหวัดมุกดาหาร

2) สปป.ลาว

สปป.ลาวแบ่งตามเขตเมือง จากการลงสำรวจพื้นที่จริงเส้นทาง R9 ได้ตัดผ่านแขวงสะหวันนะเขต เพียงแขวงเดียว ซึ่งเมืองที่เส้นทางได้ตัดผ่านทั้งหมด 9 เมือง ได้แก่ เมืองอุ้มพริ เมืองอาดสะพังพอง เมืองพะลานไซ เมืองพิน เมืองเซโปน เมืองแดนสะหวัน เมืองไกสร เมืองไทรภูทอง และเมืองสะหวันนะเขต ทีมวิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง โดยใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 3-15

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางเพื่อการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง R9 แขวงสะหวันนะเขต ประเทศลาว

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต									เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	ไกสร	ไทรภูทอง	เมืองสะหวันนะเขต	อุ้มพริ	อาดสะพังพอง	พะลานไซ	พิน	เซโปน	แดนสะหวัน			
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3.56	45	1.6
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะชอมผิวทางที่เสียหาย	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3.67	30	1.1
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อ หรือลาดเชิงสะพาน	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	25	1
เกรดด้านทางสบาย												3.7
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ ได้รับอนุญาตที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3.89	50	1.95

รูปที่ 3-15 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 ที่พาดผ่าน สปป.ลาว

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต									เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
หัวข้อการประเมิน	โกสุมพิสัย	โพนพิสัย	เมืองสรวง	อุบลรัตน์	อาทิตยารักษ์	พนาไน	พนม	เซโปน	แดนสรวง			
5. การตัดหญ้า และ ต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้ เพื่อความสวยงามจากไหล่ทาง ถึง Toe Slope ให้สวยงาม	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3.78	50	1.89
เกรดด้านทางสวยงาม												3.84
6. การติดตั้ง แนะนำ บอกทิศทางป้าย บอกระยะทาง ป้ายสนับสนุนด้านการเดินทาง และ หลักกิโลเมตร	2	2	2	1	3	3	4	3	3	2.56	100	2.56
เกรดด้านทางไม่หลง												2.56
7. การติดตั้ง และ ซ่อมบำรุงป้าย บังคับ ป้ายเตือน เส้นทางจราจรและ อุปกรณ์ความปลอดภัย	1	1	3	3	4	4	4	4	4	3.11	40	1.24
8. การติดตั้ง และ ซ่อมบำรุงหลักกิโลเมตร หรือราวกันอันตรายข้างทาง	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3.56	60	2.14
เกรดด้านทางปลอดภัย												3.38

รูปที่ 3-15 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s เส้นทาง R9 ที่พาดผ่าน สปป.ลาว
(ต่อ)

จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R9 ที่พาดผ่าน สปป.ลาว พบว่าเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว เริ่มต้นจากจุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต และไปสิ้นสุดยังจุดผ่านแดนลาวบาวที่เชื่อมต่อเส้นทางระหว่าง สปป.ลาว กับสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยเส้นทาง R9 ในเขตของ สปป.ลาว พาดผ่านเมืองทั้งหมด 9 เมือง โดยจากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง พบว่าส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 2 เลน สองข้างทางเป็นดินลูกรังตลอดเส้นทางที่เป็นเขตชุมชน และมีลักษณะเป็น 3 และ 4 เลนบ้างในเขตเมือง และในระหว่างเส้นทางมีการซ่อมบำรุง และปรับปรุงเส้นทางอยู่เป็นระยะ แสดงให้เห็นในรูปที่ 3-16



รูปที่ 3-16 สภาพถนนบนเส้นทาง R9 (ทางหลวงแห่งชาติหมายเลข 9E) สปป.ลาว

3) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามแบ่งตามเขตเมือง จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง พบว่าเส้นทางจากจุดผ่านแดนลาวบาวไปยังเมืองดานัง เส้นทางตัดผ่านเมืองทั้งหมด 3 เมือง และ 1 เทศบาลนคร ได้แก่ เมืองกวางบินห์ (Quang Binh) เมืองกวางตรี (Quang Tri) เมืองเทื่อ เทียน-ฮิว (เว้) (Thua Thien-Hue) และเทศบาลนครดานัง (Da Nang) ทางทีมวิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง โดยใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เมืองกวางตรี (Quang Tri)

เมืองกวางตรีเป็นที่ตั้งของด่านลาวบาวที่เป็นจุดเชื่อมต่อชายแดนระหว่าง 2 ประเทศ นั่นคือ สปป.ลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ทีมวิจัยได้ใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 3-17

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยรัตนนคร

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง R9 เมืองกวางตรี ประเทศเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	ลาวบาว	แดชาน	ดักก๊อง	ดงฮา				
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	4	4	4	4		4	45	1.8
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะชอมผิวทางที่เสียหาย	4	4	4	4		4	30	1.2
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อ หรือลาดเชิงสะพาน	4	4	4	4		4	25	1
เกรดด้านทางสabay								4
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ ได้รับอนุญาต ที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่	4	4	3	3		3.5	50	1.75

รูปที่ 3-17 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เมืองกวางตรี
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
หัวข้อการประเมิน	ลาวาว	แคชาน	ตั้งทอง	ตั้งฮา				
5. การตัดหญ้า และ ต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้ เพื่อความสวยงามจากไหล่ทาง ถึง Toe Slope ให้สวยงาม	4	4	4	4		4	50	2
เกรดด้านทางสวยงาม								3.75
6. การติดตั้ง แชนแนลบอกทิศทางป้ายบอกระยะทางป้ายสนับสนุนด้านการเดินทาง และหลักกิโลเมตร	4	4	4	4		4	100	4
เกรดด้านทางไม่หลง								4
7. การติดตั้ง และซ่อมบำรุงป้ายบังคับป้ายเตือนเส้นจราจรและอุปกรณ์ความปลอดภัย	4	4	4	4		4	40	1.6
8. การติดตั้ง และซ่อมบำรุงหลักนำโค้ง หรือราวกันอันตรายข้างทาง	4	4	4	4		4	60	2.4
เกรดด้านทางปลอดภัย								4

รูปที่ 3-17 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 45 เส้นทาง R9 เมืองกวังตรี
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อ)

จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองกวังตรี สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม พบว่าเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองกวังตรี มีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 2 เลน สลับกับ 4 เลน ตลอดเส้นทาง แสดงให้เห็นในรูปที่ 3-18



รูปที่ 3-18 สภาพถนนบนเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองกวางตรี สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

เมืองกวางบินห์ (Quang Binh)

เมืองกวางบินห์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นเมืองที่เส้นทาง R9 พาดผ่านโดยเป็นเมืองที่เชื่อมต่อกับเมืองกวางตรี ซึ่งเมืองกวางบินห์มีแหล่งท่องเที่ยวที่ถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกอยู่ นั่นคือ ถ้ำฟองญา เป็นจุดดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาชมเมืองกวางบินห์ จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ทีมวิจัยได้ใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 3-19

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ
ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง R9 เมืองกวางบินห์ ประเทศเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	ดงไฮ							
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	3					3	45	1.35
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะชอมผิวทางที่เสียหาย	3					3	30	0.9
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อ หรือลาดเชิงสะพาน	4					4	25	1
เกรดด้านทางสabay								3.25
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ ได้รับอนุญาต ที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่	4					4	50	2

รูปที่ 3-19 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เมืองกวางบินห์
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
หัวข้อการประเมิน	คงเสีย							
5. การตัดหญ้า และ ต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้ เพื่อความสวยงามจากไหล่ทาง ถึง Toe Slope ให้สวยงาม	4					4	50	2
เกรดด้านทางสวยงาม								4
6. การติดตั้ง แนะนำ บอกลีศทางป้าย บอกระยะทาง ป้ายสนับสนุนด้านการเดินทาง และ หลักกิโลเมตร	3					3	100	3
เกรดด้านทางไม่หลง								3
7. การติดตั้ง และ ซ่อมบำรุงป้าย บังคับ ป้ายเตือน เส้นจราจรและ อุปกรณ์ความปลอดภัย	3					3	40	1.2
8. การติดตั้ง และ ซ่อมบำรุงหลักน้ำ โคง หรือราวกัน อันตรายข้างทาง	4					4	60	2.4
เกรดด้านทางปลอดภัย								3.6

รูปที่ 3-19 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เมืองกวังบินท์
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อ)

จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองกวังบินท์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม พบว่าเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองกวังบินท์ มีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 2 เลน 4 เลน สลับกันไปเกือบตลอดเส้นทาง และกำลังทำการปรับปรุงเส้นทางเป็นบางช่วง แสดงให้เห็นในรูปที่ 3-20



รูปที่ 3-20 สภาพถนนบนเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองกวังบินท์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

เมืองเทือ เทียน-ฮิว(เว้) (Thua Thien-Hue)

เมืองเทือ เทียน-ฮิว(เว้) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นเมืองที่เส้นทาง R9 พาดผ่าน โดยเป็นเมืองที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกับเมืองกวางตรี ไปยังเทศบาลนครดานัง ซึ่งจากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ทีมวิจัยได้ใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 3-21

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ
ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง R9 เทศบาลนครดานัง ประเทศเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	ดานัง	ฮอยอัน						
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	4	4				4	45	1.8
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะชอมผิวทางที่เสียหาย	4	4				4	30	1.2
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อ หรือลาดเชิงสะพาน	4	4				4	25	1
เกรดด้านทางสabay								4
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ ได้รับอนุญาต ที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่	4	4				4	50	2

รูปที่ 3-21 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เมืองเทือเทียน-ฮิว (เว้)
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
หัวข้อการประเมิน	ด่าง	ฮอยอัน						
5. การตัดหญ้า และ ต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้ เพื่อความสวยงามจากไหล่ทาง ถึง Toe Slope ให้สวยงาม	4	4				4	50	2
เกรดด้านทางสวยงาม								4
6. การติดตั้ง แนะนำ บอกลีศทางป้าย บอกระยะทาง ป้ายสนับสนุนด้านการเดินทาง และ หลักกิโลเมตร	4	4				4	100	4
เกรดด้านทางไม่หลง								4
7. การติดตั้ง และ ซ่อมบำรุงป้าย บังคับ ป้ายเตือน เส้นจราจรและ อุปกรณ์ความปลอดภัย	4	4				4	40	1.6
8. การติดตั้ง และ ซ่อมบำรุงหลักนำโค้ง หรือราวกันอันตรายข้างทาง	4	4				4	60	2.4
เกรดด้านทางปลอดภัย								4

รูปที่ 3-21 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เมืองเทือเทียนฮิว (เว้)
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อ)

จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองเทือเทียน-ฮิว (เว้) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม พบว่าเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเทือเทียน-ฮิว (เว้) มีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 4 เลน เกือบตลอดเส้นทาง มีเพียงบางจุดที่เป็นถนน 2 เลน แสดงให้เห็นในรูปที่ 3-22



รูปที่ 3-22 สภาพถนนบนเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเมืองเทือ เทียน-ฮิว (เว้) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

เทศบาลนครดานัง (Da Nang)

เทศบาลนครดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นเมืองที่เส้นทาง R9 พาดผ่าน โดยเป็นเมืองที่มีเส้นทางเชื่อมต่อจากเมืองเหิอ เทียน-ฮิว (เว้) เทศบาลนครดานังเป็นกลุ่มจังหวัดที่รัฐบาลเวียดนาม ได้ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และบริการ เนื่องจากมีข้อได้เปรียบเรื่องการเชื่อมโยงทางบกด้านปลายสุดของเส้นทาง EWEC (East West Economic Corridor) และทางอากาศ ซึ่งจากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ทีมวิจัยได้ใช้แบบประเมินในการเก็บข้อมูลเส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 3-23

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ
ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง R9 เทศบาลนครดานัง ประเทศเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
	ดานัง	ฮอยอัน						
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	4	4				4	45	1.8
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะชอมผิวทางที่เสียหาย	4	4				4	30	1.2
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อ หรือลาดเชิงสะพาน	4	4				4	25	1
เกรดด้านทางสabay								4
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ ได้รับอนุญาต ที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่	4	4				4	50	2

รูปที่ 3-23 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เทศบาลนครดานัง
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรดเฉลี่ย	น้ำหนักร้อยละ	คะแนน
หัวข้อการประเมิน	ด่าง	ข้อยอื่น						
5. การตัดหญ้า และ ต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้ เพื่อความสวยงามจากไหล่ทาง ถึง Toe Slope ให้สวยงาม	4	4				4	50	2
เกรดด้านทางสวยงาม								4
6. การติดตั้ง แนะนำ บอกทิศทางป้าย บอกระยะทาง ป้ายสนับสนุนด้านการเดินทาง และ หลักกิโลเมตร	4	4				4	100	4
เกรดด้านทางไม่หลง								4
7. การติดตั้ง และ ซ่อมบำรุงป้าย บังคับ ป้ายเตือน เส้นจราจรและ อุปกรณ์ความปลอดภัย	4	4				4	40	1.6
8. การติดตั้ง และ ซ่อมบำรุงหลักนำ โค้ง หรือราวกัน อันตรายข้างทาง	4	4				4	60	2.4
เกรดด้านทางปลอดภัย								4

รูปที่ 3-23 แบบฟอร์มการประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4S เส้นทาง R9 เทศบาลนครดานัง
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อ)

จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง R9 ที่พาดผ่าน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม พบว่าเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเทศบาลนครดานัง มีลักษณะเป็นถนนลาดยางขนาด 6 เลน เกือบตลอดเส้นทาง มีเพียงบางจุดที่เป็นถนน 2 เลนแบบเดินรถทางเดียว แสดงให้เห็นในรูปที่ 3-24



รูปที่ 3-24 สภาพถนนบนเส้นทาง R9 ที่พาดผ่านเทศบาลนครดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม



รูปที่ 3-25 จุดเชื่อมต่อของเส้นทาง R9 ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย-ลาว-เวียดนาม)

ที่มา: Myawaddy on the GMS East – West Economic Corridor

(https://www.researchgate.net/figure/Myawaddy-on-the-GMS-East-West-Economic-Corridor_fig6_306351958)

3.3.2 ข้อมูลการสำรวจ และประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทาง

ข้อมูลการสำรวจ และประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ทีมวิจัยได้ใช้เครื่องมือในการเก็บข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูล โดยการทำการประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยวบนเส้นทางตามแหล่งท่องเที่ยว และการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างมาวิเคราะห์ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้

จากการลงพื้นที่สำรวจ เพื่อเก็บข้อมูลทีมวิจัยได้ทำการประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว และแบ่งกลุ่มข้อมูลออกเป็น 4 กลุ่มได้แก่

- 1) ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย
- 2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย
- 3) สปป.ลาว
- 4) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ซึ่งมีรายละเอียดข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ ดังต่อไปนี้

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย

จากการลงพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พบว่าเส้นทางที่ทำการศึกษานั้น ได้พาดผ่านจังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร ทั้งหมด 3 จังหวัด ทีมวิจัยได้เก็บข้อมูลเพื่อจัดทำแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยทำการประเมินจากความเชื่อมโยงของกิจกรรมทั้ง 3 ด้าน ดังตารางที่ 3-8

ตารางที่ 3-8 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว									
	จ.ราชบุรี	จ.กาญจนบุรี	จ.สุพรรณบุรี	จ.ชัยนาท	จ.สิงห์บุรี	จ.อ่างทอง	จ.มโนรมย์	จ.มัญจาคีรี	จ.กาฬสินธุ์	จ.ขอนแก่น
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
การไหลทางกายภาพ (Physical Flow)										
มีป้าย หรือสิ่งบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
มีบริการรถรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว กรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
เส้นทางเดินเท้าจริง กับเส้นทางที่ได้รับการแนะนำเป็นทิศทางเดียวกัน	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนได้	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
สิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ที่พัก ป้ายนำมัน ร้านค้า ร้านอาหาร	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)										
มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
มีการบรรยายให้ข้อมูล สิ่งที่เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะได้ไปชมของจริง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

ความหมายของสัญลักษณ์

● = มี ○ = ไม่มี

ตารางที่ 3-8 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านการโลจิสติกส์บนเส้นทางภาคตะวันออกเชิงเหนือ ประเทศไทย (ต่อ)

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว									
	เขาเตพนมดู	ทะเล ปูผุด	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูวัว	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูผาหมื่น	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูหลวง	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูผาหมื่น	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูผาหมื่น	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูผาหมื่น
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
การไหลด้านการเงิน (Financial Flow)										
มีการนำเงินมาใช้จ่ายเพื่อให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
มีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ผู้ประกอบการทัวร์	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○

ความหมายของสัญลักษณ์

● = มี ○ = ไม่มี

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จากการลงพื้นที่ในสปป.ลาว พบว่าเส้นทางที่ทำการศึกษานั้น พาดผ่านแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งเป็นแขวงที่พื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของ สปป.ลาว เพียงแขวงเดียว ทีมวิจัยได้เก็บข้อมูลเพื่อจัดทำแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดำนัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยทำการประเมินจากความเชื่อมโยงของกิจกรรมทั้ง 3 ด้าน ดังรายละเอียดในตารางที่ 3-9

ตารางที่ 3-9 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทาง สปป.ลาว

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว				
	วัดพระธาตุอิงฮัน	วัดโพธิ์	พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์	โบสถ์ฝรั่ง	ตลาดสิงคโปร์
การไหลทางกายภาพ (Physical flow)					
มีป้าย หรือสิ่งบ่งบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน	●	○	○	○	●
มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวกรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง	●	○	●	○	●
เส้นทางการเดินทางจริง กับเส้นทางที่ได้รับการแนะนำไปในทิศทางเดียวกัน	●	●	●	●	●
นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนได้	●	●	○	○	●
สิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ที่พัก, ปั๊มน้ำมัน, ร้านค้า, ร้านอาหาร	●	●	●	●	●

ความหมายของสัญลักษณ์ ● = มี ○ = ไม่มี

ตารางที่ 3-9 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทาง สปบ.ลาว (ต่อ)

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว				
	วัดพระธาตุอิงฮัน	วัดโพน	พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์	โบสถ์ฝรั่ง	ตลาดสิงคโปร์
การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information flow)					
มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว	○	○	●	○	○
มีการบรรยายให้ข้อมูล สิ่งที่เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะได้ไปชมของจริง	○	●	●	○	○
มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางท่องเที่ยว	●	○	●	○	○
มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ	○	○	●	○	○
การไหลด้านการเงิน (Financial flow)					
มีการโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น	●	●	○	○	●
มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว	●	●	○	○	●
มีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก, ร้านอาหาร, ผู้ประกอบการทัวร์	●	●	●	●	●

ความหมายของสัญลักษณ์ ● = มี ○ = ไม่มี

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

จากการลงพื้นที่ในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม พบว่าเส้นทางที่ทำการศึกษานั้น ได้พาดผ่านเมืองทั้งหมด 2 เมือง และ 1 เทศบาลนคร ได้แก่ กวางตริ(Quang Tri) เมืองเทือ เทียน-ฮิว (เว้) (Thua Thien-Hue) และเทศบาลนครดานัง (Da Nang) ทีมวิจัยได้เก็บข้อมูลเพื่อจัดทำแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยทำการประเมินจากความเชื่อมโยงของกิจกรรมทั้ง 3 ด้าน ดังรายละเอียดในตารางที่ 3-10

ตารางที่ 3-10 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาค สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว							
	สุสาน Khai Dinh	เมืองเก่าฮอยอัน (มรดกโลก)	วัดโหล่ยเตมึญ	วัดลีฮวนโชก	ทะเลสาบเวินห์ (เรือทรงเครื่อง)	อุทยานแห่งชาติ	อุทยานแห่งชาติ	อุทยานแห่งชาติ
	●	●	●	●	●	○	○	●
	●	●	●	●	●	○	○	●
	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	○	○	○
	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●
ความหมายของสัญลักษณ์ ● = มี ○ = ไม่มี								

ตารางที่ 3-10 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาค สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อ)

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว							
	สุสาน Khai Dinh	เมืองเก่าฮอยอัน (ถนนเดิน)	วัดเทียนมู่	วัดลือฮึง	ทะเลสาบทะเลสาบเหวียน (เรือกระด้ง)	อุทยานแห่งชาติ	อุทยานแห่งชาติ	อุทยานแห่งชาติ
มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	○	○	●	○	○	○
การไหลด้านการเงิน (Financial Flow)								
มีการแนะนำเงินท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น	●	●	●	●	●	○	○	○
มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	○	○	○
มีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ผู้ประกอบการทัวร์	●	●	●	●	●	●	●	●
ความหมายของสัญลักษณ์	● = มี	○ = ไม่มี						

3.3.3 ข้อมูลเชิงลึกจากการสัมภาษณ์ และข้อมูลด้านอุปสงค์นักท่องเที่ยว

ข้อมูลเชิงลึกจากการสัมภาษณ์ ได้จากการลงพื้นที่ และเข้าพบหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือมีส่วนรับผิดชอบบนเส้นทางการท่องเที่ยวทั้งภาครัฐ และเอกชน โดยมีประเด็นคำถามที่เน้นการดูความพร้อมในการรับมือการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็น การสัมภาษณ์ทั้งหมด 3 ด้าน ได้แก่ ด้านชุมชน ด้านผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน หรือหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและ เมืองดำนิงสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งจากการลงพื้นที่ สามารถสรุปข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ โดยมีเนื้อหาดังต่อไปนี้

ด้านผู้คนในชุมชน

- การสัมภาษณ์คนในชุมชนจะมีประเด็นคำถาม ดังต่อไปนี้
 - 1) มีความคิดเห็นอย่างไร เมื่อแหล่งที่อยู่กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว
 - 2) มีความพร้อมที่จะรองรับนักท่องเที่ยวมากแค่ไหน
 - 3) มีแนวทางในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนอย่างไร
 - 4) ข้อเสนอแนะ และปัญหา
 - ได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐเรื่องใดบ้าง
 - สิ่งที่ยากให้ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือมีอะไรบ้าง

ด้านผู้ประกอบการ

- สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่น

จากการที่ได้เข้าสัมภาษณ์สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่น ได้รับ ความอนุเคราะห์จากท่านนายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่น โดยมีรายละเอียดข้อมูลที่ได้ จากการสัมภาษณ์ โดยแบ่งออกเป็น 4 ประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น จังหวัดขอนแก่นมีสิ่งอำนวยความสะดวกในจังหวัดค่อนข้างครบถ้วนกว่าหลายๆ จังหวัด และมีความพร้อมเป็นอย่างมากในการที่จะรองรับนักท่องเที่ยวที่จะหลั่งไหลเข้ามาเป็นจำนวนมาก

ประเด็นการพัฒนาสถานประกอบการ สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่น มีการลงพื้นที่ เพื่อพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ เพื่อให้เป็นที่รู้จักเพิ่มขึ้น เนื่องจาก ภาครัฐจะมุ่งเน้นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเป็นหลัก

ประเด็นการให้ความร่วมมือกับภาครัฐ สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่น จะช่วยในการดำเนินงาน คิดแผนการสนับสนุนการท่องเที่ยวให้จังหวัดขอนแก่น โดยการจัด กิจกรรมต่าง ๆ และขอความร่วมมือจาก ททท. (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย) เข้ามาช่วยสนับสนุน งบประมาณ และการประชาสัมพันธ์ต่างๆ

จังหวัดขอนแก่นเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางของภาคอีสาน เพื่อกระจายคนไปในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียง เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่นเองยังไม่มีจุดเด่นมากพอ แต่ถ้าหากจัดทำเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับจังหวัดใกล้เคียง จังหวัดขอนแก่นเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว



รูปที่ 3-26 การเข้าสัมภาษณ์สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว

- หอการค้าจังหวัดขอนแก่น

จากการที่ได้เข้าสัมภาษณ์หอการค้าจังหวัดขอนแก่น ได้รับความอนุเคราะห์จากท่านประธานหอการค้าจังหวัดขอนแก่นได้ให้สัมภาษณ์กับทางทีมวิจัย โดยมีรายละเอียดของข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 4 ประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่น เมืองขอนแก่น ณ ปัจจุบันยังไม่ใช่เมืองท่องเที่ยว แต่เป็นเมืองบริการ เป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางเพื่อเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่นๆ เพราะมีที่ตั้งที่เหมาะสม และมีศูนย์ราชการที่สำคัญ เช่น กองสุลจัน กองสุลลาว สถานทูตเวียดนาม เป็นต้น ณ ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นกำลังมีการพัฒนาด้านการขนส่งสาธารณะ นั่นคือรถไฟฟ้า เพื่อเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค

ประเด็นการพัฒนาสถานประกอบการ หอการค้ามีการจัดทำโครงการที่มีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในจังหวัดขอนแก่นทุกปี โดยจัดทำโครงการ และยื่นขอการสนับสนุนจากภาครัฐ

ประเด็นการให้ความร่วมมือกับภาครัฐ ทางหอการค้าจังหวัดขอนแก่นจะทำการเขียนโครงการ เพื่อยื่นของบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐ โดยขอนแก่นจะเน้นให้ภาคเอกชนเป็นตัวขับเคลื่อน และมีภาครัฐเป็นผู้สนับสนุน

ข้อเสนอแนะ และปัญหา อยากให้ขอนแก่นเป็นศูนย์กลางของทั้งคน และสินค้า หรือศูนย์กลางการท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ ปัญหา ณ ปัจจุบันยังขาดการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน และขาดการให้ความรู้กับชาวบ้าน เพื่อให้ชาวบ้านตระหนักถึงการเป็นเจ้าบ้านที่ดี



รูปที่ 3-27 การเข้าสัมภาษณ์หอการค้าจังหวัดขอนแก่น

- สำนักงานทางหลวงที่ 7 จังหวัดขอนแก่น

จากการเข้าสัมภาษณ์สำนักงานทางหลวงที่ 7 พบว่ามีขอบเขตการดูแลเส้นทางบนเส้นทางหมายเลข 12 โดยมีเขตการดูแลเริ่มต้นที่ อำเภอน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์ จนถึงเขตอำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ มีรายละเอียดข้อมูลการสัมภาษณ์แบ่งเป็น 3 ประเด็น ได้แก่

ประเด็นมาตรการในการจัดการเส้นทาง และการรองรับนักท่องเที่ยว กรมทางหลวงที่ 7 มีเกณฑ์การขยายถนนโดยการวัดจากสภาพการจราจร สภาพแวดล้อมของเส้นทาง และมีมาตรการตรวจเช็คเส้นทาง เพื่อปรับปรุงเส้นทางที่ชำรุดเสียหาย และสิ่งผิดกฎหมายบนเส้นทาง ยกตัวอย่าง ป้าย หรือสิ่งกีดขวางเส้นทาง เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้เส้นทางก่อให้เกิดความพึงพอใจต่อการเดินทาง และความปลอดภัยบนเส้นทาง

ประเด็นความร่วมมือกับชุมชน และผู้ประกอบการ ในการพัฒนาเส้นทาง ยกตัวอย่างเช่น การขยายเส้นทาง การจัดทำเส้นทางใหม่ เป็นต้น หากมีการตัดผ่านเขตพื้นที่ชุมชน ทางหน่วยงานจะมีการลงพื้นที่ชี้แจง และรับฟังความคิดเห็นจากทางชุมชน เพื่อก่อให้เกิดความร่วมมือ และลดผลกระทบด้านลบที่เกิดขึ้นกับทั้ง 2 ฝ่าย นอกจากนี้ทางหน่วยงานมีการรับคำร้องจากทางภาคประชาชน เช่น การร้องขอสะพานลอย หรือจุดกลับรถ เป็นต้น ซึ่งหน่วยงานจะทำการพิจารณาจากความต้องการ และงบประมาณของหน่วยงาน เพื่อดำเนินการจัดทำในลำดับต่อไป

ประเด็นนโยบายการพัฒนาเส้นทาง และแนวทางการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว สำนักงานทางหลวงที่ 7 มีแผนการปรับปรุงสภาพแวดล้อมระหว่างเส้นทาง เพื่อรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC (Asean Economics Community) และมีการปรับปรุงเส้นทางที่นำไปยังแหล่งท่องเที่ยวจนสุดเขตการดูแลของทางหน่วยงาน



รูปที่ 3-28 การเข้าสัมภาษณ์สำนักงานทางหลวงที่ 7

- แขวงทางภาพสินธุ์

จากการเข้าสัมภาษณ์แขวงทางภาพสินธุ์ แขวงทางภาพสินธุ์เป็นหน่วยงานที่ขึ้นกับสำนักงานทางหลวงที่ 8 จังหวัดมหาสารคาม โดยรับผิดชอบเส้นทางเขตของจังหวัดภาพสินธุ์ มีรายละเอียดข้อมูลการสัมภาษณ์แบ่งเป็น 3 ประเด็น ได้แก่

ประเด็นมาตรการในการจัดการเส้นทาง และการรองรับนักท่องเที่ยว แขวงทางภาพสินธุ์มีมาตรการในการจัดการเส้นทางโดยการเน้นการดูแลเส้นทางเพื่อการขนส่งเป็นหลัก และดูแลเรื่องเส้นทางท่องเที่ยวให้เส้นทางเกิดความคล่องตัวไปจนถึงแหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้จังหวัดภาพสินธุ์ไม่เคยประสบปัญหาด้านการจราจรที่ติดขัดบ่อยครั้ง

ประเด็นความร่วมมือกับชุมชน และผู้ประกอบการ แขวงทางภาพสินธุ์มีการทำการศึกษา และลงพื้นที่ขอความร่วมมือ และความคิดเห็นจากภาคประชาชนทุกครั้ง ก่อนที่จะมีการดำเนินการพัฒนาเส้นทาง เพื่อลดการเกิดผลกระทบกับภาคประชาชนให้น้อยที่สุด และไม่มีผลเสีย หรือการเรียกร้องตามมาในภายหลัง

ประเด็นนโยบายการพัฒนาเส้นทาง และแนวทางการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว ณ ปัจจุบันแขวงทางภาพสินธุ์กำลังดำเนินการจัดทำเส้นทาง ทางหลวงหมายเลข 12 สายใหม่ ซึ่งจะเป็นเส้นทางตัดตรงไปยังจังหวัดมุกดาหาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้เส้นทาง ลดปริมาณของรถที่จะผ่านเข้าเขตตัวเมืองภาพสินธุ์ และลดระยะเวลาในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางที่ต้องการจะไปยังจังหวัดมุกดาหาร คาดว่าน่าจะแล้วเสร็จภายในปี 62 โดยมีระยะทางเริ่มจาก อำเภอยางตลาด จังหวัดภาพสินธุ์ ไปสิ้นสุดที่อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางทั้งหมด 72 กิโลเมตร



รูปที่ 3-29 การเข้าสัมภาษณ์แขวงการทางกาฬสินธุ์

- แขวงการทางมุกดาหาร

จากการเข้าสัมภาษณ์แขวงการทางมุกดาหาร แขวงการทางมุกดาหารเป็นหน่วยงานเป็นหน่วยงานที่ขึ้นกับสำนักงานทางหลวงที่ 3 จังหวัดสกลนคร โดยมีเขตการรับผิดชอบเส้นทางตั้งแต่เขตอำเภอหนองสูงเป็นต้นมา จนถึงเขตตัวเมือง มีรายละเอียดข้อมูลการสัมภาษณ์แบ่งเป็น 3 ประเด็น ได้แก่

ประเด็นมาตรการในการจัดการเส้นทาง และการรองรับนักท่องเที่ยว แขวงการทางมุกดาหารมีการลงพื้นที่ เพื่อสำรวจการชำรุดของเส้นทาง และป้ายบอกจุดหมายเส้นทางเป็นระยะ และมีการปรับปรุงเส้นทางที่ชำรุด และเปลี่ยนป้ายบอกทางใหม่ให้เกิดความชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้เส้นทางนี้ แขวงการทางมุกดาหารมีนโยบายที่จะดูแลเส้นทางที่มีความสำคัญ ทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวควบคู่กันไป โดยไม่เน้นเพียงด้านใดเพียงด้านเดียว

ประเด็นความร่วมมือกับชุมชน และผู้ประกอบการ ในการดำเนินด้านการสร้างเส้นทางใหม่ หรือพัฒนาเส้นทางเดิมที่มีอยู่ ทางหน่วยงานแขวงการทางมุกดาหารมีการออกประชาคม 3 ถึง 4 ครั้ง เพื่อที่จะรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนก่อนที่จะดำเนินการตามแผนการพัฒนา เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ประเด็นนโยบายการพัฒนาเส้นทาง และแนวทางการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว แขวงการทางมุกดาหารมีการให้ความสำคัญกับเส้นทางท่องเที่ยวควบคู่ไปกับเส้นทางเศรษฐกิจ โดยมีการพัฒนาเส้นทางไปถึงยังแหล่ง เน้นการเดินทางที่สะดวก และปลอดภัย ณ ปัจจุบันมีแผนการพัฒนาเส้นทางจากตัวเมืองไปยังอุทยานแห่งชาติภูผาเทิบ โดยปรับปรุงผิวถนน ปรับปรุงเส้นทางให้มีความชัดเจน รวมไปถึงป้ายบอกทาง และนอกจากนี้แขวงการทางมุกดาหารกำลังทำการก่อสร้างเส้นทางใหม่ ตัดตรงจากบ้านนาไคร้เข้าสู่อำเภอดงหลวงจังหวัดมุกดาหาร โดยเป็นเส้นทางขนาด 4 เลน มีระยะทางทั้งสิ้น 36

กิโลเมตร เพื่อเป็นเส้นทางในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน การท่องเที่ยวและการขนส่ง โลจิสติกส์ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย



รูปที่ 3-30 การเข้าสัมภาษณ์แขวงการทางมุกดาหาร

ข้อมูลด้านอุปสงค์นักท่องเที่ยว ทีมวิจัยได้ทำการลงพื้นที่ โดยทำการประเมินความพึงพอใจนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการประเมินโดยวิธีการสัมภาษณ์ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในการใช้เส้นทางเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยใช้ประเด็นการสัมภาษณ์ 5 หัวข้อหลัก ซึ่งแต่ละประเด็นหลักจะมีประเด็นย่อยในสอบถาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ด้านการเดินทาง

- ระยะเวลาในการเดินทางบนเส้นทางตามแผนการ กับ การเดินทางจริงเป็นไปตามที่คาดหวัง
- ความปลอดภัยของเส้นทาง
- การเข้าถึงของเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว
- ความยากง่ายในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง
- ความหลากหลายของการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
- ความพึงพอใจโดยรวมต่อสภาพเส้นทาง

- ด้านข้อมูล

- สามารถหาข้อมูลก่อนการเดินทางได้ เช่นข้อมูลด้านแหล่งท่องเที่ยว ข้อมูลเรื่องเส้นทาง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่างๆ
- ข้อมูลระหว่างการเดินทางที่นำไปยังแหล่งท่องเที่ยว จำพวก ป้ายบอกระยะทาง หรือหลักกิโล เป็นต้น
- ความพึงพอใจโดยรวมต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการเดินทาง

- ด้านค่าใช้จ่าย
 - ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่วางแผนตรงกับค่าใช้จ่ายจริง
 - มีอัตราค่าใช้จ่ายที่หลากหลาย สามารถเลือกได้
 - ความพึงพอใจโดยรวมต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง
 - ความพร้อมของปั้มน้ำมันบนเส้นทาง
 - ความพร้อมของโรงแรม ที่พัก บนเส้นทาง
 - ที่พักตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยว
 - มีร้านค้าสะดวกซื้อให้บริการเพียงพอและตามความต้องการ
 - มีบริการห้องน้ำสาธารณะที่มีความเพียงพอและสะอาด
 - ความพึงพอใจโดยรวมของสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง
- ความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป
 - ต้องการที่จะกลับมาท่องเที่ยวที่นี่อีกครั้ง
 - มีความตั้งใจว่าจะใช้เวลาท่องเที่ยวมากขึ้นในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป
 - คิดว่าจะแนะนำการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ให้กับผู้อื่น

โดยหลังจากที่เก็บข้อมูลแล้วนั้น จะนำแบบสัมภาษณ์มาสรุปผล และวิเคราะห์เปรียบเทียบกับแบบประเมินอื่นๆ ข้างต้น เพื่อสรุปแนวทางในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางท่องเที่ยวต่อไป



รูปที่ 3-31 การลงพื้นที่เก็บแบบสัมภาษณ์ความพึงพอใจนักท่องเที่ยว

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมโยง

ในบทนี้เป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยจะประกอบไปด้วย 4 หัวข้อการวิเคราะห์หลักๆ คือ การวิเคราะห์ศักยภาพการประเมินคุณภาพเส้นทางด้วยหลักการ 4S การวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยว การวิเคราะห์ข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว และการวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ โดยในหัวข้อนี้มีการวิเคราะห์การเปรียบเทียบ 4 ด้าน คือ การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงด้านคุณภาพเส้นทาง การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว และการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลปริมาณการใช้เส้นทางบนทางหลวง ซึ่งรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพการประเมินคุณภาพเส้นทางด้วยหลักการ 4S

หลักการคุณภาพ 4S เป็นการสำรวจคุณภาพเส้นทางด้วยการใช้สายตาในการประเมินคุณภาพซึ่งครอบคลุม 4 ด้าน คือ ทางสบาย (Service) ทางสวยงาม (Scenic) ทางไม่หลง (Sure) และทางปลอดภัย (Safe) ซึ่งจากการสำรวจทำให้ได้ข้อมูลคุณภาพเส้นทางในแต่ละจังหวัดของทั้ง 3 ประเทศ โดยการประเมินจะประเมินในพื้นที่แต่ละจังหวัดของประเทศไทยบนเส้นทางสาย R9 ได้แก่ จังหวัดตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร โดยในประเทศลาว ได้แก่ จังหวัดสะหวันนะเขต และในประเทศเวียดนาม ได้แก่ จังหวัดเว้และจังหวัดดานัง โดยในแบบประเมินแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน คือ การเก็บข้อมูลในระดับคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ยและการเก็บข้อมูลในระดับคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุด ซึ่งผลการประเมินค่าระดับคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ย แสดงดังตารางที่ 4-1 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-1 คะแนนจากการประเมินคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ยด้วยหลักคุณภาพ 4S

4S		ทางสบาย (Service)	ทางสวยงาม (Scenic)	ทางไม่หลง (Sure)	ทางปลอดภัย (Safe)
น้ำหนัก (%)		35	20	20	25
เหนือล่าง	ตาก	3.85	3.84	4.00	4.00
	สุโขทัย	3.91	3.90	4.00	4.00
	อุตรดิตถ์	4.00	3.25	4.00	4.00
	พิษณุโลก	3.88	3.60	4.00	4.00
	เพชรบูรณ์	3.52	3.60	3.80	3.92

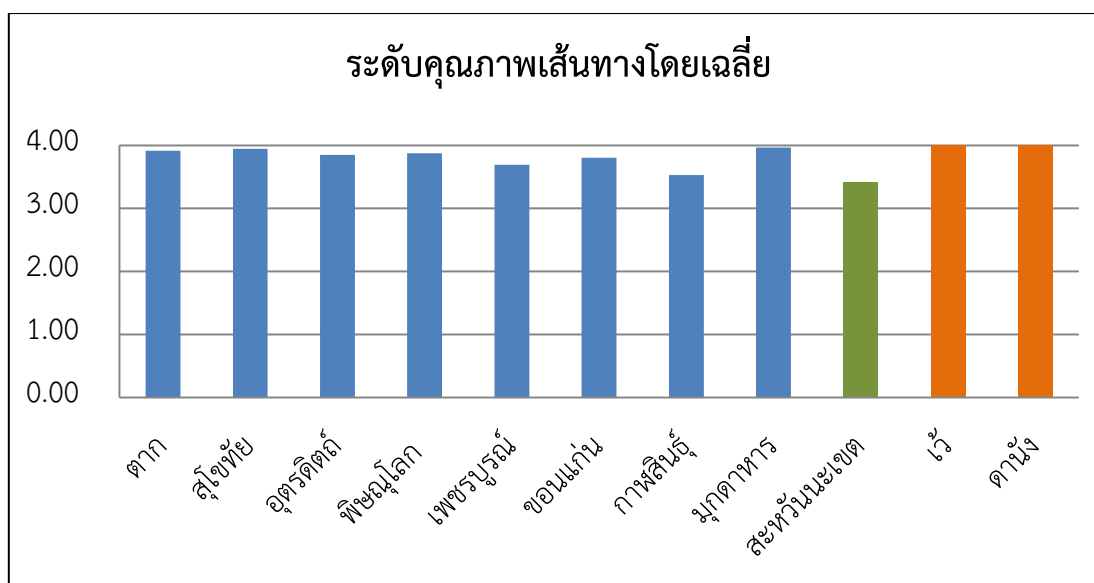
ตารางที่ 4-1 คะแนนจากการประเมินคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ยด้วยหลักคุณภาพ 4S (ต่อ)

4S		ทางสบาย (Service)	ทางสวยงาม (Scenic)	ทางไม่หลง (Sure)	ทางปลอดภัย (Safe)
อีสาน	ขอนแก่น	3.67	3.60	4.00	4.00
	กาฬสินธุ์	3.33	3.66	3.66	3.60
	มุกดาหาร	4.00	3.84	4.00	4.00
ลาว	สะหวันนะเขต	3.70	3.84	2.56	3.38
เวียดนาม	เว้	4.00	4.00	4.00	4.00
	ดานัง	4.00	4.00	4.00	4.00

จากตารางที่ 4-1 คะแนนจากการประเมินคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ยด้วยหลักคุณภาพ 4S ที่ได้จากการเก็บข้อมูล โดยทางสบาย (Service) ให้น้ำหนักคะแนนร้อยละ 35 ทางสวยงาม (Scenic) ให้น้ำหนักคะแนนร้อยละ 20 ทางไม่หลง (Sure) ให้น้ำหนักคะแนนร้อยละ 20 และทางปลอดภัย (Safe) ให้น้ำหนักคะแนนร้อยละ 25 นำมาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยในแต่ละจังหวัด โดยผลการวิเคราะห์แสดงดังตารางที่ 4-2 และรูปที่ 4-1 ดังนี้

ตารางที่ 4-2 ค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด

จังหวัด	ระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ย	เกณฑ์ระดับคุณภาพเส้นทาง
ตาก	3.92	A
สุโขทัย	3.95	A
อุตรดิตถ์	3.85	A
พิษณุโลก	3.88	A
เพชรบูรณ์	3.69	A
ขอนแก่น	3.80	A
กาฬสินธุ์	3.53	A
มุกดาหาร	3.97	A
สะหวันนะเขต	3.42	B
เว้	4.00	A
ดานัง	4.00	A



รูปที่ 4-1 ระดับคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ยของการประเมินคุณภาพเส้นทางด้วยหลักคุณภาพ 4S

จากตารางที่ 4-2 และรูปที่ 4-1 พบว่า จังหวัดที่ได้ค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยในระดับสูง คือ จังหวัดเว้และจังหวัดดานังของประเทศเวียดนาม ซึ่งมีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 4.00 รองลงมาคือ จังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 3.97 โดยจังหวัดที่ได้คะแนนระดับต่ำ คือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 3.42 รองลงมาคือ จังหวัดกาฬสินธุ์ของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 3.53 และจังหวัดเพชรบูรณ์ของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ยที่ 3.69 โดยเมื่อเทียบเกณฑ์ระดับคุณภาพเส้นทางมีเพียงจังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศไทยอยู่ในระดับ B หมายถึง ระดับคุณภาพปานกลาง โดยที่เหลืออีก 10 จังหวัดอยู่ในระดับ A หมายถึง ระดับคุณภาพดี

โดยนอกจากทำการประเมินระดับคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ยแล้วนั้น ยังได้ทำการประเมินค่าระดับคุณภาพเส้นทางที่ต่ำที่สุดของแต่ละจังหวัด กล่าวคือ ในบางช่วงของเส้นทางทั้งหมดของแต่ละจังหวัดอาจมีสภาพที่ไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน จึงควรทำการประเมินเพื่อให้ทราบถึงจุดด้อยดังกล่าว โดยส่วนของผลการประเมินค่าระดับคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดของแต่ละจังหวัด แสดงดังตารางที่ 4-3 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-3 คะแนนจากการประเมินคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดด้วยหลักคุณภาพ 4S

4S		ทางสบาย (Service)	ทางสวยงาม (Scenic)	ทางไม่หลง (Sure)	ทางปลอดภัย (Safe)
น้ำหนัก(%)		35	20	20	25
เหนือล่าง	ตาก	3.55	3.50	4.00	4.00
	สุโขทัย	3.55	3.50	4.00	4.00
	อุตรดิตถ์	4.00	3.00	4.00	4.00

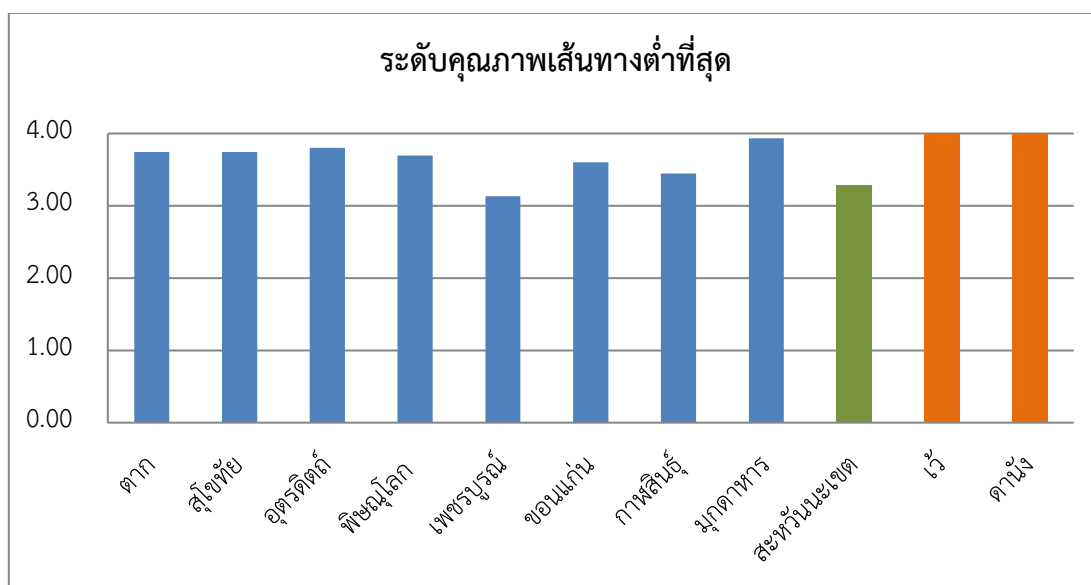
ตารางที่ 4-3 คะแนนจากการประเมินคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดด้วยหลักคุณภาพ 4S (ต่อ)

4S		ทางสบาย (Service)	ทางสวยงาม (Scenic)	ทางไม่หลง (Sure)	ทางปลอดภัย (Safe)
น้ำหนัก(%)		35	20	20	25
เหนือล่าง	พิษณุโลก	3.70	3.00	4.00	4.00
	เพชรบูรณ์	2.95	3.00	3.00	3.60
อีสาน	ขอนแก่น	3.20	3.40	4.00	4.00
	กาฬสินธุ์	3.16	3.66	3.66	3.50
	มุกดาหาร	4.00	3.67	4.00	4.00
ลาว	สะหวันนะเขต	3.56	3.78	2.56	3.11
เวียดนาม	เว้	4.00	4.00	4.00	4.00
	ดานัง	4.00	4.00	4.00	4.00

จากตารางที่ 4-3 คะแนนจากการประเมินคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดด้วยหลักคุณภาพ 4S ที่ได้จากการเก็บข้อมูล โดยทางสบาย (Service) ให้น้ำหนักคะแนนร้อยละ 35 ทางสวยงาม (Scenic) ให้น้ำหนักคะแนนร้อยละ 20 ทางไม่หลง (Sure) ให้น้ำหนักคะแนนร้อยละ 20 และทางปลอดภัย (Safe) ให้น้ำหนักคะแนนร้อยละ 25 นำมาวิเคราะห์หาค่า 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดในแต่ละจังหวัด โดยผลการวิเคราะห์แสดงดังตารางที่ 4-4 และรูปที่ 4-2 ดังนี้

ตารางที่ 4-4 ค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดในแต่ละจังหวัด

จังหวัด	ระดับคะแนน 4S โดยเฉลี่ย	เกณฑ์ระดับคุณภาพเส้นทาง
ตาก	3.74	A
สุโขทัย	3.74	A
อุตรดิตถ์	3.80	A
พิษณุโลก	3.70	A
เพชรบูรณ์	3.13	B
ขอนแก่น	3.60	A
กาฬสินธุ์	3.45	B
มุกดาหาร	3.93	A
สะหวันนะเขต	3.29	B
เว้	4.00	A
ดานัง	4.00	A



รูปที่ 4-2 ระดับคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดของการประเมินคุณภาพเส้นทางด้วยหลักคุณภาพ 4S

จากตารางที่ 4-4 และรูปที่ 4-2 พบว่า จังหวัดที่ได้ค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดในระดับสูง คือ จังหวัดเว้และจังหวัดด่านังของประเทศเวียดนาม ซึ่งมีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 4.00 รองลงมาคือ จังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 3.93 โดยจังหวัดที่ได้คะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดในระดับต่ำ คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 3.13 รองลงมาคือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 3.29 และจังหวัดกาฬสินธุ์ของประเทศไทย มีค่าระดับคะแนน 4S ของคุณภาพเส้นทางต่ำที่สุดที่ 3.45 โดยเมื่อเทียบเกณฑ์ระดับคุณภาพเส้นทางมี 3 จังหวัดที่อยู่ในระดับ B หมายถึง ระดับคุณภาพปานกลาง คือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศไทย จังหวัดเพชรบูรณ์และจังหวัดกาฬสินธุ์ของประเทศไทย โดยที่เหลืออีก 8 จังหวัดอยู่ในระดับ A หมายถึง ระดับคุณภาพดี

4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยว สามารถประเมินได้ 3 ส่วนหลักๆ คือ ส่วนที่หนึ่ง โลจิสติกส์ทางกายภาพ (Physical Flow) เป็นการเก็บข้อมูลเรื่องป้ายหรือสิ่งบ่งบอกเส้นทาง รถบริการรับส่ง เส้นทางเดินทางท่องเที่ยวจริง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ส่วนที่สอง โลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ (Information Flow) เป็นการเก็บข้อมูลด้านการบริการศูนย์ให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว การบรรยายให้ข้อมูล ข้อมูลในอินเทอร์เน็ต การเก็บสถิติการใช้บริการของนักท่องเที่ยว และส่วนที่สาม โลจิสติกส์ด้านการเงิน (Financial Flow) เป็นการเก็บข้อมูลเรื่องการโน้มน้าวใจ การจำหน่าย

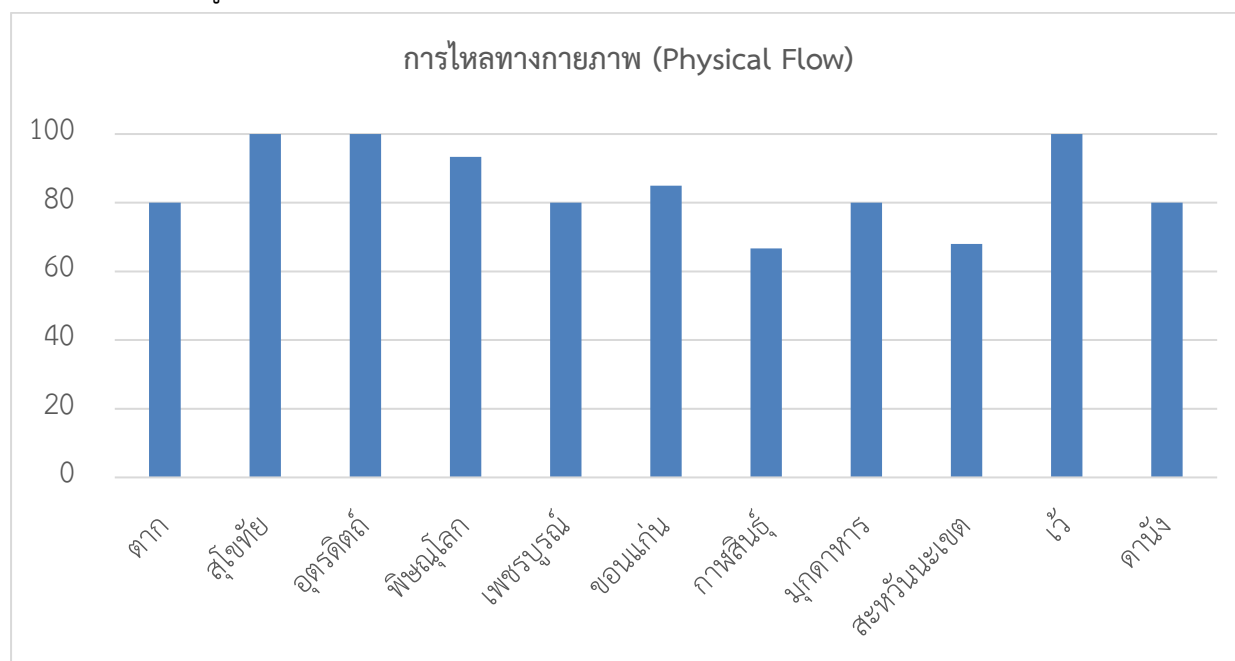
ของที่ระลึก และสถานที่บริการนักท่องเที่ยวได้แก่ ที่พัก ร้านอาหาร และอื่นๆ โดยผลจากการเก็บข้อมูลในด้านโลจิสติกส์ทางกายภาพ (Physical Flow) ดังแสดงระดับศักยภาพในตารางที่ 4-5 ซึ่งพบว่า จังหวัดที่มีการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยอยู่ในระดับดี คือ จังหวัดสุโขทัยของประเทศไทย ที่มีคะแนนการเชื่อมโยง โลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 100 รองลงมาคือ จังหวัดเว้ของประเทศเวียดนาม ที่มีคะแนนการเชื่อมโยง โลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 95.83 และอันดับที่สามคือ จังหวัดตากและจังหวัดเพชรบูรณ์ของประเทศไทย ที่มีคะแนนการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 93.33 โดยจังหวัดที่มีการเชื่อมโยงโลจิสติกส์อยู่ในอันดับท้ายคือ จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาว ที่มีคะแนนการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 57.11 รองลงมาคือ จังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย ที่มีคะแนนการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เฉลี่ยที่ร้อยละ 58.33 และ 62.78 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-5 ระดับคะแนนการประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัด

การเชื่อมโยง (ร้อยละ)		การไหลทางกายภาพ (Physical Flow)	การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)	การไหลด้านการเงิน (Financial Flow)	ร้อยละเฉลี่ย
เหนือล่าง	ตาก	80.00	100.00	100.00	93.33
	สุโขทัย	100.00	100.00	100.00	100.00
	อุดรดิตถ์	100.00	75.00	100.00	91.67
	พิษณุโลก	93.33	66.67	100.00	86.67
	เพชรบูรณ์	80.00	100.00	100.00	93.33
อีสาน	ขอนแก่น	85.00	75.00	58.33	72.78
	กาฬสินธุ์	66.67	75.00	33.33	58.33
	มุกดาหาร	80.00	41.67	66.67	62.78
ลาว	สะหวันนะเขต	68.00	30.00	73.33	57.11
เวียดนาม	เว้	100.00	87.50	100.00	95.83
	ดานัง	80.00	75.00	100.00	85.00

ซึ่งในการประเมินด้านการไหลทางกายภาพ (Physical Flow) ของทั้ง 11 จังหวัด โดยการเก็บข้อมูลการไหลทางกายภาพ เก็บข้อมูลทั้งหมด 5 หัวข้อ โดยหัวข้อที่หนึ่ง คือ มีป้ายหรือสิ่งบ่งบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน (A1) หัวข้อที่สอง คือ มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว กรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง (A2) หัวข้อที่สาม คือ เส้นทางเดินทางจริง กับเส้นทางที่ได้รับการแนะนำไปในทิศทางเดียวกัน (A3) หัวข้อที่สี่ คือ นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า

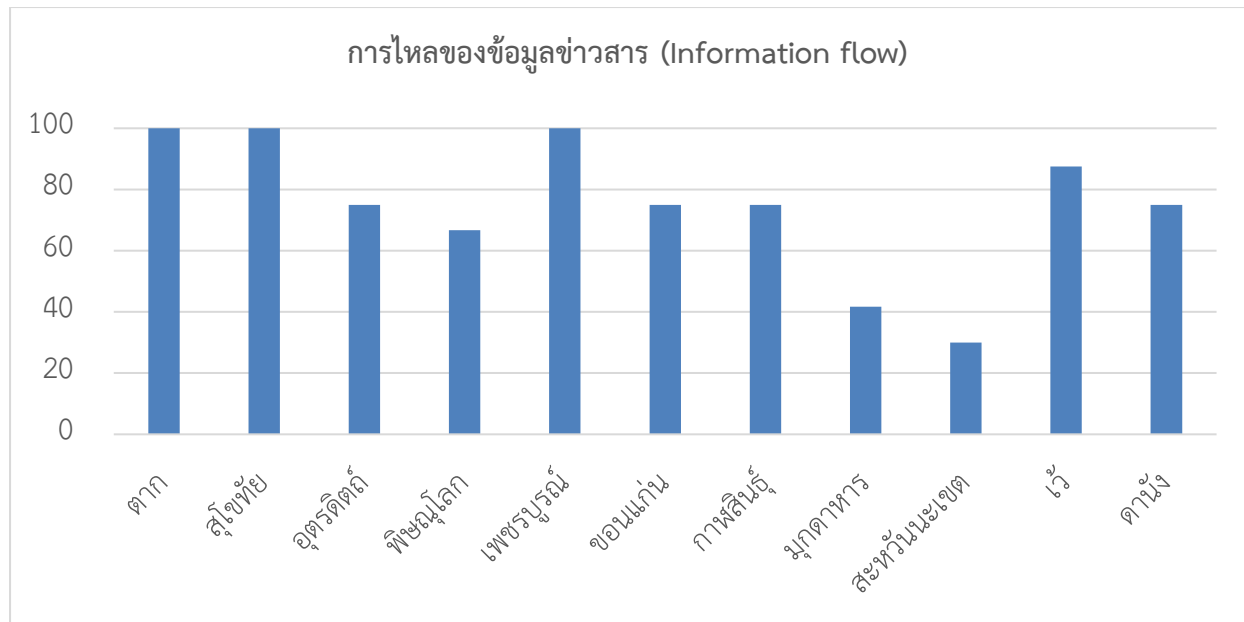
หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนได้ (A4) และหัวข้อที่ห้า คือ สิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ที่พัก ปั้มน้ำมัน ร้านค้า ร้านอาหาร (A5) ซึ่งผลการประเมินด้านการไหลทางกายภาพ (Physical Flow) แสดงได้ดังรูปที่ 4-3



รูปที่ 4-3 การประเมินด้านการไหลทางกายภาพ (Physical Flow)

จากรูปที่ 4-3 แสดงผลการประเมินด้านการไหลทางกายภาพ (Physical Flow) พบว่า จังหวัดที่มีการไหลทางกายภาพ (Physical Flow) ดีที่สุดคือ จังหวัดสุโขทัยและจังหวัดอุตรดิตถ์ของประเทศไทย และจังหวัดเว้ของประเทศเวียดนาม มีการไหลทางกายภาพ (Physical Flow) ที่ร้อยละ 100 สามารถบ่งชี้ได้ว่า จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดเว้ มีข้อมูลและสภาพกายภาพที่ดี ได้แก่ การมีป้ายหรือสิ่งบ่งบอกเส้นทาง มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกและนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งผลิตสินค้า ได้เป็นอย่างดี รองลงมา คือ จังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดขอนแก่นของประเทศไทย มีการไหลทางกายภาพ (Physical Flow) ที่ร้อยละ 93.33 และร้อยละ 85 ตามลำดับ

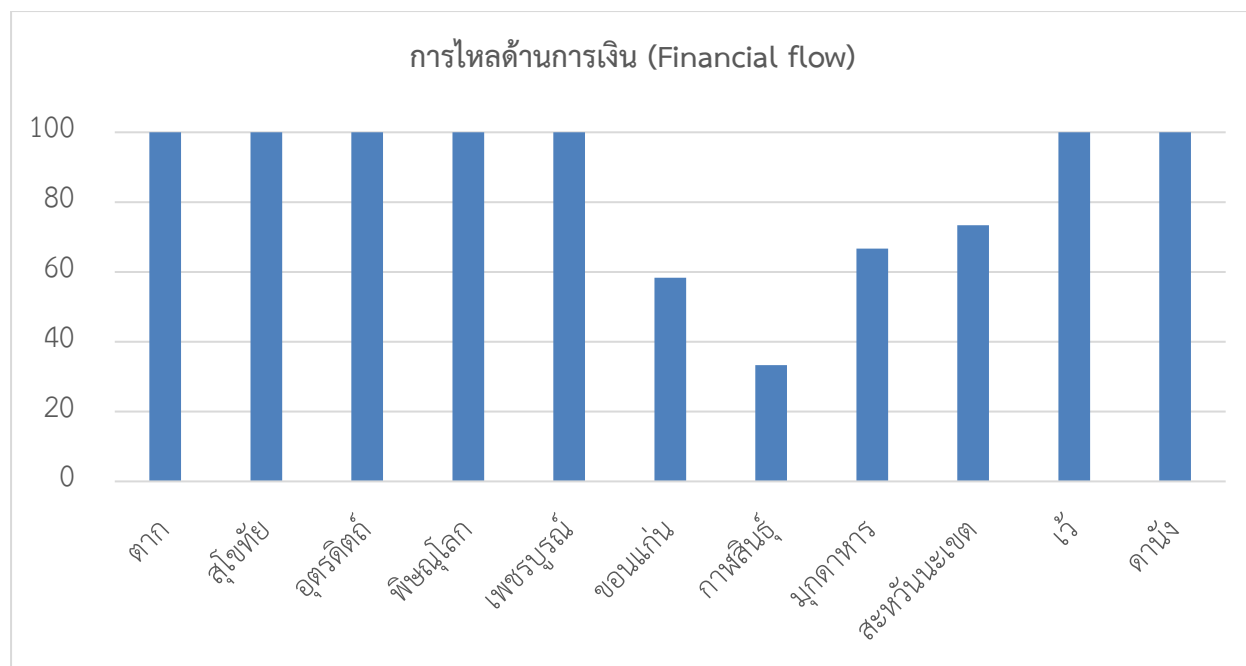
การประเมินการไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) โดยการเก็บข้อมูลแบ่งการเก็บข้อมูลเป็น 4 หัวข้อ คือ มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว (B1) มีการบรรยายให้ข้อมูลที่ เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะได้ไปชมของจริง (B2) มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางการท่องเที่ยว (B3) และมีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ (B4) ซึ่งผลการประเมินการไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) แสดงดังรูปที่ 4-4



รูปที่ 4-4 การประเมินการไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)

จากรูปที่ 4-4 แสดงการประเมินการไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ของทั้ง 11 จังหวัด พบว่า จังหวัดที่มีการไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ดีที่สุดคือ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัยและจังหวัดเพชรบูรณ์ของประเทศไทย มีการไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ที่ร้อยละ 100 สามารถบ่งชี้ได้ว่า จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัยและจังหวัดเพชรบูรณ์ มีศูนย์รวมข้อมูลด้านการท่องเที่ยว การบรรยายข้อมูล ข้อมูลในแหล่งอินเทอร์เน็ต และการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี รองลงมา คือ จังหวัดเว้ของประเทศเวียดนาม มีการไหลทางกายภาพ (Physical Flow) ที่ร้อยละ 88

การไหลด้านการเงิน (Financial Flow) โดยการเก็บข้อมูลแบ่งการเก็บข้อมูลเป็น 3 หัวข้อ คือ มีการโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น (C1) มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว (C2) และมีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ผู้ประกอบการทัวร์ (C3) ซึ่งผลการประเมินการไหลด้านการเงิน (Financial Flow) แสดงดังรูปที่ 4-5



รูปที่ 4-5 การประเมินการไหลด้านการเงิน (Financial Flow)

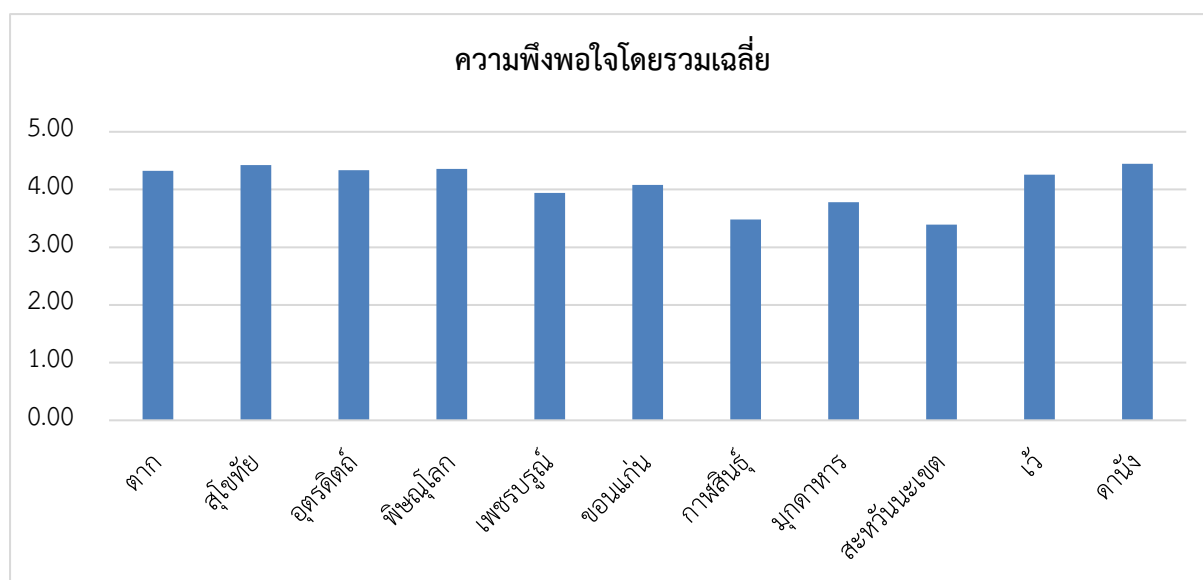
จากรูปที่ที่ 3 แสดงการประเมินการไหลด้านการเงิน (Financial Flow) ของทั้ง 11 จังหวัด พบว่า จังหวัดที่มีการประเมินการไหลด้านการเงิน (Financial Flow) ดีที่สุดคือ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุดรดิตถ์ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ของประเทศไทย จังหวัดเว้และจังหวัดดานังของประเทศเวียดนาม มีการประเมินการไหลด้านการเงิน (Financial Flow) ที่ร้อยละ 100 สามารถชี้ได้ว่า จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุดรดิตถ์ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ของประเทศไทย จังหวัดเว้ และจังหวัดดานังของประเทศเวียดนาม มีสิ่งโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่าย มีแหล่งจำหน่ายของที่ระลึก และที่พัก ร้านอาหารที่เพียงพอและเหมาะสม รองลงมา คือ จังหวัดสະหวันนะเขตของประเทศลาว มีการไหลด้านการเงิน (Financial Flow) ที่ร้อยละ 73.33

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว เป็นการนำข้อมูลการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวมาทำการวิเคราะห์ โดยแบบประเมินจะเป็นการเก็บข้อมูลทั้งหมด 5 ด้าน คือ ด้านการเดินทาง ด้านข้อมูล ด้านค่าใช้จ่าย ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง และด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป ซึ่งผลจากการเก็บแบบสอบถามสามารถสรุปผลการประเมินความพึงพอใจได้ดังตารางที่ 4-6 และรูปที่ 4-6

ตารางที่ 4-6 ผลการประเมินความพึงใจของนักท่องเที่ยว

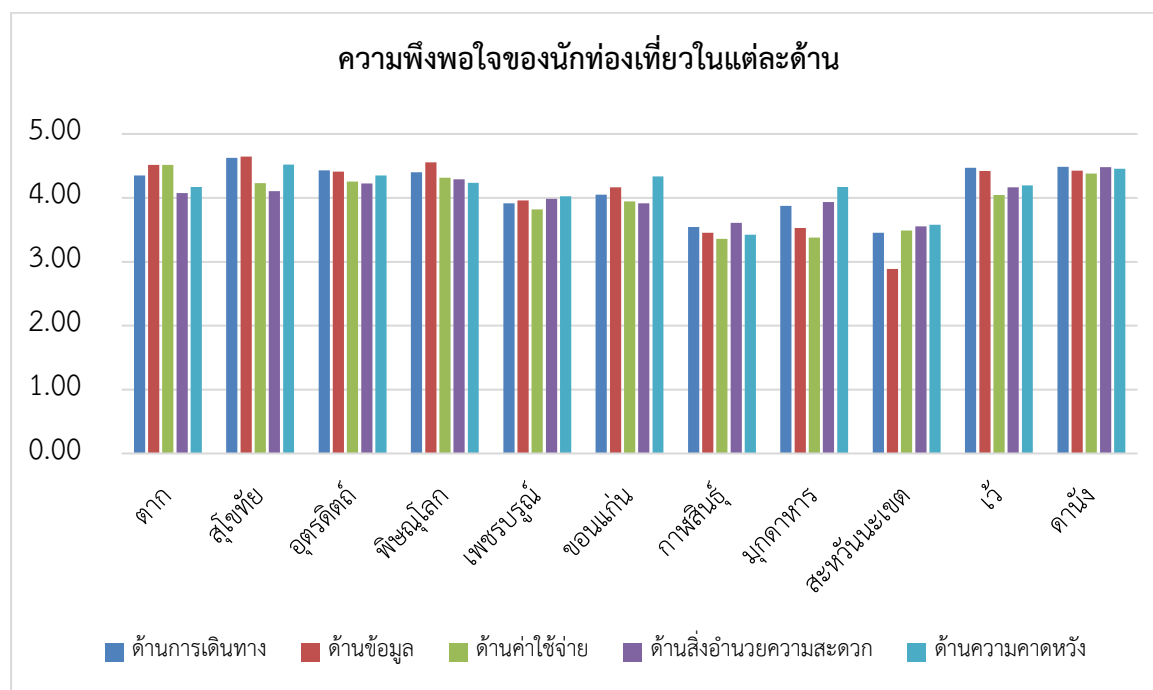
หัวข้อ		ด้านการเดินทาง	ด้านข้อมูล	ด้านค่าใช้จ่าย	ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง	ด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป	ความพึงพอใจเฉลี่ย
เหนือล่าง	ตาก	4.35	4.52	4.51	4.08	4.17	4.33
	สุโขทัย	4.63	4.65	4.23	4.11	4.52	4.43
	อุดรดิตถ์	4.43	4.41	4.25	4.23	4.35	4.33
	พิษณุโลก	4.40	4.56	4.31	4.29	4.24	4.36
	เพชรบูรณ์	3.92	3.96	3.82	3.99	4.03	3.94
อีสาน	ขอนแก่น	4.05	4.17	3.94	3.91	4.34	4.08
	กาฬสินธุ์	3.55	3.45	3.36	3.61	3.42	3.48
	มุกดาหาร	3.88	3.53	3.38	3.93	4.17	3.78
ลาว	สะหวันนะเขต	3.46	2.89	3.49	3.56	3.58	3.39
เวียดนาม	เว้	4.47	4.42	4.04	4.16	4.20	4.26
	ดานัง	4.49	4.42	4.38	4.48	4.46	4.45



รูปที่ 4-6 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ย

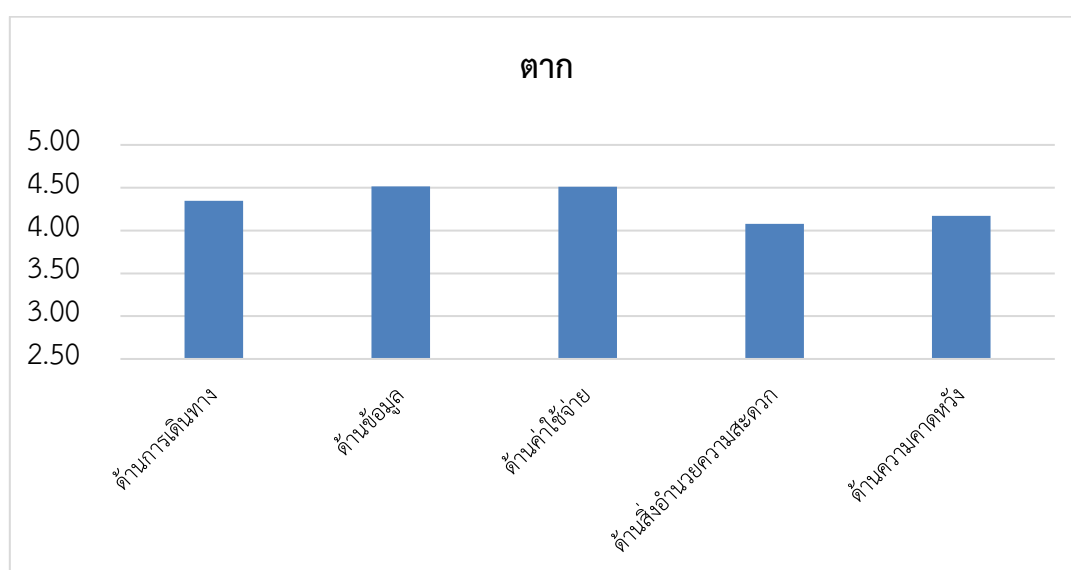
จากข้อมูลในตารางที่ 4-6 และรูปที่ 4-6 สามารถบ่งชี้ได้ถึงความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ได้มา ยังสถานที่ต่างๆ ในแต่ละจังหวัด ซึ่งจังหวัดที่มีคะแนนความพึงพอใจมากเป็น 3 อันดับแรก คือ จังหวัด ดานังของประเทศเวียดนาม จังหวัดสุโขทัย จังหวัดตากและจังหวัดอุดรดิตถ์ของประเทศไทย โดยมีคะแนน

ความพึงพอใจเฉลี่ยที่ 4.45, 4.43, 4.33 และ 4.33 ตามลำดับ และจังหวัดที่มีคะแนนความพึงพอใจน้อยเป็น 3 อันดับสุดท้าย คือ จังหวัดสกลนคร เขตของประเทศไทย จังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย โดยมีคะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยที่ 3.39 3.48 และ 3.78 ตามลำดับ โดยเมื่อแบ่งความพึงพอใจออกเป็นข้อมูลในแต่ละด้าน สามารถแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ได้ดังรูปที่ 4-7



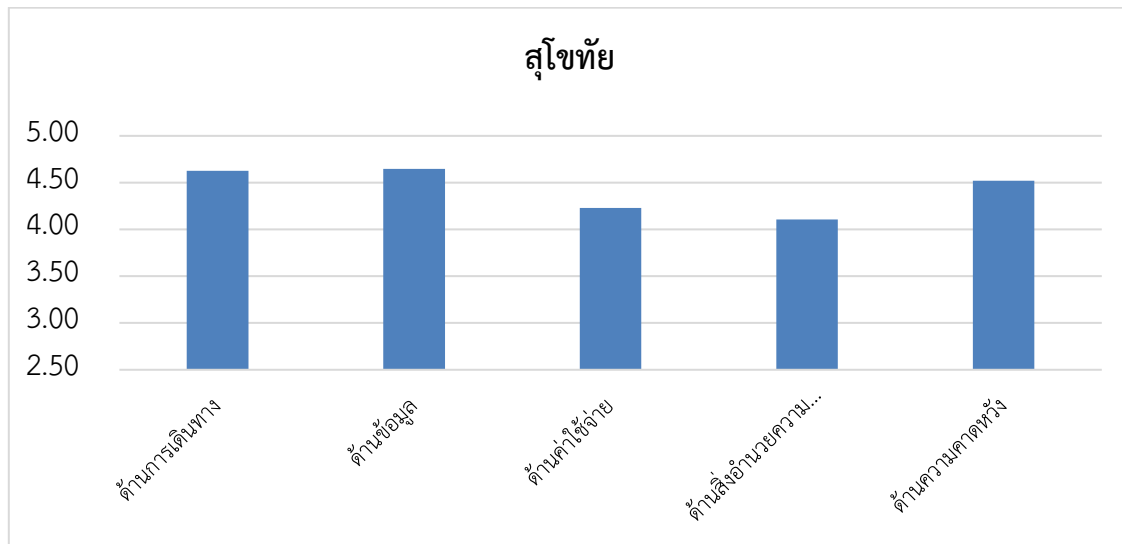
รูปที่ 4-7 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในแต่ละด้าน

จากรูปที่ 4-7 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในแต่ละด้าน พบว่า ข้อมูลในแต่ละด้านความพึงพอใจของแต่ละจังหวัด มีทิศทางที่แตกต่างออกไป บางจังหวัดควรพัฒนาด้านการเดินทาง บางจังหวัดควรพัฒนาด้านข้อมูล โดยการวิเคราะห์ข้อมูลที่ควรพัฒนาในแต่ละจังหวัด ดังรูปที่ต่างๆ ต่อไปนี้



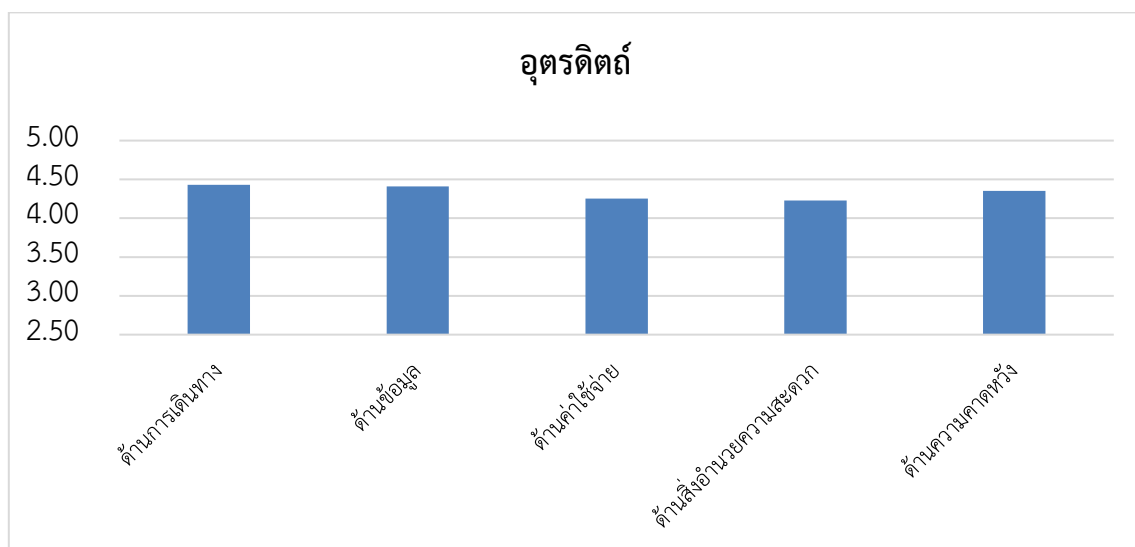
รูป 4-8 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดตาก

จากรูป 4-8 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดตาก โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านข้อมูลของจังหวัดตาก รองลงมา คือ ด้านค่าใช้จ่าย ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ดังนั้น หากจังหวัดตากจะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง เช่น การเพิ่มปั้มห้างน้ำ ที่พักตามแหล่งท่องเที่ยว และร้านค้าต่างๆ



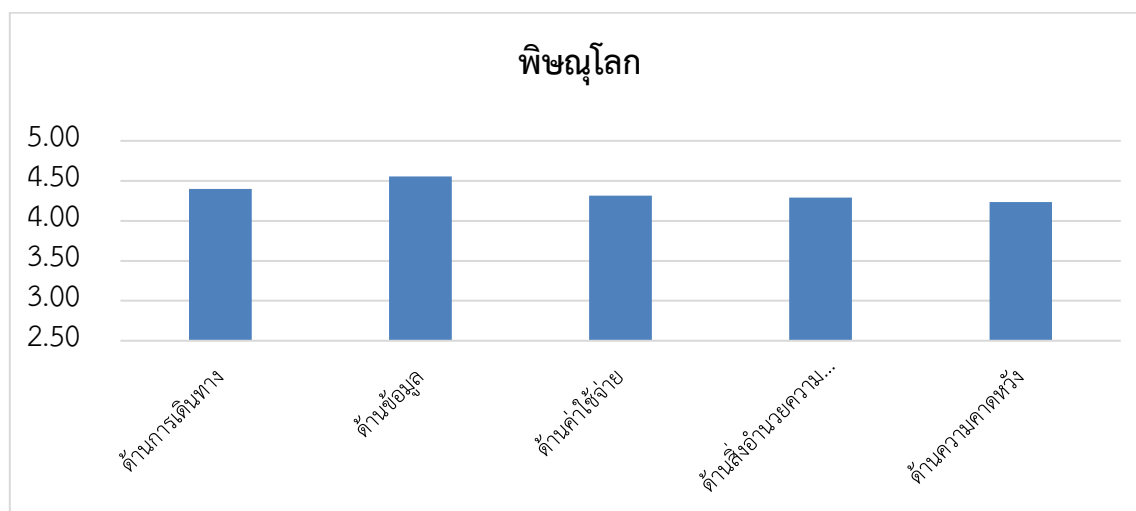
รูปที่ 4-9 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดสุโขทัย

จากรูปที่ 4-9 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดสุโขทัย โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านข้อมูลของจังหวัดสุโขทัย รองลงมา คือ ด้านการเดินทาง ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ดังนั้น หากจังหวัดสุโขทัยจะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง เช่น การเพิ่มปั้มห้างน้ำ ที่พักตามแหล่งท่องเที่ยว และร้านค้าต่างๆ



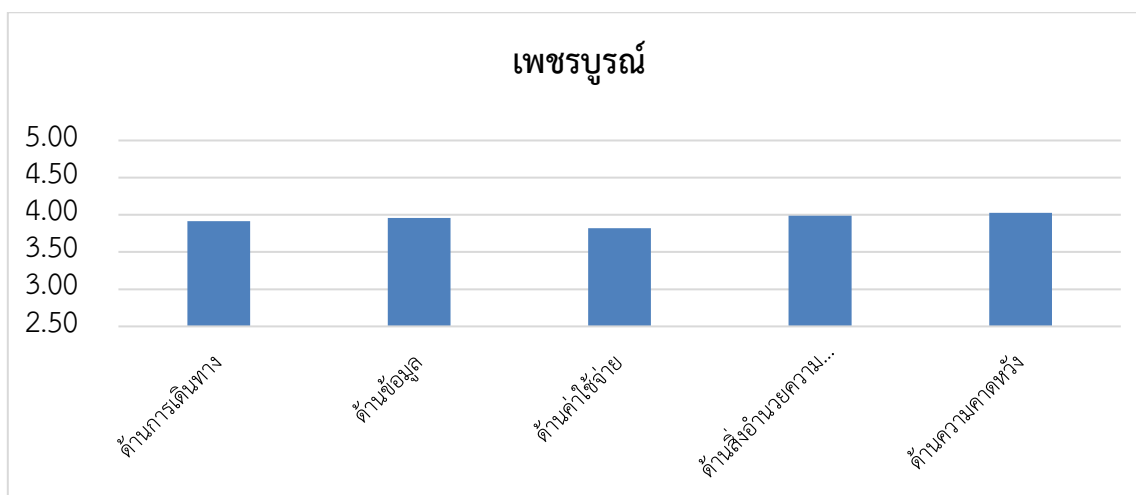
รูปที่ 4-10 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดอุดรดิตถ์

จากรูปที่ 4-10 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดอุดรดิตถ์ โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านการเดินทางของจังหวัดอุดรดิตถ์ รองลงมา คือ ด้านข้อมูล ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ดังนั้น หากจังหวัดอุดรดิตถ์จะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง เช่น การเพิ่มปั้ม ห้องน้ำ ที่พักตามแหล่งท่องเที่ยว และร้านค้าต่างๆ



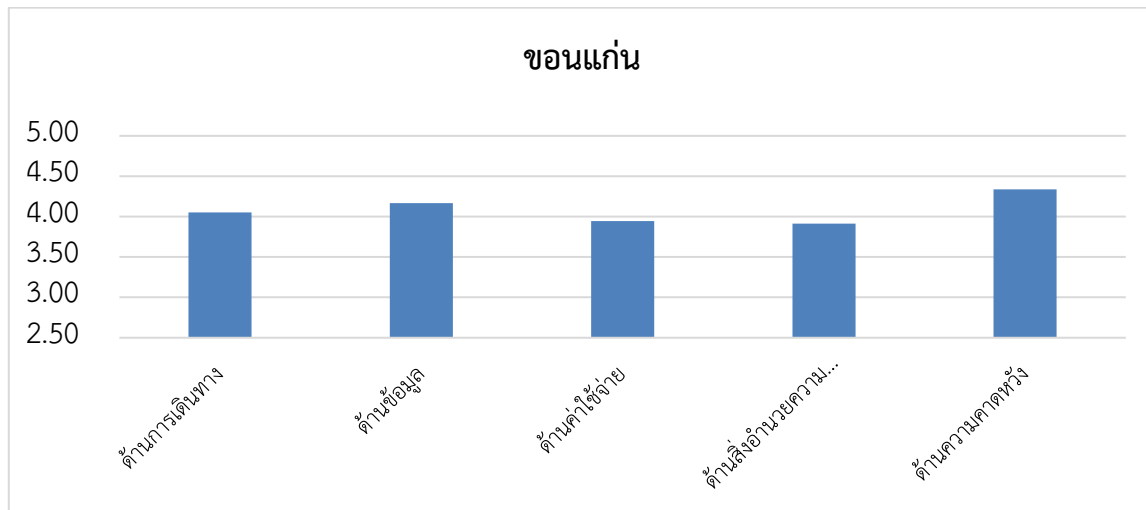
รูปที่ 4-11 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดพิษณุโลก

จากรูปที่ 4-11 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดพิษณุโลก โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านข้อมูลของจังหวัดพิษณุโลก รองลงมา คือ ด้านการเดินทาง ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป ดังนั้น หากจังหวัดพิษณุโลกจะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในทุกด้าน เนื่องจากนักท่องเที่ยวมีความต้องการกลับมาอีกครั้ง การใช้เวลาท่องเที่ยวให้นานขึ้น และการแนะนำต่อบุคคลอื่นในความพึงพอใจที่น้อย



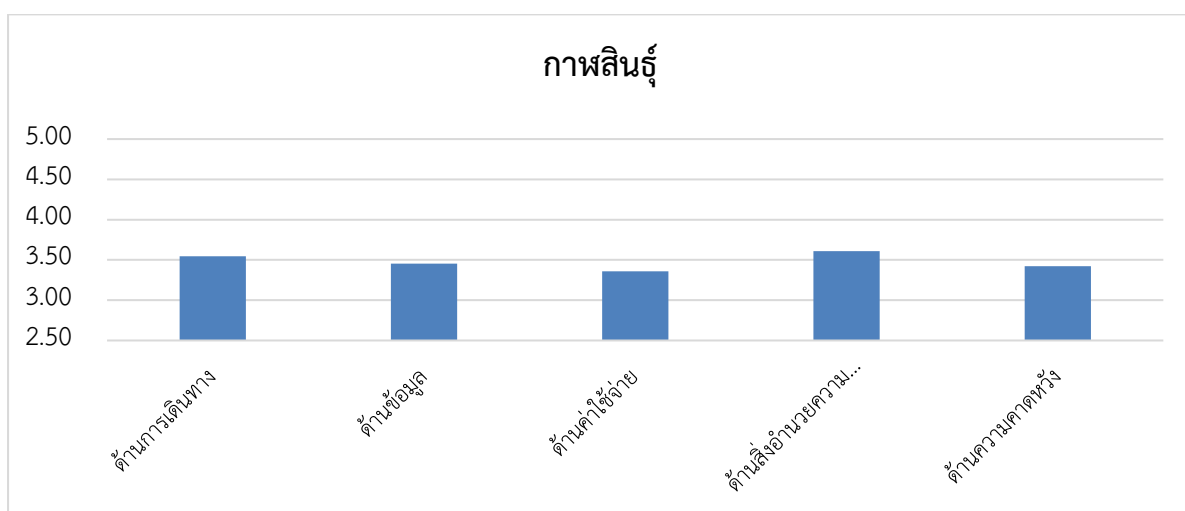
รูปที่ 4-12 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์

จากรูปที่ 4-12 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์ โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไปของจังหวัดเพชรบูรณ์ รองลงมา คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านค่าใช้จ่าย ดังนั้น หากจังหวัดเพชรบูรณ์จะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในส่วน of ค่าใช้จ่ายที่หลากหลาย มีหลายทางเลือกให้นักท่องเที่ยว



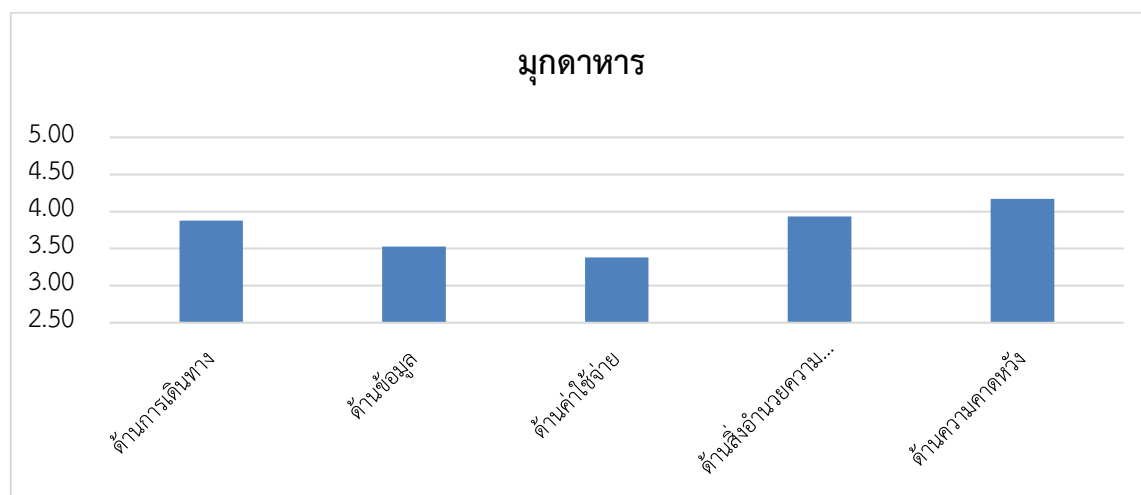
รูปที่ 4-13 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดขอนแก่น

จากรูปที่ 4-13 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดขอนแก่น โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไปของจังหวัดขอนแก่น รองลงมา คือ ด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านค่าใช้จ่าย ดังนั้น หากจังหวัดขอนแก่นจะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในส่วน of ค่าใช้จ่ายที่หลากหลาย มีหลายทางเลือกให้นักท่องเที่ยว



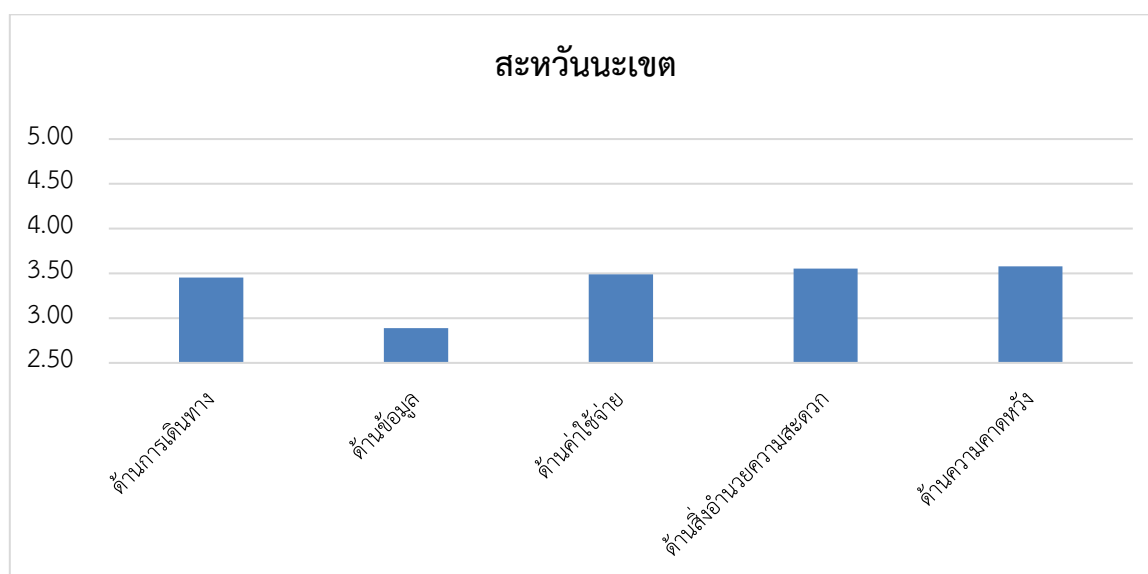
รูปที่ 4-14 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดกาฬสินธุ์

จากรูปที่ 4-14 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดกาฬสินธุ์ โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกของจังหวัดกาฬสินธุ์ รองลงมา คือ ด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านค่าใช้จ่าย ดังนั้น หากจังหวัดกาฬสินธุ์จะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในส่วนของการใช้จ่ายที่หลากหลาย มีหลายทางเลือกให้นักท่องเที่ยว



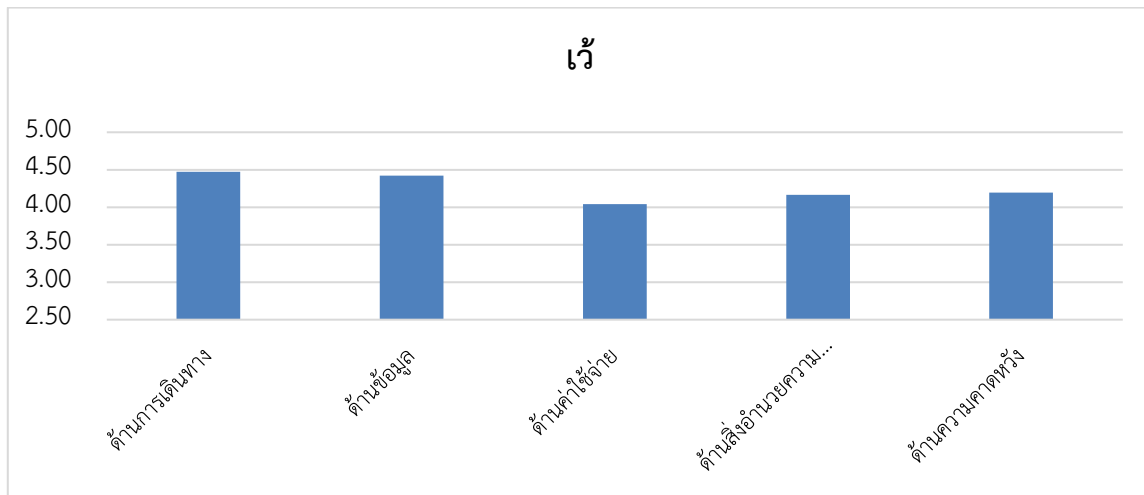
รูปที่ 4-15 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร

จากรูปที่ 4-15 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไปของจังหวัดมุกดาหาร รองลงมา คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านค่าใช้จ่าย ดังนั้น หากจังหวัดมุกดาหารจะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในส่วนของการใช้จ่ายที่หลากหลาย มีหลายทางเลือกให้นักท่องเที่ยว



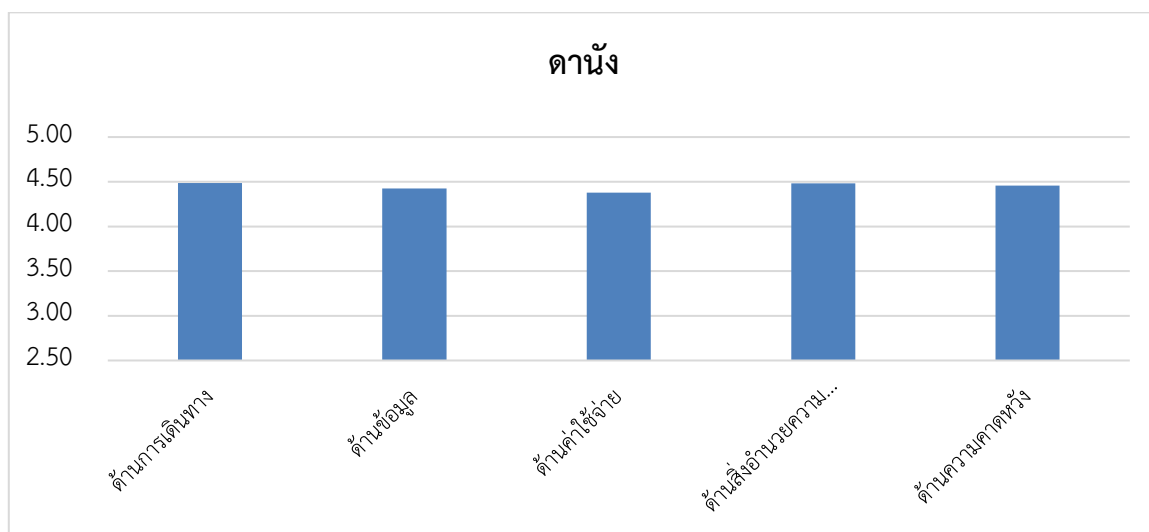
รูปที่ 4-16 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดสหัสวันนะเขต

จากรูปที่ 4-16 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดสระหวั่น-นะเขต นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไปของจังหวัดสระหวั่น-นะเขต รองลงมา คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านข้อมูล ดังนั้น หากจังหวัดสระหวั่นนะเขตจะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในข้อมูลก่อนการเดินทาง ข้อมูลระหว่างการเดินทางที่นำไปยังแหล่งท่องเที่ยว จำพวกป้ายบอกระยะทาง หรือหลักกิโล เป็นต้น



รูปที่ 4-17 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดเว้

จากรูปที่ 4-17 เป็นการแสดงระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดเว้ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านการเดินทางของจังหวัดเว้ รองลงมา คือ ด้านข้อมูล ส่วนด้านความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด คือ ด้านค่าใช้จ่าย ดังนั้น หากจังหวัดเว้จะพัฒนาเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ควรพัฒนาในส่วนของค่าใช้จ่ายที่หลากหลาย มีหลายทางเลือกให้นักท่องเที่ยว

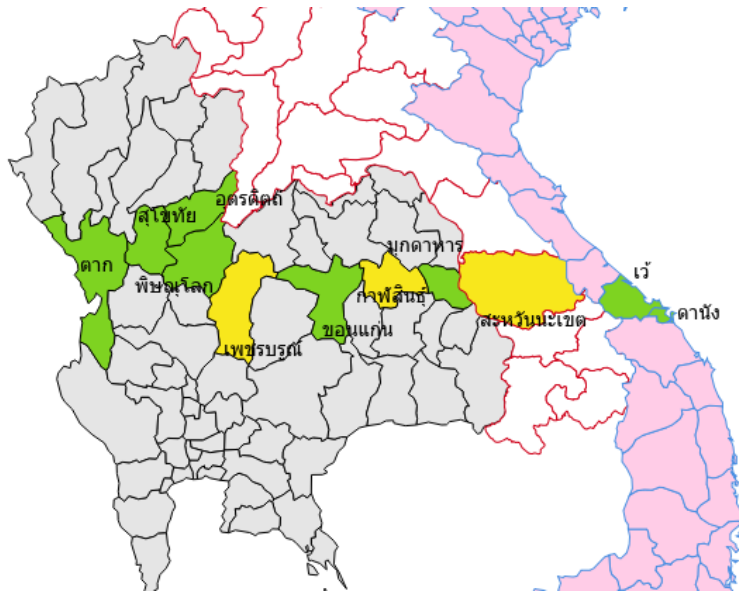


รูปที่ 4-18 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวจังหวัดดานัง

4.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์

4.4.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงด้านคุณภาพเส้นทาง

รูปที่ 4-19 แผนที่การเปรียบเทียบศักยภาพด้านคุณภาพเส้นทางโดยเฉลี่ย



รูปที่ 4-20 แผนที่การเปรียบเทียบศักยภาพด้านคุณภาพเส้นทางที่ต่ำที่สุด

ประเทศไทย

ในส่วนของประเทศไทย จะพบว่าคุณภาพเส้นทางของพื้นที่ในประเทศไทยนั้น มีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด แต่หากพิจารณาถึงคุณภาพของเส้นทางที่ต่ำที่สุดนั้น จะพบว่าที่จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดกาฬสินธุ์เป็นจุดที่มีคุณภาพต่ำกว่าพื้นที่จังหวัดข้างเคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดเพชรบูรณ์ที่มีคุณภาพของเส้นทางที่ต่ำมากในช่วง

ประเทศลาว

พื้นที่จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาวนั้น เป็นพื้นที่ที่มีคุณภาพของเส้นทางต่ำที่สุดทั้งในส่วนของคุณภาพโดยเฉลี่ยและคุณภาพที่ต่ำที่สุด เมื่อเทียบกับพื้นที่ของเส้นทางทั้งหมด

ประเทศเวียดนาม

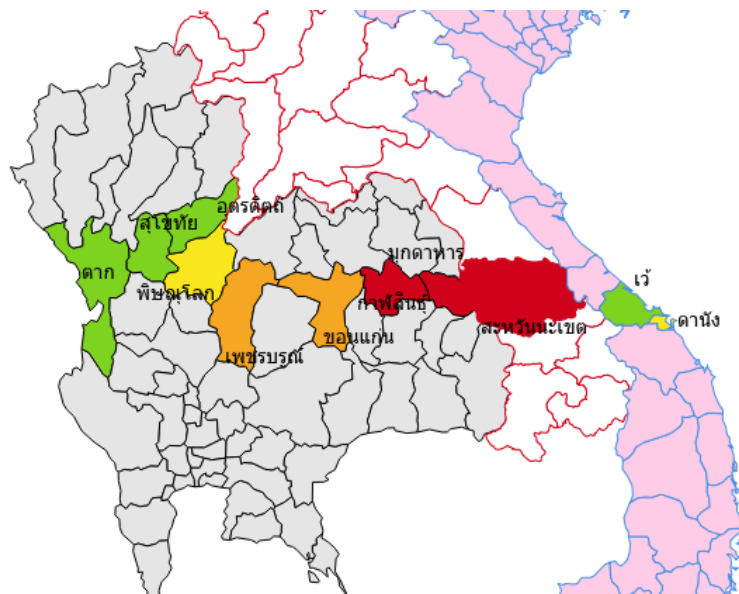
คุณภาพเส้นทางของพื้นที่ประเทศเวียดนามนั้น มีคุณภาพที่ดีมากเมื่อเทียบกับพื้นที่ของเส้นทางทั้งหมด โดยมีค่าระดับคะแนน 45 เต็มในการประเมินทุกด้าน แสดงให้เห็นถึงความพร้อมและศักยภาพที่ดีในด้านเส้นทางทางท่องเที่ยวภายในประเทศ

ภาพรวมของคุณภาพเส้นทางทั้งหมด

พิจารณาภาพรวมของคุณภาพเส้นทางทั้งหมด จะพบว่าปัญหาหลักของเส้นทาง คือ จังหวัดสะหวันนะเขต ประเทศลาว เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม ซึ่งหากพื้นที่ดังกล่าวมีคุณภาพเส้นทางที่ต่ำ จะส่งผลกระทบเป็นอย่างมากในการเดินทางท่องเที่ยวข้ามประเทศระหว่างประเทศไทยและประเทศเวียดนาม ดังนั้นจึงควรมีการส่งเสริมพัฒนาเส้นทางให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น ลดจุดคอขวดในการเดินทางข้ามผ่านประเทศ เพื่อให้เกิดการเดินทางที่สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

4.4.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์

จากการสรุปข้อมูลการประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวในหัวข้อที่ 4.2 ซึ่งสามารถสรุปเป็นแผนที่การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ได้ดังแสดงในรูปที่ 4-21



รูปที่ 4-21 แผนที่การเปรียบเทียบศักยภาพด้านการเชื่อมโยง

ประเทศไทย

ในส่วนของประเทศไทย จะพบว่าพื้นที่ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือภาคอีสานนั้นมีศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ที่ต่ำเมื่อเทียบกับศักยภาพในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 โดยเฉพาะจังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดมุกดาหารซึ่งเป็นพื้นที่ที่ติดต่อกับประเทศลาวนั้นมีศักยภาพที่ต่ำที่สุดของพื้นที่ในประเทศไทย

ประเทศลาว

พื้นที่จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาวนั้น เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ที่ต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับพื้นที่ทั้งหมด

ประเทศเวียดนาม

การเชื่อมโยงของพื้นที่บนเส้นทางท่องเที่ยวในประเทศเวียดนามนั้น มีศักยภาพอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่บนเส้นทางท่องเที่ยวทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงความพร้อมด้านเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางท่องเที่ยวภายในประเทศ

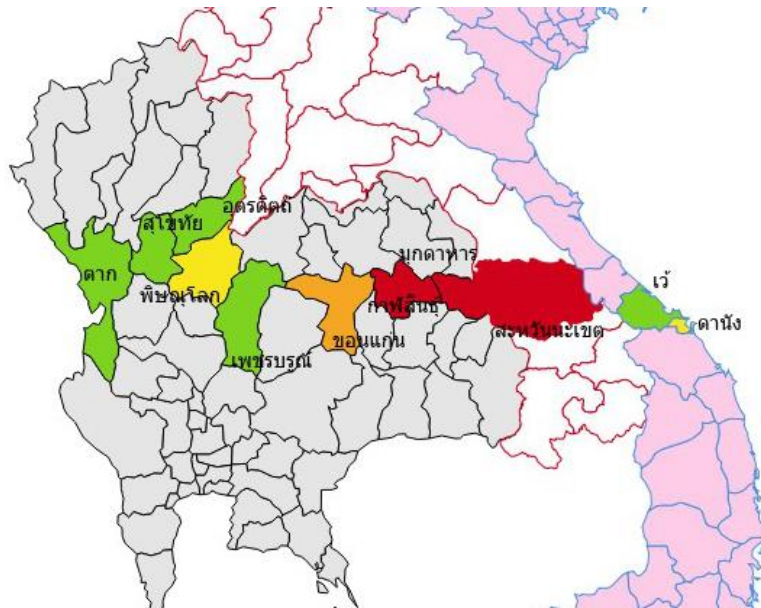
ภาพรวมของศักยภาพการเชื่อมโยงทั้งหมด

พิจารณาภาพรวมของศักยภาพการเชื่อมโยงทั้งหมด จะพบว่าปัญหาหลักนั้นอยู่ที่จังหวัดสะหวันนะเขต ประเทศลาว และพื้นที่ของจังหวัดในประเทศไทยที่เชื่อมต่อกับประเทศลาว ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์และมุกดาหาร ที่มีศักยภาพการเชื่อมโยงที่อยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ ทำให้อาจจะเกิดผลกระทบด้านทาง

ท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ทั้งในส่วนของทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว และการท่องเที่ยวข้ามประเทศไทย-ลาว-เวียดนาม

4.4.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว

จากการสรุปข้อมูลการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในหัวข้อที่ 4.3 ซึ่งสามารถสรุปเป็นแผนที่ระดับความพึงพอใจเฉลี่ยในแต่ละพื้นที่ได้ดังแสดงในรูปที่ 4-22



รูปที่ 4-22 แผนที่การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

ประเทศไทย

ในส่วนของประเทศไทย จะพบว่าพื้นที่ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือภาคอีสานนั้น มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ต่ำเมื่อเทียบกับผลการประเมินในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 โดยเฉพาะ จังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดมุกดาหารซึ่งเป็นพื้นที่ที่ติดต่อกับประเทศลาวนั้นมีศักยภาพที่ต่ำที่สุดของพื้นที่ในประเทศไทย

ประเทศลาว

พื้นที่จังหวัดสะหวันนะเขตของประเทศลาวนั้น เป็นพื้นที่ที่มีระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่ต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับพื้นที่ทั้งหมด

ประเทศเวียดนาม

ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในประเทศเวียดนามนั้น มีระดับอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่บนเส้นทางท่องเที่ยวทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงความพร้อมของปัจจัยด้านต่างๆ ที่ช่วยสนับสนุนการเดินทางบนเส้นทางท่องเที่ยวภายในประเทศ

ภาพรวมของความพึงพอใจบนเส้นทางท่องเที่ยวทั้งหมด

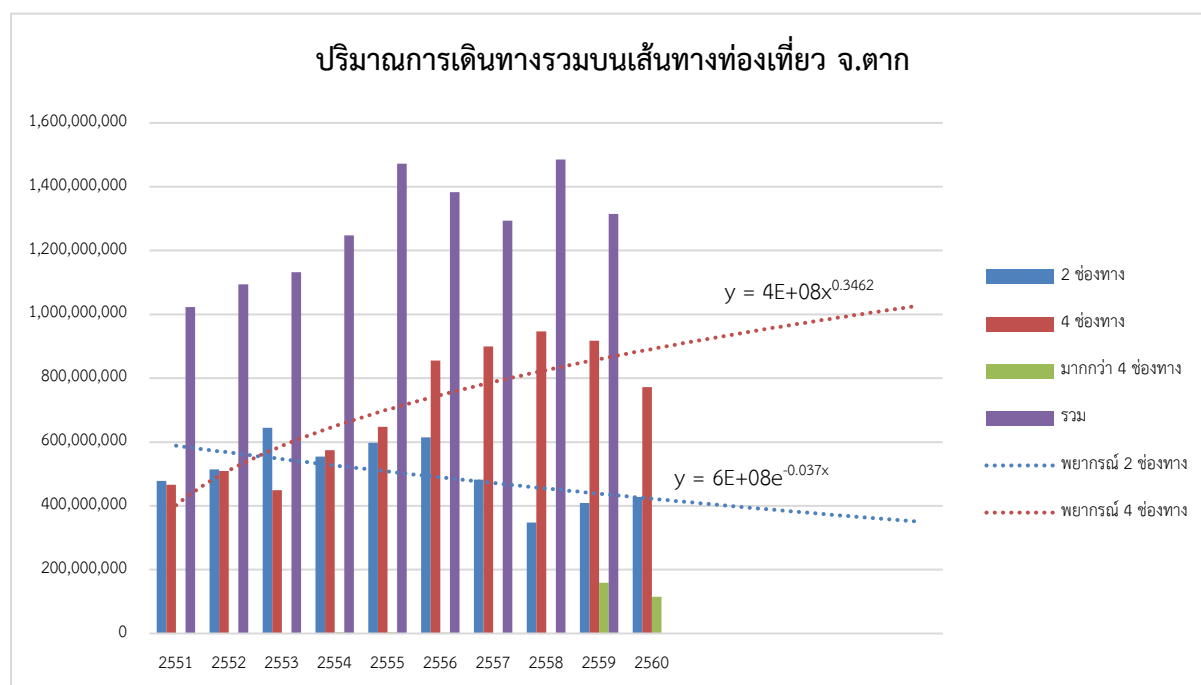
พิจารณาภาพรวมของผลการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวทั้งหมด จะพบว่าปัญหาลักษณะนั้นยังคงอยู่ที่จังหวัดสว่นนะเขต ประเทศลาว อีกทั้งยังมีพื้นที่ของจังหวัดในประเทศไทยที่เชื่อมต่อกับประเทศลาว ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์และมุกดาหาร ที่มีระดับความพึงพอใจที่อยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ จึงอาจทำให้เกิดปริมาณของนักท่องเที่ยวที่ลดน้อยลง ส่งผลกระทบต่อรายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้

4.4.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลปริมาณการใช้เส้นทางบนทางหลวง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวง และปริมาณการเดินทางบนทางหลวง โดยสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวโดยใช้ตัวแบบการพยากรณ์ที่เหมาะสมที่สุดจากโปรแกรม Microsoft Excel ที่จะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัดได้ ดังนี้

จังหวัดตาก

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว และดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงของจังหวัดตาก ตั้งแต่ปี พ.ศ 2551 – 2560 ดังแสดงในรูปที่ 4-23 และตารางที่ 4-7 ตามลำดับ สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางท่องเที่ยวได้ ดังนี้



รูปที่ 4-23 ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.ตาก

ตารางที่ 4-7 การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.ตาก

ปี	2 ช่องทาง			4 ช่องทาง		
	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)
2551	862.01	478,500,261	253	158.93	466,443,073	1,340
2552	836.60	514,133,625	281	184.57	508,889,565	1,259
2553	888.06	644,863,611	332	148.22	449,205,215	1,384
2554	851.65	554,808,293	297	183.16	574,198,281	1,431
2555	850.34	597,230,428	321	184.48	647,219,987	1,602
2556	791.86	614,839,599	355	272.91	855,112,760	1,431
2557	739.14	482,690,871	298	309.27	899,965,195	1,329
2558	670.84	347,602,394	237	377.56	946,480,133	1,145
2559	696.86	408,591,651	268	315.14	917,546,048	1,329
2560	741.48	427,925,527	264	272.87	772,129,231	1,292
**2665	741.48	380,000,000	234	272.87	1,020,000,000	1,707

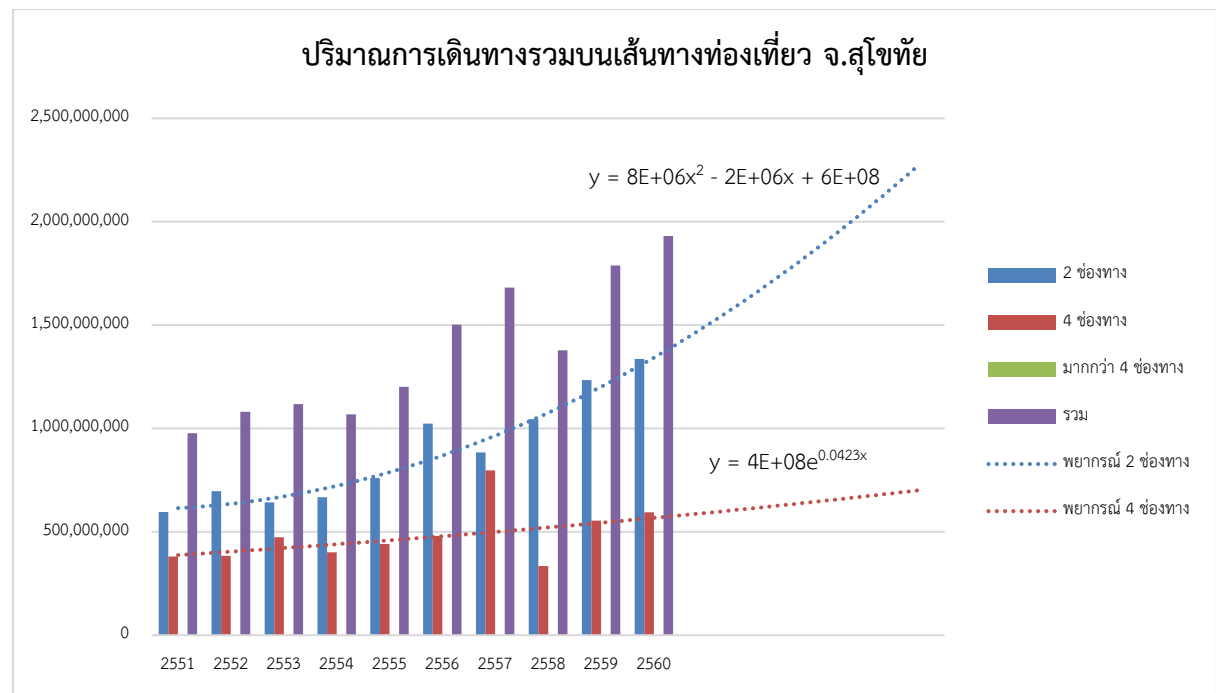
หมายเหตุ *จำนวนรถคำนวณจากช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 6 ชั่วโมง/วัน

**ปริมาณการเดินทางในปี 2565 เป็นค่าประมาณที่ได้จากการพยากรณ์

จากรูปที่ 4-23 และตารางที่ 4-7 พบว่า ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง 4 ช่องทางมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น อาจเนื่องมาจากการขยายทางหลวงให้มีจำนวนช่องทางที่มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการเดินทางบนทางหลวง 2 ช่องทางที่มีปริมาณลดลง โดยเมื่อคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดพบว่าการเดินทางมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เทียบกับค่าปริมาณความจุการไหลที่ไม่ติดขัดของทางหลวงโดย Highway Capacity Manual (HCM) ที่แนะนำเท่ากับ 2,000 คัน/ชั่วโมง พบว่ามีค่าที่ต่ำกว่าค่าแนะนำ การเดินทางในอนาคตยังมีความคล่องตัวสูง แสดงให้เห็นถึงจังหวัดตากยังคงมีความสามารถในการรองรับการขยายตัวของปริมาณการเดินทางบนทางหลวงได้ในอนาคต

จังหวัดสุโขทัย

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว และดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงของจังหวัดสุโขทัย ตั้งแต่ปี พ.ศ 2551 – 2560 ดังแสดงในรูปที่ 4-24 และตารางที่ 4-8 ตามลำดับ สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางท่องเที่ยวได้ ดังนี้



รูปที่ 4-24 ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.สุโขทัย

ตารางที่ 4-8 การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.สุโขทัย

ปี	2 ช่องทาง			4 ช่องทาง		
	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)
2551	761.40	595,898,136	357	169.49	380,375,861	1,025
2552	756.07	697,217,165	421	169.49	383,513,446	1,033
2553	730.56	643,222,562	402	169.49	473,818,551	1,277
2554	730.56	667,594,057	417	169.49	400,493,381	1,079
2555	762.60	760,095,739	455	169.49	440,669,734	1,187
2556	741.86	1,023,323,161	630	140.82	479,230,291	1,554
2557	732.92	883,569,425	550	181.82	797,572,044	2,003
2558	786.03	1,044,492,853	607	103.90	333,743,114	1,467
2559	786.03	1,233,702,724	717	134.26	554,355,670	1,885
2560	747.70	1,336,278,900	816	140.34	593,702,341	1,932
**2665	747.70	2,300,000,000	1,405	140.34	700,000,000	2,278

หมายเหตุ *จำนวนรถคำนวณจากช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 6 ชั่วโมง/วัน

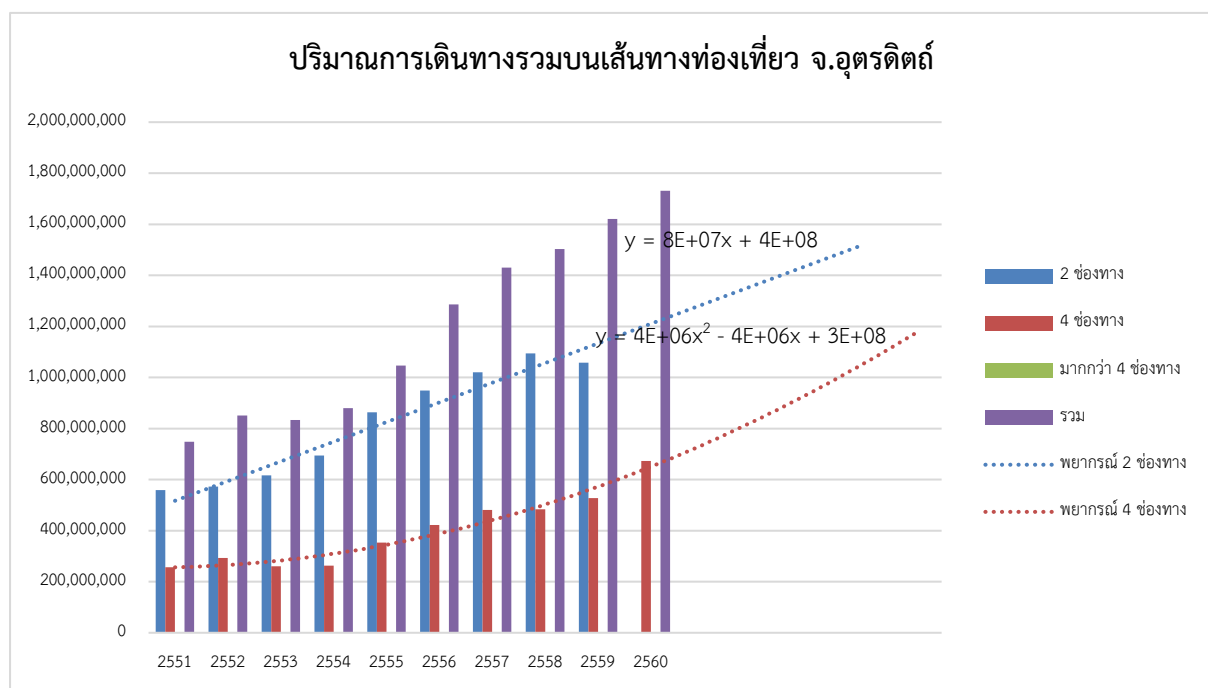
**ปริมาณการเดินทางในปี 2565 เป็นค่าประมาณที่ได้จากการพยากรณ์

จากรูปที่ 4-24 และตารางที่ 4-8 พบว่า ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงทั้ง 2 ช่องทาง และ 4 ช่องทางมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเมื่อคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมด

พบว่าการเดินทางมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากการพยากรณ์แนวโน้ม 5 ปี พบว่าในปี พ.ศ.2565 จะมีปริมาณการเดินทางของถนน 2 ช่องทางที่ 1,405 คัน/ชั่วโมง และถนน 4 ช่องทางที่ 2,278 คัน/ชั่วโมง ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เทียบกับค่าปริมาณความจุการไหลที่ไม่ติดขัดของทางหลวงโดย Highway Capacity Manual (HCM) ที่แนะนำเท่ากับ 2,000 คัน/ชั่วโมง พบว่าในอนาคตปริมาณการเดินทางของถนน 4 ช่องทางจะมีปริมาณเกินกว่าค่าที่แนะนำ จากตัวเลขดังกล่าวระยะทางที่เหมาะสมในการรองรับปริมาณการไหลในอนาคตประมาณได้ที่ $700,000,000 \text{ คัน/ปี} / (365 \text{ วัน/ปี} * 6 \text{ ชม./วัน} * \text{ปริมาณแนะนำ } 2,000 \text{ คัน/ชม.}) = 160 \text{ กิโลเมตร}$ ทางจังหวัดจึงควรที่จะดำเนินการปรับปรุงโดยการสร้างถนน 4 ช่องทางเพิ่มเติมเป็นระยะทาง $160 - 140 = 20 \text{ กิโลเมตร}$ หรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางการเดินทางในอนาคต

จังหวัดอุดรดิตถ์

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว และดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงของจังหวัดอุดรดิตถ์ ตั้งแต่ปี พ.ศ 2551 – 2560 ดังแสดงในรูปที่ 4-25 และตารางที่ 4-9 ตามลำดับ สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางการท่องเที่ยวได้ ดังนี้



รูปที่ 4-25 ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.อุดรดิตถ์

ตารางที่ 4-9 การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.อุตรดิตถ์

ปี	2 ช่องทาง			4 ช่องทาง		
	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./ กม.)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)
2551	807.98	491,395,139	278	128.63	256,914,636	912
2552	834.08	558,509,764	306	102.54	292,909,867	1,304
2553	813.73	573,233,325	322	102.55	260,853,094	1,161
2554	811.15	616,098,768	347	100.96	263,198,378	1,190
2555	811.15	694,290,628	391	100.96	352,601,530	1,595
2556	737.14	863,670,237	535	119.43	422,588,131	1,616
2557	820.36	949,193,900	528	129.51	480,583,669	1,694
2558	820.88	1,020,037,566	567	129.51	483,622,078	1,705
2559	820.93	1,093,733,777	608	129.51	527,516,716	1,860
2560	788.43	1,057,840,683	613	162.01	673,186,459	1,897
**2665	788.43	1,600,000,000	927	162.04	1,200,000,000	3,382

หมายเหตุ *จำนวนรถคำนวณจากช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 6 ชั่วโมง/วัน

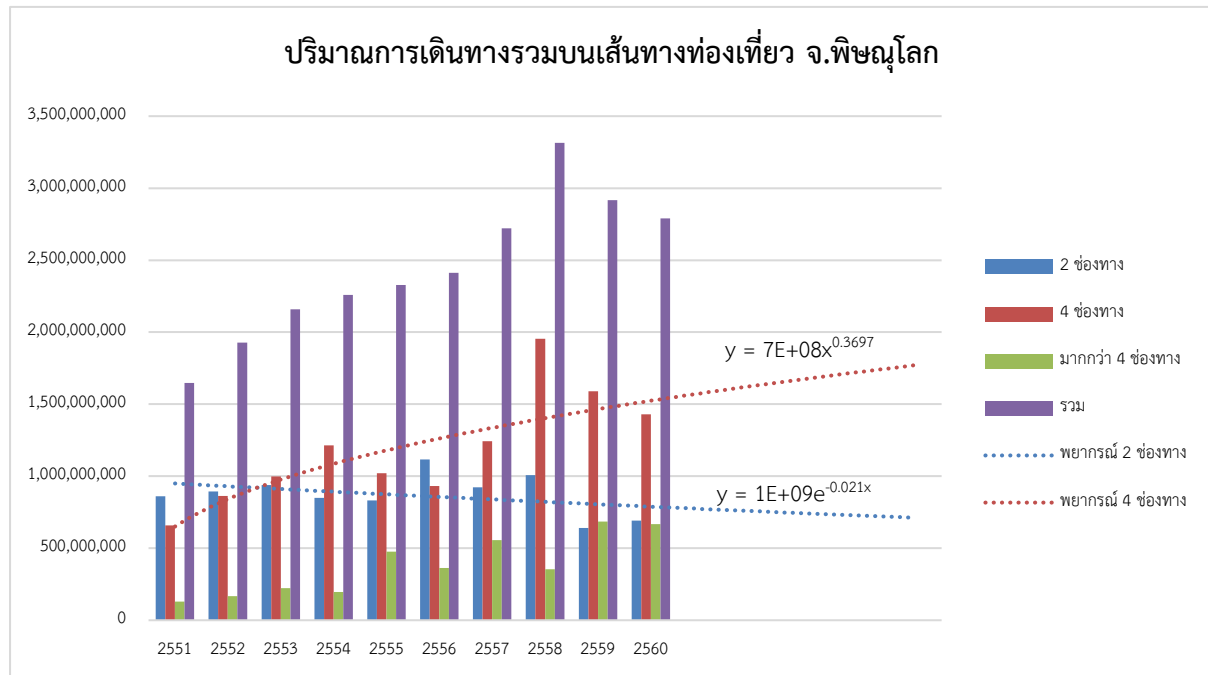
**ปริมาณการเดินทางในปี 2565 เป็นค่าประมาณที่ได้จากการพยากรณ์

จากรูปที่ 4-25 และตารางที่ 4-9 พบว่า ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงทั้ง 2 ช่องทาง และ 4 ช่องทางมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเมื่อคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมด พบว่าการเดินทางมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากการพยากรณ์แนวโน้ม 5 ปี พบว่าในปี พ.ศ.2565 จะมีปริมาณการเดินทางของถนน 2 ช่องทางที่ 927 คัน/ชั่วโมง และถนน 4 ช่องทางที่ 3,382 คัน/ชั่วโมง ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เทียบกับค่าปริมาณความจุการไหลที่ไม่ติดขัดของทางหลวงโดย Highway Capacity Manual (HCM) ที่แนะนำเท่ากับ 2,000 คัน/ชั่วโมง พบว่าในอนาคตปริมาณการเดินทางของถนน 4 ช่องทางจะมีปริมาณเกินกว่าค่าที่แนะนำ จากตัวเลขดังกล่าวระยะทางที่เหมาะสมในการรองรับปริมาณการไหลในอนาคตประมาณได้ที่ $1,200,000,000 \text{ คัน/ปี} / (365 \text{ วัน/ปี} * 6 \text{ ชม./วัน} * \text{ปริมาณแนะนำ } 2,000 \text{ คัน/ชม.}) = 274 \text{ กิโลเมตร}$ ทางจังหวัดจึงควรที่จะดำเนินการปรับปรุงโดยการสร้างถนน 4 ช่องทางเพิ่มเติมเป็นระยะทาง $274 - 162 = 112 \text{ กิโลเมตร}$ หรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางในการเดินทางในอนาค

จังหวัดพิษณุโลก

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว และดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงของจังหวัดพิษณุโลก ตั้งแต่ปี พ.ศ 2551 – 2560 ดังแสดงในรูปที่ 4-26 และตารางที่ 4-10

ตามลำดับ สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางการท่องเที่ยวได้ ดังนี้



รูปที่ 4-26 ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.พิษณุโลก

ตารางที่ 4-10 การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.พิษณุโลก

ปี	2 ช่องทาง			4 ช่องทาง		
	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)
2551	735.49	861,518,860	535	155.11	658,013,885	1,937
2552	713.30	895,166,764	573	176.07	863,841,327	2,240
2553	718.34	939,331,741	597	208.02	997,666,356	2,190
2554	712.69	848,810,524	544	214.52	1,215,155,336	2,587
2555	633.92	831,015,178	599	232.20	1,021,127,972	2,008
2556	749.84	1,116,982,602	680	221.95	931,855,811	1,917
2557	590.88	923,810,245	714	255.57	1,242,717,518	2,220
2558	590.88	1,008,142,789	779	299.65	1,953,820,675	2,977
2559	498.31	641,675,134	588	346.06	1,589,390,250	2,097
2560	530.38	691,235,546	595	346.06	1,429,572,244	1,886
**2665	530.38	750,000,000	646	346.06	1,800,000,000	2,375

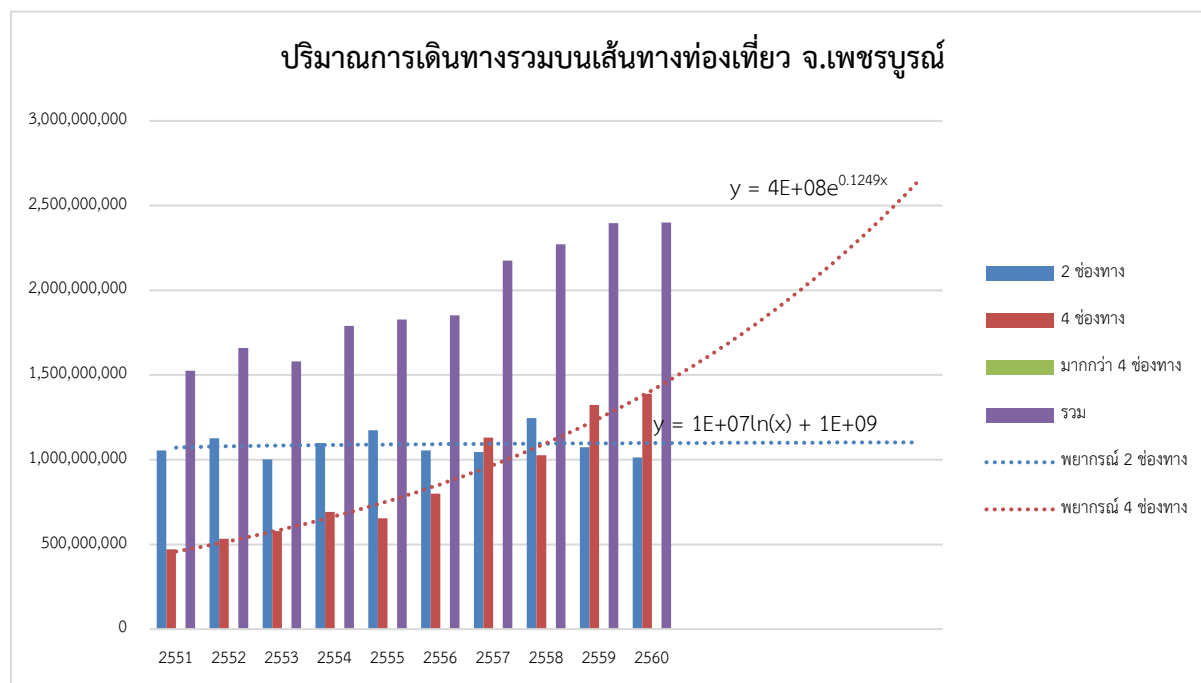
หมายเหตุ *จำนวนรถคำนวณจากช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 6 ชั่วโมง/วัน

**ปริมาณการเดินทางในปี 2565 เป็นค่าประมาณที่ได้จากการพยากรณ์

จากรูปที่ 4-26 และตารางที่ 4-10 พบว่า ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงของ 4 ช่องทาง มีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางบนทางหลวง 2 ช่องทางที่มีปริมาณลดลง อาจเนื่องมาจากการขยายทางหลวงให้มีจำนวนช่องทางที่มากขึ้น ซึ่งเมื่อคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดพบว่าการเดินทางมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากการพยากรณ์แนวโน้ม 5 ปี พบว่าในปี พ.ศ.2565 จะมีปริมาณการเดินทางของถนน 2 ช่องทางที่ 646 คัน/ชั่วโมง และถนน 4 ช่องทางที่ 2,375 คัน/ชั่วโมง ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เทียบกับค่าปริมาณความจุการไหลที่ไม่ติดขัดของทางหลวง โดย Highway Capacity Manual (HCM) ที่แนะนำเท่ากับ 2,000 คัน/ชั่วโมง พบว่าในอนาคตปริมาณการเดินทางของถนน 4 ช่องทางจะมีปริมาณเกินกว่าค่าที่แนะนำ จากตัวเลขดังกล่าวระยะทางที่เหมาะสมในการรองรับปริมาณการไหลในอนาคตประมาณได้ที่ $1,800,000,000 \text{ คัน/ปี} / (365 \text{ วัน/ปี} * 6 \text{ ชม./วัน} * \text{ปริมาณแนะนำ } 2,000 \text{ คัน/ชม.}) = 411 \text{ กิโลเมตร}$ ทางจังหวัดจึงควรที่จะดำเนินการปรับปรุงโดยการสร้างถนน 4 ช่องทางเพิ่มเติมเป็นระยะทาง $411-346 = 65 \text{ กิโลเมตร}$ หรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางการเดินทางในอนาคต

จังหวัดเพชรบูรณ์

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว และดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงของจังหวัดเพชรบูรณ์ ตั้งแต่ปี พ.ศ 2551 – 2560 ดังแสดงในรูปที่ 4-27 และตารางที่ 4-11 ตามลำดับ สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางท่องเที่ยวได้ ดังนี้



รูปที่ 4-27 ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.เพชรบูรณ์

ตารางที่ 4-11 การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.เพชรบูรณ์

ปี	2 ช่องทาง			4 ช่องทาง		
	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./ กม.)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)
2551	1160.65	1,054,439,205	415	185.13	471,840,329	1,164
2552	1162.79	1,126,491,461	442	187.27	533,106,139	1,300
2553	1147.04	1,001,216,898	399	205.23	578,860,217	1,288
2554	1093.48	1,097,890,543	458	225.45	691,800,661	1,401
2555	1140.79	1,174,017,710	470	171.97	653,705,185	1,736
2556	1096.21	1,053,934,756	439	210.61	798,834,640	1,732
2557	1003.61	1,046,051,268	476	303.20	1,129,842,650	1,702
2558	1071.88	1,246,406,200	531	234.93	1,025,757,500	1,994
2559	925.68	1,074,644,812	530	373.02	1,322,830,727	1,619
2560	962.00	1,012,540,545	481	336.70	1,388,569,298	1,883
**2665	962.00	1,100,000,000	522	336.70	2,600,000,000	3,526

หมายเหตุ *จำนวนรถคำนวณจากช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 6 ชั่วโมง/วัน

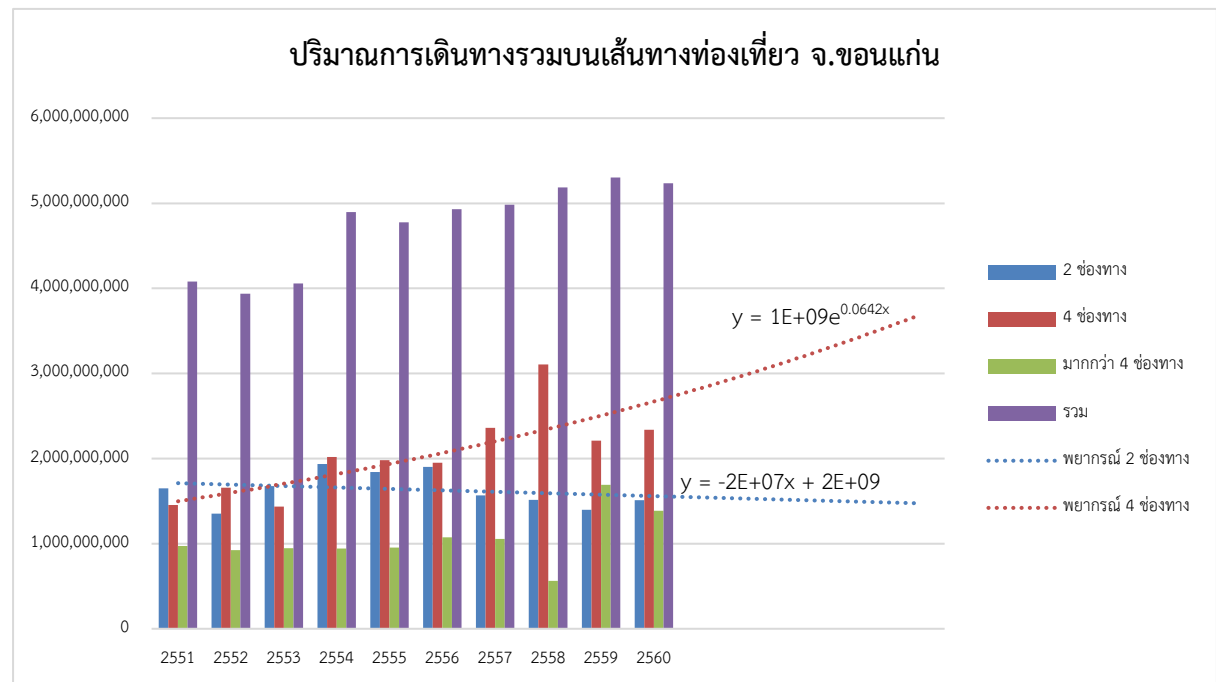
**ปริมาณการเดินทางในปี 2565 เป็นค่าประมาณที่ได้จากการพยากรณ์

จากรูปที่ 4-27 และตารางที่ 4-11 พบว่า ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงของ 4 ช่องทาง มีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเมื่อคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดพบว่าการเดินทางมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากการพยากรณ์แนวโน้ม 5 ปี พบว่าในปี พ.ศ.2565 จะมีปริมาณการเดินทางของถนน 2 ช่องทางที่ 522 คัน/ชั่วโมง และถนน 4 ช่องทางที่ 3,526 คัน/ชั่วโมง ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เทียบกับค่าปริมาณความจุการไหลที่ไม่ติดขัดของทางหลวงโดย Highway Capacity Manual (HCM) ที่แนะนำเท่ากับ 2,000 คัน/ชั่วโมง พบว่าในอนาคตปริมาณการเดินทางของถนน 4 ช่องทางจะมีปริมาณเกินกว่าค่าที่แนะนำ จากตัวเลขดังกล่าวระยะทางที่เหมาะสมในการรองรับปริมาณการไหลในอนาคตประมาณได้ที่ $2,600,000,000 \text{ คัน/ปี} / (365 \text{ วัน/ปี} * 6 \text{ ชม./วัน} * \text{ปริมาณแนะนำ } 2,000 \text{ คัน/ชม.}) = 594 \text{ กิโลเมตร}$ ทางจังหวัดจึงควรที่จะดำเนินการปรับปรุงโดยการสร้างถนน 4 ช่องทางเพิ่มเติมเป็นระยะทาง $594 - 336 = 258 \text{ กิโลเมตร}$ หรือขยายช่องทางการเดินรถให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางเดินรถในอนาคต

จังหวัดขอนแก่น

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว และดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงของจังหวัดขอนแก่น ตั้งแต่ปี พ.ศ 2551 – 2560 ดังแสดงในรูปที่ 4-28 และตารางที่ 4-12

ตามลำดับ สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางท่องเที่ยวได้ ดังนี้



รูปที่ 4-28 ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น

ตารางที่ 4-12 การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.ขอนแก่น

ปี	2 ช่องทาง			4 ช่องทาง		
	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./ กม.)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)
2551	763.47	1,650,246,520	987	238.74	1,456,091,057	2,785
2552	758.47	1,352,392,985	814	243.06	1,659,041,785	3,117
2553	756.47	1,674,826,909	1,011	243.06	1,434,140,484	2,694
2554	746.43	1,937,437,435	1,185	254.27	2,017,154,361	3,622
2555	731.99	1,840,237,348	1,148	254.27	1,982,315,770	3,560
2556	752.04	1,903,160,487	1,156	226.43	1,951,726,552	3,936
2557	649.45	1,566,964,481	1,102	259.66	2,360,246,869	4,151
2558	589.11	1,515,653,388	1,175	327.87	3,107,192,730	4,327
2559	539.85	1,399,114,470	1,183	308.85	2,210,177,624	3,268
2560	586.54	1,509,653,462	1,175	297.05	2,338,889,860	3,595
**2665	586.54	1,500,000,000	1,168	297.05	3,800,000,000	5,841

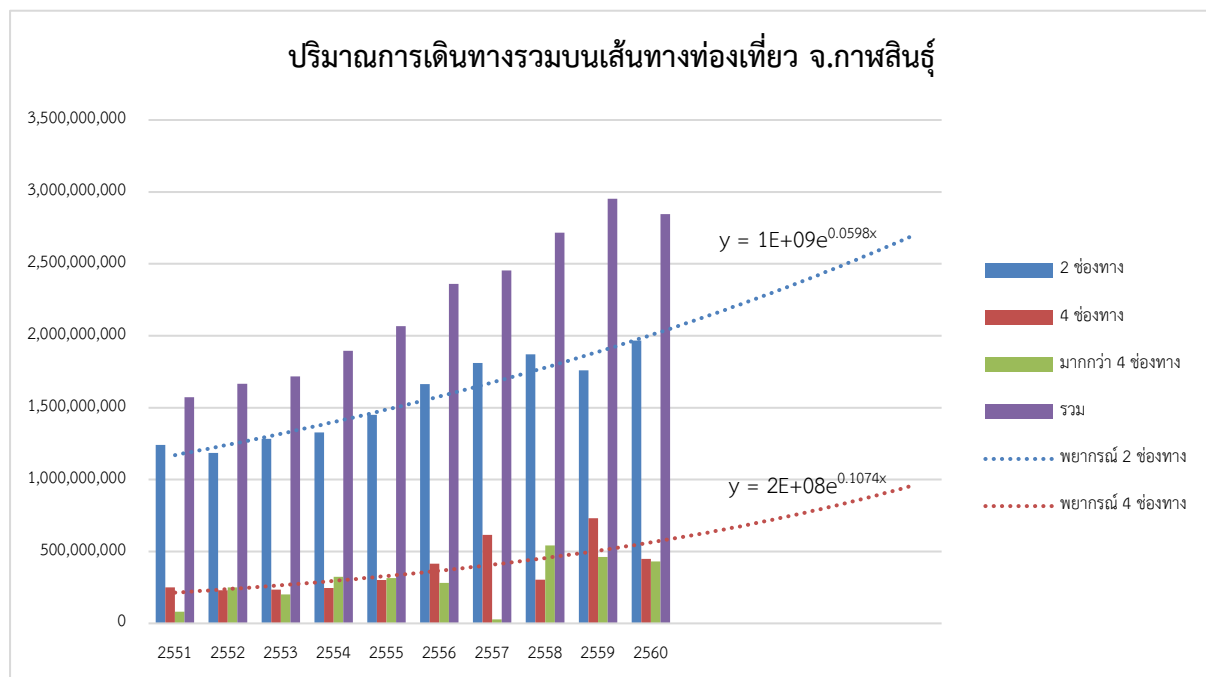
หมายเหตุ *จำนวนรถคำนวณจากช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 6 ชั่วโมง/วัน

**ปริมาณการเดินทางในปี 2565 เป็นค่าประมาณที่ได้จากการพยากรณ์

จากรูปที่ 4-28 และตารางที่ 4-12 พบว่า ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงของ 4 ช่องทาง มีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเมื่อคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดพบว่าการเดินทางมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากการพยากรณ์แนวโน้ม 5 ปี พบว่าในปี พ.ศ.2565 จะมีปริมาณการเดินทางของถนน 2 ช่องทางที่ 1,168 คัน/ชั่วโมง และถนน 4 ช่องทางที่ 5,841 คัน/ชั่วโมง ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เทียบกับค่าปริมาณความจุการไหลที่ไม่ติดขัดของทางหลวงโดย Highway Capacity Manual (HCM) ที่แนะนำเท่ากับ 2,000 คัน/ชั่วโมง พบว่าในอนาคตปริมาณการเดินทางของถนน 4 ช่องทางจะมีปริมาณเกินกว่าค่าที่แนะนำ จากตัวเลขดังกล่าวระยะทางที่เหมาะสมในการรองรับปริมาณการไหลในอนาคตประมาณได้ที่ 3,800,000,000 คัน/ปี / (365 วัน/ปี * 6 ชม./วัน * ปริมาณแนะนำ 2,000 คัน/ชม.) = 868 กิโลเมตร ทางจังหวัดจึงควรที่จะดำเนินการปรับปรุงโดยการสร้างถนน 4 ช่องทางเพิ่มเติมเป็นระยะทาง 868-297 = 571 กิโลเมตรหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางเดินทางในอนาค

จังหวัดกาฬสินธุ์

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว และดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงของจังหวัดกาฬสินธุ์ ตั้งแต่ปี พ.ศ 2551 – 2560 ดังแสดงในรูปที่ 4-29 และตารางที่ 4-13 ตามลำดับ สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางท่องเที่ยวได้ ดังนี้



รูปที่ 4-29 ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.กาฬสินธุ์

ตารางที่ 4-13 การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.กาฬสินธุ์

ปี	2 ช่องทาง			4 ช่องทาง		
	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./ กม.)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)
2551	600.57	1,240,181,288	943	41.75	250,960,006	2,745
2552	533.89	1,184,839,082	1,013	42.04	229,673,118	2,495
2553	561.37	1,283,156,782	1,044	38.63	233,915,656	2,765
2554	602.18	1,327,837,548	1,007	38.63	245,624,556	2,903
2555	623.09	1,450,746,906	1,063	91.59	300,838,535	1,500
2556	566.30	1,663,893,720	1,342	98.83	415,314,967	1,919
2557	619.26	1,810,030,036	1,335	118.01	615,339,003	2,381
2558	619.26	1,871,692,838	1,380	69.74	304,015,374	1,991
2559	634.66	1,760,088,088	1,266	112.71	730,891,536	2,961
2560	670.44	1,966,041,004	1,339	64.83	448,638,153	3,160
**2665	670.44	2,700,000,000	1,839	64.83	1,000,000,000	7,043

หมายเหตุ *จำนวนรถคำนวณจากช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 6 ชั่วโมง/วัน

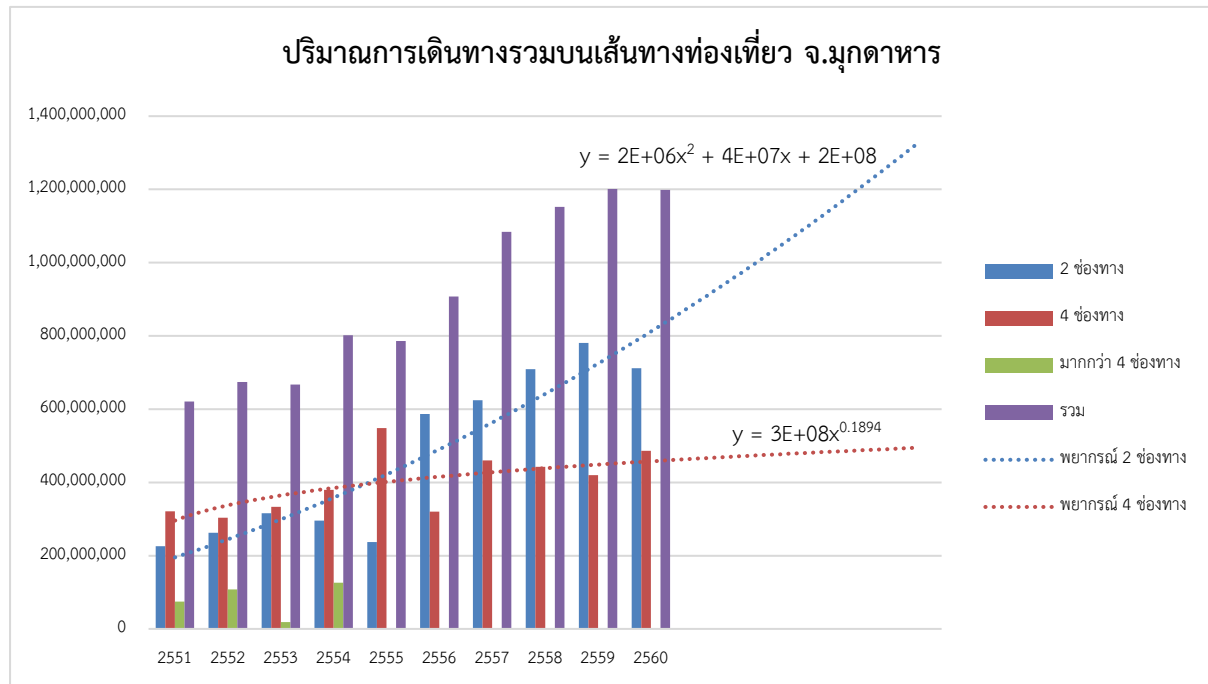
**ปริมาณการเดินทางในปี 2565 เป็นค่าประมาณที่ได้จากการพยากรณ์

จากรูปที่ 4-29 และตารางที่ 4-13 พบว่า ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงทั้ง 2 ช่องทาง และ 4 ช่องทางมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเมื่อคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมด พบว่าการเดินทางมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากการพยากรณ์แนวโน้ม 5 ปี พบว่าในปี พ.ศ.2565 จะมีปริมาณการเดินทางของถนน 2 ช่องทางที่ 1,839 คัน/ชั่วโมง และถนน 4 ช่องทางที่ 7,043 คัน/ชั่วโมง ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เทียบกับค่าปริมาณความจุการไหลที่ไม่ติดขัดของทางหลวงโดย Highway Capacity Manual (HCM) ที่แนะนำเท่ากับ 2,000 คัน/ชั่วโมง พบว่าในอนาคตปริมาณการเดินทางของถนน 4 ช่องทางจะมีปริมาณเกินกว่าค่าที่แนะนำ จากตัวเลขดังกล่าวระยะทางที่เหมาะสมในการรองรับปริมาณการไหลในอนาคตประมาณได้ที่ $1,000,000,000 \text{ คัน/ปี} / (365 \text{ วัน/ปี} * 6 \text{ ชม./วัน} * \text{ปริมาณแนะนำ } 2,000 \text{ คัน/ชม.}) = 228 \text{ กิโลเมตร}$ ทางจังหวัดจึงควรที่จะดำเนินการปรับปรุงโดยการสร้างถนน 4 ช่องทางเพิ่มเติมเป็นระยะทาง $228-65 = 163 \text{ กิโลเมตร}$ หรือขยายช่องทางการเดินรถให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางเดินรถในอนาคต

จังหวัดมุกดาหาร

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว และดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงของจังหวัดมุกดาหาร ตั้งแต่ปี พ.ศ 2551 – 2560 ดังแสดงในรูปที่ 4-30 และตารางที่ 4-14

ตามลำดับ สามารถสรุปเป็นแนวโน้มของการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่จะส่งผลกระทบต่อความเหมาะสมของเส้นทางการท่องเที่ยวได้ ดังนี้



รูปที่ 4-30 ปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยว จ.มุกดาหาร

ตารางที่ 4-14 การคำนวณปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จ.มุกดาหาร

ปี	2 ช่องทาง			4 ช่องทาง		
	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./ กม.)	ระยะทาง (กม.)	จำนวนรถ (คัน-กม./ปี)	*จำนวนรถ (คัน/ชม./กม.)
2551	237.44	225,634,738	434	82.32	320,699,123	1,779
2552	237.44	262,783,427	505	82.32	303,562,017	1,684
2553	237.44	315,543,389	607	82.32	332,935,853	1,847
2554	236.86	295,765,372	570	82.32	380,045,540	2,108
2555	204.93	237,579,905	529	161.06	548,408,510	1,555
2556	325.16	587,155,014	825	79.75	320,467,026	1,835
2557	311.30	624,281,026	916	93.61	460,179,708	2,245
2558	310.31	709,279,038	1,044	93.10	442,383,105	2,170
2559	310.31	780,637,586	1,149	93.10	419,854,048	2,059
2560	310.31	711,644,455	1,047	93.10	486,058,964	2,384
**2665	310.31	1,300,000,000	1,913	93.10	500,000,000	2,452

หมายเหตุ *จำนวนรถคำนวณจากช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 6 ชั่วโมง/วัน

**ปริมาณการเดินทางในปี 2565 เป็นค่าประมาณที่ได้จากการพยากรณ์

จากรูปที่ 4-30 และตารางที่ 4-14 พบว่า ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง 2 ช่องทางมีแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และทางหลวง 4 ช่องทางมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเล็กน้อย ซึ่งเมื่อคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดพบว่าการเดินทางมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากการพยากรณ์แนวโน้ม 5 ปี พบว่าในปี พ.ศ.2565 จะมีปริมาณการเดินทางของถนน 2 ช่องทางที่ 1,839 คัน/ชั่วโมง และถนน 4 ช่องทางที่ 7,043 คัน/ชั่วโมง ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เทียบกับค่าปริมาณความจุการไหลที่ไม่ติดขัดของทางหลวงโดย Highway Capacity Manual (HCM) ที่แนะนำเท่ากับ 2,000 คัน/ชั่วโมง พบว่าในอนาคตปริมาณการเดินทางของถนน 4 ช่องทางจะมีปริมาณเกินกว่าค่าที่แนะนำ จากตัวเลขดังกล่าวระยะทางที่เหมาะสมในการรองรับปริมาณการไหลในอนาคตประมาณได้ที่ 500,000,000 คัน/ปี / (365 วัน/ปี * 6 ชม./วัน * ปริมาณแนะนำ 2,000 คัน/ชม.) = 114 กิโลเมตร ทางจังหวัดจึงควรที่จะดำเนินการปรับปรุงโดยการสร้างถนน 4 ช่องทางเพิ่มเติมเป็นระยะทาง 114-93 = 21 กิโลเมตรหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางการเดินทางในอนาคต

จากข้อมูลการวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และข้อมูลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวข้างต้น สามารถสรุปเป็นภาพรวมของการวิเคราะห์และแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมโดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เป็นข้อมูลสนับสนุนได้ ดังแสดงในตารางที่ 4-15

ตารางที่ 4-15 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว

	คุณภาพของเส้นทาง	ปริมาณการเดินทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
เหนือล่าง	ตาก	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี
		- ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	สุโขทัย	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มขึ้นเพื่อ ลดปริมาณการติดขัดของจราจร และรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางการเดินทางในอนาคต		
		- ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	อุตรดิตถ์	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มขึ้นเพื่อ ลดปริมาณการติดขัดของจราจร และรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางการเดินทางในอนาคต		
พิษณุโลก		- ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพค่อนข้างดี	- ระดับคะแนนดี
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มขึ้นเพื่อลดปริมาณการติดขัดของจราจรและรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางการเดินทางในอนาคต		

ตารางที่ 4-15 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว (ต่อ)

	คุณภาพของเส้นทาง	ปริมาณการเดินทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
เหนือล่าง	- ระดับคุณภาพดี (ระดับปานกลาง บางช่วงของเส้นทาง) - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนค่อนข้างดี - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค
	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> -- สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินรถให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของพื้นที่ใช้เส้นทางเดินรถในขนาด - ปรับปรุงเส้นทางการท่องเที่ยวในบางช่วงที่มีระดับการประเมินปานกลาง เพื่อให้เกิดความสมดุลของคุณภาพเส้นทาง - เนื่องจากจังหวัดเพชรบูรณ์มีสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่เกิดขึ้นจำนวนมาก จึงควรส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในจังหวัดเพื่อเพิ่มความพึงพอใจและให้เกิดการท่องเที่ยวซ้ำในครั้งต่อไป	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพปานกลาง	- ระดับคะแนนค่อนข้างดี
อีสาน				
	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินรถให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของพื้นที่ใช้เส้นทางเดินรถในขนาด - เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีความพร้อมในการพัฒนาทั้งในส่วนของภาครัฐและภาคประชาชน แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นอาจจะยังไม่ใช่เมืองท่องเที่ยว ทำให้ขาดศักยภาพการเชื่อมโยงในบางส่วน จึงควรส่งเสริมโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงด้านการเงิน การเพิ่มสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ร้านค้าต่างๆ เป็นต้น	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพปานกลาง	- ระดับคะแนนค่อนข้างดี

ตารางที่ 4-15 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว (ต่อ)

	คุณภาพของเส้นทาง	ปริมาณการเดินทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
อีสาน	- ระดับคุณภาพดี (ระดับปานกลาง บางช่วงของเส้นทาง)	- ควรเร่งปรับปรุง	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง	- ระดับคะแนนควรปรับปรุง
	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดกาฬสินธุ์กำลังสร้างถนนเส้นใหม่ ซึ่งจะเป็ณถนนที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดมุกดาหาร โดยหลังจากเสร็จสิ้นคาดว่าจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวที่สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ลดปัญหาด้านคุณภาพเส้นทาง และเพิ่มระดับความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การไหลทางกายภาพ และการไหลด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนให้เกิดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว			
	- ระดับคุณภาพดี	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง	- ระดับคะแนนปานกลาง
	<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารกำลังสร้างถนนเส้นใหม่ ซึ่งจะเป็ณถนนที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยหลังจากเสร็จสิ้นคาดว่าจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวที่สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ลดปัญหาด้านคุณภาพเส้นทาง และเพิ่มระดับความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การให้ข้อมูลข่าวสาร และการไหลด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนให้เกิดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว			

ตารางที่ 4-15 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว (ต่อ)

	คุณภาพของเส้นทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
ลาว	- ระดับคุณภาพปานกลาง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ	- ระดับคะแนนควรปรับปรุง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ
	แนวทางการส่งเสริม - ควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยง เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดข้อขัดแย้งในด้านต่างๆ และเกิดการชะลอตัวของการท่องเที่ยว - ปรับปรุงคุณภาพเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศ โดยเฉพาะคุณภาพด้านทางไม่หลง (Sure) และทางปลอดภัย (Safe) - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงในทุกประเด็น เนื่องจากมีระดับศักยภาพที่ต่ำ		
	- ระดับคุณภาพดี - ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพดี - ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี - ระดับคะแนนดี
เวียดนาม			

ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนต้นแล้วนั้น ผู้วิจัยมีการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางในด้านอื่น เช่น การเดินทางทางอากาศ และการเดินทางในระบบราง ซึ่งจากข้อมูลการเดินทางทางอากาศในจังหวัด ตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร พบว่า ปัจจุบันการเดินทางทางอากาศมีจำนวนผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวจำนวนมาก โดยเป็นกลุ่มที่เน้นความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยปริมาณของจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารในแต่ละสนามบิน มีปริมาณดังตารางที่ 4-16 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-16 ปริมาณของจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารในแต่ละสนามบิน

สนามบิน	จำนวนเที่ยวบิน		จำนวนผู้โดยสาร	
	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2558	ปี 2559
ตาก	1,458	1,531	89,140	90,254
สุโขทัย	-	976	-	38,337
พิษณุโลก	3,779	2,652	249,197	301,209
เพชรบูรณ์	35	260	37	-
ขอนแก่น	5,180	6,092	639,373	750,133

จากข้อมูลปริมาณของจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารในแต่ละสนามบินตามตารางที่ 4-16 แสดงถึงปริมาณของผู้โดยสารที่นิยมใช้การขนส่งทางอากาศและทิศทางแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น นักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในแต่ละจังหวัด ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาและปรับปรุงการเดินทางทางอากาศเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวได้สะดวกและรวดเร็วกว่าเดิม

และอีกทางเลือกการเดินทางเช่น การเดินทางในระบบราง ประเทศไทยมีการขนส่งทางระบบรางที่มีต้นทุนที่ต่ำ และสามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวนมาก โดยสามารถดูได้จากปริมาณผู้โดยสารในแต่ละภูมิภาคของประเทศ แสดงดังตารางที่ 4-17

ตารางที่ 4-17 จำนวนผู้โดยสารในแต่ละภูมิภาคของรถไฟไทย

ภูมิภาค	ปี	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	รวมรายได้ (บาท)
เหนือ	2559	10,189,404	1,443,836,988
	2560	10,189,052	1,714,360,536
ตะวันออกเฉียงเหนือ	2559	23,228,164	1,927,863,324
	2560	22,279,816	2,241,865,580

จากตารางแสดงจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของรถไฟไทย ซึ่งจากข้อมูลจำนวนผู้โดยสารและจำนวนรายได้บ่งชี้ถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่นิยมใช้การเดินทางในระบบราง โดยหากสามารถปรับปรุงและพัฒนาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวให้ได้รับความสะดวกสบายและความรวดเร็วมากขึ้น ก็จะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากขึ้นเช่นกัน

บทที่ 5

สรุปแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว

5.1 สรุปแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางท่องเที่ยวที่ผ่านภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ได้ดำเนินการวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ในแต่ละประเด็นและข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว และสรุปแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่มีความสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีรายละเอียดการสรุปแนวทางการพัฒนาดังนี้

5.1.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงด้านคุณภาพเส้นทาง

จากการสรุปข้อมูลการประเมินคุณภาพเส้นทางด้วยหลักการ 4S คือ ทางสบาย (Service) ทางสวยงาม (Scenic) ทางไม่หลง (Sure) และทางปลอดภัย (Safe) พบว่าหากแบ่งตามพื้นที่แต่ละจังหวัดนั้น ในส่วนของประเทศไทย จะพบว่าคุณภาพเส้นทางในส่วนของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นั้น ส่วนใหญ่มีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ยกเว้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์และจังหวัดกาฬสินธุ์ ซึ่งเป็นจุดที่มีคุณภาพของเส้นทางที่ต่ำกว่าพื้นที่อื่นๆ ในบางช่วง โดยเฉพาะในด้านของทางสบาย (Service) แสดงให้เห็นถึงเส้นทางที่ไม่สมบูรณ์ เกิดการยุบตัวหรืออาจมีความเสียหายของเส้นทางซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางท่องเที่ยวในเส้นทางดังกล่าวได้

สำหรับเส้นทางในพื้นที่ประเทศลาวและเวียดนามนั้น พบว่าเส้นทางในประเทศเวียดนามมีระดับคุณภาพที่ดีมาก โดยมีระดับการประเมินคุณภาพเต็มในทุกด้าน แสดงให้เห็นถึงความพร้อมในการรองรับการเดินทางท่องเที่ยวในเส้นทางได้เป็นอย่างดี โดยปัญหาที่พบนั้นจะเป็นในส่วนของพื้นที่ส่วนของประเทศลาว ซึ่งเป็นจุดเชื่อมเส้นทางระหว่างประเทศไทยและประเทศเวียดนาม โดยพบว่ามีการประเมินที่ต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับพื้นที่ทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านของทางไม่หลง (Sure) แสดงให้เห็นถึงสิ่งสนับสนุนด้านการเดินทางต่างๆ ป้ายแนะนำเส้นทางที่อาจจะมีความไม่เหมาะสม ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศได้

5.1.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์

จากการสรุปข้อมูลการประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ซึ่งประกอบด้วย การประเมิน 3 ด้าน ได้แก่ การไหลทางกายภาพ (Physical Flow) การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และการไหลด้านการเงิน (Financial Flow) พบว่าหากพิจารณาภาพรวมของแต่ละพื้นที่นั้น ในส่วนของประเทศไทย พื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีระดับคะแนนที่ต่ำ โดยเฉพาะในจังหวัดกาฬ

สินธุ์และมุกดาหารนั้นมีระดับคะแนนที่ต่ำที่สุดของพื้นที่ในประเทศไทย อีกทั้งจังหวัดดังกล่าวยังเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังพื้นที่จังหวัดสะหวันนะเขต ประเทศลาว ซึ่งมีระดับคะแนนการประเมินที่ต่ำเช่นกัน ดังนั้น การพัฒนาศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์จึงควรที่จะดำเนินการควบคู่กันไปเพื่อให้เกิดระดับศักยภาพที่สอดคล้องกัน

หากพิจารณาในแต่ละประเด็นการประเมิน พบว่าในประเด็นด้านการไหลทางกายภาพ (Physical Flow) จังหวัดที่มีระดับคะแนนการประเมินต่ำ คือ จังหวัดกาฬสินธุ์ และสะหวันนะเขต แสดงถึงจังหวัดดังกล่าวยังมีสภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่ยังต้องดำเนินการปรับปรุง

ประเด็นด้านการไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) นั้น จังหวัดที่มีระดับคะแนนการประเมินต่ำ คือ จังหวัดพิษณุโลก มุกดาหาร และสะหวันนะเขต แสดงถึงจังหวัดดังกล่าวยังมีการให้ความสำคัญในเรื่องของข้อมูลข่าวสารด้านสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ไม่เพียงพอ นักท่องเที่ยวยังไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลการท่องเที่ยวในพื้นที่ได้อย่างเต็มที่ ซึ่งอาจส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวขาดโอกาสในการต้อนรับนักท่องเที่ยว อันนำไปสู่รายได้จากนักท่องเที่ยวที่ลดลง

ประเด็นสุดท้าย คือ ด้านการไหลด้านการเงิน (Financial Flow) นั้น จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร และสะหวันนะเขต เป็นจังหวัดที่มีระดับการประเมินที่ต่ำ แสดงถึงการหมุนเวียนของเงินในระบบการท่องเที่ยวไม่เหมาะสม มีร้านค้าและสถานประกอบการต่างๆ ที่ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว

5.1.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว

จากการสรุปข้อมูลการประเมินอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการนำข้อมูลการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวมาทำการวิเคราะห์ทั้งหมด 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการเดินทาง ด้านข้อมูล ด้านค่าใช้จ่าย ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง และด้านความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไปนั้น พบว่าจังหวัดในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เชื่อมต่อไปยังประเทศลาวนั้น ยังคงเป็นพื้นที่ที่มีระดับของผลการประเมินที่ต่ำเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินด้านคุณภาพเส้นทางและผลการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ในหัวข้อที่ผ่านมา พื้นที่ดังกล่าวจึงควรมีมาตรการเร่งด่วนในการดำเนินการพัฒนาเพื่อให้เส้นทางท่องเที่ยวนี้มีศักยภาพเท่าเทียมกันในทุกๆ พื้นที่

5.1.4 สรุปแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว

จากผลการศึกษาวิเคราะห์การเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์และข้อมูลอุปสงค์ของนักท่องเที่ยว สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยและเมืองดานัง ประเทศเวียดนามได้ดังนี้

1) พื้นที่ที่ควรดำเนินการปรับปรุง คือ พื้นที่รอยต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศลาว ได้แก่ จังหวัดกาฬสินธุ์ มุกดาหาร และสะหวันนะเขต เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีผลการประเมินความเชื่อมโยงที่ต่ำเมื่อเทียบกับพื้นที่บนเส้นทางท่องเที่ยวทั้งหมด อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวจาก

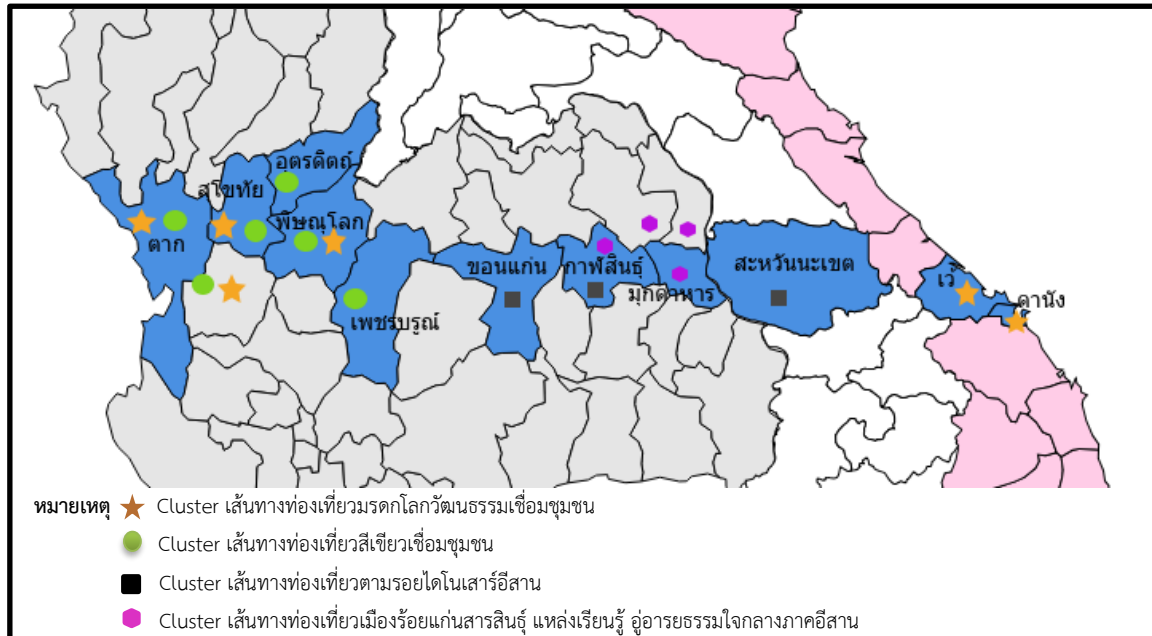
ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม จึงควรเร่งหามาตรการในการปรับปรุงเพื่อลดปัญหาความไม่ต่อเนื่องในการเชื่อมโยงของเส้นทางท่องเที่ยว

2) ภาพรวมของศักยภาพการเชื่อมโยงของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และเมืองดานัง ประเทศเวียดนามนั้น มีระดับการประเมินที่อยู่ในเกณฑ์ที่ดี นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในการท่องเที่ยวในพื้นที่ แต่หากพิจารณาในแต่ละประเด็น ยังมีบางพื้นที่ที่ยังต้องดำเนินการหามาตรการในการปรับปรุงเพื่อให้พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น เช่น จังหวัดเพชรบูรณ์นั้นมีการประเมินคุณภาพเส้นทางโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดี แต่ยังมีเส้นทางที่เชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวบางส่วนยังต้องดำเนินการปรับปรุง หรือจังหวัดขอนแก่นซึ่งมีการประเมินคุณภาพเส้นทางที่ดี แต่ยังคงขาดศักยภาพการเชื่อมโยงในด้านการเงินซึ่งอาจส่งผลทำให้ขาดศักยภาพด้านการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยรวมได้

3) ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่บนเส้นทางท่องเที่ยวส่วนใหญ่พบว่าทั้งในส่วนของผู้ประกอบการ และภาครัฐ มีความร่วมมือที่ดีและมีการกำหนดมาตรการต่อเนื่องในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ มีการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อรองรับการขยายตัวของนักท่องเที่ยวในอนาคต แต่ทั้งนี้ในการพัฒนายังขาดงบประมาณในการสนับสนุน หน่วยงานต่างๆ ยังคงต้องเสนอขอของงบประมาณเพื่อใช้ในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว ดังนั้น ภาครัฐจึงควรพิจารณางบประมาณในส่วนของการพัฒนาดังกล่าวให้มีความเหมาะสม เพื่อให้เกิดการพัฒนาคุณภาพตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง

4) จากข้อมูลสถิติปริมาณการเดินทางรวมบนเส้นทางท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัด พบว่ามีปริมาณที่แตกต่างกัน ซึ่งสะท้อนถึงศักยภาพและทรัพยากรในการรองรับนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน ดังนั้นหากต้องการที่จะพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยว อาจจะพิจารณาแบ่งพื้นที่ตามแนวคิดหลักของการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัด (Cluster) ที่มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 บนแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงบูรณาการเพื่อส่งเสริมการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว โดยพัฒนากลุ่มคลัสเตอร์ท่องเที่ยวตามศักยภาพของพื้นที่เชื่อมโยงกับกิจกรรมการท่องเที่ยวตามความต้องการของตลาด อาทิ การท่องเที่ยวโดยชุมชน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวสีเขียว การท่องเที่ยวเชิงศิลปะและวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงกีฬา เป็นต้น นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 โดยคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ มุ่งเน้นการกระจายรายได้จากแหล่งท่องเที่ยว (Destination) เมืองหลักไปสู่เมืองรอง จึงมีการกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว 8 เขต ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้มีเส้นทางที่สอดคล้องกัน ได้แก่ **เส้นทางท่องเที่ยวมรดกโลกด้านวัฒนธรรม** ประกอบด้วยจังหวัด สุโขทัย ตาก กำแพงเพชร พิชญ์โลก เว้ และเมืองดานัง **เส้นทางท่องเที่ยวสีเขียวเชื่อมชุมชน** สอดคล้องกับโครงการการจัดการแหล่งท่องเที่ยว ยุทธศาสตร์ 5 จังหวัดสักครั้งในชีวิต **เส้นทางท่องเที่ยวตามรอยไดโนเสาร์อีสาน** สอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ที่มีเรื่องราวเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ไดโนเสาร์ที่แตกต่างกัน เช่น ไดโนเสาร์กินพืช ไดโนเสาร์กินเนื้อ เป็นต้น **เส้นทางท่องเที่ยวเมืองร้อยแก่นสารสินธุ์ แหล่งเรียนรู้ อู่อารยธรรมใจกลางภาคอีสาน**

สอดคล้องกับ กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ ที่มีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มเดียวกัน **เส้นทางท่องเที่ยววิถีไทยแดนอีสาน** ซึ่งสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ที่มีประวัติเชื่อมโยงกัน โดยมีภาพรวมและรายละเอียดการวิเคราะห์แบ่งกลุ่มเส้นทางท่องเที่ยว ดังนี้



รูปที่ 5-1 ภาพรวม Cluster การศึกษาเส้นทาง

- Cluster เส้นทางท่องเที่ยวมรดกโลกวัฒนธรรมเชื่อมชุมชน ประกอบด้วย จังหวัดสุโขทัย ตาก กำแพงเพชร พิษณุโลก เว้ ดานัง

จากข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกวัฒนธรรมในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทยที่มีอยู่จำนวนมากและหลากหลาย ดังนี้

- แหล่งท่องเที่ยว อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย, อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย, อุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร, พระราชวังจันทน์, หมู่โบราณสถานเมืองเว้, เมืองโบราณฮอยอัน
- การท่องเที่ยวโดยชุมชน ชุมชนตำบลเมืองเก่า จังหวัดสุโขทัย, ชุมชนบ้านนาต้นจั่น จังหวัดสุโขทัย, ชุมชนนครชุม จังหวัดกำแพงเพชร, หมู่บ้านมะพร้าว (เรือกระดัง) เมืองดานัง

จากข้อมูลศักยภาพการเชื่อมโยงของจังหวัดบนเส้นทางท่องเที่ยวนั้น ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดตาก สุโขทัย และพิษณุโลก พบว่า ข้อมูลการคาดการณ์แนวโน้ม 5 ปีของปริมาณการเดินทางรวม จังหวัดสุโขทัยจะเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางรวมสูงที่สุด รองลงมาคือจังหวัดพิษณุโลกและตากตามลำดับ แต่หากพิจารณาถึงจำนวนช่องทางการเดินทาง จะพบว่าจังหวัดพิษณุโลกเป็นจังหวัดที่มีทางหลวง 4 ช่องทางมากที่สุด ซึ่งหากต้องการปรับปรุงเส้นทางเพื่อรองรับการท่องเที่ยวใน Cluster นั้น จึงควรที่จะปรับปรุงช่องทางการเดินทางของจังหวัดสุโขทัยและตาก ให้มีความใกล้เคียงกับจังหวัดพิษณุโลกเพื่อรองรับการเดินทางในอนาคต

- **Cluster เส้นทางท่องเที่ยวสีเขียวเชื่อมชุมชน** ประกอบด้วย จังหวัดสุโขทัย ตาก กำแพงเพชร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์

ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวสีเขียวของภาคเหนือตอนล่าง มีหลากหลาย เช่น

- **แหล่งท่องเที่ยว** อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า, อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง, อุทยานแห่งชาติเขาลง, อุทยานแห่งชาติเขาค้อ, อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว
- **การท่องเที่ยวโดยชุมชน** ชุมชนเนินมะปรางค์ จังหวัดพิษณุโลก ชุมชนบ้านเล้าลือ จังหวัดเพชรบูรณ์

จากข้อมูลศักยภาพการเชื่อมโยงของจังหวัดบนเส้นทางท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่อง ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์ พิษณุโลก และเพชรบูรณ์ พบว่า ข้อมูลการคาดการณ์แนวโน้ม 5 ปีของปริมาณการเดินทางรวม จังหวัดเพชรบูรณ์จะเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางรวมสูงที่สุด รองลงมาคือจังหวัดสุโขทัย อุตรดิตถ์ พิษณุโลก และตากตามลำดับ แต่หากพิจารณาถึงจำนวนช่องทางการเดินทาง จะพบว่า จังหวัดเพชรบูรณ์และพิษณุโลกเป็นจังหวัดที่มีทางหลวง 4 ช่องทางมากที่สุดใกล้เคียงกัน ซึ่งหากต้องการปรับปรุงเส้นทางเพื่อรองรับการท่องเที่ยวใน Cluster นั้น จึงควรที่จะปรับปรุงช่องทางการเดินทางของจังหวัดสุโขทัย อุตรดิตถ์และตาก ให้มีความใกล้เคียงกับจังหวัดเพชรบูรณ์และพิษณุโลกเพื่อรองรับการเดินทางในอนาคต

- **Cluster เส้นทางท่องเที่ยวตามรอยไดโนเสาร์อีสาน** ประกอบด้วย จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ สະหวันนะเขต

- **แหล่งท่องเที่ยว** ประกอบด้วย อุทยานแห่งชาติภูเวียง (พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูเวียง, อุทยานไดโนเสาร์ศรีเวียง) พิพิธภัณฑ์สิรินธร วนอุทยานภูแฝก พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์สະหวันนะเขต
- **การท่องเที่ยวโดยชุมชน** บ้านงูจงอางโคกสง่า หมู่บ้านอนุรักษ์เต่าเพ็ก บ้านกอก หมู่บ้านอนุรักษ์วัฒนธรรมผู้ไทยโคกโก่ง บ้านหนองหญ้าปล้อง

- **Cluster เส้นทางท่องเที่ยวเมืองร้อยแก่นสารสินธุ์ แหล่งเรียนรู้ อูอารยธรรมใจกลางภาคอีสาน** ประกอบด้วย จังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์

- **แหล่งศึกษาทัศนกรรมพื้นบ้าน** ศาลาไหมไทย เมืองชนบทขอนแก่น หมู่บ้านอนุรักษ์ผ้าไหมแพรวาบ้านโพน หมู่บ้านทอเสื่อกกบ้านแพง

จากข้อมูลศักยภาพการเชื่อมโยงของจังหวัดบนเส้นทางท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องของทั้ง 2 Cluster นั้น ประกอบด้วยจังหวัดขอนแก่น และกาฬสินธุ์ พบว่า ข้อมูลการคาดการณ์แนวโน้ม 5 ปีของปริมาณการเดินทางรวม จังหวัดขอนแก่นจะเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางรวมสูงกว่าจังหวัดกาฬสินธุ์ สอดคล้องกับจำนวนช่องทางการเดินทาง ซึ่งจังหวัดขอนแก่นมีทางหลวง 4 ช่องทางมากกว่าจังหวัดกาฬสินธุ์เช่นกัน ซึ่งหากต้องการปรับปรุงเส้นทางเพื่อรองรับการท่องเที่ยวใน Cluster นั้น จึงควรที่จะปรับปรุงช่องทางการเดินทางของจังหวัดกาฬสินธุ์ ให้มีความใกล้เคียงกับจังหวัดขอนแก่นเพื่อรองรับการเดินทางในอนาคต

- Cluster เส้นทางท่องเที่ยววิถีไทยแดนอีสาน ประกอบด้วย จังหวัดมุกดาหาร นครพนม สกลนคร และกาฬสินธุ์

- ชุมชนบ้านแซ้ว ชุมชนบ้านเหล่าคาม
- ชุมชนข้าวและโคขุนอินทรี ประมงริมแม่น้ำโขง (มุกดาหาร) Indirect Income คือ การที่ชุมชนสามารถขายวัตถุดิบไปให้ผู้ให้บริการทางการท่องเที่ยว เพื่อบริการนักท่องเที่ยว (Community Beneficial Through Tourism)

จากข้อมูลศักยภาพการเชื่อมโยงของจังหวัดบนเส้นทางท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องของ Cluster ประกอบด้วยจังหวัดกาฬสินธุ์ และมุกดาหาร พบว่า ข้อมูลการคาดการณ์แนวโน้ม 5 ปีของปริมาณการเดินทางรวม จังหวัดกาฬสินธุ์จะเป็นจังหวัดที่มีปริมาณการเดินทางรวมสูงกว่าจังหวัดมุกดาหาร ในขณะที่ช่องทางการเดินทางของทั้ง 2 จังหวัดนั้นมีปริมาณใกล้เคียงกัน ซึ่งหากต้องการปรับปรุงเส้นทางเพื่อรองรับการท่องเที่ยวใน Cluster นั้น จึงควรที่จะปรับปรุงช่องทางการเดินทางของจังหวัดมุกดาหาร ให้มีความสอดคล้องกับจังหวัดกาฬสินธุ์เพื่อรองรับการเดินทางในอนาคต

โดยในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวนั้น อาจจะใช้จังหวัดที่มีศักยภาพในแต่ละ Cluster เป็นจังหวัดต้นแบบในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของจังหวัดใกล้เคียง ให้มีความสอดคล้องกัน เช่น การคมนาคมทางเครื่องบินในการเดินทางข้ามจังหวัด หรือเดินทางข้ามประเทศ เป็นต้น เพื่อส่งเสริมให้ตลอดเส้นทางท่องเที่ยวมีศักยภาพมากยิ่งขึ้น

5.2 ปัญหาและอุปสรรค

โครงการการศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นการศึกษาและวิเคราะห์ความพร้อมของสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยจากการศึกษาสามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1. การเข้าถึงข้อมูลในต่างประเทศ เนื่องจากโครงการเป็นการศึกษาเส้นทางระหว่างภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งต้องผ่านประเทศลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งในทั้ง 2 ประเทศ การเข้าถึงข้อมูลแผนการพัฒนาของแต่ละประเทศนั้นมีความยากลำบาก เนื่องจากเป็นข้อมูลที่ไม่ได้เผยแพร่ในวงกว้างหรือบางข้อมูลเป็นข้อมูลที่ไม่สามารถเปิดเผยได้ จึงทำให้การนำข้อมูลที่แท้จริงมาวิเคราะห์มีความยากลำบากและทำให้ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์อาจจะเกิดข้อมูลที่คาดเคลื่อนเล็กน้อย

2. การสื่อสารในขณะสัมภาษณ์และเก็บข้อมูล ซึ่งการเก็บข้อมูลการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ มีการเก็บหลายรูปแบบ หนึ่งในนั้น คือ การสัมภาษณ์ทั้งคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว ดังนั้น ปัญหาหลักที่เกิดขึ้น คือ การสื่อสารเพื่อให้เข้าใจความหมายที่ตรงกัน และในบางส่วนของ การเก็บข้อมูล คือ การตอบแบบสอบถาม นักท่องเที่ยวบางกลุ่มอาจไม่เข้าใจเอกสารหรือสิ่งต้องการที่จะสื่อ

3. ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามของนักท่องเที่ยว เนื่องจากการสัมภาษณ์และตอบแบบสอบถามต้องเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวที่กำลังเดินทาง ซึ่งในขณะที่เดินทางนักท่องเที่ยวกำลังอยู่ในช่วงไม่ว่าง การให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามของนักท่องเที่ยวจึงไม่ค่อยได้รับความร่วมมือเท่าไรนัก

4. การหาผู้นำทางและแปลภาษาในพื้นที่ เนื่องจากการเดินทางในประเทศลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ต้องมีการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล และการสัมภาษณ์คนในพื้นที่บ้างบางส่วน ดังนั้น ปัญหาการหาลำและผู้นำทางจึงเกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดการเก็บข้อมูลล่าช้า

5.3 ข้อเสนอแนะและแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ แนวทางแก้ไขปัญหา และแผนปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินโครงการ อันจะนำไปสู่การขยายผลสำหรับการดำเนินโครงการในระยะต่อไป มีดังนี้

1. การขยายผลการวิเคราะห์ ด้วยปัจจัยเชิงลึกที่ส่งผลโดยตรงต่อการเชื่อมโยง เช่น ปัจจัยด้านฤดูกาลในการเก็บข้อมูลที่หลากหลาย ซึ่งอาจใช้เวลานานในการเก็บข้อมูล หรือปัจจัยช่วงเวลา เนื่องจากในแต่ละช่วงเวลา ความส่องสว่างก็อาจเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนในการเก็บข้อมูล ดังนั้น จึงควรศึกษาและวิเคราะห์ผลต่อในเชิงลึกต่อไป

2. สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางจากภูมิภาคอื่นๆ สู่มืองดำนัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เนื่องจากเส้นทางในการเดินทางจากพื้นที่อื่นก็สามารถเดินทางไปเมืองดำนังได้ ดังนั้นจึงควรขยายผลการดำเนินงานไปในเส้นทางอื่นๆ เพื่อเป็นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศด้วย

3. การขยายผลการเก็บข้อมูลเส้นทางอื่นๆ ทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ จากภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดำนัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชน ไม่เพียงแต่ในชุมชนบริเวณเส้นทางหลัก ให้เกิดการพัฒนาชุมชนของตนเองเพื่อการแข่งขัน

4. การเพิ่มแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในอนาคตหากมีการเพิ่มของนักท่องเที่ยวมากขึ้น เนื่องจากถ้ามีการเพิ่มของนักท่องเที่ยวมากขึ้นในอนาคต แน่นอนว่าจะเกิดการเสื่อมโทรมของธรรมชาติ ดังนั้น การท่องเที่ยวจึงควรเพิ่มแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อคนในรุ่นหลังและเพื่อให้ธรรมชาติและความสะดวกสบายของพื้นที่นั้นๆ อยู่อย่างถาวร

5. การพัฒนาต่อยอดผลการศึกษา เนื่องจากโครงการนี้เป็นการวิเคราะห์ผลและหาข้อมูลจุดอ่อนในแต่ละพื้นที่ ดังนั้น การจะทำให้เกิดความสมบูรณ์และเกิดประโยชน์ได้จริงนั้น จึงควรพัฒนาแผนในแต่ละจังหวัดหรือพื้นที่ต่อไป เพื่อให้เปิดผลประโยชน์ที่แท้จริง

6. การพัฒนาและต่อยอดการศึกษาในการเดินทางในระบบอื่นๆ เช่น การเดินทางทางอากาศ และการเดินทางในระบบราง ซึ่งจากการศึกษาพบว่า การเดินทางใน 2 แบบนี้เป็นการเดินทางที่เป็นที่นิยม โดยดูจากปริมาณของผู้ใช้บริการในแต่ละปี ที่มีแนวโน้มที่สูงขึ้น ดังนั้นจึงควรศึกษาและพัฒนาการขนส่งทั้งในการเดินทางทางอากาศและการเดินทางในระบบราง

บรรณานุกรม

- Asean Journey, 2560. เที่ยวอาเซียน ตามเส้นทางเศรษฐกิจสาย R9 : <http://gothailandgoasean.tourismthailand.org/th/เที่ยวอาเซียน-ตามเส้นทางเศรษฐกิจสาย-r9>
- Arnoud Mouwen ; Drivers of customer satisfaction with public transport services
- Diem-Trinh Le-Klähn (2014) Analysis of Visitor Satisfaction with Public Transport in Munich.
- Lumsdon, L.M. (1999) EuroVelo The Market for Cycle Tourism. Brussels: EuroVelo.
- McIntosh, R. and Gupta, S. (1980). Tourism: Principles, Practices, Philosophies (3rd ed.). Grid Publishing, Columbus.
- Ministry of Information Culture and Tourism, 2016. Statistical Report on Tourism in Laos. เว็บไซต์: <http://www.tourismlaos.org/files/files/2016%20Statistic%20Report.pdf>
- R.C.P. Wong, W.Y. Szeto, Linchuan Yang, Y.C. Li, S.C. Wong; Elderly users' level of satisfaction with public transport services in a high-density and transit-oriented city
- TAT Intelligence Center (TATIC) Application: TATIC
- The voice of vietnam online, 2017. Danang sees significant growth in foreign visitors in 2017. เว็บไซต์ : <http://english.vov.vn/travel/da-nang-sees-significant-growth-in-foreign-visitors-in-2017-364751.vov>
- The Tourism Sustainability Supply Chain Model INPECO (European Parliament, Luxembourg, 2002)
- Vietnam National Administration of Tourism, 2018. Local news. เว็บไซต์ : <http://vietnamtourism.gov.vn/english/index.php/items/12508>
- Vietnam National Administration of Tourism, 2017. Tourism Statistics International Visitors. เว็บไซต์: <http://vietnamtourism.gov.vn/english/index.php/items/12453>
- การประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์: หลักการประเมินความสามารถโลจิสติกส์ Logistics Scorecard (<http://www.mc-alp.com/index.php?lay=show&ac=article&id=422990>)
- โกศล ดีศีลธรรม (2548); ธนิต โสรรัตน์ (2548 : 302) การจัดการโลจิสติกส์. พิมพ์ครั้งที่ 5 กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- คมสัน สุริยะ (2548) อุตสาหกรรมขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดเชียงใหม่

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (2560) ยุทธศาสตร์การพัฒนาในระยะแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564)

ไทยรัฐออนไลน์, 2559. ดานัง-ฮอยอัน-เว้ มนต์เสน่ห์แห่งเวียดนาม :

<https://www.thairath.co.th/content/682256>

มิ่งสรรพ ขาวสอาด และคณะ. 2551. การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในกลุ่มแม่น้ำโขง3:การเปรียบเทียบเชิงโลจิสติกส์. เชียงใหม่: สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

แลมเบอร์ต, เดากัสส์ เอ็ม, แพลและเรียบเรียงโดย รศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ และคณะ, การจัดการโซ่อุปทาน และโลจิสติกส์-Supply Chain and Logistics Management, กรุงเทพฯ สำนักพิมพ์ท็อป/แมคกรอ-ฮิล, 2547.

สำนักงานสถิติจังหวัดมุกดาหาร เว็บไซต์: <http://mukdahan.nso.go.th>

สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต เว็บไซต์: <http://www.thaisavannakhet.com>

สิริรัตน์ นาคแป้น. (2555). พฤติกรรมและแรงจูงใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการมาท่องเที่ยวเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี. วิทยานิพนธ์สาขาการจัดการท่องเที่ยว คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.(150 น.).

สุวิณีย์ โสภณสิริ และ วิจิตร ณ ระนอง. (2554). การวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: อินทนิล.

สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ธันวาคม 2555). ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด/จังหวัดภาคเหนือ: <http://eris.nesdb.go.th/pdf/401003-002.pdf>

ส่วนเศรษฐกิจภาค สำนักงานภาคเหนือ ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2552. แนวระเบียบเศรษฐกิจ GMS Economic Corridors

ศิริวรรณ เสรีรัตน์, ปริญ ลักษิตานนท์ และศุภร เสรีรัตน์. (2552).การบริหารตลาดยุคใหม่. กรุงเทพฯ: พัฒนาศึกษา.

ศูนย์บริหารจัดการความรู้. (2554). แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559. กรมการท่องเที่ยว เว็บไซต์: <http://www.tourismkm-asean.org>

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2559). ตลาดต่างชาติเที่ยวไทยปี 2559 ยังเติบโต หันเน้นตลาดคุณภาพสร้างรายได้ที่ยั่งยืน. ฉบับส่งสื่อมวลชน. ปี 22 ฉบับ 2693.

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2551. เส้นทางเศรษฐกิจและโอกาสในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (กระแสนธรศน์ฉบับที่ 2056).

ภาคผนวก

ก. การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักคุณภาพ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ
ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักการ 4s โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

เส้นทาง....R9.... จังหวัด / แขวง ประเทศ

หัวข้อการประเมิน	อำเภอ / เขต					เกรต เฉลี่ย	น้ำหนัก ร้อยละ	คะแนน
1. ประเมินสภาพความ เสียหายของสายทางโดย ใช้บุคคล								
2. สภาพหลุมบ่อในสายทาง และการปะซ่อมผิวทางที่ เสียหาย								
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อ หรือลาดเชิงสะพาน								
เกรตด้านทางสบาย								
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ได้ รับอนุญาตที่บดบังทัศนะ วิสัยในการขับขี่								
5. การตัดหญ้า และต้นไม้ที่ ไม่ได้ปลูกลงเพื่อความ สวยงามจากไหล่ทางถึง Toe Slope ให้สวยงาม								
เกรตด้านทางสวยงาม								

6. การติดตั้ง แนะนำบอก ทิศทางป้ายบอกระยะทาง ป้ายสนับสนุนด้านการ เดินทาง และหลักกิโลเมตร								
เกรดด้านทางไม่หลง								
7. การติดตั้ง และซ่อมบำรุง ป้ายบังคับ ป้ายเตือน เส้น จราจรและอุปกรณ์ความ ปลอดภัย								
8. การติดตั้ง และซ่อมบำรุง หลักนำโค้ง หรือราวกัน อันตรายข้างทาง								
เกรดด้านทางปลอดภัย								

ข. การประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ
ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร

แบบฟอร์ม การประเมินคุณภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ข้อ	รายการ	มี	ไม่มี
1. การไหลทางกายภาพ (Physical flow)			
1.1	มีป้าย หรือสิ่งบ่งบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน		
1.2	มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว กรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง		
1.3	เส้นทางการเดินทางจริง กับเส้นทางที่ได้รับการแนะนำไปในทิศทางเดียวกัน		
1.4	นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนได้		
1.5	สิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ที่พัก, ปั้มน้ำมัน, ร้านค้า, ร้านอาหาร		
2. การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information flow)			
2.1	มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว		
2.2	มีการบรรยายให้ข้อมูล สิ่งที่เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะไปชมของจริง		
2.3	มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางการท่องเที่ยว		
2.4	มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ		
3. การไหลด้านการเงิน (Financial flow)			
3.1	มีการโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น		
3.2	มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว		
3.3	มีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก, ร้านอาหาร, ผู้ประกอบการทัวร์		

ค. ประเด็นการสัมภาษณ์เชิงลึก 3 ด้าน

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

งานวิจัยโครงการ “การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง
ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองตานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร

คำชี้แจง ประเด็นการสัมภาษณ์เชิงลึกในงานวิจัยนี้เน้นการดูความพร้อมในการรับมือการเดินทางของ
นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็นการสัมภาษณ์ทั้งหมด 3 ด้าน

1. ด้านผู้คนในชุมชน
 - 1) มีความคิดเห็นอย่างไร เมื่อแหล่งที่อยู่กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว
 - 2) มีความพร้อมที่จะรองรับนักท่องเที่ยวมากแค่ไหน
 - 3) มีแนวทางในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนอย่างไร
 - 4) ข้อเสนอแนะ และปัญหา
 - ได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐเรื่องใดบ้าง
 - สิ่งที่ยากให้ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือมีอะไรบ้าง
2. ด้านผู้ประกอบการ
 - 1) มีความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวมากแค่ไหน
 - 2) มีแนวทางในการพัฒนาสถานประกอบการอย่างไร
 - 3) มีการให้ความร่วมมือกับภาครัฐอย่างไรบ้าง
 - 4) ข้อเสนอแนะ และปัญหา
3. ด้านผู้นำชุมชน/ภาครัฐ
 - 1) มาตรการในการจัดการเส้นทาง และการรองรับนักท่องเที่ยวเป็นอย่างไร
 - 2) มีการร่วมมือกับชุมชน และผู้ประกอบการในเรื่องใดบ้าง
 - 3) นโยบายการพัฒนาเส้นทาง และแนวทางการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวเป็นอย่างไร

จ. แบบสัมภาษณ์ทั่วไปเพื่อประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

แบบสอบถามความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

โครงการ “การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและ
เมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยเรื่อง “การศึกษาเส้นทางการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม” ซึ่งได้รับสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อเสนอแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม จึงขอความร่วมมือจากท่านให้ข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นจริง คณะผู้วิจัย จะถือเป็นความลับ และถูกนำไปใช้ในเชิงวิชาการ เท่านั้น คณะผู้วิจัยขอขอบคุณท่านเป็นอย่างสูง โดยแบบสอบถามชุดนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 พื้นที่ที่จะทำการประเมินความคาดหวังในการเดินทางท่องเที่ยว

ส่วนที่ 2 ข้อมูลของนักท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อเส้นทาง

ตอนที่ 1 พื้นที่ที่จะทำการประเมินความคาดหวังในการเดินทางท่องเที่ยว

คำชี้แจง โปรดระบุพื้นที่ที่ท่านเดินทางท่องเที่ยวหรือ โดยเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ()

- | | |
|---------------|----------------------|
| () อุตรดิตถ์ | () กาฬสินธุ์ |
| () สุโขทัย | () Mukdahan |
| () พิษณุโลก | () สหวันนะเขต (ลาว) |
| () ตาก | () เว้ (เวียดนาม) |
| () เพชรบูรณ์ | () ดานัง (เวียดนาม) |
| () ขอนแก่น | |

ตอนที่ 2 ข้อมูลนักท่องเที่ยว

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง

- | | |
|------------|-------------|
| () เพศชาย | () เพศหญิง |
|------------|-------------|

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อเส้นทาง

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดดังนี้

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| หมายถึง ระดับ 5 มากที่สุด | หรือ พึงพอใจอย่างยิ่ง |
| หมายถึง ระดับ 4 มาก | หรือ พึงพอใจ |
| หมายถึง ระดับ 3 ปานกลาง | หรือ ปานกลาง |
| หมายถึง ระดับ 2 น้อย | หรือ พึงพอใจบ้าง |
| หมายถึง ระดับ 1 น้อยที่สุด | หรือ ไม่พึงพอใจ |

ประเด็นการสัมภาษณ์ข้อมูลทั่วไปนักท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือ ตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองคานัง สาธารณรัฐสังคมนิยม เวียดนาม		ระดับความพึงพอใจของ นักท่องเที่ยว				
		5	4	3	2	1
ด้านการเดินทาง						
1.	ระยะเวลาในการเดินทางบนเส้นทางตามแผนการ กับ การเดินทางจริง เป็นไปตามที่คาดหวัง					
2.	ความปลอดภัยของเส้นทาง					
3.	การเข้าถึงของเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว					
4.	ความยากง่ายในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง					
5.	ความหลากหลายของการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว					
6.	ความพึงพอใจโดยรวมต่อสภาพเส้นทาง					
ด้านข้อมูล						
1.	สามารถหาข้อมูลก่อนการเดินทางได้ เช่นข้อมูลด้านแหล่งท่องเที่ยว ข้อมูล เรื่องเส้นทาง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่างๆ					
2.	ข้อมูลระหว่างการเดินทางที่นำไปยังแหล่งท่องเที่ยว จำพวก ป้ายบอก ระยะทาง หรือหลักกิโล เป็นต้น					
3.	ความพึงพอใจโดยรวมต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการเดินทาง					
ด้านค่าใช้จ่าย						
1.	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่วางแผนตรงกับค่าใช้จ่ายจริง					
2.	มีอัตราค่าใช้จ่ายที่หลากหลาย สามารถเลือกได้					
3.	ความพึงพอใจโดยรวมต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทาง					
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง						
1.	ความพร้อมของปั้มน้ำมันบนเส้นทาง					
2.	ความพร้อมของโรงแรม ที่พัก บนเส้นทาง					
3.	ที่พักตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยว					
4.	มีร้านค้าสะดวกซื้อให้บริการเพียงพอและตามความต้องการ					
5.	มีบริการห้องน้ำสาธารณะที่มีความเพียงพอและสะอาด					
6.	ความพึงพอใจโดยรวมของสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง					
ความคาดหวังในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป						
1.	ต้องการที่จะกลับมาท่องเที่ยวที่นี่อีกครั้ง					
2.	มีความตั้งใจว่าจะใช้เวลาท่องเที่ยวยาวนานขึ้นในการท่องเที่ยวครั้งต่อไป					
3.	คิดว่าจะแนะนำการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ให้กับผู้อื่น					
ความพึงพอใจโดยรวมของการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้						

ตารางที่ 3-7 ประเด็นการสัมภาษณ์ข้อมูลทั่วไป

ประเด็นการสัมภาษณ์ข้อมูลทั่วไปนักท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว			
	ดีมาก	ดี	พอใช้	แย่
	(4)	(3)	(2)	(1)
1. ระยะเวลาในการเดินทางบนเส้นทาง (ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางตามที่ได้วางแผนการเดินทางไว้ กับการเดินทางจริง ตรงตามที่วางแผนไว้)	☐	☐	☐	☐
2. ความปลอดภัยของเส้นทาง (เส้นทางการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยทำให้ไว้วางใจในการเดินทาง)	☐	☐	☐	☐
3. การเข้าถึงของเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว (เส้นทางที่ใช้ในการเดินทางนำเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวโดยตรง)	☐	☐	☐	☐
4. ความยากง่ายในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง (สามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างถูกต้อง และสะดวกสบาย)	☐	☐	☐	☐
5. ข้อมูลระหว่างการเดินทางที่นำไปยังแหล่งท่องเที่ยว (ข้อมูลจำพวก ป้ายบอกระยะทาง หรือหลักกิโล เป็นต้น มีความเพียงพอ และชัดเจน)	☐	☐	☐	☐
6. ความพร้อมของปั้มน้ำมันบนเส้นทาง	☐	☐	☐	☐
7. ความพร้อมของที่พักรบนเส้นทาง	☐	☐	☐	☐
8. ค่าผ่านทาง ราคาสินค้าระหว่างทาง (ราคาต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว)	☐	☐	☐	☐
9. ความพึงพอใจโดยรวม (ความพึงพอใจตลอดการเดินทาง)	☐	☐	☐	☐

ตารางที่ 3-8 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว									
	วัดหนองแขง	หอศิลป์ มข.	โสมมูนเมืองขอนแก่น	อุทยานแห่งชาติภูเวียง	ศูนย์ศึกษาวิจัยและพิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูเวียง	พิพิธภัณฑ์สิรินธร	วัดพุทธนิมิตรภูค่าว	ตลาดอินโดจีน มุกดาหาร	ภูผาทิเบต	วัดภูมโนรม
การไหลทางกายภาพ (Physical Flow)										
มีป้าย หรือสิ่งบ่งบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●
มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว กรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง	●	●	●	●	●	○	○	●	○	○
เส้นทางการเดินทางจริง กับเส้นทางที่ได้รับการแนะนำไปในทิศทางเดียวกัน	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●
นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนได้	●	○	●	●	○	●	○	●	●	○
สิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ที่พัก ปั้มน้ำมัน ร้านค้า ร้านอาหาร	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●
การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)										
มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว	○	○	●	●	○	●	●	○	●	○
มีการบรรยายให้ข้อมูล สิ่งที่เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะได้ไปชมของจริง	○	●	●	●	●	●	○	○	○	○

ความหมายของสัญลักษณ์

● = มี ○ = ไม่มี

ตารางที่ 3-8 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย (ต่อ)

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว									
	วัดหนองแวง	หอศิลป์ มข.	โฮงมูนมั่งเมือง ขอนแก่น	อุทยานแห่งชาติ เวียง	ศูนย์ศึกษาวิจัยและ พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ภูกุ้มข้าว	พิพิธภัณฑ์สิรินธร	วัดพุทธนิมิตราษฎร์	ตลาดอินโดจีน มุกดาหาร	ภูผาเทิบ	วัดภูมโนเรม
มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ	○	●	●	●	●	●	○	○	●	○
การไหลด้านการเงิน (Financial Flow)										
มีการโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น	●	○	○	●	○	●	○	●	●	○
มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว	●	○	○	●	○	●	○	●	●	○
มีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ผู้ประกอบการทัวร์	●	●	○	●	●	○	○	●	●	○

ความหมายของสัญลักษณ์

● = มี ○ = ไม่มี

ตารางที่ 3-10 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาค สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว							
	สุสาน Khai Dinh	เมืองเก่าฮอยอัน (ถนนคนเดิน)	วัดเทียนหมู่	วัดหลินอิง	หมู่บ้านมะพร้าว (เรือกระด้ง)	บานฮิลล์	สะพานมังกร	อ่าวดานัง
การไหลทางกายภาพ (Physical Flow)								
มีป้าย หรือสิ่งบ่งบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน	●	●	●	●	●	●	○	●
มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว กรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง	●	●	●	●	●	●	○	●
เส้นทางการเดินทางจริง กับเส้นทางที่ได้รับการแนะนำไปในทิศทางเดียวกัน	●	●	●	●	●	●	●	●
นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนได้	●	●	●	○	●	○	○	○
สิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ที่พัก, ปั้มน้ำมัน, ร้านค้า, ร้านอาหาร	●	●	●	●	●	●	●	●
การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)								
มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	●	●	●
มีการบรรยายให้ข้อมูล สิ่งที่เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะได้ไปชมของจริง	●	●	●	●	●	●	○	●

ความหมายของสัญลักษณ์ ● = มี ○ = ไม่มี

ตารางที่ 3-10 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพการเชื่อมโยงทางด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางภาค สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ต่อ)

หัวข้อการประเมิน	รายชื่อแหล่งท่องเที่ยว							
	สุสาน Khai Dinh	เมืองเก่าฮอยอัน (ถนนคนเดิน)	วัดเทียนหมู่	วัดหลินอิง	หมู่บ้านมะพร้าว (เรือกระด้ง)	บานฮิลล์	สะพานมังกร	อ่าวดานัง
มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางการท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	●	●	●
มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ	●	●	○	○	●	●	○	○
การไหลด้านการเงิน (Financial Flow)								
มีการโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น	●	●	●	●	●	●	○	○
มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว	●	●	●	●	●	●	○	○
มีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ผู้ประกอบการทัวร์	●	●	●	●	●	●	●	●

ความหมายของสัญลักษณ์ ● = มี ○ = ไม่มี

ตารางที่ 4-15 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว

		คุณภาพของเส้นทาง	ปริมาณการเดินทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
เนื้อหา	ตาก	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	สุโขทัย	- ระดับคุณภาพดี	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อลดปริมาณการติดขัดของจราจรและรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางเดินทางในอนาคต			
	อุตรดิตถ์	- ระดับคุณภาพดี	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อลดปริมาณการติดขัดของจราจรและรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางเดินทางในอนาคต			
	พิษณุโลก	- ระดับคุณภาพดี	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพค่อนข้างดี	- ระดับคะแนนดี
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อลดปริมาณการติดขัดของจราจรและรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางเดินทางในอนาคต			

ตารางที่ 4-15 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว (ต่อ)

		คุณภาพของเส้นทาง	ปริมาณการเดินทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
เหนือล่าง	เพชรบูรณ์	- ระดับคุณภาพดี (ระดับปานกลาง บางช่วงของเส้นทาง) - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนค่อนข้างดี - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างภูมิภาค
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> -- สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อลดปริมาณการติดขัดของจราจรและรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางในการเดินทางในอนาคต - ปรับปรุงเส้นทางท่องเที่ยวในบางช่วงที่มีระดับการประเมินปานกลาง เพื่อให้เกิดความสมดุลของคุณภาพเส้นทาง - เนื่องจากจังหวัดเพชรบูรณ์มีสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่เกิดขึ้นจำนวนมาก จึงควรส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในจังหวัดเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจและให้เกิดการท่องเที่ยวซ้ำในครั้งถัดไป			
อีสาน	ขอนแก่น	- ระดับคุณภาพดี	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพปานกลาง	- ระดับคะแนนค่อนข้างดี
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - สร้างถนนเพิ่มเติมหรือขยายช่องทางการเดินทางให้มีจำนวนช่องทางเพิ่มมากขึ้นเพื่อลดปริมาณการติดขัดของจราจรและรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางในการเดินทางในอนาคต - เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีความพร้อมในการพัฒนาทั้งในส่วนของภาครัฐและความร่วมมือจากภาคประชาชน แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นอาจจะยังไม่ใช้เมืองท่องเที่ยว ทำให้ขาดศักยภาพการเชื่อมโยงในบางส่วน จึงควรส่งเสริมโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงด้านการเงิน การเพิ่มสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ร้านค้าต่างๆ เป็นต้น			

ตารางที่ 4-15 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว (ต่อ)

		คุณภาพของเส้นทาง	ปริมาณการเดินทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
อีสาน	กาฬสินธุ์	- ระดับคุณภาพดี (ระดับปานกลาง บางช่วงของเส้นทาง)	- ควรเร่งปรับปรุง	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง	- ระดับคะแนนควรปรับปรุง
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดกาฬสินธุ์กำลังสร้างถนนเส้นใหม่ ซึ่งจะเป็นถนนที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดมุกดาหาร โดยหลังจากเสร็จสิ้นคาดว่าจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวที่สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ลดปัญหาด้านคุณภาพเส้นทาง และเพิ่มระดับความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การไหลทางกายภาพ และการไหลด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนให้เกิดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว			
	มุกดาหาร	- ระดับคุณภาพดี	- ควรปรับปรุง	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง	- ระดับคะแนนปานกลาง
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารกำลังสร้างถนนเส้นใหม่ ซึ่งจะเป็นถนนที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยหลังจากเสร็จสิ้นคาดว่าจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวที่สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ลดปัญหาด้านคุณภาพเส้นทาง และเพิ่มระดับความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การให้ข้อมูลข่าวสาร และการไหลด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนให้เกิดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว			

ตารางที่ 4-15 สรุปการวิเคราะห์การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์และแนวทางในการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว (ต่อ)

		คุณภาพของเส้นทาง	การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์	ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
ลาว	สะหวันนะเขต	- ระดับคุณภาพปานกลาง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ	- ระดับศักยภาพควรปรับปรุง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ	- ระดับคะแนนควรปรับปรุง - ควรปรับปรุงเนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ
		<u>แนวทางการส่งเสริม</u> - ควรเร่งส่งเสริมให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยง เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดคอขวดในด้านต่างๆ และเกิดการชลอตัวของการท่องเที่ยว - ปรับปรุงคุณภาพเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศ โดยเฉพาะคุณภาพด้านทางไม่หลง (Sure) และทางปลอดภัย (Safe) - ปรับปรุงศักยภาพการเชื่อมโยงในทุกประเด็น เนื่องจากมีระดับศักยภาพที่ต่ำ		
เวียดนาม	เว้	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี
	ดานัง	- ระดับคุณภาพดี	- ระดับศักยภาพดี	- ระดับคะแนนดี