

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยย่อยที่ 3 เรื่อง แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ
สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย
และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

The Infrastructure Development Guidelines to Support
Concept of Tourism along Lower North Cluster 1 of
Thailand and Danang Province of Socialist Republic of
Vietnam

โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศรีสัจจา วิทยศักดิ์ และคณะ

กรกฎาคม 2562

เลขที่สัญญา RDG61T0025

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยย่อยที่ 3 เรื่อง แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ
สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย
และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

The Infrastructure Development Guidelines to Support Concept
of Tourism along Lower North Cluster 1 of Thailand and
Danang Province of Socialist Republic of Vietnam

คณะผู้วิจัย สังกัด คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศรีสัจจา วิทยศักดิ์
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.โพธิ์งาม สมกุล

ชุดโครงการ การศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1
ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

สนับสนุนโดย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
(สกว.)

(ความคิดเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

การพัฒนาประเทศไทยในปัจจุบันเป็นช่วงเวลาแห่งการปฏิรูปประเทศไทยให้ก้าวไปสู่การเป็นประเทศที่มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน โดยให้ประชาชนและทุกภาคส่วนของสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิรูปเพื่อประสานประโยชน์และสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสงบสุข ภาคการท่องเที่ยวเป็นตัวจักรหนึ่งที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมไทย ช่วยสร้างรายได้ และกระจายรายได้สู่ประชาชนทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง หลายหน่วยงานจึงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยว ตัวแปรหนึ่งที่จะช่วยสร้างความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญอย่างยิ่งและขาดไม่ได้ คือ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยวที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจกลับมาท่องเที่ยวซ้ำอีกครั้ง

การศึกษาและวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญทั้ง 5 ระบบ ได้แก่ ระบบขนส่ง ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำประปา ระบบสื่อสารโทรคมนาคม และระบบสาธารณสุข ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EWEC จะทำให้ทราบถึงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และความต้องการของนักท่องเที่ยว ทำให้สามารถหาแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับและสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ โดยพื้นที่ในการศึกษาเริ่มจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ผ่านเส้นทางหลวงหมายเลข 12 (R12) ไปยังสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 มุกดาหาร – สะหวันนะเขต สปป.ลาว ข้ามผ่านไปยังดำนัง ประเทศเวียดนาม การดำเนินงานวิจัยได้สร้างแบบสอบถามเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว (Demand side) และใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ (Supply side) ของแต่ละจังหวัด จากนั้นได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาวิเคราะห์และเปรียบเทียบศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ด้วยแผนภูมิใยแมงมุม (Spider diagram) หลังจากนั้นจะทำการเปรียบเทียบศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานของนักท่องเที่ยว เพื่อพิจารณาหาแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบให้สามารถรองรับและสนับสนุนการท่องเที่ยวได้ ผลจากการศึกษาดำเนินงานสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ผลเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานระหว่างจังหวัด

จากการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ของแต่ละพื้นที่ เมื่อนำข้อมูลที่ได้มาคำนวณเป็นคะแนน เพื่อวิเคราะห์และเปรียบเทียบกันดังตารางที่ 1 พบว่าจังหวัดที่มีคะแนนเฉลี่ยของโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดคือ จังหวัดเถื่อเทียน-เว้ ประเทศเวียดนาม มีคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุด เท่ากับ 4.41 รองลงมาคือ เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม และจังหวัดขอนแก่น ประเทศไทย มีคะแนนเฉลี่ย 4.28 และ 4.19 ตามลำดับ จังหวัดที่มีคะแนนเฉลี่ยของโครงสร้างพื้นฐานต่ำที่สุดคือ จังหวัดเพชรบูรณ์ มีคะแนนเฉลี่ยที่ต่ำที่สุด เท่ากับ 3.31 รองลงมาคือ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว และจังหวัดกาฬสินธุ์ มีคะแนนเฉลี่ย 3.36 และ 3.52 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดจากทุกจังหวัดพบว่ามีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.75

ตารางที่ 1 ผลคะแนนเฉลี่ยของโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละปัจจัยย่อยของแต่ละพื้นที่

ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	อุดรธานี	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สหัสขันธ์เขต	เว้	ดำนัง	คะแนนเฉลี่ย
1. ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	5.00	4.80	4.40	4.89	4.32	4.97	3.00	4.48	4.89	5.00	5.00	4.61
2. ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	3.47	1.82	1.00	4.18	4.41	3.12	4.88	4.76	3.24	5.00	4.53	3.67
3. ระบบประปาเชิงปริมาณ	3.00	3.27	3.17	3.44	3.45	3.71	3.21	3.28	4.48	4.86	5.00	3.72
4. ระบบประปาเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
5. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	2.04	3.06	5.00	3.64	3.13	3.17	1.00	2.44	NA	NA	NA	2.93
6. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
7. ระบบขนส่งทางอากาศ	N	1.05	3.57	1.47	1.77	3.48	N	N	2.04	3.19	5.00	2.70
8. ระบบขนส่งทางบก	1.86	1.81	3.82	2.80	2.21	5.00	1.04	1.95	1.00	2.48	1.99	2.36
9. ระบบสาธารณสุข	4.44	3.98	4.08	4.32	3.82	4.25	5.00	2.60	1.23	4.74	2.69	3.74
ค่าเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด	3.73	3.31	3.89	3.86	3.68	4.19	3.52	3.69	3.36	4.41	4.28	3.75

2. ผลการเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานของนักท่องเที่ยว

จากการเปรียบเทียบคะแนนของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ของแต่ละจังหวัดกับคะแนนความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานของนักท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม และแสดงผลเปรียบเทียบโดยใช้แผนภูมิความเข้มสี เพื่อให้เห็นระดับของความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการท่องเที่ยวได้ โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ตามสีดังนี้

สีแดง		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับต่ำมาก
สีส้ม		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับต่ำ
สีเหลือง		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับปานกลาง
สีเขียวอ่อน		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับดี
สีเขียวเข้ม		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับดีมาก

จากแผนภูมิความเข้มสีในรูปที่ 1 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับความต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่าในภาพรวมแล้วจังหวัดที่อยู่ในเส้นทาง EWEC มีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละจังหวัดพบว่าจังหวัดส่วนใหญ่ 8 จังหวัด มีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับ “ปานกลาง” มีเพียง 3 จังหวัดเท่านั้นที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับ “ดี” คือ จังหวัดขอนแก่น ประเทศไทย จังหวัดเถื่อเทียน-เว้และเมืองดานัง ประเทศ

เวียดนาม เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละปัจจัยย่อยพบว่า โครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับ “ต่ำ” คือ โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางบกและระบบขนส่งทางอากาศ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.36 และ 2.70 ตามลำดับ

ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	อุดรดิต์	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สระหว้านะเขต	เว้	ดำนง	คะแนนเฉลี่ย ส่วน Supply ทุกจังหวัด	คะแนนเฉลี่ย ส่วน Demand ทุก จังหวัด
1. ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	5.00	4.80	4.40	4.89	4.32	4.97	3.00	4.48	4.89	5.00	5.00	4.61	4.45
2. ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	3.47	1.82	1.00	4.18	4.41	3.12	4.88	4.76	3.24	5.00	4.53	3.67	4.50
3. ระบบประปาเชิงปริมาณ	3.00	3.27	3.17	3.44	3.45	3.71	3.21	3.28	4.48	4.86	5.00	3.72	4.42
4. ระบบประปาเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.49
5. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	2.04	3.06	5.00	3.64	3.13	3.17	1.00	2.44	NA	NA	NA	2.93	4.40
6. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.45
7. ระบบขนส่งทางอากาศ	N	1.05	3.57	1.47	1.77	3.48	N	N	2.04	3.19	5.00	2.70	4.27
8. ระบบขนส่งทางบก	1.86	1.81	3.82	2.80	2.21	5.00	1.04	1.95	1.00	2.48	1.99	2.36	4.38
9. ระบบสาธารณสุขเชิงปริมาณ	4.44	3.98	4.08	4.32	3.82	4.25	5.00	2.60	1.23	4.74	2.69	3.74	4.43
คะแนนเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด	3.73	3.31	3.89	3.86	3.68	4.19	3.52	3.69	3.36	4.41	4.28	3.75	4.42

รูปที่ 1 แผนภูมิความเข้มสี

3. แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศ

จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า พบว่าปี 2565 มีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก 23.64 ล้านคน เป็น 28.50 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.56 ดังนั้น เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการขยายตัวของประชากรและนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้น ควรมีแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังนี้

3.1. เนื่องจากในแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในต่างอำเภอ ยังไม่มีบริการรถขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้นควรพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวในแต่ละแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละจังหวัดได้ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทาง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

3.2. พัฒนาปรับปรุงระบบไฟฟ้า เพื่อลดความถี่ในการเกิดไฟฟ้าดับ โดยเฉพาะในจังหวัดที่มีไฟฟ้าดับบ่อย เช่น จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ และขอนแก่น เพื่อให้สามารถสนับสนุนกิจกรรมทางด้านการท่องเที่ยวได้มากยิ่งขึ้น

3.3. พัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งทั้งทางบก ทางอากาศ และทางราง ในจังหวัดที่มีระบบขนส่งทั้ง 3 รูปแบบอยู่แล้ว คือ จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดขอนแก่น เพื่อให้เป็น Hub ในด้านการขนส่ง รวมถึงเพิ่มความเชื่อมโยงของระบบขนส่งสาธารณะจากจังหวัดอื่นๆมายังจังหวัดที่เป็น Hub ด้วย เพื่อให้สามารถรองรับดึงดูดและสนับสนุนการเดินทางและการท่องเที่ยวได้

3.4. พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ โดยการผลักดันให้มีเที่ยวบินและเส้นทางการบินระหว่างภูมิภาคมากขึ้น

3.5. พัฒนาระบบสาธารณสุข โดยจัดให้มีจำนวนเตียงในการให้บริการมากขึ้น เพื่อรองรับการท่องเที่ยวด้านสุขภาพ โดยเฉพาะในจังหวัดที่มีความพร้อมและมีศักยภาพ มีชื่อเสียงด้านการรักษาพยาบาล เช่น จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก เป็นต้น

3.6. ปรับปรุงระบบสื่อสารโทรคมนาคมให้มีสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทั้งหมด โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่อยู่ในพื้นที่ป่าและเป็นภูเขา เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว

3.7. ควรจัดให้มีรถบริการท่องเที่ยวพิเศษที่สามารถรองรับการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศได้ โดยเฉพาะในจังหวัดตากและจังหวัดมุกดาหารที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกับประเทศเมียนมาร์และสปป.ลาวตามลำดับ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

4. แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

เมื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC ผ่านจังหวัดต่างๆของทั้ง 3 ประเทศ จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพบว่ามีข้อจำกัดในด้านของข้อกำหนดระหว่างประเทศ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ที่ไม่เท่ากัน ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC ดังนี้

4.1. ปัจจุบันเส้นทาง EWEC ยังไม่สามารถรองรับการคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวได้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวประเทศที่สาม ยังไม่สามารถเดินทางผ่านด่านสากลทั้งสามได้ คือ ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ด่านอำเภอเมืองมุกดาหาร-เมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว) ด่านสะหวัน (ด่านฝั่งลาวเชื่อมต่อไปยังเวียดนาม) และด่านลาวบาว (ด่านฝั่งเวียดนามเชื่อมต่อไปยังลาว) เพราะยังไม่มีการจัดทำวีซ่าที่หน้าด่าน ดังนั้นจึงควรพัฒนาให้ทุกด่านสากลสามารถทำวีซ่าหน้าด่านได้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางจึงจะทำให้สามารถผลักดันเป็นเส้นทางท่องเที่ยวได้ตลอดเส้นทาง EWEC ได้

4.2. ลดข้อจำกัดในการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะกฎหมายการจราจรของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน การขับรถข้ามขาของแต่ละประเทศที่ไม่เหมือนกันและข้อกำหนดในการใช้รถของแต่ละประเทศ ดังนั้นผู้นำประเทศจึงควรมีการพูดคุยเพื่อหาข้อสรุปร่วมกันในปัญหาเหล่านี้ ถ้าหากสามารถแก้ไขหรือลดข้อจำกัดเหล่านี้ได้จะทำให้มีการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดต่างๆบนเส้นทาง EWEC มากขึ้น

4.3. พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและผลักดันให้มีสายการบินระหว่างภูมิภาคและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC มากขึ้น เนื่องจากการเดินทางโดยเครื่องบินเป็นการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วและมีแนวโน้มที่จะเติบโตมากยิ่งขึ้นในอนาคต

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ คือ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบขนส่งและระบบสาธารณสุข แล้วทำการวิเคราะห์ศักยภาพของแต่ละพื้นที่โดยใช้ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยจัดแสดงผลด้วยแผนภูมิใยแมงมุม (Spider diagram) และแผนภูมิความเข้มข้น เพื่อเปรียบเทียบและหาแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ผลจากการวิจัยพบว่าโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดต่างๆในประเทศไทยมีศักยภาพในการรองรับการท่องเที่ยวอยู่ในระดับปานกลาง จังหวัดที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุด คือ จังหวัดขอนแก่น ทั้งนี้ภาพโดยรวมของศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดต่างๆบนเส้นทาง EWEC ในการรองรับการท่องเที่ยวอยู่ในระดับดี การเดินทางท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากในแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในต่างอำเภอยังไม่มีบริการรถขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ประเทศไทยจะต้องเร่งพัฒนาและปรับปรุง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวคือ ระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งการขนส่งทางบกและทางอากาศ โดยจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถเชื่อมโยงจากสถานีขนส่งและท่าอากาศยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของแต่ละจังหวัด เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

คำสำคัญ: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม แผนภูมิใยแมงมุม (Spider diagram) แผนภูมิความเข้มข้น

Abstract

This research aimed to study the existing infrastructure and the tourists's needs in the five infrastructures: electricity, water supply, telecommunications, public transport and public health. The quantitative and qualitative data were analyzed to evaluate the potential of the infrastructures in each provinces. The results were presented in spider diagrams and color intensity chart to identify the suggested improvement of the infrastructures for tourism route between the lower northern part region 1 of Thailand and Danang of the Social Republic of Vietnam along the East-West Economic Corridor (EWEC). It was found that the infrastructures of the provinces in Thailand have the potential to support tourism in moderate level. Khon Kaen province had the highest overall score. In general, provinces along the the EWEC had the potential for tourism in good level. Our study showed that most tourists traveled by private cars, because there was no public transport to the tourist attractions especially in the countryside. Therefore, the main infrastructure that Thailand needs to improve to promote and support tourism was public transport both land and air transport. The public transport system could be linked from the bus station and the airport to the major tourist attractions in each province to facilitate especially foreign tourists.

Keywords: Infrastructure Development, Tourism along Lower North Cluster 1 of Thailand and Danang Province of Socialist Republic of Vietnam, spider diagrams, color intensity chart

สารบัญ

บทที่	หน้า
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	2
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	2
1.4 การดำเนินงานของโครงการวิจัย.....	3
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1.1 โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านการท่องเที่ยว	5
2.1.2 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว	10
2.1.3 อุตสาหกรรมการบริการ	12
2.1.4 ผลกระทบจากสถานการณ์ แนวโน้ม และเปลี่ยนแปลงด้านการท่องเที่ยว	15
2.1.5 การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)	18
2.1.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)	20
2.1.7 แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด.....	20
2.1.8 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	23
2.1.9 การสร้างและการหาประสิทธิภาพของแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์.....	26
2.1.10 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว	26
2.2 แผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐาน.....	30
2.2.1 แผนยุทธศาสตร์การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค.....	30
2.2.2 แผนยุทธศาสตร์การประปา.....	30
2.2.3 แผนยุทธศาสตร์โทรคมนาคมและการสื่อสาร.....	31
2.2.4 แผนยุทธศาสตร์การขนส่ง	31
2.2.5 แผนยุทธศาสตร์สาธารณสุข	32
2.3 การทบทวนวรรณกรรมงานวิจัย.....	33
2.3.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจ	33
2.3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	33
2.4 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ทั้งในประเทศไทย สปป.ลาว และประเทศเวียดนาม....	34
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	39
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	39
3.1.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย.....	39
3.1.2 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง	39

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	41
3.2.1 แบบสอบถามและสัมภาษณ์.....	41
3.2.2 แผนภูมิใยแมงมุม (Spider diagram)	42
3.3 การคำนวณหาค่าสัดส่วน.....	42
3.4 การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามของแต่ละพื้นที่.....	43
3.5 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย.....	44
บทที่ 4 ผลการดำเนินการวิจัย.....	46
4.1 โครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยว (Supply).....	46
4.1.1 ระบบไฟฟ้า	49
4.1.2 ระบบประปา.....	50
4.1.3 ระบบโทรคมนาคมและการสื่อสาร	52
4.1.5 ระบบสาธารณสุข	62
4.2 ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว (Demand).....	63
4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม	63
4.2.2 ผลคะแนนความต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม	63
4.3 เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานระหว่างจังหวัด.....	64
4.3.1 จังหวัดอุดรธานี.....	71
4.3.2 จังหวัดเพชรบูรณ์	72
4.3.3 จังหวัดพิษณุโลก.....	73
4.3.4 จังหวัดสุโขทัย	74
4.3.5 จังหวัดตาก.....	75
4.3.6 จังหวัดขอนแก่น	75
4.3.7 จังหวัดกาฬสินธุ์	76
4.3.8 จังหวัดมุกดาหาร.....	77
4.3.9 แขวงสหัสขันธ์.....	78
4.3.10 จังหวัดเถรบุรี.....	79
4.3.11 เมืองดามัง.....	80
4.4 เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับการต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานของนักท่องเที่ยว.....	81
4.5 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศ.....	87
4.5.1 จังหวัดอุดรธานี.....	88
4.5.2 จังหวัดเพชรบูรณ์	89
4.5.3 จังหวัดพิษณุโลก.....	90

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.5.4 จังหวัดสุโขทัย	90
4.5.5 จังหวัดตาก.....	91
4.5.6 จังหวัดขอนแก่น	92
4.5.7 จังหวัดกาฬสินธุ์	93
4.5.8 จังหวัดมุกดาหาร.....	94
4.6 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ.....	95
บทที่ 5 สรุปผลการดำเนินงาน.....	97
5.1 สรุปแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ.....	97
5.1.1 ระบบไฟฟ้า	97
5.1.2 ระบบประปา.....	97
5.1.3 ระบบสื่อสารโทรคมนาคม	98
5.1.4 ระบบขนส่งสาธารณะ.....	98
5.1.5 ระบบสาธารณสุข	99
5.2 ข้อเสนอแนะเพื่อต่อยอดงานวิจัย.....	101
เอกสารอ้างอิง.....	102
ภาคผนวก ก. แบบสอบถามใช้ในการเก็บข้อมูล.....	105
ภาคผนวก ข. แบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูล.....	121
ภาคผนวก ค. รูปภาพการลงพื้นที่วิจัยเพื่อสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม.....	126
ภาคผนวก ง. ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	136
ภาคผนวก จ. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามของแต่ละจังหวัด.....	152
ภาคผนวก ฉ. ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ และกิจกรรมที่ดำเนินการ รวมทั้ง ผลที่ได้รับตลอดโครงการ.....	207
ภาคผนวก ช. การเผยแพร่ผลงานวิจัย.....	210

สารบัญตาราง

ตารางที่

หน้า

1.1 ข้อมูลที่ศึกษาในแต่ละระบบของโครงสร้างพื้นฐาน.....	3
1.2 การดำเนินงานของโครงการวิจัย.....	4
2.1 จำนวนประชากรบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยไปยังดานังประเทศเวียดนาม ปี พ.ศ. 2559-2560.....	24
2.2 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน มกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2560.....	27
2.3 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน เมษายน-มิถุนายน พ.ศ. 2560.....	27
2.4 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน กรกฎาคม-กันยายน พ.ศ. 2560.....	28
2.5 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน ตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2560.....	28
2.6 อัตราจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นและลดลงของปี พ.ศ. 2559-2560.....	29
3.1 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนแบบสอบถามที่ต้องการและจำนวนแบบสอบถามที่เก็บได้.....	43
3.2 ตัวชี้วัดของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว.....	45
4.1 จำนวนประชากรและแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังดานัง ประเทศเวียดนาม ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ปี 2560.....	46
4.2 สรุปผลการเก็บข้อมูลสถิติของโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบ.....	48
4.3 หน่วยงานที่เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่.....	49
4.4 ร้อยละของสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้.....	50
4.5 กำลังการผลิตและจำนวนผู้ใช้น้ำของการประปาส่วนภูมิภาคในแต่ละพื้นที่.....	51
4.6 ข้อมูลสถานีฐานและคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดขอนแก่น.....	52
4.7 ข้อมูลสถานีฐานและคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดพิษณุโลก.....	53
4.8 ข้อมูลสถานีฐานการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดตาก.....	54
4.9 การเปรียบเทียบค่าสัดส่วนความครอบคลุมของสัญญาณโทรศัพท์.....	55
4.10 เปรียบเทียบความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของตัวอาคาร.....	60
4.11 ประเภทของรถแต่ละชนิดที่รองรับการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ตลอดเส้นทางที่ศึกษา.....	61
4.12 จำนวนสถานพยาบาลและจำนวนเตียงที่สามารถรองรับการท่องเที่ยวในเส้นทาง EWEC.....	62
4.13 คะแนนความต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม.....	64
4.14 ข้อมูลตัวชี้วัดของแต่ละปัจจัยย่อย.....	66
4.15 คะแนนปัจจัยที่ได้จากข้อมูลตัวชี้วัด.....	68
4.16 สรุปคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยย่อยในแต่ละพื้นที่.....	70
4.17 เปรียบเทียบคะแนนของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับความต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม.....	82
4.18 ขอบเขตการแบ่งช่วงคะแนนในการทำแผนภูมิความเข้มสี.....	83
4.19 คาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ตาม เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ในอีก 5 ปีข้างหน้า.....	88
5.1 เปรียบเทียบคะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุขที่เกิดจากการคาดการณ์จำนวนประชากรและ นักท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไปในปี 2565	100

สารบัญรูป

รูปที่

หน้า

2.1 อัตราเพิ่มและจำนวนประชากร พ.ศ. 2548-2578.....	25
2.2 จำนวนประชากรวัยต่างๆ พ.ศ. 2548-2578.....	26
3.1 แผนภูมิใยแมงมุม (spider diagram).....	42
4.2 เส้นทางเดินรถขอนแก่น ชิดดีบัส.....	58
4.3 บริการขนส่งสาธารณะ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง.....	59
4.4 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดอุดรติดต่อกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	71
4.5 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเพชรบูรณ์กับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	72
4.6 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดพิษณุโลกกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	73
4.7 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสุโขทัยกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	74
4.8 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดตากกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	75
4.9 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดขอนแก่นกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	76
4.10 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดกาฬสินธุ์กับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	77
4.11 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดมุกดาหารกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	78
4.12 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของแขวงสะหวันนะเขตกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด..	79
4.13 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเถรეთ-เว้กับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด....	80
4.14 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของเมืองดานังกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด.....	81
4.15 แผนภูมิความเข้มสี.....	84

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การท่องเที่ยวถือเป็นอุตสาหกรรมบริการที่สำคัญต่อการพัฒนาของเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก เนื่องจากทำให้เกิดการนำเงินตราจากต่างประเทศไหลเข้าสู่ประเทศ อีกทั้งยังมีความเกี่ยวเนื่องกับการผลิตในหลายสาขา เนื่องจากนักท่องเที่ยวมีความต้องการด้านพาหนะเพื่อการเดินทาง ที่พัก อาหาร ของที่ระลึก ความบันเทิงเริงรมย์ จึงทำให้เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจที่พักแรม ธุรกิจขนส่ง ธุรกิจการผลิตสินค้า เป็นต้น ธุรกิจเหล่านี้ส่งผลให้เกิดการขับเคลื่อนของเศรษฐกิจ ทั้งภาคเกษตร การผลิต และการจ้างงาน เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่มีต้นทุนด้านทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ถือได้ว่าเป็นข้อได้เปรียบในการดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยเองได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเพื่อยกระดับศักยภาพการท่องเที่ยว ตามแนวคิดนโยบายประเทศไทย 4.0 โดยเน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี ธุรกิจไลฟ์สไตล์ การออกแบบ และการเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ รูปแบบของการท่องเที่ยวแบบใหม่นี้เป็นการปรับเปลี่ยนจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวแบบเดิมคือ วัฒนธรรมที่จับต้องได้ (Tangible Cultural Resources) มีการเดินทางเข้าชมและถ่ายภาพตามสถานที่ทางธรรมชาติหรือวัฒนธรรมที่น่าสนใจ มาเป็นการท่องเที่ยวทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่เป็นนามธรรม (Intangible Cultural Resources) นั่นคือ การท่องเที่ยวที่มีส่วนร่วมในทางวิถีชีวิต วัฒนธรรม หรืออัตลักษณ์ของพื้นที่ ซึ่งทำให้เกิดการรักษาและเพิ่มคุณค่าของแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน

หลังจากที่ประเทศไทยได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งของสมาชิกความร่วมมือเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economics Community : AEC) ประเทศไทยจึงให้ความสำคัญกับการใช้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเติบโตของเศรษฐกิจภายในกลุ่มประเทศ นอกจากนี้ยังมีกรอบความร่วมมือระบียงเศรษฐกิจ ที่สำคัญภายในกลุ่มประเทศ AEC โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางระบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) ซึ่งเป็นเส้นทางระบียงเศรษฐกิจที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว อีกทั้งยังพบว่าหลังจากที่มีการเปิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 มุกดาหาร - สะหวันนะเขต สปป.ลาว เชื่อมต่อไปยังด่านงประเทศเวียดนาม การท่องเที่ยวขยายตัวขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะนิยมแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ธรรมชาติและท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต ซึ่งเป็นจุดแข็งและข้อได้เปรียบของเส้นทางท่องเที่ยวบนระบียงเศรษฐกิจ EWEC อันเนื่องมาจากความหลากหลายทางอัตลักษณ์และวัฒนธรรม อีกทั้งยังคงความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว คือการบริหารจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพถือเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้เกิดการไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด และทำให้ได้รับความพอใจสูงสุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบขนส่ง ไฟฟ้า น้ำประปา ระบบสื่อสารโทรคมนาคม และระบบสาธารณสุข เป็นต้น ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ที่พักแรม ร้านอาหาร สถานบันเทิง แหล่งช้อปปิ้ง สินค้าที่ระลึก การบริการนำเที่ยว และมีคุกเทศก์ เป็นต้น รวมไปถึงด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ เช่น ระเบียบพิธีการเข้า - ออก ประเทศ เป็นต้น

ดังนั้น การศึกษาและวิเคราะห์ถึงศักยภาพการรองรับด้านโครงสร้างพื้นฐานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวบนเส้นทางระบียงเศรษฐกิจ EWEC โดยเริ่มจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ผ่านเส้นทาง

หลวงหมายเลข 12 (R12) ไปยังสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 มุกดาหาร – สะหวันนะเขต สปป.ลาว ข้ามผ่านไปยัง ดานัง ประเทศเวียดนาม เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทางรูปธรรมและนามธรรมในแต่ละพื้นที่

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.2.1 เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุขที่สนับสนุนการท่องเที่ยว บนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (พิษณุโลก สุโขทัย ตาก อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์) ไปยังดานัง ประเทศเวียดนาม ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC)

1.2.2 เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC)

1.3 ขอบเขตการวิจัย

1.3.1 งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาข้อมูลจังหวัดหรือเมืองของแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการคัดเลือกบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (พิษณุโลก สุโขทัย ตาก อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์) ผ่านเส้นทางหลวงหมายเลข 12 (R12) ไปยังสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 มุกดาหาร สะหวันนะเขต สปป.ลาว และข้ามผ่านไปยังดานัง ประเทศเวียดนาม

1.3.2 โครงสร้างพื้นฐานที่ศึกษาเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข

1.3.3 ข้อมูลที่ศึกษาในแต่ละระบบของโครงสร้างพื้นฐานเป็นดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 ข้อมูลที่ศึกษาในแต่ละระบบของโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐาน	ข้อมูล	หน่วยงานที่รับผิดชอบข้อมูล
ระบบไฟฟ้า	พื้นที่และรูปแบบการให้บริการไฟฟ้า	- การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต 2 (ภาคเหนือ) จ.พิษณุโลก เขต1 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) จ.อุดรธานี เขต 2 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) จ.อุบลราชธานี เขต 3 (ภาคเหนือ) จ.ลพบุรี - การไฟฟ้าแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว
ระบบประปา	พื้นที่และรูปแบบการให้บริการน้ำประปา	สำนักงานประปา การประปาส่วนภูมิภาค HueWACO (หน่วยงานผลิตน้ำประปาจังหวัดเถื่อเทียน-เว้ เวียดนาม) DAWACO (หน่วยงานผลิตน้ำประปานครดานัง เวียดนาม) Nam Papa Savannakhet (NPS) สปป.ลาว
ระบบโทรคมนาคมและการสื่อสาร	ข้อมูลสถานีฐานและคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ให้บริการ	- สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ได้แก่ เขต 6 จังหวัดขอนแก่น เขต 2 จังหวัดอุบลราชธานี เขต 3 จังหวัดลำปาง เขต 10 จังหวัดพิษณุโลก และเขต 20 จังหวัดนครพนม - กิจการโทรคมนาคมสปป. ลาว
ระบบขนส่ง	รูปแบบการให้บริการขนส่งทางบก และทางอากาศ	สำนักงานขนส่งจังหวัด กรมการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดเถื่อเทียน-เว้และนครดานัง เวียดนาม สำนักงานขนส่งแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว
	สายการบินและจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ และด้านการบริการขนส่งสาธารณะ	- ท่าอากาศยานจังหวัดขอนแก่น ท่าอากาศยานจังหวัดพิษณุโลก ท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก ท่าอากาศยานจังหวัดเพชรบูรณ์ และท่าอากาศยานจังหวัดสุโขทัย - ท่าอากาศยานสะหวันนะเขต - ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง
ระบบสาธารณสุข	จำนวนโรงพยาบาลระดับอำเภอของรัฐและเอกชน	กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด

1.4 การดำเนินงานของโครงการวิจัย

การดำเนินงานของโครงการวิจัยตลอดระยะเวลา 1 ปี แสดงดังตารางที่ 1.2

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินโครงการวิจัยแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม มีความเกี่ยวข้องกับทฤษฎีและเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

2.1 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านการท่องเที่ยว

สุวีร์ณส์ญ์ โสภณศิริ (2554) ได้กล่าวว่าทรัพยากรการท่องเที่ยว (Tourism resource) หมายถึงสิ่งดึงดูดใจที่ให้นักเดินทางมาเยือนถิ่นอันจะมีสิ่งที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ สิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น รวมทั้งเทศกาลและงานประเพณีประจำปีที่อยู่ในท้องถิ่น แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ 1) แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ หมายถึงสถานที่ที่เกิดเองตามธรรมชาติทั้งทางด้านชีวภาพและกายภาพ รวมทั้งบริเวณที่มนุษย์เข้าไปปรุงแต่งเพิ่มเติมจากสภาพธรรมชาติในบางส่วน ทรัพยากรประเภทนี้ไม่ต้องมีต้นทุนทางการผลิต แต่ยังคงต้องมีต้นทุนในการรักษาดูแล อาทิเช่น ป่าไม้ เขื่อน ภูเขา น้ำตก ชายหาด ทะเล อุทยานแห่งชาติทั้งทางบกและทางทะเล และวนอุทยาน 2) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ศาสนสถาน โบราณสถาน โบราณวัตถุ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้าง อายุ รวมทั้งรูปแบบสถาปัตยกรรมที่แตกต่างกันไปแต่ท้ายที่สุดก็ กลายเป็นทรัพยากรมีค่าทางการท่องเที่ยวของประเทศ 3) แหล่งท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรม หมายถึงแบบอย่างหรือวิถีการดำเนินชีวิตของชุมชนแต่ละกลุ่ม ที่สามารถนำมาพัฒนาให้กลายเป็นจุดสนใจของนักท่องเที่ยวได้

โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านการท่องเที่ยว เป็นองค์ประกอบที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งของการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพราะความสะดวกในการเข้าถึงและความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ ย่อมขึ้นอยู่กับโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องหลายประการ เช่น ท่าอากาศยาน ท่าเทียบเรือ ระบบถนน ทางรถไฟ ระบบการสื่อสาร ระบบคมนาคม ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ระบบขนส่งภายในประเทศ ระบบการจำกัดของเสีย เป็นต้น โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวนี้ ส่วนใหญ่รัฐสร้างขึ้นมาเพื่อบริการแก่ประชาชน แต่ก็เอื้อประโยชน์อย่างมากต่อนักท่องเที่ยวและต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว สำหรับการอำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว ได้แก่ การอำนวยความสะดวกในการเข้าออกประเทศ พิธีการศุลกากร การบริการข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว และการจัดการด้านความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว ส่วนการบริการด้านอื่นๆ เช่น โรงแรมและที่พัก ภัตตาคาร สวนอาหาร สถานที่จัดประชุม นิทรรศการและงานแสดงสินค้า ร้านจำหน่ายสินค้าและบริการอื่น ๆ ภาคเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนพัฒนาเพื่อบริการให้นักท่องเที่ยวได้รับความสะดวกสบายในระหว่างการท่องเที่ยว ฉะนั้นเมื่อประเทศมีการส่งเสริมการท่องเที่ยว หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งภาคเอกชนจำเป็นต้องมีการจัดบริการสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว ตั้งแต่นักท่องเที่ยวเดินทางมาเยือนจนกระทั่งเดินทางกลับออกจากประเทศ (สุวีร์ณส์ญ์ โสภณศิริ, 2554)

2.1.1.1 โครงสร้างพื้นฐานที่ดำเนินการโดยภาครัฐ เป็นตัวกำหนดที่สำคัญซึ่งจะส่งผลให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวขยายตัวเติบโตขึ้นได้ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานจะต้องใช้งบประมาณของรัฐดำเนินการในปริมาณที่สูง แต่รัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อความผาสุกของประชาชน รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการควบคุมมลพิษอันเกิดจากการพัฒนาในรูปแบบต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมการท่องเที่ยวได้มีส่วนกระตุ้นการลงทุนด้านโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น และรวดเร็วขึ้น (สุวีร์ณส์ญ์ โสภณศิริ, 2554)

2.1.1.2 โครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่ดำเนินการลงทุนพัฒนาโดยภาคเอกชน ได้ขยายตัวเติบโตขึ้นมากในหลายสาขา อาทิ ที่พักประเภทต่างๆ สนามกอล์ฟ ห้างสรรพสินค้า และร้านค้าของที่ระลึก สวนสนุก ศูนย์การประชุม ศูนย์การแสดงสินค้าและนิทรรศการ โรงพยาบาล ภัตตาคาร ร้านอาหาร สถานบันเทิง ฯลฯ โครงสร้างพื้นฐานและโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกมีความสำคัญอย่างมากต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาท่องเที่ยว การเข้าถึงที่สะดวก เช่น มีสายการบินหลายสายและมีความถี่ของเที่ยวบินให้เลือก ความสะดวกที่ท่าอากาศยาน โดยเฉพาะระเบียบและพิธีการเกี่ยวกับการเข้าเมืองและศุลกากร โครงข่ายการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศที่สะดวกทั้งทางอากาศ ทางภาคพื้นดิน และทางทะเล หรือแม่น้ำลำคลอง ที่พัก อาหารการกิน ระบบสื่อสารคมนาคม ระบบสาธารณสุข บริการท่องเที่ยว ระบบรักษาความปลอดภัย ฯลฯ เหล่านี้เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ช่วยทำให้แหล่งท่องเที่ยวมีความพร้อมที่จะรองรับนักท่องเที่ยว ความสำเร็จของการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ขึ้นอยู่กับความพร้อมและความมีคุณภาพและมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้างพื้นฐานจึงนับเป็นสิ่งสำคัญ ตัวอย่างเช่น การใช้ไฟฟ้า ประปา ท่อประปาต้องมีขนาดที่จะรองรับปริมาณการใช้น้ำประปาที่จะมีมากขึ้นในอนาคตเช่นเดียวกับเรื่อง การบำบัดน้ำเสีย การติดตั้งระบบสื่อสารคมนาคม ระบบน้ำใช้เพื่อการบริโภค จะต้องมีการวางแผนเพื่อสามารถใช้ประโยชน์ได้ในระยะยาว ไมเช่นนั้นจะเกิดปัญหา เช่น ต้องรื้อถอนท่อเก่าและติดตั้งใหม่ ทำให้เกิดลักษณะการขุด การฝังและการกลบอยู่ตลอดเวลา หรือทางวิ่งของท่าอากาศยานต่างๆ ก็ควรออกแบบไว้สำหรับรองรับการพัฒนาอากาศยานแบบใหม่ได้ในอนาคต โรงแรมหรือที่พักประเภทต่างๆ ก็เช่นเดียวกัน หากสามารถทำให้มีลักษณะเด่น เช่น การออกแบบทางสถาปัตยกรรมและภูมิทัศน์แสดงให้เห็นถึงคุณภาพของการก่อสร้าง วัสดุที่นำมาใช้ และความสามารถในการตกแต่งย่อมจะทำให้เห็นความแตกต่างซึ่งเป็นจุดขายที่ดีอย่างหนึ่ง (สุวิรัตน์ สุภณศิริ, 2554)

2.1.1.3 แนวคิดในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว (สุวิรัตน์ สุภณศิริ, 2554)

1. โครงสร้างพื้นฐานและการบริการต่างๆ สามารถให้บริการได้ทั้งนักท่องเที่ยวและประชาชนในท้องถิ่น
2. การวางระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มุ่งเน้นการบูรณาการ จะส่งเสริมการพัฒนาในด้านอื่นๆ ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในท้องถิ่น
3. โครงสร้างพื้นฐานสามารถสนับสนุนการพัฒนาท้องถิ่น ซึ่งจะส่งผลต่อเศรษฐกิจที่ดีขึ้นของประชาชนในท้องถิ่น
4. โครงสร้างพื้นฐานควรจะได้รับดูแลและบำรุงรักษาจากหน่วยงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ได้คุณภาพและมาตรฐานที่กำหนดไว้

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการท่องเที่ยว ควรมีการวางแผนทางการจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ชัดเจน เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเป็นแนวทางในการวางแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว

2.1.1.4 โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประกอบด้วยส่วนสำคัญ 6 ส่วน ได้แก่ (สุวิรัตน์ สุภณศิริ, 2554)

- 1) ระบบการขนส่ง เป็นสิ่งจำเป็นในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ในพื้นที่ท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบ จึงควรมีสถานีการขนส่งต่างๆ ที่เชื่อมโยงกัน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว โดยควรมีเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งสาธารณะทั้ง 4 เส้นทาง คือ ทางอากาศ ทางรถไฟ ทางถนนและทางน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวจะเคลื่อนย้ายจากจุดหนึ่งในพื้นที่ นอกจากนี้ควรมีป้ายเส้นทางเชื่อมโยงที่ชัดเจนและง่ายต่อความเข้าใจ ตัวอย่างระบบขนส่งสาธารณะในแหล่งท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบ เช่น ระบบรถไฟใต้ดินของกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ที่มีเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ทั่วทั้งเมือง รวมทั้งมีสถานีที่สามารถรับ

นักท่องเที่ยวจากสนามบินได้ทันที และสถานที่พานักท่องเที่ยวไปลงยังท่าเรือแม่น้ำเทมส์เพื่อล่องเรือท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีแผนที่แสดงเส้นทางรถไฟตลอดทุกสถานี ทำให้ง่ายแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยว ลอนดอนด้วยการใช้รถไฟใต้ดิน เป็นต้น

ก) การขนส่งทางอากาศ เป็นการเดินทางท่องเที่ยวมีส่วนสูงที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับระบบขนส่งอื่นๆ ดังนั้นหากจะพัฒนาการท่องเที่ยวให้ดีขึ้น จำเป็นต้องพิจารณาถึงความเพียงพอของการขนส่งทางอากาศ เช่น ความถี่ของเที่ยวบิน ขนาดและแบบของเครื่องบิน ความสะดวกของการเข้ามาและออกไปของสายการบินต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเก็บค่าธรรมเนียมแต่ละประเภทของท่าอากาศยาน ลานจอด และการขนผู้โดยสารขึ้นลง ท่าอากาศยานที่สร้างใหม่ในระยะหลัง จะมีการออกแบบที่สามารถแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกต่างๆ ได้ดีขึ้น เช่น การให้ระยะการเดินทางของผู้โดยสารสั้นลง หรือมี รถประจำทาง (Shuttle Bus) หรือ รถราง (Monorail) ให้บริการในท่าอากาศยาน หรือระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติกับท่าอากาศยานในประเทศ

ข) การท่องเที่ยวโดยรถบัส ต้องให้ความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว เช่น การใช้รถบัสหน้าต่างกว้างเพื่อการชมทัศนียภาพ มีเครื่องปรับอากาศ ที่นั่งสบาย หรือมีห้องสุขาในรถบัส และมีระบบที่มีความทันสมัยน้อย มีบริการมัคคุเทศก์หรือความสะดวกในการฟังภาษาผ่านทางเครื่องบันทึกเสียง

ค) การท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรหรือเรือโดยสารขนาดใหญ่ จำเป็นต้องมีท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือที่กินน้ำลึกในขนาดต่างๆ ได้ และมีระบบการขนส่งผู้โดยสารจากท่าเทียบเรือไปยังสถานที่ท่องเที่ยว เรือขนาดเล็ก เช่น เรือยอร์ช ย่อมมีความต้องการข้อมูลด้านสภาพอากาศและบริการซ่อมแซม หรือแม้แต่เรือแคนู คายัค ก็ต้องการการบริการที่ดี

ง) การเดินทางโดยทางรถไฟ มีความสำคัญต่อนักท่องเที่ยวที่เน้นเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง รถไฟที่ดีมีควรความสะดวกสบายในการชมทัศนียภาพ ทำระบบรางให้สามารถเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ และถ้าหากตารางการเดินทางรถไฟมีความถี่ จะมีโอกาสดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มาก รถไฟความเร็วสูงในปัจจุบันได้รับความนิยมสูง และมีบริการที่มีคุณภาพและผู้โดยสารควรได้รับความสะดวกที่สถานีรถไฟ เช่น บริการขนส่งสัมภาระและแท็กซี่ เป็นต้น การบริการรถแท็กซี่ต้องมีคุณภาพ คนขับแท็กซี่ควรมีกิริยา วาจา มารยาทสุภาพและสามารถสื่อสารให้เข้าใจในเบื้องต้น อธิบายถึงสถานที่สำคัญเป็นภาษาสากลได้บ้าง ดังนั้น การฝึกอบรมการใช้ภาษาให้คนขับแท็กซี่จึงควรดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ

2) ระบบการจัดส่งน้ำประปา กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีความต้องการน้ำต่อคนค่อนข้างสูง ซึ่งมาตรฐานที่ใช้ทั่วไปในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกตั้งแต่ในช่วงปี ค.ศ.1990 เป็นต้นมา มีปริมาณการใช้น้ำมาก ทั้งที่ใช้ในห้องอาหาร สระว่ายน้ำ การเก็บกักน้ำในโรงแรม และจากการใช้โดยตรงของลูกค้าที่เข้ามาพัก และหากในพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวนั้นมีสนามกอล์ฟหลายแห่ง ก็อาจจะทำให้มีความต้องการน้ำในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นเป็นล้านลิตรต่อวัน ฉะนั้นแหล่งน้ำจึงเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ในบางประเทศโครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวจะต้องเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบในเรื่องการบริหารจัดการระบบน้ำประปาที่จะนำมาใช้ในพื้นที่ของโครงการ ส่วนในกรณีอื่นๆ รัฐจะเป็นผู้รับผิดชอบ เพื่อประโยชน์ของนักท่องเที่ยวและประชาชนท้องถิ่น ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ควรจะมีความพร้อมในเรื่องของการพึ่งพาตนเองในการเก็บกักและบำบัดน้ำเพื่อนำมาใช้ใหม่

3) ระบบไฟฟ้าและพลังงาน แหล่งท่องเที่ยวจะต้องมีการจัดการระบบไฟฟ้าที่เพียงพอและใช้งานได้ดี ไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรืออันตราย ต่อผู้ใช้บริการ หรือในกรณีที่เกิดความต้องการที่จะต้องใช้ปริมาณไฟฟ้ามาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูการท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากจะต้องมีการเตรียม การรองรับที่ดี เช่น แหล่งท่องเที่ยวประเภทเกาะที่ไม่มีระบบไฟฟ้าจากส่วนกลางมาให้บริการ หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบหรือสถานประกอบการโรงแรมที่พักก็ต้องวางแผนการใช้ไฟฟ้าไว้ให้เพียงพอ เช่น การเตรียมสำรอง

ไฟฟ้าหรือแบตเตอรี่สำหรับปั่นไฟฟ้าให้เพียงพอต่อปริมาณการใช้งาน รวมทั้งการกำหนดเวลาเปิดปิดไฟฟ้าเพื่อการประหยัดไฟฟ้าและวางแผนการใช้ไฟฟ้าให้เพียงพอ

4) ระบบกำจัดสิ่งปฏิกูลและระบบควบคุมมลภาวะ ในแหล่งท่องเที่ยวที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวขยายตัวอย่างรวดเร็ว ปริมาณ ของมลพิษและปัญหาขยะมูลฝอยก็ขยายตัวอย่างรวดเร็วเช่นกัน หากแหล่งท่องเที่ยวขาดการวางแผนเรื่องระบบจัดเก็บและกำจัดขยะที่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ย่อมมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว หรือในกรณีแหล่งท่องเที่ยวชายทะเล และเกาะต่างๆ ที่มีการประกอบการเกี่ยวกับสถานที่พักผ่อน และร้านอาหาร ซึ่งมีปริมาณน้ำเสียค่อนข้างมาก หากไม่มีระบบบำบัดน้ำเสีย ก็จะมีผลทำให้คุณภาพน้ำทะเลเน่าเสีย เกิดอันตรายต่อสัตว์ พืชทะเล และแหล่งท่องเที่ยวที่นั่นย่อมเสื่อมโทรมลง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมีระบบกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูลต่างๆอย่างมีประสิทธิภาพ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ให้ได้ผล ตลอดจนประชาสัมพันธ์หาแบบอย่างที่ดีมานำเสนอถึงผลที่จะได้รับ รณรงค์ปลูกจิตสำนึกให้ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยวให้ความร่วมมือในการรักษาสภาพแวดล้อม รณรงค์เรื่อง 3 R คือ Recycle-Reused-Reduce และที่สำคัญคือ การนำระบบกฎหมายมาบังคับใช้ให้เกิดประสิทธิภาพให้มากที่สุด

5) ระบบการสื่อสาร แหล่งท่องเที่ยวจะต้องมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสารและโทรคมนาคมที่มีความสะดวก รวดเร็วและมีปริมาณหน่วยบริการที่เพียงพอ ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวบางกลุ่มอาจจะต้องการหลีกเลี่ยงจากการติดต่อสื่อสารหรือต้องการความเป็นส่วนตัวจากการพักผ่อนท่องเที่ยว แต่ระบบการสื่อสารก็ยังคงเป็นสิ่งจำเป็น โดยเฉพาะในกรณีฉุกเฉิน ดังนั้น ในแหล่งท่องเที่ยวควรมีการให้บริการไปรษณีย์ โทรศัพท์ระหว่างประเทศ โทรสาร และไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Mail) เป็นต้น

6) ระบบสาธารณสุขในแหล่งท่องเที่ยวเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ ซึ่งควรมีจำนวนสถานพยาบาลและโรงพยาบาลในท้องถิ่นทั้งของรัฐและเอกชนที่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวที่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว รวมทั้งคำปรึกษาพยาบาลที่เป็นธรรมชาติ นอกจากนี้ในส่วนของสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นของเอกชนก็ควรมีหน่วยรักษาพยาบาลเบื้องต้นไว้รองรับ โดยการจัดเตรียมยาเวชภัณฑ์ให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่ลักษณะของนักท่องเที่ยว เช่น แหล่งท่องเที่ยวผจญภัย ก็ควรมีการเตรียมยาหรือการรักษาอาการบาดเจ็บที่อาจเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวต่างๆ ไว้รองรับในเบื้องต้นก่อน เป็นต้น

2.1.1.5 การอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง (สุวีร์ณัฐย์ โสภณศิริ, 2554)

1) การอำนวยความสะดวกในการเข้าออกประเทศ การเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศของนักท่องเที่ยวล้วนคาดหวังที่จะได้รับความสะดวกในด้านพิธีการเข้าเมือง ดังนั้น ระเบียบพิธีการเข้าออกเมืองจึงเป็นปัจจัยอีกประการหนึ่งที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การมีขั้นตอนที่ยุงยากและซับซ้อนในการเดินทางเข้า-ออกประเทศของนักท่องเที่ยว ย่อมไม่สร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยว ดังนั้น พิธีการเข้าเมืองควรมีวิธีการอย่างเป็นระบบและราบรื่น สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวด้วยความรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ การอำนวยความสะดวกในที่นี้รวมไปถึงการบริการอื่นๆ จากการทำอากาศยาน ได้แก่ การเช็คอินบัตรโดยสาร ห้องพัสดุโดยสาร การรับส่งและการตรวจสัมภาระที่รวดเร็วปลอดภัย โดยในทำอากาศยานระหว่างประเทศ ควรมีแนวปฏิบัติที่ดีดังต่อไปนี้

ก) ตกแต่งทำอากาศยานให้สะท้อนถึงเอกลักษณ์และวัฒนธรรมของประเทศ รวมทั้งสร้างบรรยากาศอันอบอุ่นเพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยว เช่น การติดป้ายต้อนรับนักท่องเที่ยว มีพนักงานต้อนรับที่ยิ้มแย้มและพร้อมจะให้ความช่วยเหลือ เป็นต้น

ข) มีระบบการขนส่งกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารที่รวดเร็ว ถูกต้องและปลอดภัย

ค) มีบริการการขนส่งระหว่างทำอากาศยานกับสถานีขนส่งในพื้นที่ หรือกับที่พักในพื้นที่ที่สะดวกและรวดเร็ว

ง) มีสถานที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวหรือการบริการนำเที่ยวที่หลากหลาย การจองที่พัก การบริการรถเช่า การแลกเปลี่ยนเงิน

จ) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ควรมีหน้าที่อำนวยความสะดวกในเรื่องการจัดการด้านระเบียบพิธีการเข้าเมืองที่สะดวกและรวดเร็ว เช่น การบริการตรวจลงตราหนังสือเดินทาง ณ จุดเข้าเมืองที่รวดเร็ว การติดตั้งเครื่องอ่านบาร์โค้ดหนังสือเดินทาง เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว มีเจ้าหน้าที่ตรวจหนังสือเดินทางที่เพียงพอกับจำนวนนักท่องเที่ยว การจัดระบบแยกตรวจหนังสือเดินทางระหว่างนักท่องเที่ยวที่มากับบริษัทนำเที่ยวและผู้เดินทางมาเอง เพื่อลดขั้นตอนและเวลาลง นอกจากนี้ควรออกระเบียบยกเว้นการตรวจลงตราหนังสือเดินทางให้แก่นักท่องเที่ยวบางประเทศ

2) ระเบียบพิธีการศุลกากร เป็นการดำเนินงานของรัฐบาลในการควบคุมการนำเข้าและการนำออกสินค้าของประเทศ ซึ่งมีกรมศุลกากร สังกัดกระทรวงการคลัง ทำหน้าที่จัดเก็บรายได้ในรูปของอากรขาเข้าและขาออกระหว่างประเทศให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับของศุลกากร และกฎหมายอื่นๆ มีหน้าที่ป้องกันควบคุมและปราบปรามการลักลอบและหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากรทั้งขาเข้าและขาออก ตลอดจนการจัดเก็บภาษีแทนหน่วยงานราชการอื่นๆ ด้วย เช่น กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต และกระทรวงมหาดไทย โดยพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง และการท่องเที่ยวจะมีศุลกากรประจำตามจุดเข้าออกประเทศ เช่น ท่าอากาศยาน หรือด่านเข้าเมืองในจังหวัดชายแดน เช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ทำหน้าที่ควบคุมดูแลผู้เดินทางเข้าออกให้ปฏิบัติตามระเบียบพิธีการศุลกากรสำหรับผู้เดินทาง ในการนำเข้าหรือออกซึ่งสิ่งของเครื่องใช้ที่อาจต้องเสียภาษีอากรหรือได้รับการยกเว้นภาษีอากรและการนำเงินตราเข้าหรือออกประเทศ เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบพิธีการศุลกากร ควรมีวิธีจัดระเบียบวิธีการตรวจสินค้าที่จะต้องเสียภาษี และไม่ต้องเสียภาษีให้แยกออกจากกัน เพื่อความสะดวกรวดเร็วของนักท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกในการเข้าเมือง เป็นอีกปัจจัยหนึ่งในการดึงดูดนักท่องเที่ยว เพราะเป็นปัจจัยสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยว ตั้งแต่ก้าวแรกที่เดินทางเข้าสู่ประเทศ หน่วยงานสำคัญที่เป็นเสมือนด่านแรกที่นักท่องเที่ยวจะสามารถสัมผัสได้ถึง การต้อนรับที่ดีของประเทศได้แก่ ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมศุลกากรดังที่กล่าวมาข้างต้น

3) การจัดการความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว การจัดการความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว นับเป็นปัจจัยหลักส่วนหนึ่งที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว เนื่องจากการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่อ่อนไหว หากมีเหตุการณ์ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง นักท่องเที่ยวจะยกเลิกแผนการเดินทางหรือยกเลิกการเดินทางทันที ทั้งนี้การจัดการด้านความปลอดภัย สามารถกระทำได้หลายรูปแบบดังนี้

ก) การแนะนำให้เจ้าของท้องถิ่นให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยว เมื่อได้รับความเดือดร้อน

ข) การจัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อช่วยเหลือนักท่องเที่ยว เมื่อได้รับความเดือดร้อน

ค) การจัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อช่วยเหลือและให้บริการต่างๆ แก่นักท่องเที่ยว เช่น ศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ดำรวจท่องเที่ยวหรือการให้บริการรับเรื่องร้องเรียนจากนักท่องเที่ยว โทร.1155 เป็นต้น การกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งมีป้ายเตือนภัยล่วงหน้าแก่นักท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวที่เสี่ยงอันตราย เช่น ชายทะเลที่มีคลื่นลมแรง หรือมีพื้นที่ไม่เหมาะแก่การเล่นน้ำ เป็นต้น

ง) การขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ในการอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว

4) การจัดการข้อมูลข่าวสารทางการท่องเที่ยว เป็นองค์ประกอบที่สำคัญต่ออุตสาหกรรม การท่องเที่ยวในด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทางการท่องเที่ยว ได้แก่ ทรัพยากรการท่องเที่ยว การคมนาคม

ขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการ สินค้าของที่ระลึกและปัจจัยสนับสนุนอื่นๆ ให้เป็นที่รู้จักอย่างกว้างขวางและเพื่อชักจูงให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และหากนักท่องเที่ยวมีโอกาสได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวเพื่อประกอบการพิจารณาจะทำให้เขาตัดสินใจในการเดินทางได้ง่ายขึ้น และยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีด้วย นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวยังต้องการข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวเพื่อทำความรู้จักกับสถานที่ที่จะไปเยือน หรือสถานที่ที่กำลังเที่ยวชม ข้อมูลข่าวสารที่ดีมีรายละเอียดครบถ้วน ทันสมัยเข้าถึงง่าย จะช่วยให้นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวด้วยความมั่นใจ และมีความรู้ความเข้าใจในสถานที่ท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวก็จะได้รับประสบการณ์ที่ดีกลับไป การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว มีวิธีการดังนี้ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ได้แก่ สิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต โดยการผลิตสื่อทัศนูปกรณ์เพื่อนำไปเผยแพร่ เช่น คู่มือแนะนำเที่ยว (Travel Manual) แผ่นพับ (Brochure) แผ่นภาพหรือโปสเตอร์แหล่งท่องเที่ยว งานประเพณี สไลด์มัลติวิชั่น วีดีโอเทป ซีดี-รอม สารคดีแสดงเรื่องราวแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งเว็บไซต์ ซึ่งทำให้สามารถสืบค้นข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกโดยไม่ต้องเดินทางไปยังแหล่งข้อมูล และยังสามารถให้บริการทางออนไลน์ ด้วยระบบการจองสายการบิน โรงแรม บริการขนส่ง และบริการนำเที่ยว ตัวอย่างที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ได้ให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านการท่องเที่ยวด้วยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น Website ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปเยี่ยมชมได้ที่ www.tourismthailand.org หรือ www.tat.or.th ระบบบริการข้อมูลท่องเที่ยวอัตโนมัติ Fax on Demand and Audio Text ที่อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวในการขอรับข้อมูลทางเครื่องโทรสาร หรือฟังข้อมูลจากทางโทรศัพท์ในรูปแบบ “Call Center” สามารถฟังข้อมูลได้ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษที่หมายเลขพิเศษ 1672 (สุวีร์ณสฤษฎ์ โสภณศิริ, 2554)

2.1.2 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ความหมายของคำว่า “อุตสาหกรรมท่องเที่ยว” ที่จำกัดความไว้ในพระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 มาตรา 4 ให้ความหมาย “อุตสาหกรรมท่องเที่ยว” ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่จัดให้มีหรือให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทั้งภายในและภายนอกราชอาณาจักร โดยมีค่าตอบแทน และหมายรวมถึง

2.1.2.1 ธุรกิจนำเที่ยว

2.1.2.2 ธุรกิจโรงแรมสำหรับนักท่องเที่ยว

2.1.2.3 ธุรกิจภัตตาคาร สถานบริการ และสถานที่ตากอากาศสำหรับนักท่องเที่ยว

2.1.2.4 ธุรกิจการขายของที่ระลึกหรือสินค้าสำหรับนักท่องเที่ยว

2.1.2.5 ธุรกิจการกีฬาสำหรับนักท่องเที่ยว

2.1.2.6 การดำเนินงานนิทรรศการ งานแสดง งานออกร้าน โฆษณาเผยแพร่ หรือการดำเนินงานอื่นใด โดยมีความมุ่งหมายเพื่อชักนำหรือส่งเสริมให้มีการเดินทางท่องเที่ยว

ในส่วน of สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ให้ความหมายคำว่า “การท่องเที่ยว” หมายความว่า ผลรวมของปรากฏการณ์ต่างๆ และความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างธุรกิจท่องเที่ยว และธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว ภาครัฐ องค์กรเอกชน ตลอดจนประชาชนในท้องถิ่นซึ่งเป็นเจ้าของทรัพยากรการท่องเที่ยว อันถูกผนวกอยู่ในกิจกรรม หรือกระบวนการในการดึงดูดนักท่องเที่ยว

จากลักษณะของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและความหมายของคำว่า การท่องเที่ยวที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวหรืออุตสาหกรรมท่องเที่ยว จะครอบคลุมองค์ประกอบหลักอย่างน้อย 6 ประการ คือ

1. นักท่องเที่ยว (Tourist) หมายรวมถึงผู้มาเยือน (Visitor) ที่เดินทางเข้ามาพักค้างคืน และรวมถึง “นักทัศนอาจร” (Excursionist) ที่เดินทางเข้ามาแต่ไม่ได้พักค้างคืน

2. สิ่งดึงดูดใจหรือแหล่งท่องเที่ยวหรือทรัพยากรการท่องเที่ยว ทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ สถานที่สำคัญทางโบราณคดี ประวัติศาสตร์ และศาสนา ลักษณะสถาปัตยกรรม ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตของชุมชน ตลอดจนกิจกรรมงานประเพณีต่างๆ ที่สร้างสรรค์ขึ้นทั้งจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติให้มา

3. โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านการเดินทางท่องเที่ยว ได้แก่ การคมนาคม ความปลอดภัย ขั้นตอนการตรวจคนเข้าเมือง ถนน ไฟฟ้า ประปา การสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางและติดต่อสื่อสารระหว่างกันได้โดยสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดเวลา ตลอดจนได้รับความสะดวกในเรื่องอาหารการกิน พาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว การรักษาพยาบาล ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น

4. องค์กรภาครัฐ หรือหน่วยงานภาครัฐ หมายถึง องค์กรของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลกำกับการท่องเที่ยวให้เป็นไปตามแผนนโยบายที่รัฐบาลได้วางไว้ ซึ่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยการทำธุรกิจต่างๆ และมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องมีหน่วยงานระดับต่างๆ เข้ามามีบทบาทในการติดต่อประสานงานหาข้อมูลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของผู้ประกอบประเภทต่างๆ รวมทั้งการออกนโยบาย ทำการประชาสัมพันธ์ ควบคุมดูแลการท่องเที่ยว โดยมีหน่วยงานที่สำคัญ ได้แก่

1) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (Ministry of Tourism and Sport) เป็นหน่วยงานหลักในการส่งเสริมกิจการการท่องเที่ยว ทั้งสนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การกีฬา นันทนาการ รวมทั้งการจัดสรรงบประมาณด้านการท่องเที่ยวอีกด้วย (สายันต์ น้อยใหญ่, 2558)

2) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ส่งเสริมประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่างๆ ด้านการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้นอย่างกว้างขวางและต่อเนื่อง

3) สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว เป็นหน่วยงานส่งเสริมสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนามาตรฐานการบริการด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งสนับสนุนการประกอบธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ให้อยู่ในมาตรฐานเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

4) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง มีหน้าที่ควบคุม ดูแลคนต่างด้าวที่เข้ามาอยู่ในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรของบุคคลและพาหนะ รวมทั้งควบคุม ดูแลคนต่างด้าวที่เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักร

5) กรมศุลกากร มีหน้าที่ในการควบคุมการนำเข้า และการนำออกสินค้าของประเทศ ทำหน้าที่จัดเก็บรายได้ในรูปของอากรขาเข้า และขาออกระหว่างประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับของศุลกากร และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีหน้าที่ป้องกันควบคุมปราบปรามการลักลอบ และหลีกเลี่ยงภาษีทั้งขาเข้าและขาออก รวมทั้งกำหนดมาตรการทางภาษีอากรขึ้น เพื่อส่งเสริมการส่งออก ตลอดจนการจัดเก็บภาษีแทนหน่วยราชการอื่นๆ

6) กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว หรือที่เรียกกันว่าตำรวจท่องเที่ยว มีหน้าที่ให้ความช่วยเหลืออำนวยความสะดวก ให้ความปลอดภัยและคุ้มครองผลประโยชน์ให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ สืบสวนป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ดูแลความสงบเรียบร้อยให้นักท่องเที่ยวทั่วราชอาณาจักร

5. องค์กรภาคเอกชน เป็นหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ดำเนินการโดยภาคเอกชนโดยให้การตอบสนองในเชิงธุรกิจสินค้าบริการด้านต่างๆ เพื่อรองรับกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ทั้งแบบสมาคม บริษัทจำกัดมหาชน เช่น ภาคธุรกิจที่พัก ภาคธุรกิจนำเที่ยว ภาคธุรกิจขนส่ง เป็นต้น

1) สมาคมมัคคุเทศก์อาชีพ หรือ ส.ม.อ. (Professional Tourist Guide Association: PTGA) สมาคมมัคคุเทศก์อาชีพ เป็นองค์กรที่เป็นศูนย์รวมของผู้ประกอบอาชีพมัคคุเทศก์ เพื่อให้สมาชิกได้พบปะสังสรรค์แลกเปลี่ยนความคิดเห็น และเป็นศูนย์สื่อข่าวสารระหว่างสมาชิกของสมาคม

2) สมาคมไทยธุรกิจท่องเที่ยว (Association of Thai Travel Agents: ATTA) สมาคมไทยธุรกิจท่องเที่ยว เป็นองค์กรท่องเที่ยวเอกชนที่รวมตัวกันขึ้นในการประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูลเสนอแนะการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างสมาชิก ให้ความร่วมมือกับองค์กรอื่นๆ และหน่วยงานต่างๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศ

3) สมาคมโรงแรมไทย (Thai Hotel Association: THA) สมาคมโรงแรมไทย เป็นองค์กรที่ส่งเสริมการประกอบธุรกิจโรงแรม สร้างความสามัคคีระหว่างสมาชิก แลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็นเชิงวิชาการซึ่งกันและกันคุ้มครองส่งเสริมและรักษาผลประโยชน์ร่วมกัน ประสานงานกับภาครัฐและภาคเอกชนในการอำนวยความสะดวกเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน สมาคมมีนโยบายในการดำเนินงานบริหารสมาคมโดยร่วมประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ในการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริหารตลอดจนการพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพ และมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น

4) สมาคมส่งเสริมการประชุมนานาชาติ (ไทย) (Thailand Incentive and Convention Association: TICA) สมาคมส่งเสริมการประชุมนานาชาติ (ไทย) ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกประโยชน์ด้านต่างๆ ให้แก่บริษัทที่ทำหน้าที่ในการจัดประชุมทั้งในประเทศและการประชุมนานาชาติ ทำให้การจัดประชุมมีประสิทธิภาพก่อให้เกิดชื่อเสียงแก่ประชาชนและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศ (สายันต์ น้อยใหญ่, 2558)

6. เจ้าบ้านหรือประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นเจ้าของทรัพยากรการท่องเที่ยว จะมีส่วนสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวได้โดยตรง

นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบภายนอกประเทศอื่นที่มีส่วนช่วยกระตุ้น สนับสนุน ส่งเสริม ให้มีการเดินทางท่องเที่ยวมาสู่ประเทศไทย เช่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจของไทยในต่างประเทศ สมาคม/ชมรม คนไทยในต่างประเทศ ร้านอาหารไทย บริษัทข้ามชาติ หรือองค์กรธุรกิจร่วมทุน หน่วยงานภาคธุรกิจเอกชนในต่างประเทศและนักธุรกิจ ชาวต่างชาติที่เคยมาอาศัยและทำงานอยู่ในประเทศไทย นักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางกลับไป นักศึกษานักเรียนไทยในต่างประเทศ แรงงานไทยในต่างประเทศ สถาบันกีฬา การบันเทิง และนันทนาการ องค์กรอิสระที่มีโครงข่ายเชื่อมโยงกับประเทศไทย เป็นต้น

2.1.3 อุตสาหกรรมการบริการ

ธุรกิจใอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการผลิตในหลายสาขา สินค้าและบริการที่นักท่องเที่ยวบริโภคอาจเป็นทั้งสินค้าหรือบริการเพื่อตอบสนองความต้องการทั้งของนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น หรืออาจเป็นสินค้าหรือบริการเฉพาะที่ผลิตขึ้นมาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยธุรกิจใอุตสาหกรรมท่องเที่ยวประกอบไปด้วย 6 ธุรกิจหลักดังนี้ (เว็บไซต์มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, 2560)

2.1.3.1 ธุรกิจนำเที่ยว

ตามความในพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 ได้ให้ความหมายของธุรกิจนำเที่ยวไว้ว่า คือธุรกิจเกี่ยวกับการนำนักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยวหรือเดินทางไปเพื่อวัตถุประสงค์อื่น โดยจัดให้มีบริการหรือการอำนวยความสะดวกอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง อันได้แก่ สถานที่พัก อาหาร มัคคุเทศก์หรือบริการอื่นใดตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ธุรกิจนำเที่ยวจะมุ่งเน้นการนำเที่ยวในเชิงธุรกิจ มีการดำเนินการเป็นกิจการโดยมีผลตอบแทนในการดำเนินงาน ทางบริษัทนำเที่ยวอาจดำเนินการจัดบริการด้านต่างๆ ในการเดินทางหรือจัดนำเที่ยวเอง หรืออาจเป็นตัวกลางหรือตัวแทนให้บริการระหว่าง

นักท่องเที่ยวกับสถานประกอบการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้เช่นกัน ทั้งนี้ธุรกิจนำเที่ยวอาจรวมถึง บริษัทตัวแทนขนาดเล็กที่ทำหน้าที่ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน เป็นนายหน้าให้เช่ารถ หรือรับจองโรงแรม หรือติดต่อหามัคคุเทศก์ให้กับนักท่องเที่ยว

2.1.3.2 ธุรกิจที่พักแรม

โรงแรมตามความหมายในพระราชบัญญัติธุรกิจโรงแรม พ.ศ.2547 มาตรา 4 หมายถึง สถานที่พักที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในทางธุรกิจเพื่อให้บริการที่พักชั่วคราวสำหรับคนเดินทางหรือบุคคลอื่นใดโดยมีค่าตอบแทน ทั้งนี้ไม่รวมถึง

1. สถานที่พักที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการที่พักชั่วคราวซึ่งดำเนินการโดยส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจองค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือเพื่อการกุศล หรือการศึกษา ทั้งนี้โดยมิใช่เป็นการหาผลกำไรหรือรายได้มาแบ่งปันกัน

2. สถานที่พักที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการที่พักอาศัยโดยคิดค่าบริการเป็นรายเดือนขึ้นไปเท่านั้น

3. สถานที่พักอื่นใดตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ธุรกิจที่พักแรมมีหลายประเภท เช่น โรงแรม โมเต็ล เกสต์เฮาส์ รีสอร์ท อพาร์ทเมนต์แมนชั่น คอนโดมิเนียม ที่ตั้งแคมป์ บ้านพักรับรองของกรมป่าไม้ บ้านพักตากอากาศ บังกะโล แพ ฯลฯ สถานที่พักจะต้องสะอาด สะดวกสบายปลอดภัย และมีราคาที่เหมาะสมกับสภาพที่พักแต่ละประเภท

2.1.3.3 ธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม

เป็นธุรกิจที่ต้องให้บริการอาหารแก่นักท่องเที่ยวในระหว่างเดินทางท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะต้องรับประทานอาหารในขณะที่เดินทางท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องมีธุรกิจอาหารไว้บริการ นักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว ธุรกิจอาหารหมายถึงผู้ประกอบการให้บริการด้านอาหารและเครื่องดื่มแก่นักท่องเที่ยวในระหว่างเดินทางท่องเที่ยว อาจเป็นภัตตาคารหรือร้านอาหาร เพื่อให้ นักท่องเที่ยวสามารถรับประทานอาหารและเครื่องดื่ม นอกจากนี้ธุรกิจอาหารยังเป็นสิ่งดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปชิมรสอาหารอร่อยแปลกพิเศษกว่าที่อื่น หรือเป็นอาหารเฉพาะแห่ง ซึ่งอาหารไทยนับว่าเป็นสินค้าทางการท่องเที่ยวประเภทประเภทหนึ่งที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ โดยอาหารไทยหลายประเภทเป็นที่รู้จักในต่างประเทศ เช่น ต้มยำกุ้ง ต้มข่าไก่ ก๋วยเตี๋ยวผัดไทย ส้มตำ เป็นต้น ทั้งนี้ ธุรกิจอาหารแบ่งได้เป็น 7 ประเภทใหญ่ๆ คือ ธุรกิจอาหารจานด่วน (Fast-Food) ธุรกิจอาหารสำเร็จรูปเดลิ (Deli Shop) ธุรกิจอาหารบุฟเฟต์ (Buffet) ธุรกิจคอฟฟี่ช็อป (Coffee Shop) ธุรกิจคาเฟ่ที่เรีย (Cafeteria) ธุรกิจอาหารกูร์เมต์ (Gourmet) และธุรกิจอาหารสำหรับคนเฉพาะกลุ่ม

2.1.3.4 ธุรกิจจำหน่ายสินค้าและของที่ระลึก

การซื้อของ (Shopping) เป็นกิจกรรมสำคัญอีกอย่างหนึ่งของนักท่องเที่ยว สินค้าที่มีคุณค่าในความรู้สึกของนักท่องเที่ยว คือสินค้าพื้นเมือง โดยเฉพาะสินค้าหัตถกรรมซึ่งเป็นผลผลิตของคนท้องถิ่นต่างๆ นอกจากนั้น สถานที่ซื้อของหรือย่านซื้อของเป็นอีกส่วนหนึ่งที่ช่วยดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว หากสถานที่นั้น เป็นแหล่งหรือเป็นตลาดของคนพื้นเมือง เพราะมีสีสันและความมีชีวิตชีวาของวิถีชุมชน

นักท่องเที่ยวมักมีความต้องการที่จะใช้สินค้าอุปโภคบริโภคในระหว่างการเดินทางเสมอ ไม่ว่าจะเป็นของใช้ส่วนตัว หรืออุปกรณ์ที่จำเป็นในการเดินทาง โดยส่วนใหญ่ นักท่องเที่ยวหาซื้อได้จากร้านค้าปลีกในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งให้บริการแก่คนในท้องถิ่น ส่วนร้านขายสินค้าที่ระลึก เป็นร้านค้าที่จัดขึ้นเพื่อจุดประสงค์หลักในการขายของให้นักท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ซึ่งมักจะพบในบางพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีสินค้าที่ระลึกที่มีเอกลักษณ์เฉพาะของพื้นที่นั้นๆ และเป็นที่ต้องการของนักท่องเที่ยว โดยนักท่องเที่ยวมักซื้อเป็นของฝาก หรือซื้อไว้เพื่อเป็นสิ่งเตือนให้ตนเองระลึกว่า ครั้งหนึ่งได้เคยมาเยือนสถานที่แห่งนั้นแล้ว ในหลายประเทศ

ได้นำเอาสินค้าของที่ระลึกมาเป็นจุดขายในการท่องเที่ยว โดยพยายามแข่งขันกันจัดเทศกาลลดราคาสินค้าเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ตัวอย่างประเทศในเอเชียที่มีจุดเด่นด้านสินค้าที่มีราคาถูก และสามารถใช้กลยุทธ์นี้ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก คือ จีน สิงคโปร์ ฮ่องกง รวมทั้งประเทศไทย

ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกเป็นธุรกิจการให้บริการจำหน่ายสินค้าประเภทของที่ระลึกแก่นักท่องเที่ยว นับเป็นกิจกรรมที่ช่วยให้การเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวมีชีวิตชีวาอรรถรสมากยิ่งขึ้น เมื่อมีโอกาสจับจ่ายใช้สอยซื้อของที่ระลึก ตามปกตินักท่องเที่ยวมักนิยมซื้อสินค้าที่ระลึกในท้องถิ่นที่เข้าไปท่องเที่ยว เพื่อนำไปใช้เองหรือเก็บไว้เป็นที่ระลึกหรือนำไปฝากญาติพี่น้อง โดยสินค้าที่ระลึกมักมีลักษณะที่สำคัญอยู่ 7 ประการดังนี้

1. เป็นสินค้าเอกลักษณ์ของท้องถิ่นที่ไปเที่ยว เป็นสินค้าที่เมื่อกล่าวถึงทุกคนก็รู้ถึงที่มาของสินค้านั้นได้ หรือเมื่อยามเห็นสินค้านี้ก็ให้นึกถึงสถานที่ซื้อได้ เช่น เครื่องแกะสลักเมืองแพร่ เครื่องเงินเชียงใหม่ เครื่องถมเมืองนครศรีธรรมราช ข้าวหลามนครปฐม ลำไยลำพูน ลิ้นจี่เมืองฝาง เป็นต้น
2. เป็นสินค้าหายาก เป็นสินค้าที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นเป็นต้นกำเนิดหรือมีชื่อเสียงในการผลิตสินค้าที่ระลึกประเภทนี้ ทำให้แน่ใจว่าได้สินค้าที่เป็นของแท้หรือมีราคาถูกกว่าที่อื่น เช่น อัญมณี หินแร่บางชนิด สารสมุนไพรบางชนิด ศิลปวัตถุโบราณ เป็นต้น
3. เป็นสินค้าที่มีราคาถูกกว่าที่วางขายในภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยว เป็นสินค้าใช้สอยที่นักท่องเที่ยวใช้ประจำวัน แต่มีราคาถูกกว่าที่ซื้อในภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวเอง เช่น เสื้อผ้า เครื่องสำอาง เครื่องหนัง อาหารแห้ง ภาชนะใช้ในครัวเรือน บุหรี่ เหล้า เป็นต้น
4. เป็นสินค้าที่ออกแบบผลิตภัณฑ์แปลกหรือมีประโยชน์ใช้สอย เป็นสินค้าที่มีความแปลกใหม่ในการออกแบบหรือมีประโยชน์ใช้สอยพิเศษ เช่น เพอร์นิเจอร์ไม้สัก ที่ใส่ภาชนะหีบห่อสวยงาม อุปกรณ์แกะสลัก พวงกุญแจ ของเลียนแบบโบราณ ตุ๊กตา เป็นต้น
5. เป็นสินค้าที่มีรูปร่าง ขนาด และน้ำหนักเหมาะสมต่อการขนส่ง เป็นสินค้าที่ไม่เปราะบางหรือชำรุดง่าย ถ้าหากสินค้ามีจุดอ่อนดังกล่าวดังกล่าวต้องหาทางแก้ไข เช่น มีการบรรจุหีบห่อที่มีประสิทธิภาพ การออกแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ให้มีน้ำหนักน้อยและมีขนาดเล็กลง เป็นต้น
6. เป็นสินค้าที่ใช้วัสดุและแรงงานในท้องถิ่นนั้น เป็นสินค้าที่นำวัสดุเหลือใช้ไร้ค่ามาแปรรูปเป็นสินค้าที่ระลึก ซึ่งจะก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม นอกจากนั้นการใช้แรงงานเด็กและสตรีนอกเวลางานประจำมาประดิษฐ์สินค้า ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่
7. เป็นสินค้าที่มีการแสดงขั้นตอนการผลิตให้นักท่องเที่ยวเห็นหรือทดลองทำ ได้เป็นสินค้าที่แสดงให้เห็นถึงขั้นตอนการผลิต เพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความประทับใจและเห็นคุณค่าของสินค้านั้น เช่น ให้นักท่องเที่ยวเก็บผลไม้ด้วยตัวเอง การวาดลายร่มให้นักท่องเที่ยวชม การทอผ้าให้นักท่องเที่ยวชม เป็นต้น

2.1.3.5 ธุรกิจคมนาคมขนส่ง

การขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 หมายถึง การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล หรือสิ่งของด้วยเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง การขนส่งเป็นกริยาอย่างหนึ่งที่ไม่มีตัวตน ซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้วจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายคนหรือสิ่งของ ซึ่งอาจเกิดขึ้นโดยกระทำของมนุษย์ เช่น การโดยสารรถประจำทาง รถไฟ เป็นต้น

สำหรับการท่องเที่ยวดังที่กล่าวมาแล้ว การท่องเที่ยว คือการเดินทาง และในปัจจุบันการเดินทางที่สะดวกเพราะมีการขนส่ง ดังนั้นการขนส่งจึงเป็นปัจจัยที่จะขาดเสียมิได้ในการท่องเที่ยว ทั้งยังเป็นกิจกรรมสำคัญอย่างหนึ่งในพัฒนาการของมนุษย์ มนุษย์เดินทางเร่ร่อนไปตามที่ต่างๆ จนถึงยุคที่การเดินทางท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมสามัญของมวลชนกิจกรรมการขนส่งก็ไม่ได้มีการหยุดพัฒนา ทั้งในด้านพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง และวิถีในการขนส่ง

ธุรกิจขนส่งเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่งแก่นักท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความพอใจ

2.1.3.6 ธุรกิจนันทนาการและธุรกิจเพื่อความบันเทิง

ธุรกิจหรือแหล่งนันทนาการเพื่อการท่องเที่ยว (Commercial Recreation Tourism) หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมและการบริการเพื่อตอบสนองความต้องการ หรือวัตถุประสงค์ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งจะได้ผลกำไรจากการให้บริการ การเข้าร่วมกิจกรรมหรือชมการแข่งขันกีฬา การเข้าร่วมการแข่งขันและเล่นกีฬา การใช้บริการศูนย์สุขภาพ (Fitness Center) การฟื้นฟูสุขภาพจากสถานที่แหล่งธรรมชาติ การเข้าร่วมกิจกรรมกีฬาผจญภัย รวมทั้งการจัดประชุม อบรม สัมมนาเกี่ยวกับการกีฬา เป็นต้น ธุรกิจหรือแหล่งนันทนาการในการท่องเที่ยวมักจะดำเนินการโดยภาคเอกชนแต่ก็มีไม่น้อยที่รัฐบาลเป็นผู้จัดสร้างเพื่อให้ผู้คนมาพักผ่อนหย่อนใจ

ธุรกิจหรือแหล่งนันทนาการเพื่อการท่องเที่ยวเป็นธุรกิจหรือแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจอีกรูปแบบหนึ่งที่ให้ประโยชน์โดยตรงต่ออุตสาหกรรมการให้บริการนักท่องเที่ยวให้ครบวงจรตลอดระยะเวลาสำหรับการได้เดินทางท่องเที่ยว ในที่นี้จะสรุปความสำคัญของธุรกิจหรือแหล่งนันทนาการในการท่องเที่ยว ดังนี้

1. เป็นธุรกิจหรือแหล่งบริการด้านการพักผ่อนหย่อนใจและความบันเทิง ที่สนองตอบความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยว
2. เป็นการเสริมการบริการให้นักท่องเที่ยวที่มีจุดประสงค์อื่นที่ไม่ใช่เดินทางเพื่อการพักผ่อนหรือเพื่อสุขภาพ เช่น การเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ เพื่อธุรกิจและเพื่อการประชุมสัมมนา เพราะเมื่อว่างเว้นจากการกิจดังกล่าวสามารถใช้บริการด้านนันทนาการในแหล่งท่องเที่ยวที่นั่น ซึ่งเป็นกิจกรรมเสริมการท่องเที่ยวที่ทำให้เกิดรายได้จากนักท่องเที่ยวอีกทางหนึ่ง
3. เป็นธุรกิจหรืออุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้น และให้ผลตอบแทนสูง เนื่องจากประชาชนต้องการแหล่งพักผ่อนหย่อนใจและเล่นกีฬามากขึ้น เนื่องจากสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป ทำให้มนุษย์ต้องแสวงหาการพักผ่อนหย่อนใจเพิ่มมากขึ้น
4. เป็นการแบ่งภาระการจัดบริการนันทนาการภาครัฐ ซึ่งปัจจุบันไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน
5. เป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งสำหรับประชาชนที่ต้องการพักผ่อนหย่อนใจจากกิจกรรมนันทนาการรวมทั้งนักท่องเที่ยว

2.1.4 ผลกระทบจากสถานการณ์ แนวโน้ม และความเปลี่ยนแปลงด้านการท่องเที่ยว

รายงานยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2560-2564) ได้นำเสนอสถานการณ์และความเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อการท่องเที่ยว ทั้งในส่วนของสภาพแวดล้อมภายในที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน และสภาพแวดล้อมภายนอกด้านโอกาสและอุปสรรค โดยสามารถสรุปเป็นตาราง SWOT Analysis ของการท่องเที่ยวได้ดังต่อไปนี้

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
1. การท่องเที่ยวไทยเติบโตอย่างต่อเนื่องทั้งจำนวนนักท่องเที่ยว และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว 2. การท่องเที่ยวของไทยมีจุดแข็งด้านการตลาดและภาพลักษณ์ในสายตานักท่องเที่ยว	1. นักท่องเที่ยวระยะไกลมีจำนวนมากขึ้น ทำให้จำนวนวันพักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยในช่วงหลังลดลง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
3. ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมทางอากาศในภูมิภาค 4. ตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีเครือข่ายของโรงแรมและสถานที่พักแรมที่หลากหลายเพียงพอและมีราคาที่เหมาะสม นอกจากนี้ยังได้รับการยอมรับในด้านคุณภาพจากนักท่องเที่ยวทั่วโลกเป็นอย่างดี 5. ประเทศไทยมีศักยภาพที่โดดเด่นในการรองรับการท่องเที่ยวแบบตลาดเฉพาะ (Niche Market Tourism) เช่น การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา 6. การบริหารจัดการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยอยู่ในเกณฑ์ดี - มีหน่วยงานที่สนับสนุนด้านการท่องเที่ยวทั้งในภาพรวม และหน่วยงานสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบเฉพาะ (Niche Market Tourism) - มีหน่วยงานที่มีหน้าที่ให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวกระจายตัวอยู่เกือบครบทุกจังหวัด ทำให้การส่งเสริมการท่องเที่ยวระดับพื้นที่มีประสิทธิภาพ	2. การใช้จ่ายใช้สอยของนักท่องเที่ยวจากประเทศเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และรัสเซียที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยยังมีน้อย แม้โดยธรรมชาติแล้วนักท่องเที่ยวจากประเทศกลุ่มนี้มีการใช้จ่ายสูง 3. การคมนาคมขนส่งภายในประเทศยังเป็นจุดอ่อน โดยเฉพาะความเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนระหว่างสนามบินและตัวเมือง และระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ 4. ปัจจัยด้านบุคลากรถือเป็นจุดอ่อนที่สำคัญของตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทย - บุคลากรที่มีหน้าที่คอยส่งเสริมสนับสนุนและกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวนั้นมีจำนวนจำกัด ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้เพียงบางกลุ่ม - ทักษะและความสามารถของบุคลากรด้านการท่องเที่ยวมีไม่เพียงพอบุคลากรส่วนมากขาดประสบการณ์และขาดความเข้าใจในเศรษฐกิจการท่องเที่ยว 5. การใช้ประโยชน์จากระบบข้อมูลและสารสนเทศในตลาดการท่องเที่ยวยังทำได้ไม่ดีพอ 6. คนไทยเดินทางท่องเที่ยวในประเทศค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆในเอเชีย เช่น จีน ญี่ปุ่น เป็นต้น

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
1. ประเทศไทยมีศักยภาพและโอกาสทางการท่องเที่ยวมากมาย เนื่องจากทำเลที่ตั้งและความหลากหลายของทรัพยากรท่องเที่ยว 2. ประเทศไทยมีภาพลักษณ์ที่ดีในสายตา นักท่องเที่ยวทั่วโลก และได้รับรางวัลในสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเป็นประจำ 3. ประเทศไทยมีทรัพยากรที่เพียงพอในการรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ (Quality Travelers) ตามยุทธศาสตร์ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 4. การท่องเที่ยวของประเทศไทยได้รับประโยชน์จากลักษณะทางประชากรศาสตร์หลายประการ - การเติบโตของสังคมผู้สูงอายุที่เป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ (Quality Travelers) และมีการใช้	1. การท่องเที่ยวของไทยเติบโตไปพร้อมปัญหาพื้นฐานหลายประการที่ต้องเร่งแก้ไขโดยด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นด้านความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติทำให้ในอนาคตจะไม่สามารถดำเนินการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวโดยละเอียดปัญหาต่างๆ เหล่านี้ได้อีกต่อไป 2. ประเทศไทยมีอุปสรรคอันเป็นปัญหาในเชิงโครงสร้างหลายประการที่บั่นทอนการเติบโตของตลาดการท่องเที่ยวของประเทศ 3. การท่องเที่ยวของประเทศไทยประสบปัญหาอันเป็นอุปสรรคด้านการบริหารจัดการหลายประการ

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
จ่ายต่อครั้งสูง เป็นปัจจัยส่งเสริมให้ตลาดการท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุในไทยเติบโตขึ้น การเติบโตของชนชั้นกลางทั้งในด้านปริมาณและรายได้เกิดเป็นกลุ่มเป้าหมายที่สำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย 5. การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) ทำให้ต้นทุนการเดินทางมายังประเทศไทยต่ำลง 6. การท่องเที่ยวของประเทศไทยมีปัจจัยสนับสนุนเชิงนโยบายหลายประการ - ภาครัฐให้ความสำคัญกับการวางนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอย่างจริงจังและทำให้การดำเนินงานมีความเป็นรูปธรรม - รัฐบาลไทยมีนโยบายที่สนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวผ่านการจัดสรรงบประมาณและมาตรการเพื่อการส่งเสริมการลงทุนค่อนข้างมาก - นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ สอดรับกับแนวโน้มในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวโลกที่แบ่งเป็นกลุ่มๆ ตามพฤติกรรมและลักษณะของการท่องเที่ยว 7. ประเทศไทยมีโอกาสนในการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากเยอรมนีฝรั่งเศสและแคนาดาให้เดินทางเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้นเนื่องจากเป็นประเทศที่มีอัตราการเดินทางท่องเที่ยวสูงแต่ยังเดินทางเข้ามาในประเทศไทยไม่มากนัก 8. ตลาดแรงงานมีทัศนคติที่ดีต่องานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ทำให้มีแนวโน้มที่จะมีแรงงานมากความสามารถสนใจเข้ามาทำงานในสาขาการท่องเที่ยวมากขึ้น	- การจัดลำดับความสำคัญของแผนงานด้านการท่องเที่ยวยังไม่มี ความชัดเจน ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความชัดเจนในการดำเนินงาน - การแบ่งเขตการท่องเที่ยวมีความขัดแย้งกันระหว่างหน่วยงาน - แผนงานและแนวทางการปฏิบัติงานของเขตการท่องเที่ยวมีความขัดแย้งกันกับแผนงานและแนวทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - เป้าหมายของหน่วยงานและนโยบายด้านบุคลากรมีความขัดแย้งกันทำให้หน่วยงานไม่สามารถขยายอัตรากำลังเพื่อรองรับเป้าหมายที่ท้าทายใหม่ๆ ได้ - ปัญหาและอุปสรรคด้านการท่องเที่ยวต่างๆ ไม่ได้ได้รับความสนใจจากหน่วยงานระดับบริหารอย่างเท่าเทียมกัน - กฎระเบียบบางประการเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว 4. ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นอุปสรรคต่อการขยายการท่องเที่ยวออกไปจากกรุงเทพฯ และจากเมืองท่องเที่ยวหลัก 5. ทักษะการสื่อสารในภาษาต่างประเทศของบุคลากรและการให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวต่างประเทศเป็นภาษาต่างชาติยังไม่ดีพอ ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถวางแผนการท่องเที่ยวได้ด้วยตนเอง 6. ปัญหาความปลอดภัยและสุขอนามัย ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว เป็นปัญหาสำคัญในการดึงดูดนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงให้เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย 7. การท่องเที่ยวของประเทศไทยยังมีข้อจำกัดในการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศและเป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยว - บุคลากรด้านการท่องเที่ยวในหน่วยงานต่างๆ มีทักษะและการใช้ประโยชน์จากสื่อการตลาดออนไลน์ (Online Marketing) ไม่ดีพอ - โครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพด้านระบบสารสนเทศยังไม่อำนวยให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการท่องเที่ยวได้อย่างเต็มที่

2.1.5 การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

จังหวัดของไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และ มุกดาหาร (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2554) พื้นที่ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) จะเชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เมะละแหม่ง-เมียวดี/แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร/สะหวันนะเขต-ดองฮา-ดานัง

2.1.5.1 ขั้นตอนการพัฒนาแนวเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ มี 5 ขั้นตอนดังนี้

1. Transport Corridor – พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง
2. TTF Corridor – อำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนและกระบวนการตรวจปล่อยข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ
3. Logistics Corridor – พัฒนาบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน และอำนวยความสะดวกการค้าข้ามพรมแดน
4. Urban Development Corridor – ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจพัฒนาศักยภาพของเมืองตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและขยายความร่วมมือภาครัฐ-เอกชน
5. Economic Corridor – เพิ่มการลงทุนจากเอกชน พัฒนาห่วงโซ่การผลิตที่มีประสิทธิภาพ

2.1.5.2 ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนา

1. ระดับประเทศ กระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่พัฒนาซึ่งเป็นพื้นที่ยากจน ส่งผลต่อการกระจายรายได้และบรรเทาความยากจนประชาชน ผ่านกลไกระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทั้งภายในและประเทศเพื่อนบ้าน บริการทางการศึกษา สาธารณสุข เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน
2. ระดับกลุ่ม GMS (Greater Mekong Subregion) ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอนุภูมิภาคนำไปสู่การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของ GMS กับกลุ่มประเทศอื่นในที่สุด
3. แนวทางการดำเนินการร่วม 6 ประเทศ ประกอบด้วย การพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง และพัฒนาพื้นที่เป้าหมายหลัก ปรับปรุงนโยบาย กฎระเบียบ พิธีการ แผนงานการสนับสนุนระบบข้อมูลการค้าและการลงทุน การศึกษาวิจัยโครงการต่างๆ การพัฒนาทักษะฝีมือ โดยเฉพาะในพื้นที่เป้าหมาย เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุนและเงินอุดหนุน การพัฒนาองค์กรและสถาบันเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่เส้นทาง East – West Economic Corridor : EWEC) ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งและโซ่อุปทานในแนวตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างเมียนมา ไทย สปป.ลาวตอนกลาง และเวียดนามตอนกลาง (ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 2554) โดยมีจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ 3 แห่งคือ 1) จุดเชื่อมต่อระหว่างไทยกับเมียนมา ที่ด่านศุลกากรแม่สอด – เมียวดี 2) จุดเชื่อมต่อระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร – สะหวันนะเขต และ 3) จุดเชื่อมต่อระหว่าง สปป.ลาว กับเวียดนาม ที่ด่านศุลกากรแดนสะหวัน – ลาวบ่าว โครงสร้างพื้นฐานและประตูการค้า ตามแนวเส้นทาง EWEC แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) การเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างไทยกับเมียนมา โดยแนว Corridor เชื่อมโยงไปถึงย่างกุ้ง และ 2) การเชื่อมโยงระหว่างไทยกับ สปป.ลาวตอนกลางและเวียดนามตอนกลาง โดย

เชื่อมต่อระหว่างด่านศุลกากรนครพนม (ไทย) – ท่าแขก (สปป.ลาว) เนื่องจากมีสภาพการค้า การขนส่ง และ โครงข่ายการผลิตสินค้าและบริการใกล้เคียงกัน

2.1.5.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้าน

สำหรับเส้นทางถนนตามแนวตะวันออก-ตะวันตกในไทยค่อนข้างสะดวกและโครงข่ายทาง ถนนในไทยส่วนใหญ่ๆ ได้รับการขยายให้เป็น 4 ช่องจราจรแล้ว และปัจจุบันเส้นทางทางถนน East-West Economic Corridor แบ่งเป็น 2 ฝั่งคือ ฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออก โดยสถานการณ์การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้าน มีดังนี้

1. เส้นทางถนนของ EWEC (ฝั่งตะวันตก) ในการเชื่อมต่อกับเมียนมา (ด่านศุลกากรแม่สอด – เมียวดี สำหรับเส้นทางเมียวดี – กอกะเร็ก ได้รับการปรับปรุงให้เป็น 2 ช่องจราจร สำหรับเส้นทางจากเมืองกอกะเร็กไปเมืองผาอัน (รัฐกะเหรี่ยง) อยู่ระหว่างการปรับปรุงเพิ่มเติม และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562 ซึ่งที่เมืองผาอันมีเส้นทางแยกไปยังเมะละแหม่ง และแยกเข้าสู่ย่างกุ้ง (เมืองหลวงของเมียนมา) มีขนาด 2 ช่องจราจร ส่วนสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 เชื่อมต่อแม่สอด – เมียวดี และถนนเส้นทางที่เชื่อมต่อจากถนนสาย เอเชีย จากจุดเริ่มต้นถนนสายแม่สอด – แม่ระมาด – เมียวดี อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

2. เส้นทางขนส่งทางถนนของ EWEC (ฝั่งตะวันออก) คือ การเชื่อมโยงระหว่างภาค ตะวันออกเฉียงเหนือของไทยกับ สปป.ลาวตอนกลางและเวียดนามตอนกลาง ปัจจุบันการขนส่งในแนวนี้ใช้ เส้นทาง R9 ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร และ R12 ผ่านด่านศุลกากรนครพนม ซึ่งทั้งสองเส้นทางนี้ปัจจุบันเป็น ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร สภาพถนนขรุขระในบางช่วง เส้นทาง R9 เชื่อมต่อกับเวียดนามตอนกลางที่ด่าน ศุลกากรลาวบาว ส่วนเส้นทาง R12 เชื่อมต่อกับด่านศุลกากรจาโล โดยจากด่านศุลกากรทั้งสองแห่งนี้มี เส้นทางเชื่อมต่อกับทางหลวงเอเชีย 1A ซึ่งเป็นถนนสายหลักของเวียดนาม โดยเส้นทาง 1A สามารถเชื่อมโยง กับท่าเรือดานัง และท่าเรืออื่น ๆ ในเวียดนามกลาง ตลอดจนเมืองใหญ่ต่าง ๆ ของเวียดนาม ทั้งนี้ถนนสาย 1A ของเวียดนามได้รับการปรับปรุงมาเป็นระยะ ๆ และเนื่องจากปัจจุบันถนนสาย 1A มีเขตทางจำกัด และกำลังมี การขยายโครงข่ายเส้นทางด่วนระหว่างเมืองขนานไปกับถนนสาย 1A โดยเส้นทางด่วนระหว่างเมืองดานัง- กว่างหยาย คาดว่าจะสร้างเสร็จภายในปี พ.ศ. 2561

สำหรับสภาพโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทาง EWEC ช่วงฝั่งตะวันตก อย่างกุ้ง (เมียนมา) – เมียวดี (เมียนมา) เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร ได้แก่ ช่วงย่างกุ้ง – พะโค ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ได้แก่ ช่วงพะโค – ไจ้โก๊ะ-ภูะท่ง-เมะละแหม่ง, เมะละแหม่ง-ผะอัน-กอกะเร็ก และ กอกะเร็ก-เมียวดี และตั้งแต่ เมะละแหม่ง – เมียวดี (เมียนมา) ช่วงถนนในประเทศไทย เส้นทางจาก เมียวดี – แม่ระมาด – แม่สอด อยู่ใน ระหว่างการก่อสร้างเป็นถนน 6 ช่องทางจราจร เชื่อมต่อถนนสายเอเชีย โดยจะเสร็จสมบูรณ์และมีแผนเปิด ให้บริการใน พ.ศ. 2561 และเส้นทางแม่สอด – ขอนแก่น – มุกดาหาร เป็นถนนคอนกรีตสลับลาดยาง 4 ช่อง จราจร ยกเว้นช่วงแม่สอด-อ.เมืองตาก และเส้นทางกาฬสินธุ์ – คำชะอี (มุกดาหาร) เป็นถนนลาดยาง 2 ช่อง จราจร เส้นทางมุกดาหาร – นครพนม เป็นถนนคอนกรีตสลับลาดยาง 4 ช่องจราจร ยกเว้นช่วงมุกดาหาร – ธาตุพนม (นครพนม) ถนนเส้นทางฝั่งตะวันออก เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ได้แก่ เส้นทางสะหวันนะ เขต (สปป.ลาว) – แดนสะหวัน (สปป.ลาว) เส้นทางท่าแขก (สปป.ลาว) – น้ำพาว (สปป.ลาว) เส้นทางลาวบาว (เวียดนาม) – ดานัง (เวียดนาม) ส่วนเส้นทาง จาโล (เวียดนาม) – ถนนสาย 1A เป็นถนนลาดยาง 2-4 ช่อง จราจร

2.1.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ทำการเผยแพร่แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) ซึ่งมีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค โดยประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ 1) การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 3) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศและการดำเนินการลักษณะบูรณาการระหว่างหน่วยงาน และภาคีการพัฒนาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ผลในทางปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ

2.1.6.1 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก ซึ่งมีกลยุทธ์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า ดังนี้

1. สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริม การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ ได้แก่ ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

2. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก ย่านเก็บกองและขนถ่ายตู้สินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้า

3. พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์

2.1.7 แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด

2.1.7.1 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนเหนือล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนเหนือล่าง 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ พิจิตร โลก ดาก อุตรดิตถ์ สุโขทัย และเพชรบูรณ์ มีศักยภาพเป็นแหล่งผลิตทางการเกษตร คือ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ อ้อย โรงงาน มันสำปะหลัง ถั่วเหลือง และไม้ผลที่จังหวัดอุตรดิตถ์ นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวพัฒนา East-West Economic Corridor โดยมีจังหวัดพิจิตรเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญรองรับการเป็นศูนย์กลางบริการสี่แยกอินโดจีน มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก เชิงประวัติศาสตร์ สุโขทัยและศรีสัชนาลัยจังหวัดสุโขทัย แหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงนิเวศและประเพณีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์อาทิประเพณีอัฐมพระดาน้ำของจังหวัดเพชรบูรณ์ สำหรับบริการพื้นฐานมีโครงข่ายคมนาคมทั้งการขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางรถไฟที่สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า มีแหล่งเก็บกักน้ำขนาดใหญ่ 3 แห่ง คือ เขื่อนภูมิพลจังหวัดตาก เขื่อนสิริกิติ์จังหวัดอุตรดิตถ์ และเขื่อน แควน้อยจังหวัดพิจิตร มีสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีศักยภาพในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และองค์ความรู้ในการพัฒนาพื้นที่

ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เน้นการเสริมจุดแข็งที่ศักยภาพทางการเกษตร และการท่องเที่ยวโดยต่อยอดการพัฒนาด้วยฐานความรู้และเทคโนโลยีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลผลิตเดิม พร้อมทั้งแก้ไขจุดอ่อนด้านการผลิต ทรัพยากรมนุษย์ และการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนการใช้โอกาส ด้านศักยภาพที่ตั้งที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างภาคและเชื่อมโยงการพัฒนาตาม North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor และประตูเชื่อมโยงชายแดนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ที่จังหวัดตากและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ(สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด, 2560) ดังนี้

1. สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มของฐานการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร มุ่งเน้นให้ภาคเกษตรและอุตสาหกรรมเป็นฐานการสร้างรายได้ให้กับกลุ่มจังหวัดได้อย่างยั่งยืน โดยสนับสนุนแนวทางการผลิตเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม พัฒนาระบบ Logistics สำหรับสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรที่มีประสิทธิภาพสนับสนุนการพัฒนาการผลิตพลังงานทดแทนจากพืช รวมถึงสนับสนุนให้มีการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรให้ตรงกับความต้องการของตลาด

2. พัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ เชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และประเทศเพื่อนบ้าน ให้ความสำคัญกับการสร้างโอกาสให้เกิดการขยายตัว และการเชื่อมโยงทางการทางค้าและการบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และระบบ Logistics เพื่อสนับสนุนการค้าและการบริการ โดยมีจังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการคมนาคมเชื่อมโยงสนับสนุนธุรกิจบริการใหม่ที่มีศักยภาพ อาทิ ธุรกิจบริการสุขภาพ เพื่อเป็นแหล่งรายได้ใหม่ของกลุ่มจังหวัดพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ และบุคลากรของกลุ่มจังหวัด เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการบริการสื่อกอนโดจีน และเสริมสร้างความร่วมมือในระดับพื้นที่เพื่อขยายการค้าชายแดน

3. สร้างคุณค่า (Value Creation) การท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งการพัฒนาและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การตลาดและบุคลากร สร้างความปลอดภัยและมาตรฐานของการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร และการเดินทาง รวมทั้งความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาองค์ความรู้การศึกษาวิจัยเพื่อสร้างคุณค่าของทรัพยากรการท่องเที่ยว และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น

4. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อสนับสนุนการผลิตและคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งน้ำ และการบริหารจัดการน้ำให้ทั่วถึงและเป็นระบบ เพิ่มสมรรถนะแหล่งกักเก็บน้ำเดิม และแหล่งกักเก็บน้ำใหม่ ตามศักยภาพและความจำเป็นของพื้นที่ ส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรดิน น้ำ ป่าไม้ โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ตลอดจนพัฒนาระบบเตือนภัยในพื้นที่เสี่ยงภัย ทั้งดินถล่ม ภัยแล้ง และอุทกภัย

2.1.7.2. แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ อุตรดิตถ์ เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ ได้จัดทำแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (พ.ศ. 2561 - 2564) โดยมีเป้าหมายสำคัญที่จะพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม การค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว และการเกษตร และอุตสาหกรรมเกษตร ซึ่งมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวคือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ด้านอารยธรรม ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และประเพณี ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างมูลค่าให้กับการท่องเที่ยวให้โดดเด่นมีจุดขายในด้านของอัตลักษณ์ มีการเชื่อมโยงเรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับอารยธรรม ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และประเพณี ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงบนเส้นทาง (Routes) การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกและปลอดภัย โดยกลยุทธ์ของประเด็นยุทธศาสตร์กลยุทธ์ที่ 2 ประกอบด้วย

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมทางรถยนต์ ระบบขนส่งมวลชน รถไฟรางคู่ และเครื่องบิน ให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้โดยมีความสะดวก รวดเร็ว และมีมาตรฐานความปลอดภัยที่สูงบนเส้นทาง (Routes) การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ซึ่งจะเชื่อมโยงกับสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญๆ ต่าง โรงแรม ร้านอาหาร แหล่งชุมชน ตลอดจนเชื่อมโยงการเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวกสบาย

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดที่เป็นจุดขายหรือ Land Mark ของสถานที่ท่องเที่ยว โดยการก่อสร้างสิ่งสนับสนุนจุดขายหรือ Land Mark ด้านการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ของกลุ่มจังหวัด การเพิ่มประสิทธิภาพระบบป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ความปลอดภัยในการสัญจรของนักท่องเที่ยว ตลอดจนบริการด้านการให้ความช่วยเหลือเร่งด่วน การสาธารณสุขให้มีประสิทธิภาพเพียงพอ พัฒนาระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า น้ำประปา หอพักน้ำ ระบบสารสนเทศ และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานในแหล่งท่องเที่ยวให้เพียงพอ รวมทั้ง พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสร้างระบบการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของสถานที่ท่องเที่ยวที่ยั่งยืน พัฒนาแหล่งธรรมชาติของแหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากรป่าไม้ ดินน้ำ ให้อุดมสมบูรณ์ เพื่อรักษาและสร้างความสมดุลของระบบนิเวศ ให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงามร่มรื่น มีทัศนียภาพที่สวยงามและยั่งยืน โดยยังคงสภาพของลักษณะภูมิศาสตร์และประวัติศาสตร์ดั้งเดิมไว้ให้มากที่สุด นอกจากนี้ ยังมีการส่งเสริมการสร้างจิตสำนึก และการให้ความรู้การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพื่อให้นักท่องเที่ยว และชุมชนรู้จักวิธีการอนุรักษ์ และรู้จักหวงแหนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม โดยใช้สื่อประเภทต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ Internet โดยนำความรู้ด้านการอนุรักษ์เผยแพร่ให้กับประชาชน เพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับทรัพยากร

กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ของกลุ่มจังหวัด เพื่อสร้างรายได้ทางด้านการท่องเที่ยวและกระจายรายได้สู่ชุมชนบนเส้นทาง (Routes) การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ทั้งการส่งเสริมการสร้างคุณค่าให้กับชุมชนท้องถิ่น โดยผ่านวิธีการถ่ายทอดวิถีชีวิต วัฒนธรรม และประเพณี ดั้งเดิมของชุมชน สนับสนุนการจัดกิจกรรมที่สะท้อนถึงเอกลักษณ์ชุมชนท้องถิ่น และให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง พัฒนาและสร้างคุณค่าให้กับสินค้า ผลิตภัณฑ์ของชุมชน OTOP เชื่อมโยงกับอัตลักษณ์ในเรื่องของอารยธรรม ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และประเพณี ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชน และสามารถสร้างจุดขายกับสินค้าเพื่อแข่งขันกับภูมิภาคอื่นๆ ได้ พัฒนาและฝึกอบรมผู้ประกอบการกิจการท่องเที่ยว ไกด์ มัคคุเทศก์ท้องถิ่นให้มีความสามารถในด้านภาษาต่างประเทศที่จำเป็น และส่งเสริมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการถ่ายทอดอัตลักษณ์ในพื้นที่ของตนเอง เป็นมัคคุเทศก์ท้องถิ่นที่มีความรู้ทั้งทางด้านธรรมชาติและวัฒนธรรม สามารถอธิบายเรื่องราวในท้องถิ่นและภูมิปัญญาพื้นบ้านได้ ซึ่งจะทำให้เกิดความภาคภูมิใจในท้องถิ่นและสามารถแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวเกิดความประทับใจได้ รวมทั้งการประชาสัมพันธ์และโฆษณาการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ของกลุ่มจังหวัด ผ่านทางสื่อโซเชียลเน็ตเวิร์ค เว็บไซต์ แฟนเพจ นิตยสาร ททท.รายการโทรทัศน์ ฯลฯ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยว และปลูกกระแสความภูมิใจในความเป็นไทยและดำรงไว้ซึ่งวิถีไทย อีกทั้ง การส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นสื่อที่เข้าถึงนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มเป้าหมายได้ โดยใช้แอปพลิเคชันและสมาร์ทโฟนเป็นเครื่องมือเชื่อมต่อการสื่อสารไปยังนักท่องเที่ยวได้โดยตรง

2.1.7.3 แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน ที่จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร มีสะพานมิตรภาพเชื่อมประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่จังหวัดมุกดาหารและนครพนม ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 มีทั้งหมด 4 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) อย่างยั่งยืน เป็นประเด็นที่มุ่งประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) ของกลุ่มจังหวัดฯ, พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน และให้ความรู้ด้านการท่องเที่ยวและบริการแก่บุคลากรด้านการท่องเที่ยว

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การส่งเสริม พัฒนาการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มทางการเกษตร เป็นการเพิ่มศักยภาพการผลิตและการบริหารจัดการสินค้าเกษตร ส่งเสริมการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรให้สอดคล้องกับตลาด และสนับสนุนการวิจัยและ พัฒนาการผลิตและการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่า

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุน เป็นประเด็นที่มุ่งเพิ่มขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุนแก่ผู้ประกอบการในพื้นที่ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และส่งเสริมการใช้นวัตกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการ ในการค้า การลงทุน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาสังคมและความมั่นคง เป็นประเด็นที่มุ่งส่งเสริมการนำเอาวิธีการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่มาใช้ในการบริหารงานกลุ่มจังหวัด สนับสนุนกิจกรรมในการรักษาความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และพัฒนาศักยภาพบุคลากรภาครัฐในการแก้ไขปัญหาให้กับประชาชนในกลุ่มจังหวัด

2.1.8 การเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1.8.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) เป็นการศึกษาภาคสนาม (Field Study) โดยการใช้แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์เชิงลึก จากนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

2.1.8.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ได้จากการศึกษารวบรวมข้อมูลค้นคว้าจากเอกสารวารสาร งานวิจัย บทความ วิทยานิพนธ์ ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ภาคเอกชนที่ได้เก็บรวบรวมไว้ รวมทั้งจากเว็บไซต์ต่างๆ

เส้นทางที่ศึกษา แบ่งออกเป็น 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย 8 จังหวัด คือ อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์ พิษณุโลก สุโขทัย ตาก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว คือ เมืองสะหวันนะเขต และประเทศเวียดนาม ได้แก่ เมืองเว้ และเมืองดานัง ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีจำนวนประชากร ดังแสดงในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 จำนวนประชากรบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังดานัง ประเทศเวียดนาม ปี พ.ศ. 2559-2560

ประเทศ	เมือง/จังหวัด	พ.ศ. 2559 ¹	พ.ศ. 2560 ²
		จำนวนประชากร (คน)	จำนวนประชากร (คน)
ไทย	ขอนแก่น	1,801,753	1,805,910
	พิษณุโลก	865,759	865,368
	ตาก	631,965	644,267
	มุกดาหาร	349,474	350,782
	เพชรบูรณ์	995,223	995,331
	สุโขทัย	600,231	599,319
	อุตรดิตถ์	458,197	457,092
	กาฬสินธุ์	985,232	986,005
สปป. ลาว	สะหวันนะเขต	969,697 ³	1,000,000 ⁴
เวียดนาม	เว้	1,143,572 ⁵	1,100,000
	ดานัง	1,046,200	1,446,876 ⁶

ที่มา: ¹ ระบบสถิติทางการทะเบียน (2559)

² ระบบสถิติทางการทะเบียน (ธันวาคม 2560)

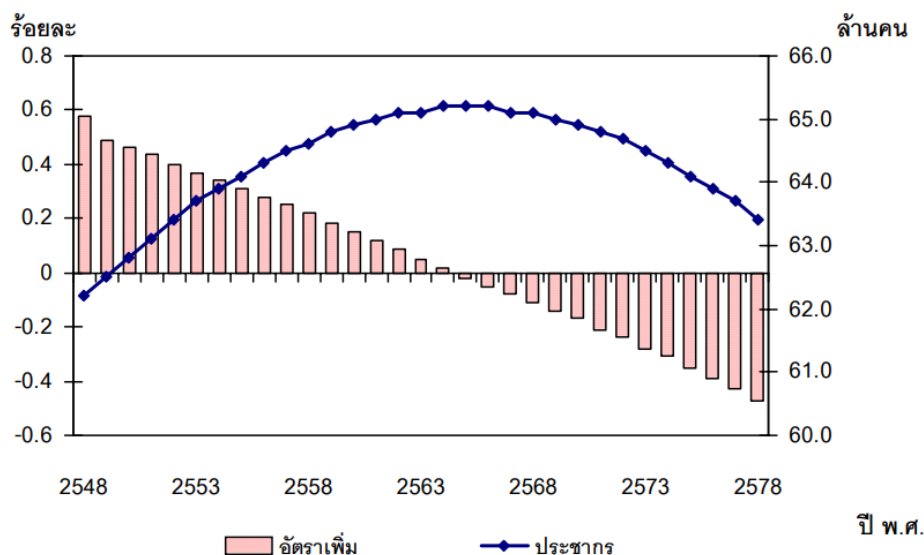
³ <http://www.statoids.com/ula.html>

⁴ <https://laotiantimes.com/2018/01/05/savannakhet-reaches-population-1-million/>

⁵ <https://thuathienhue.gov.vn/vi-vn/>

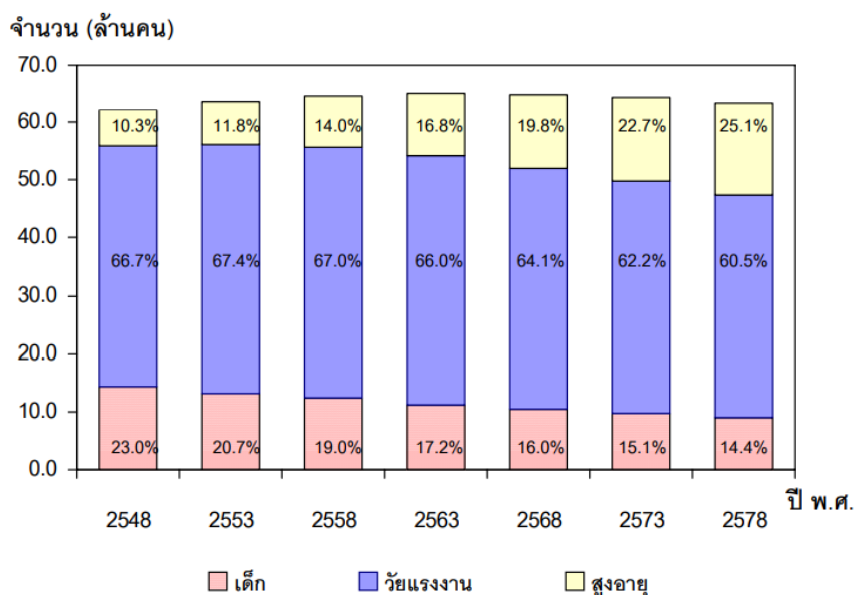
⁶ <https://danang.gov.vn/>

เมื่อกลางปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยมีประชากร 62.2 ล้านคน หนึ่งปีถัดไปประมาณได้ว่าประชากรไทย ณ กลางปี 2549 เพิ่มขึ้นเป็น 62.5 ล้านคน เท่ากับว่าหนึ่งปีมีคนเพิ่มขึ้น 3 แสนคนเศษ คิดเป็นอัตราเพิ่มประชากรร้อยละ 0.6 ต่อปี การเพิ่มของประชากรไทยยังคงเพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคต แต่เป็นการเพิ่มที่ช้าลง แต่ละปีอัตราเพิ่มประชากรค่อยๆ ลดลง ในปี พ.ศ. 2565 ประชากรไทยถึงจุดอิมตัว อัตราเกิดจะอยู่ในระดับใกล้เคียงกับอัตรามรณะ ทำให้อัตราการเพิ่มของประชากรใกล้เคียงกับศูนย์ แสดงว่าประชากรไทยจะถึงจุดอิมตัวที่จำนวนประมาณ 65 ล้านคนในราวปี พ.ศ. 2565 หลังจากนั้น เป็นไปได้ว่าอัตราเพิ่มประชากรจะติดลบ คือ ต่ำกว่าศูนย์บ้างเล็กน้อย ทำให้จำนวนประชากรแต่ละปีลดลง (ปีพม่า ว่าพัฒนวงศ์ และปราโมทย์ ประสาทกุล, 2549) แสดงดังรูปที่ 2.1



รูปที่ 2.1 อัตราเพิ่มและจำนวนประชากร พ.ศ. 2548-2578
ที่มา: (ปัทมา ว่าพัฒน์วงศ์ และปราโมทย์ ประสาทกุล, 2549)

การที่ประชากรไทยในอนาคตเพิ่มขึ้นอย่างช้า ๆ จนอิ่มตัวแล้วลดลงนั้น เป็นผลเนื่องจากภาวะเจริญพันธุ์ที่ลดต่ำลง และคนไทยมีชีวิตยืนยาวขึ้น ลักษณะเช่นนี้ทำให้โครงสร้างอายุของประชากรเปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัดเจน หากดูที่จำนวนประชากร เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ในช่วงปี พ.ศ. 2548 – 2578 จะมีจำนวนลดลงจาก 14 ล้าน (ร้อยละ 23 ของประชากรทั้งหมด) เหลือ 9 ล้านคนเศษ (ร้อยละ 14) ส่วนประชากรวัยแรงงาน (อายุ 15 – 59 ปี) มีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย จำนวนจะเพิ่มขึ้นจาก 41 ล้าน เป็น 43 ล้านคน หลังจากนั้นจะลดจำนวนลงเหลือ 38 ล้านคนในปี พ.ศ. 2578 อาจกล่าวได้ว่าจำนวนประชากรวัยแรงงานในอนาคตอีก 30 ปีข้างหน้าเกือบไม่เปลี่ยนแปลงเลยก็ได้ อย่างไรก็ตาม การที่จำนวนประชากรวัยเด็กจะลดลงอย่างมากจะมีผลทำให้จำนวนประชากรในวัยเรียน (อายุ 6 – 21 ปี) ลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 16 ล้านคนในปี พ.ศ. 2548 เป็น 11 ล้านคนในปี พ.ศ. 2578 สำหรับประชากรกลุ่มสุดท้าย คือ กลุ่มผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) คนกลุ่มนี้มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอื่น ๆ ในปี พ.ศ. 2548 มีประชากรสูงอายุอยู่ 6 ล้านคนเศษ (ร้อยละ 10) เมื่อถึงปี พ.ศ. 2578 จำนวนผู้สูงอายุจะเพิ่มขึ้นเป็น 16 ล้านคน (ร้อยละ 25) เท่ากับเพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่าตัวในเวลาราว ๆ 30 ปีเท่านั้น ดังแสดงในรูปที่ 2.2 (ปัทมา ว่าพัฒน์วงศ์ และปราโมทย์ ประสาทกุล, 2549)



รูปที่ 2.2 จำนวนประชากรวัยต่างๆ พ.ศ. 2548-2578
ที่มา: (ปัทมา ว่าพัฒน์วงศ์ และปราโมทย์ ประสาทกุล, 2549)

2.1.9 การสร้างและการหาประสิทธิภาพของแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์

2.1.9.1. ศึกษาทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.9.2. ศึกษาวิธีการสร้างแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามจากเอกสารต่าง ๆ

2.1.9.3. กำหนดประเด็นและขอบเขตของคำถามให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และประโยชน์ของการวิจัย

2.1.9.4. สร้างแบบสอบถามฉบับร่างและนำแบบสอบถามฉบับร่างเสนอต่อผู้ร่วมวิจัยและผู้เชี่ยวชาญเพื่อพิจารณาตรวจสอบความถูกต้องและนำแบบสอบถามฉบับร่างไปทดลองใช้ (Try-out) กับกลุ่มประชากรที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันกับกลุ่มประชากรที่ต้องการศึกษา เพื่อทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability)

2.1.9.5. นำผลที่ได้จากแบบสอบถามฉบับร่างมาทำการวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม คำนวณค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาและปรับปรุงการแก้ไขแบบสอบถามตามข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ ก่อนนำแบบสอบถามไปใช้จริง

2.1.9.6. เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ที่ได้จากการปรับแก้และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ผลทางสถิติ

2.1.10 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว

จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติในปี พ.ศ.2560 ที่มาเยือนแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (พิษณุโลก สุโขทัย ตาก อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์) ผ่านเส้นทางหลวงหมายเลข 12 (R12) (เลยชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ ขอนแก่น หนองบัวลำภู อุดรธานี มหาสารคาม กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด ยโสธร อำนาจเจริญ สกลนคร นครพนม อุบลราชธานี) ไปยังสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร ผ่านสะพานนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และข้ามผ่านไปยังดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติดังแสดงในตารางที่ 2.2-2.5

ตารางที่ 2.2 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน มกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2560

จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน มกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2560							
จังหวัด	เดือนมกราคม (คน)		เดือนกุมภาพันธ์ (คน)		เดือนมีนาคม (คน)		รวม (คน)
	ชาวไทย	ต่างชาติ	ชาวไทย	ต่างชาติ	ชาวไทย	ต่างชาติ	
พิษณุโลก	339,142	20,354	296,581	20,645	293,024	18,551	988,297
สุโขทัย	88,066	40,389	75,649	39,416	76,744	32,939	353,203
ตาก	214,046	5,103	189,815	4,701	179,484	4,279	597,428
อุตรดิตถ์	114,998	817	99,611	943	104,452	779	321,600
เพชรบูรณ์	203,440	2,040	167,837	1,783	159,331	1,734	536,165
ขอนแก่น	467,627	6,906	438,086	6,593	484,520	5,119	1,408,851
กาฬสินธุ์	41,067	362	37,428	380	39,803	162	119,202
มุกดาหาร	183,151	13,523	162,788	12,020	172,057	12,551	556,090

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2559-2560)

ตารางที่ 2.3 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน เมษายน-มิถุนายน พ.ศ. 2560

จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน เมษายน-มิถุนายน พ.ศ. 2560							
จังหวัด	เดือนเมษายน (คน)		เดือนพฤษภาคม (คน)		เดือนมิถุนายน (คน)		รวม (คน)
	ชาวไทย	ต่างชาติ	ชาวไทย	ต่างชาติ	ชาวไทย	ต่างชาติ	
พิษณุโลก	264,572	12,096	242,698	9,978	236,802	10,324	776,470
สุโขทัย	101,588	23,866	93,078	21,246	88,343	20,755	348,876
ตาก	192,557	1,320	174,191	1,219	177,553	1,369	548,209
อุตรดิตถ์	66,674	431	63,957	426	59,910	385	191,783
เพชรบูรณ์	161,199	1,804	143,331	1,909	135,307	1,915	445,465
ขอนแก่น	381,499	7,027	342,218	5,237	356,685	5,790	1,098,456
กาฬสินธุ์	45,396	402	43,798	282	42,836	226	132,940
มุกดาหาร	148,382	21,617	141,895	16,127	128,770	14,458	471,249

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2559-2560)

ตารางที่ 2.4 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน กรกฎาคม-กันยายน พ.ศ. 2560

จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน กรกฎาคม-กันยายน พ.ศ. 2560							
จังหวัด	เดือนกรกฎาคม (คน)		เดือนสิงหาคม (คน)		เดือนกันยายน (คน)		รวม (คน)
	ชาวไทย	ต่างชาติ	ชาวไทย	ต่างชาติ	ชาวไทย	ต่างชาติ	
พิษณุโลก	197,956	13,117	212,272	11,499	201,659	11,885	648,388
สุโขทัย	55,288	32,928	49,052	32,644	46,507	26,657	243,076
ตาก	134,172	3,991	123,813	4,261	109,966	4,007	380,210
อุตรดิตถ์	91,144	1,122	76,171	887	64,950	661	234,935
เพชรบูรณ์	123,697	2,438	118,206	1,850	123,296	1,760	371,247
ขอนแก่น	293,461	8,975	287,786	7,887	283,138	8,160	889,407
กาฬสินธุ์	65,791	315	61,608	262	59,698	250	187,924
มุกดาหาร	146,897	13,902	143,938	12,876	146,920	14,002	478,535

ที่มา: (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559-2560)

ตารางที่ 2.5 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน ตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2560

จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน ตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2560							
จังหวัด	เดือนตุลาคม (คน)		เดือนพฤศจิกายน (คน)		เดือนธันวาคม (คน)		รวม (คน)
	ชาวไทย	ต่างชาติ	ชาวไทย	ต่างชาติ	ชาวไทย	ต่างชาติ	
พิษณุโลก	218,369	26,077	232,493	27,717	261,257	28,309	794,222
สุโขทัย	87,699	27,912	97,240	32,081	113,810	32,100	390,842
ตาก	161,968	3,530	190,192	3,855	212,145	4,224	575,914
อุตรดิตถ์	82,054	712	102,207	699	108,230	706	294,608
เพชรบูรณ์	184,968	1,759	212,969	2,249	256,123	2,479	660,547
ขอนแก่น	380,316	2,535	443,618	3,091	433,440	4,315	1,267,315
กาฬสินธุ์	49,026	215	46,254	200	48,282	223	144,200
มุกดาหาร	137,292	12,912	141,643	15,494	155,730	16,948	480,019

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2559-2560)

จากตารางที่ 2.2 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน มกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2560 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวที่มีความนิยม 3 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดตาก ตามลำดับ

จากตารางที่ 2.3 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน เมษายน-มิถุนายน พ.ศ. 2560 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวที่มีความนิยม 3 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดตาก ตามลำดับ

จากตารางที่ 2.4 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน กรกฎาคม-กันยายน พ.ศ. 2560 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวที่มีความนิยม 3 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดมุกดาหาร ตามลำดับ

จากตารางที่ 2.5 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือน ตุลาคม-พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวที่มีความนิยม 3 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเพชรบูรณ์

จากตารางที่ 2.2-2.5 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม แหล่งท่องเที่ยวที่มีความนิยม 2 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดพิษณุโลก ส่วนระหว่างเดือนกรกฎาคม-กันยายน พ.ศ. 2560 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวที่มีความนิยม อันดับที่ 3 ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร ส่วนระหว่างเดือน ตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2560 จะเห็นได้ว่าแหล่งท่องเที่ยวที่มีความนิยมอันดับที่ 3 ได้แก่ จังหวัดเพชรบูรณ์

องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization :UNWTO) คาดว่า ในระหว่างปี พ.ศ. 2553 - 2563 การท่องเที่ยวมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องโดยจะขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 3.8 ต่อปี (สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559) แต่เมื่อพิจารณาแบบแยกรายพื้นที่ศึกษา โดยเทียบจำนวนนักท่องเที่ยวของปี พ.ศ. 2559-2560 ของพื้นที่ศึกษาทั้ง 11 พื้นที่ พบว่ามีพื้นที่ศึกษามีจำนวนนักท่องเที่ยวลดลง 5 พื้นที่ ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดกาฬสินธุ์ และแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว และจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 6 พื้นที่ ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดขอนแก่น จังหวัดมุกดาหาร เมืองเว้ และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ดังแสดงในตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 อัตราจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นและลดลงของปี พ.ศ. 2559-2560

ลำดับ	เมือง/จังหวัด	ประเทศ	ร้อยละอัตราจำนวนนักท่องเที่ยว
1	ขอนแก่น	ไทย ¹	ลดลง 2.87
2	พิษณุโลก		เพิ่มขึ้น 11.40
3	ตาก		เพิ่มขึ้น 9.99
4	มุกดาหาร		เพิ่มขึ้น 7.34
5	เพชรบูรณ์		เพิ่มขึ้น 7.63
6	สุโขทัย		เพิ่มขึ้น 11.87
7	อุดรธานี		เพิ่มขึ้น 18.29
8	กาฬสินธุ์		เพิ่มขึ้น 7.4
9	สะหวันนะเขต	สปป.ลาว ²	ลดลง 23.4
10	เว้	เวียดนาม ³	เพิ่มขึ้น 16.00
11	ดานัง		เพิ่มขึ้น 19.00

ที่มา: ¹ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559-2560)

² Aloun Bounmixay (2016)

³ The voice of in Vietnam (2017)

2.2 แผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐาน

2.2.1 แผนยุทธศาสตร์การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค พ.ศ. 2557-2566 (ทบทวนครั้งที่ 4 พ.ศ. 2561) ซึ่ง เป็นการมองภาพรวมองค์กรในระยะยาว 10 ปี โดยได้กำหนดทิศทางตำแหน่งยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective หรือ SO) โดยในระยะแรก (ปี 2561) จะมุ่งเน้น ยุทธศาสตร์ขีดสมรรถนะองค์กรในทุกมิติ โดยครอบคลุมทุกด้านที่สำคัญ ได้แก่ ระบบจำหน่าย ไฟฟ้า การบริการ ลูกค้า รวมถึงการดำเนินงานอย่างมีธรรมาภิบาล และมีความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ในช่วงระยะเวลา 5 – 10 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2565-2570) องค์กรจะต้องมีการพลิกองค์กรสู่ การเป็น Digital Utility รวมถึงเตรียมความพร้อมในการก้าวสู่ผู้นำ ในธุรกิจด้านไฟฟ้าทั้งในประเทศและใน ระดับภูมิภาค ทั้งนี้ กฟภ. ได้กำหนดทิศทางและตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) ให้พลิก องค์กรสู่การเป็น Digital Utility ในปี 2565 ซึ่งมีประเด็นการปรับปรุงที่สำคัญ 3 ประเด็น ดังนี้ 1) Digital Service การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการลูกค้า โดยการ พัฒนาฐานข้อมูล และระบบการวิเคราะห์ข้อมูลลูกค้า รวมถึง การปรับปรุงช่องทางการสื่อสารและการให้บริการลูกค้าผ่าน Digital Channel (สนับสนุนการดำเนินงานของ SO3) 2) Digital Operational Excellence การพัฒนา เทคโนโลยีของระบบไฟฟ้าให้ทันสมัยด้วย Smart Grid และให้ความสำคัญกับการสื่อสารและเชื่อมโยงระหว่าง ข้อมูลและเทคโนโลยี (Interoperability) รวมถึง การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุง กระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า (สนับสนุน การดำเนินงานของ SO2) 3) Digital Business การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์ และการให้บริการในปัจจุบัน และนำไปสู่การออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ รวมถึงอาจนำไปสู่รูปแบบ ของธุรกิจ เกี่ยวเนื่องในอนาคต (New platform and business models) (สนับสนุนการดำเนินงานของ SO4) โดยแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ กฟภ. พ.ศ. 2561-2565 นี้ สนับสนุนผสมผสานการทำงานร่วมกัน ระหว่าง Business Driven Organization และ Digital Driven Organization กล่าวคือ มุ่งเน้นการทำงาน ร่วมกัน ระหว่าง หน่วยงานด้าน Operations และ Digital Technology เป็นรากฐานที่ใช้ขับเคลื่อน กฟภ. ใน การ บรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค, 2560-2565)

2.2.2 แผนยุทธศาสตร์การประปา

การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กร (ฉบับที่ 3) ปี 2560-2564 เพื่อมุ่งสู่ การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง ในปี 2564 โดยมีเป้าหมาย การเป็นองค์กร ระดับสากล และได้รับรางวัล Thailand Quality Class (TQC) ทั้งนี้ กปภ. ได้กำหนดกรอบแนวทางในการดำเนินงาน ประกอบด้วย 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านการเรียนรู้และการพัฒนา : มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรเพื่อให้ สอดคล้องกับภารกิจขององค์กร เสริมสร้างการวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ ตลอดจนจัดการระบบเทคโนโลยี สารสนเทศให้ทันสมัยรองรับระบบงานที่สำคัญ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการผลิตจ่ายน้ำ : มุ่งเน้นการสร้างระบบผลิตจ่ายน้ำให้เพียงพอ พร้อม ทั้งควบคุมคุณภาพน้ำให้ได้มาตรฐาน การสร้างระบบเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการผลิตจ่ายน้ำ รวมทั้งการลดน้ำ สูญเสีย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการบริการลูกค้า : มุ่งเน้นการสร้าง ความพึงพอใจกับลูกค้า ด้าน คุณภาพน้ำประปา และการบริการ รวมทั้งการรักษาสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีต่อชุมชน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการเงิน : มุ่งเน้นการควบคุมต้นทุนการดำเนินงาน และสร้างรายได้ที่เพียงพอต่อการขยายงาน

อนึ่งจาก 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ กปภ. กำหนดแนวทางการดำเนินงาน 11 ยุทธศาสตร์ 28 โครงการ/แผนงาน เพื่อรองรับการดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล (การประปาส่วนภูมิภาค, 2560)

2.2.3 แผนยุทธศาสตร์โทรคมนาคมและการสื่อสาร

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้มีประสิทธิภาพสูงและทันสมัย ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้จากทุกที่ ทุกเวลา อย่างมีคุณภาพ โดยโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่สำคัญ ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต รวมถึงการแพร่ภาพกระจายเสียง จะต้องมีขนาดเพียงพอ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ในการรองรับการเชื่อมต่อ การติดต่อสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูล การบริการทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนการใช้งานในรูปแบบต่างๆ อันเป็น ประโยชน์ต่อการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงทางสังคมของประเทศ รวมทั้งเพื่อรองรับการเป็น ศูนย์กลางด้านดิจิทัลของภูมิภาคในอนาคต ตัวชี้วัดของเป้าหมายของยุทธศาสตร์ที่ 1 ในระยะเวลา 5 ปี เป้าหมาย 1: โครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเข้าถึงทุกหมู่บ้าน ตัวชี้วัด (1) ทุกหมู่บ้านมีบริการอินเทอร์เน็ต ความเร็วสูงเข้าถึง ภายใน 2 ปี ปี พ.ศ. 2560 พ.ศ. 2561 และ พ.ศ. 2562 ขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ต ความเร็วสูง ผ่านสาย Fiber Optic ไปหมู่บ้านที่ยังไม่มีบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง เข้าถึงจำนวน 25,000 จำนวน 50,000 และ เข้าถึงทุกหมู่บ้าน ตามลำดับ ตัวชี้วัด (2) ร้อยละ 90 ของผู้ใช้ในเขตเทศบาลเมืองทุกจังหวัดและพื้นที่เศรษฐกิจสามารถเข้าถึงบริการ อินเทอร์เน็ต ความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 Mbps ภายใน 3 ปี ร้อยละ 50 ร้อยละ 70 และร้อยละ 90 ของผู้ใช้บริการตาม คริวเรือนในเขตเทศบาลเมือง ทุกจังหวัดและพื้นที่เศรษฐกิจ สามารถเข้าถึงบริการ อินเทอร์เน็ต ความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 Mbps ในปี พ.ศ. 2560 พ.ศ. 2561 และ 2562 ตามลำดับ ตัวชี้วัด (4) มีบริการ อินเทอร์เน็ตเคลื่อนที่ ความเร็วสูง (mobile broadband) ที่ สามารถเข้าถึงและ พร้อมใช้แก่ ประชาชนโดย ครอบคลุมพื้นที่ทุก หมู่บ้านพื้นที่ชุมชน และสถานที่ท่องเที่ยว ภายใน 2 ปี ปี พ.ศ. 2560 คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) กำกับ ให้มีการ ดำเนินการ ตามแผนบริการอินเทอร์เน็ต เคลื่อนที่ ความเร็วสูง ครอบคลุม ทุกหมู่บ้าน พื้นที่ชุมชน และสถานที่ ท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2561 มีบริการ อินเทอร์เน็ต เคลื่อนที่ ความเร็วสูง ครอบคลุม ทุกหมู่บ้าน พื้นที่ชุมชน และสถานที่ ท่องเที่ยว (สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.), 2560)

2.2.4 แผนยุทธศาสตร์การขนส่ง

2.2.4.1 กรมท่าอากาศยาน

แผนยุทธศาสตร์ของกรมท่าอากาศยาน 4 ด้านได้แก่ 1) พัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ 2) ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล 3) พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ 4) พัฒนาองค์กรภายใต้หลักธรรมาภิบาล 5) บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ (กรมท่าอากาศยาน, 2560)

2.2.4.2 การขนส่งทางบก

วิสัยทัศน์ของกรมการขนส่งทางบก คือกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย” โดยมีข้อมูลสำหรับการประเมินความสำเร็จของวิสัยทัศน์ที่กำหนด ดังนี้ (กรมการขนส่งทางบก, 2558)

- ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ จะพิจารณาจากระดับความสำเร็จของการมีมาตรฐานในการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Standard for Transport) ที่กำหนดในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 มี 5 ข้อ ดังนี้

(1) มาตรฐานระดับสากล (World Standard) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้ได้มาตรฐานสากล รวมถึง สถานีขนส่ง

(2) มาตรฐานความปลอดภัย (Safety) ได้แก่ จัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถเมล์ รถตู้โดยสารสาธารณะ และรถจักรยานยนต์ รวมถึงการนำเทคโนโลยีมาบังคับใช้เพื่อดูแลความปลอดภัยให้กับประชาชน เช่น GPS, CCTV

(3) มาตรฐานการให้บริการที่ดี (Service) เร่งสร้างมาตรฐานการให้บริการที่ดีกับประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะให้มีความสะดวก

(4) มาตรฐานการประหยัดพลังงาน (Energy Saving)

(5) มาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย จะประเมินโดยเทียบเคียงกับอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 ที่กำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 ตามประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

- เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม จะประเมินระดับความสำเร็จของการพัฒนาองค์กรเข้าสู่ generation 3.0

2.2.5 แผนยุทธศาสตร์สาธารณสุข

กระทรวงสาธารณสุขได้ทบทวนแผนยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 โดยการสังเคราะห์ การประเมินผลการดำเนินงานในระยะ 9 เดือน และผลสรุปจากการประชุมระดมสมองของผู้บริหารและผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งการนำนโยบายประเทศไทย 4.0 ด้านสาธารณสุข มาพิจารณาร่วมกัน เพื่อปรับปรุงให้แผนยุทธศาสตร์ให้มีความชัดเจน เป็นรูปธรรม มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานยิ่งขึ้น จนได้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ซึ่งสอดคล้องกับการจัดลำดับความสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (ด้านสาธารณสุข) ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระยะ และในแต่ละระยะมีจุดเน้นแตกต่างกันไป โดยในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2560 – 2564) คือ การมุ่งปฏิรูประบบสุขภาพ เน้นปรับเปลี่ยนโครงสร้างระบบบริหารจัดการที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา รวมถึงการวางพื้นฐานระบบสุขภาพใหม่ เช่น การวางระบบการแพทย์ปฐมภูมิที่มีแพทย์เวชศาสตร์ครอบครัว เพื่อดูแลผู้ป่วยอย่างบูรณาการ ลดค่าใช้จ่ายของระบบสุขภาพในระยะยาว การปรับระบบหลักประกันสุขภาพเพื่อลดความเหลื่อมล้ำของแต่ละกองทุน เป็นต้น โดยมียุทธศาสตร์ความเป็นเลิศ 4 ด้าน คือ 1) ด้านส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันโรค และคุ้มครองผู้บริโภคเป็นเลิศ (Promotion, Prevention & Protection Excellence) 2) ด้านบริการเป็นเลิศ (Service Excellence) 3) ด้านบุคลากรเป็นเลิศ (People Excellence) และ 4) บริหารเป็นเลิศด้วยธรรมาภิบาล (Governance Excellence) ประกอบด้วย 15 แผนงาน 45 โครงการ และ 80 ตัวชี้วัด โดยกำหนดเป้าหมาย และมาตรการที่ต้องการ จะบรรลุให้ได้ภายใน 1

ปีให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้งบประมาณและทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด รวมทั้งได้กำหนดแนวทางการถ่ายทอดยุทธศาสตร์และตัวชี้วัด สร้างความเข้าใจแก่ผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติอย่างแท้จริง และมีการติดตามประเมินผลที่สะดวก รวดเร็วเพื่อลดขั้นตอนในการปฏิบัติงานอีกด้วย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายกระทรวงสาธารณสุข “ประชาชนสุขภาพดี เจ้าหน้าที่มีความสุข ระบบสุขภาพยั่งยืน”(กระทรวงสาธารณสุข, 2561)

2.3 การทบทวนวรรณกรรมงานวิจัย

2.3.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจ

Kotler (1994) อ้างถึงใน เปี่ยมรัก ฉัตรธนาเสนีย์ (2546) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นความรู้สึกระดับบุคคล ซึ่งเป็นผลมาจากการเปรียบเทียบระหว่างการรับรู้ผลจากการทำงาน หรือประสิทธิภาพของสินค้าและบริการ กับความคาดหวังของลูกค้าที่มีต่อสินค้าและบริการ กล่าวคือถ้าผลที่ได้รับจากสินค้าและบริการนั้นต่ำกว่าความคาดหวังจะทำให้เกิดความไม่พึงพอใจ ถ้าผลที่ได้รับจากสินค้าและบริการนั้นตรงกับความคาดหวังจะทำให้เกิดความพึงพอใจ และถ้าผลที่ได้รับจากสินค้าและบริการนั้นสูงกว่าความคาดหวังจะทำให้เกิดความประทับใจ ซึ่งความแตกต่างกัน 3 ระดับของความพึงพอใจ ส่งผลต่อการตัดสินใจและการประชาสัมพันธ์ถึงสิ่งที่ดีและไม่ดีของสินค้าและบริการต่อไป

ทฤษฎีความขัดแย้งทางความรู้ ความคิด (Cognitive Dissonance Theory) Kotler 1994 อ้างถึงใน เปี่ยมรัก ฉัตรธนาเสนีย์ (2546) ได้ตั้งสมมติฐานว่า มนุษย์ต้องการ ความมีระเบียบและสอดคล้อง (Order and Consistency) มนุษย์จะเกิดความเครียดเมื่อมีความขัดแย้งในความเชื่อหรือพฤติกรรมต่างๆ และจะพยายามขจัดความตึงเครียดด้วยการลดความไม่สอดคล้องที่เกิดขึ้น

จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความพึงพอใจ สรุปได้ว่าความพึงพอใจเป็นเรื่องเกี่ยวกับอารมณ์และความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อพฤติกรรมของผู้ให้บริการ คุณภาพของสินค้าและคุณภาพของงานบริการ ลักษณะที่เหมือนกันในเชิงรูปธรรมของการให้บริการเชิงคุณภาพ ได้แก่ ความสะดวกรวดเร็วของบริการ ความเพียงพอของอุปกรณ์เครื่องมือ ความเอาใจใส่ ความพร้อม ของผู้ให้บริการ และความถูกต้องของงานที่ให้บริการ สิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวสนับสนุนให้ผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจในบริการนั้นๆ ความสำคัญของความพึงพอใจนั้นเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้งานประสบผลสำเร็จโดยเฉพาะอย่างยิ่งงานเกี่ยวกับการให้บริการ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญประการแรกที่เป็นตัวบ่งชี้ถึงความสำเร็จก้าวหน้าของงานบริการ คือจำนวนผู้มาใช้บริการ และการกลับมาท่องเที่ยวอีกครั้งในอนาคต ดังนั้นจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องศึกษาให้ลึกซึ้งถึงปัจจัยและองค์ประกอบต่างๆ ที่จะทำให้เกิดความพึงพอใจ ทั้งผู้ปฏิบัติงานและผู้มาใช้บริการ

2.3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

อิตถิรัตน์ จันทรแสงทอง (2548) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย: กรณีศึกษา เกาะเสม็ดจังหวัดระยอง ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน ในเกาะเสม็ดจังหวัดระยอง ได้แก่ ท่าเรือ ระบบไฟฟ้า ประปา และถนน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยในด้านจำนวนวันที่มาท่องเที่ยว ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ท่าเรือ และระบบการสื่อสาร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยในด้านค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ประปา และถนน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยในด้านจำนวนครั้งที่เดินทางมาท่องเที่ยวในรอบ 1 ปี และปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ถนน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยในด้านการเดินทางกลับมาท่องเที่ยวอีกในอนาคต ซึ่งเป็นประเด็นที่เห็นได้ชัดว่า ถนนมีความสำคัญในการเดินทางกลับมาท่องเที่ยวในอนาคต

เพราะนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยว ด้วยรถยนต์ส่วนตัว ดังนั้น ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย

น้ำฝน จันทน์วอล (2555) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวจีนที่มาท่องเที่ยวท่องเที่ยวเมืองไทย เพื่อพิจารณาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของนักท่องเที่ยวชาวจีนกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวของไทย และเพื่อวิเคราะห์ส่วนประสมทางการตลาดที่มีผลต่อนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนที่เลือกเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย กลุ่มตัวอย่างเป็นนักท่องเที่ยวชาวจีนโดยสำรวจจากข้อมูลการให้บริการของสายการบินไทยแอร์เอเชียที่มุ่งสู่ท่าอากาศยานดอนเมืองจำนวน 400 คน ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบสะดวก สถิติ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ความถี่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหพันธ์เพียร์สัน ผลการวิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวชาวจีนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 25-30 ปี มีการศึกษาระดับอนุปริญญา และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001-7,000 หยวน หรือประมาณ 30,000 บาท ส่วนพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกมาเที่ยวประเทศไทย คือนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเดินทางมาเป็นครั้งแรกและพักอาศัยในประเทศไทยประมาณ 1-2 สัปดาห์ มีค่าใช้จ่ายสำหรับการท่องเที่ยวประมาณ 4,001-6,000 หยวน วางแผนการเดินทางกับ บริษัททัวร์ วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว คือเพื่อการพักผ่อน โดยนิยมไปตามแหล่งท่องเที่ยวทาง ธรรมชาติในภาคใต้มากที่สุด

2.4 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ทั้งในประเทศไทย สปป.ลาว และประเทศเวียดนาม

2.4.1 จังหวัดสุโขทัย จากแผนพัฒนาจังหวัดสุโขทัย พ.ศ. 2561-2564 ได้เน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่น่าสนใจ เพื่อเตรียมแหล่งท่องเที่ยวให้มีความพร้อมที่จะรองรับนักท่องเที่ยวที่มามากขึ้นให้เกิดความประทับใจ โดยดำเนินการ ดังนี้

1. การจัดการสภาพภูมิทัศน์ การดูแลสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง โดยให้ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ การดูแลและรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นทรัพยากรของชุมชน วางมาตรการในการควบคุมการทิ้งขยะและน้ำเสียอย่างจริงจัง และสนับสนุนพัฒนาระบบกำจัดขยะ และน้ำเสียแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2. ดูแลและรักษาแหล่งท่องเที่ยวให้สวยงาม โดยกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน การกำหนดโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงชุมชนต่างๆ และการรณรงค์ให้ชุมชนมีส่วนร่วมดูแลแหล่งท่องเที่ยว ด้วยการร่วมกันทำความสะอาดแหล่งท่องเที่ยว

3. ส่งเสริมการพัฒนาเขตพัฒนาการท่องเที่ยวมรดกโลกเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในพื้นที่ภาคเหนือ ได้แก่ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร-ห้วยขาแข้ง อุทยานแห่งชาติรามคำแหง อุทยานแห่งชาติศรีสัชนาลัย อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย และอุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย กำแพงเพชร โดยเน้นการดูแลรักษาอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ส่งเสริมการท่องเที่ยวในลักษณะที่มีเรื่องราว และรูปแบบการนำเสนอที่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

4. ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัย ในแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติรามคำแหง อุทยานแห่งชาติศรีสัชนาลัย เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเจ้าสำราญ โดยเน้นกิจกรรม ที่มีความท้าทายและผจญภัย เช่น การปีนหน้าผา จักรยานเสือภูเขา และการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งนี้ ให้มีการพัฒนามาตรฐานการให้บริการอุปกรณ์ และการรักษาความปลอดภัย รวมทั้ง การอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว

5. พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง กลุ่มที่ 1 (จังหวัดพิษณุโลก, สุโขทัย, ตาก, เพชรบูรณ์ และอุตรดิตถ์) ซึ่งสามารถเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านได้

6. พัฒนาเมืองโบราณให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว และแหล่งศึกษาทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมแห่งใหม่ของจังหวัดสุโขทัย

7. ปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ให้มีความปลอดภัย สะดวก สะอาด และร่มรื่นสวยงาม รวมทั้ง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงกับเส้นทางคมนาคม โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์ ลานจอดรถป้ายชี้ทางแหล่งท่องเที่ยว และห้องน้ำ เพื่อรองรับการท่องเที่ยว และผู้ใช้เส้นทางสัญจรไป-มา โดยทั่วไป

8. ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ของบ้านเมือง โดยเน้นในพื้นที่ชุมชนเมือง เขตเทศบาล เส้นทางสายหลักของจังหวัด และเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ริมตลิ่งสองฟากฝั่งของลำน้ำยม และลำน้ำสาขาที่สำคัญ ริมทางรถไฟ และเส้นทางเข้าสู่สนามบินสุโขทัย ตลอดจนบริเวณที่พักโรงแรม ร้านอาหาร สถานีขนส่ง รวมทั้ง การพัฒนา และปรับปรุงระบบสาธารณสุขมูลฐาน (มาตรฐานห้องน้ำสาธารณะ และมาตรฐานบริการอาหาร) และสุขภาพอนามัย (ความสะอาด ความปลอดภัย และความสะดวก) ของนักท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานในระดับสากล

9. ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการขายและการตลาด การท่องเที่ยวเมืองมรดกโลก (อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย เชื่อมโยงกับอุทยานประวัติศาสตร์กำแพงเพชร) การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (อุทยานแห่งชาติรามคำแหง อุทยานแห่งชาติศรีสัชนาลัย เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าถ้ำเจ้าราม) ตลอดจนวัดและสถานที่ปฏิบัติกิจกรรมทางศาสนา งานประเพณี และงานแสดงศิลปวัฒนธรรมที่สำคัญของจังหวัดสุโขทัย เช่น งานประเพณีลอยกระทง เผาเทียน เล่นไฟ งานสักการะพระแม่ย่า งานบวชช้างหาดเสี้ยว งานประเพณีสงกรานต์ การแสดงแสง-เสียง (Light and Sound) เป็นต้น

10. พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีขีดความสามารถในการต้อนรับและการบริการนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และยกระดับสู่มาตรฐานสากล เช่น ทักษะด้านภาษา ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของสถานที่ท่องเที่ยว จิตสำนึกของการเป็นผู้ให้บริการ (Service Mind) ตลอดจนการกระตุ้น และสนับสนุนให้สถานประกอบการด้านธุรกิจการท่องเที่ยว ยกระดับการบริการ และศักยภาพของบุคลากรให้ได้มาตรฐานสากล รวมทั้ง สอดคล้องกับความต้องการของตลาดในพื้นที่ภาคเหนือ

11. พัฒนาเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวและรณรงค์สร้างจิตสำนึกในการเป็น “เจ้าบ้าน” ที่มีไมตรีจิตและเอื้ออาทร พร้อมทั้งจะต้อนรับนักท่องเที่ยวดูจุญาติมิตร โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกรูปแบบ ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการวางแผน และดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขับเคลื่อนการท่องเที่ยว โดยให้ชุมชนมีส่วนร่วม

12. ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนงาน/โครงการและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีบูรณาการและต่อเนื่อง โดยเน้นการเสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคธุรกิจเอกชน

13. ส่งเสริมและพัฒนากิจการกิจการท่องเที่ยว พัฒนารูปแบบการจัดกิจกรรมให้มีความหลากหลายเพื่อขยายฐานนักท่องเที่ยวของจังหวัดสุโขทัยให้มากขึ้น (จังหวัดสุโขทัย, 2561)

2.4.2 จังหวัดกาฬสินธุ์ จากแผนการพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัดกาฬสินธุ์ พ.ศ. 2561-2564 มีประเด็นยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมและพัฒนากิจการการท่องเที่ยววิถีไทยอีสานงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรในปี 2557 – 2559 จำนวน 176,142,300 บาท ในปี 2557 เน้นการปรับปรุงเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยว การพัฒนากิจการด้านการท่องเที่ยวเชิงรุก และการก่อสร้างพุทธมณฑลจังหวัดกาฬสินธุ์ เพื่อเป็นสัญลักษณ์และศูนย์รวมจิตใจของพุทธศาสนิกชนชาวจังหวัดกาฬสินธุ์ ในปี 2558 เป็นการดำเนินโครงการที่ต่อยอดจากปีที่ผ่านมา ต่อมา ปี 2559 ได้มีการเปลี่ยนแปลงประเด็นยุทธศาสตร์ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นคือเปลี่ยนจาก “พัฒนากิจการท่องเที่ยว” มาเป็น “ส่งเสริมและพัฒนากิจการท่องเที่ยววิถีไทยอีสาน” โดยเปลี่ยนมาเน้นการส่งเสริมวัฒนธรรมวิถีไทยอีสาน อีตลิบสองคองสิบสี่ซึ่งเป็นประเพณีวัฒนธรรมที่สำคัญของชาวอีสาน ผลการดำเนินงานตามประเด็นยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมและพัฒนากิจการท่องเที่ยววิถีไทยอีสานพบว่า ปี 2557 รายได้จากการท่องเที่ยว 736.54 ล้านบาท

เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.51 และปี 2558 รายได้จากการท่องเที่ยว 799.88 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 7.91 ซึ่งมากกว่าค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้คือ ร้อยละ 2 จากผลการดำเนินงานข้างต้นพบว่าปัญหาอุปสรรคของการพัฒนา ถึงแม้จะมีการปรับปรุงเส้นทางเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่เพียงพอต่อการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว ดังนั้น การปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว จึงยังเป็นสิ่งจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการพัฒนาไปพร้อมกับการพัฒนาการตลาดและการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้าสู่จังหวัดกาฬสินธุ์มากขึ้น (สำนักงานจังหวัดกาฬสินธุ์ กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด, 2561)

2.4.3 จังหวัดอุดรธานี จากแผนการพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2561-2564 มีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เสริมสร้างบ้านเมืองให้น่าอยู่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาคมนาคมและครอบครัวเข้มแข็ง มีคุณภาพชีวิตและสุขภาวะที่ดี และการขยายผลปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยเน้นการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมผังเมืองทุกระดับ ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบประปา โครงสร้างพื้นฐาน และระบบผังเมือง และเพิ่มศักยภาพ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และความสัมพันธ์กับประเทศต่าง ๆ โดยพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ในทุกด้านเพื่อให้เป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้านนานาชาติที่มีศักยภาพ พัฒนาการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ในทุกมิติ ทุกด้าน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ พัฒนาสัมพันธ์มิตรและความร่วมมือกับต่างประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบ Logistics ที่เอื้อต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการทั้งในประเทศและต่างประเทศ และสนับสนุนให้มีการปรับปรุง พัฒนาการท่องเที่ยวสินค้าและบริการ บนพื้นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์เทคโนโลยีดิจิทัล และ Uttaradit 4.0 (จังหวัดอุดรธานี, 2561)

2.4.4 จังหวัดเพชรบูรณ์ จากแผนการพัฒนาจังหวัดเพชรบูรณ์ ปี 2561-2564 ได้ให้ความสำคัญและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่เป็นจุดเด่นของจังหวัด เพื่อให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 28 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ต่อปี) โดยได้จัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ส่งเสริมการจัดกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว และยังมีการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะทางด้านถนน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่และรองรับการขยายตัวในการคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยว นอกจากนี้จังหวัดเพชรบูรณ์ยังได้วางยุทธศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงผ่านแนวเส้นทาง EWEC และรับรองการเข้าสู่ AEC อีกด้วย

2.4.5 จังหวัดตาก เป็นพื้นที่ตั้งอยู่ปลายแนวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ (Eastwest Economic Corridor :EWEC) และเป็นจุดตัดระหว่างแนวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor (NSEC) ทำให้มีการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมทางบกและทางอากาศ เพื่อรองรับสนับสนุนการขนส่งทั้งผู้โดยสาร สินค้าและบริการ รัฐบาลสนับสนุนให้จังหวัดตากเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ในพื้นที่ 3 อำเภอชายแดน และส่งเสริมการค้าการลงทุนในพื้นที่ชายแดนและการพัฒนาภาคบริการต่อเนื่องเพื่อรองรับนักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ที่จะใช้เป็นฐานรองรับการลงทุนด้านอุตสาหกรรมประเภทใช้แรงงานเข้มข้น(พื้นที่ลงทุนใหม่) นอกจากนี้จังหวัดตากยังได้ให้ความสำคัญในด้านการท่องเที่ยว โดยเน้นการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ มีแผนการพัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด ซึ่งดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยานใช้ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี (พ.ศ. 2560 – 2564) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 3.6 แสนคน/ปี ในปี 2565

2.4.6 จังหวัดขอนแก่น อยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 ที่จะมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาด 1.0 เมตร ในช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น งบประมาณ 26,004 ล้านบาท ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 ยังมีแผนก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่ตัดผ่านในจังหวัดขอนแก่น สายขอนแก่น-หนองคาย ด้วยงบประมาณ 26,065.75 ล้านบาท ในแผนปฏิบัติการด้าน

คมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 ได้อนุมัติโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง จ.ขอนแก่น ใหม่ โดยมี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบ นอกจากนี้ยังมีโครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งจะตัดผ่านจังหวัดขอนแก่นด้วย จากแผนการพัฒนาที่ได้กล่าวมาจะช่วยส่งเสริมการค้า การลงทุนและสนับสนุนการท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น ส่วนจังหวัดพิษณุโลกมีแผนก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร ในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ งบประมาณ 449,473 ล้านบาท ในโครงการความร่วมมือก่อสร้างรถไฟ ไทย-ญี่ปุ่น สายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยจะตัดผ่านที่จังหวัดพิษณุโลก มูลค่าเงินลงทุน 276,225 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียดของการก่อสร้าง นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 โดยจะก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่ตัดผ่านในจังหวัดอุตรดิตถ์คือ สายปากน้ำโพธิ์-เด่นชัย งบประมาณ 56,066.25 ล้านบาท สายเด่นชัย-เชียงใหม่ งบประมาณ 59,924.24 ล้านบาท และเด่นชัย-เชียงของ งบประมาณ 76,978.82 ล้านบาท

2.4.7 จังหวัดมุกดาหาร มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเข้าแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร เพื่อปรับปรุง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่เดิมให้มีมาตรฐาน ไว้รองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวและการปฏิบัติงานด้านอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว ในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและการบริการด้านการท่องเที่ยว โดยการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางที่ไปยังแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่อยู่ในแหล่งท่องเที่ยว

2.4.8 จังหวัดพิษณุโลก จากแผนพัฒนาจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ.2561 – 2564 มีจุดเน้นในการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาจังหวัดให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางบริการภาคเหนือตอนล่าง “เมืองบริการสี่แยกอินโดจีน” และในสถานการณ์ปัจจุบันยังคงมีความต้องการที่จะพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกให้เป็นเมืองบริการแห่งสี่แยกอินโดจีน และเป็นศูนย์กลางกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง อาทิเช่น ด้านการศึกษา ด้านคมนาคมขนส่ง ด้านการท่องเที่ยว ด้านสุขภาพ และด้านวิชาการ โดยมุ่งเน้นให้เป็นมาตรฐานสากลต่อไป ซึ่งจังหวัดพิษณุโลกมีศักยภาพและมีความพร้อมสำหรับการลงทุน ส่งเสริมและพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor : EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor : NSEC) และเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดกับเส้นทางพัฒนา LIMEC : Luangprabang – Indochina – Mawlamyint Economic Corridor) ประกอบกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 จึงจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้มีความพร้อมเพื่อรองรับตลาดการแข่งขันที่มีขนาดใหญ่ขึ้น การส่งเสริมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงประวัติศาสตร์ จังหวัดพิษณุโลกมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติอยู่เป็นจำนวนมากซึ่งเชื่อมโยงกับในกลุ่มจังหวัด ซึ่งปัจจุบันได้รับการส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ยั่งยืน และได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชม ในอันที่จะเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ต่อไป (องค์การบริหารส่วนจังหวัดพิษณุโลก, 2561)

2.4.9 แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว จากแผนการพัฒนายุทธศาสตร์แขวงสะหวันนะเขต เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ปี ค.ศ. 2011-2015 มีโครงการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่อยู่ตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 และ 13 โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนไปสู่แหล่งท่องเที่ยวของแขวง (ดงลิง เมืองจำพอน แหล่งขุดค้นกระดูกไดโนเสาร์ เมืองชนนະบูลี-เมืองพะลานไซ-เมืองพิน ดงพูเวียง) การพัฒนาการท่องเที่ยวเขตบึงวะ เมืองไกสอน พมวิหาน และเขตห้วยบัก ห้วยสุย ห้วยทวด เมืองจำพอน โครงการก่อสร้างโรงแรม 4 ดาวและปรับปรุงโรงแรม บ้านพักและร้านอาหารในแขวงสะหวันนะเขต รวมทั้งก่อสร้างบ้านพักริมทะเลที่แขวงกวางจิ ประเทศเวียดนาม ซึ่งแขวงกวางจิจัดสรรที่ดินให้แขวง สะหวันนะ

เขต โครงการร่วมมือท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายในและต่างประเทศ ตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor-EWEC) โครงการฝึกอบรมการบริการนำเที่ยว อาหารและเครื่องดื่ม การต้อนรับ ปฐกฐิตสำนึกและการส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยว ทั้งนี้ แขวงสะหวันนะเขตขอเชิญชวนนักลงทุนไทยที่สนใจ พิจารณาลงทุนในโครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของแขวงสะหวันนะเขต โครงการพัฒนาตัวเมืองเก่า ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว บ้านพัก ร้านอาหาร ร้านค้า (เมืองโกสอน พมวิหาน) โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวทางธรรมชาติป่าสงวนดงนาตาตและการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม วัดพระธาตุอิงฮัง (เมืองโกสอน พมวิหาน) โครงการสำรวจ ออกแบบและบริหารจัดการบึงอะเพือรองรับการท่องเที่ยว (เมืองโกสอน พมวิหาน) โครงการสร้างจุดพักรถ (Road station) บริเวณป่าสงวนดงพูเวียง เมืองพิน โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม เมืองวิละบูลี โครงการสร้างจุดพักรถ (Road station) ที่เมืองอาดสะพังทอง โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและประวัติศาสตร์ เมืองเซโปน โครงการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางโฮจิมินห์ (เมืองนอง) โครงการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวบริเวณที่มีรอยเท้าไดโนเสาร์ เมืองพะลานไซ โครงการสร้างจุดพักรถ (Road station) ที่เมืองนอง โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณอ่างเก็บน้ำสุย เมืองจำพอน โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณเขื่อนหิน เมืองไซพูทอง โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณห่อไตรปิฏก เมืองจำพอน โครงการสำรวจออกแบบและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติป่าสงวนเข้บั้งนวน เมืองท่าปางทอง โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแหล่งท่องเที่ยวบริเวณห้วยบัก เมืองจำพอน โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแหล่งท่องเที่ยวบริเวณห้วยหวด เมืองจำพอน แขวงสะหวันนะเขตเป็นแขวงที่มีประชากรมากที่สุดของ สปป.ลาว คือประมาณ 872,160 คน มีชายแดนติดกับแขวงคำม่วน แขวงสาละวัน ประเทศเวียดนามและประเทศไทย และมีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 9 ของแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor-EWEC) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของแขวงสะหวันนะเขตได้แก่ พระธาตุอิงฮัง วัดไชยะพุม พิพิธภันท์ ไดโนเสาร์ ป่าสงวนดงนาตาต แหล่งขุดค้นกระดูกไดโนเสาร์ บึงอะ รอยเท้าไดโนเสาร์ ดงพูเวียง เส้นทางโฮจิมินห์ ห่อไตรวัดหนองลำจัน ดงลิง เขื่อนหิน ธาตุโพน (สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต, 2561)

2.4.10 จังหวัดเถียนเว่ ประเทศเวียดนาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดเถียนเว่ ประเทศเวียดนาม ตอนนี้นำกำลังหาผู้ประมูลสร้างสถานีขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว ตอนนี้นำกำลังหาผู้ประมูลสร้างสถานีขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งจะมีรถทุกชนิดที่จะพานักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ นอกจากนี้ยังมีแผนนำเข้ารถเปิดประทุนสองชั้น เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในเว่ เว่ต้องการผลักดันให้ทำเรือเงินไม่เป็นท่าเรือท่องเที่ยวของภูมิภาคอาเซียนให้เป็นจุดที่คนเดินทางเข้ามาแล้วสามารถลงเรือไปท่องเที่ยวต่อยังประเทศต่างๆในอาเซียนได้ ในด้านโทรคมนาคมมีแผนการขยายเครือข่ายสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ให้ครอบคลุมพื้นที่ในเขตภูเขาทั้งหมดภายในปี 2020 และยังมีแผนการพัฒนาให้เป็นเมืองสมาร์ตซิตี คือ ควบคุมความปลอดภัยบนถนนด้วยกล้อง CCTV สามารถเข้าถึงข้อมูลโรงแรมที่พัก การจ่ายเงิน สามารถทำได้ผ่านอินเทอร์เน็ต รวมถึงการเข้ารับบริการสาธารณสุข ไม่ต้องมีพนักงานบริการ แต่สามารถดำเนินการได้ด้วยตัวเอง สามารถเลือกเวลาร่างของหมอ นัดหมอเฉพาะทางได้ และให้มีการตรวจวินิจฉัยโรคผ่านวิดีโอ แล้วให้หมอจัดยาส่งไปที่บ้าน เป็นต้น

2.4.11 เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ในอนาคตจะมีโครงการสร้างรถไฟรางเดี่ยวไปเมืองเว่และฮอยอัน ตอนนี้อยู่ในกระบวนการพูดคุยต่อรองกับนักลงทุน นอกจากนี้ยังมีแผนจะขยายสนามบินให้มีขนาดใหญ่ขึ้นและเร่งเตรียมทรัพยากรบุคคลเพิ่ม นอกจากนี้ยังมีแผนการพัฒนาคุณภาพของน้ำประปาให้สามารถดื่มได้จากก๊อกน้ำ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินโครงการวิจัยให้บรรลุตามจุดมุ่งหมายของการศึกษาที่กำหนด เครื่องมือและข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยจะต้องสนับสนุนต่อการจัดทำแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งขั้นตอนการดำเนินงาน เครื่องมือวิจัย และประชากรและกลุ่มตัวอย่าง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย สามารถอธิบายได้ดังนี้

3.1.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

ในครั้งนี้ผู้วิจัยแบ่งกลุ่มประชากรออกเป็น 3 กลุ่มที่มีความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชน ดังนี้

3.1.1.1 กลุ่มนักท่องเที่ยว หมายถึงนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งไม่ทราบขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่แน่นอนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

3.1.1.2 กลุ่มผู้ประกอบการ หมายถึงกลุ่มผู้บริหารธุรกิจ หรือหน่วยงานที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว อาหารเครื่องดื่ม รถเช่า ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งผู้วิจัยศึกษาผู้ประกอบการในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling) เช่น ผู้ประกอบการร้านค้า สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว สมาคมหอการค้า เป็นต้น

3.1.1.3 กลุ่มผู้นำชุมชน หมายถึงกลุ่มผู้บริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวผู้นำชุมชน หัวหน้า หน่วยงาน และหัวหน้าส่วนราชการในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling) เช่น สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ผู้นำองค์กรจากหน่วยงานรัฐบาล เป็นต้น

เกณฑ์การตัดสินใจจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึก และข้อมูลที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) นั้นจะทำการสุ่มตัวอย่างที่สามารถเป็นตัวแทนของข้อมูลได้ ยกตัวอย่างเช่น การออกสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่สามารถให้ข้อมูลเชิงลึกด้านการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว เช่น ด้านธุรกิจทัวร์ท่องเที่ยว (บริษัททัวร์) สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานขนส่ง เป็นต้น

3.1.2 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

เนื่องจากผู้วิจัยไม่สามารถกำหนดกลุ่มประชากรนักท่องเที่ยวได้ชัดเจน เพราะนักท่องเที่ยวจะไม่พักที่ใดที่หนึ่งนาน ดังนั้นผู้วิจัยได้เลือกเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวโดยบังเอิญ (by accidental sample) ซึ่งทำให้มีข้อจำกัดในการอธิบายพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว กล่าวคือเมื่อพบประชากรคือนักท่องเที่ยวก็จะทำการเก็บ

ข้อมูลจากบุคคลนั้น ทำเช่นนี้ไปเรื่อยๆจนครบจำนวนที่กำหนดไว้ โดยทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่ายๆ โดยการคำนวณจากสูตรของคอคเรน มีสูตรดังนี้

3.1.2.1 สูตรของคอคเรน (Cochran) อ้างใน อังนุ ธีรวิทย์ เอกะกุล (2543) ใช้ในกรณีที่ไม่ทราบขนาดของประชากรที่แน่นอน แต่ทราบว่ามีจำนวนมากและต้องการประมาณค่าสัดส่วนของประชากรมี 2 กรณีคือ

$$\text{กรณีทราบค่าสัดส่วนของประชากร ใช้สูตร } n = \frac{\rho(1-\rho)Z^2}{e^2}$$

$$\text{และกรณีไม่ทราบค่าสัดส่วนของประชากรหรือ } \rho=0.5 \text{ ใช้สูตร } n = \frac{Z^2}{4e^2}$$

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

ρ = สัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร

e = ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดขึ้นได้

Z = ค่า Z ที่ระดับความเชื่อมั่นหรือระดับนัยสำคัญ

ถาระดับความเชื่อมั่นที่ 95% หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 มีค่า $Z = 1.96$

ถาระดับความเชื่อมั่นที่ 99% หรือระดับนัยสำคัญ 0.01 มีค่า $Z = 2.58$

ตัวอย่างการคำนวณ เช่น ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 95% ความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ร้อยละ 5 และสัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร เท่ากับ 0.5 ขนาดของประชากรที่ต้องการเท่ากับ (มารยาท โยทองยศ และ ปราณี สวัสดิ์สรรพ, 2557)

$$n = \frac{Z^2}{4e^2}$$

$$n = \frac{(1.96)^2}{4(0.05)^2}$$

$$n = 384.16 \approx 384$$

3.1.2.2 สูตรของคอคเรน (Cochran) อ้างใน อังนุ ธีรวิทย์ เอกะกุล (2543) สูตรนี้ใช้กรณีที่ทราบขนาดของประชากรที่แน่นอน และต้องการประมาณค่าเฉลี่ยของประชากร มีดังนี้

$$n = \frac{\sigma^2 Z^2}{e^2}$$

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

σ = ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวอย่าง

e = ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ (กรณีไม่ทราบค่า σ สามารถกำหนดค่า e เป็นเปอร์เซ็นต์ของ σ เช่น ร้อยละ 8 ของ σ ($e = 0.08 \sigma$) หรือร้อยละ 10 ของ σ ($e = 0.10 \sigma$))

Z = ค่า Z ที่ระดับความเชื่อมั่นหรือระดับนัยสำคัญ

ถาระดับความเชื่อมั่นที่ 95% หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 มีค่า $Z = 1.96$

ถาระดับความเชื่อมั่นที่ 99% หรือระดับนัยสำคัญ 0.01 มีค่า $Z = 2.58$

ตัวอย่างการคำนวณ เช่น ต้องการศึกษาคะแนนวิชาคณิตศาสตร์ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 95% ความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ ± 5 คะแนน จากงานวิจัยที่ผ่านมามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 70 คะแนน และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 15 คะแนน ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการจะเท่ากับ (มารยาท โยทองยศ และ ปราณี สวัสดิ์สรรพ, 2557)

$$n = \frac{\sigma^2 Z^2}{e^2}$$

$$n = \frac{15^2 \times 1.96^2}{5^2}$$

$$n = 34.5744 \approx 35$$

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 แบบสอบถามและสัมภาษณ์

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วยแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ซึ่งมีทั้งหมด 3 ชุด ตามกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

3.2.1.1 แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาในวันที่เก็บข้อมูล ซึ่งแบ่งเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สามารถแบ่งประเด็นย่อยได้ทั้งหมด 5 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบ Rating Scale โดยมีหลักเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

มากที่สุด	5	คะแนน
มาก	4	คะแนน
ปานกลาง	3	คะแนน
น้อย	2	คะแนน
น้อยที่สุด	1	คะแนน

จากนั้นทำการรวบรวมคะแนนที่ได้ทั้งหมด สำหรับการแปลข้อมูลในภาพรวมและรายชื่อผู้วิจัยได้แบ่งค่าเฉลี่ยออกเป็น 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด โดยมีวิธีการคำนวณความกว้างของชั้น ดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับ}} = \frac{5 - 1}{5} = 0.80$$

จากเกณฑ์ดังกล่าว ผู้ศึกษาได้แปลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ดังนี้

1.00 – 1.79	หมายถึง น้อยที่สุด
1.80 – 2.59	หมายถึง น้อย
2.60 – 3.39	หมายถึง ปานกลาง
3.40 – 4.19	หมายถึง มาก
4.20 – 5.00	หมายถึง มากที่สุด

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข

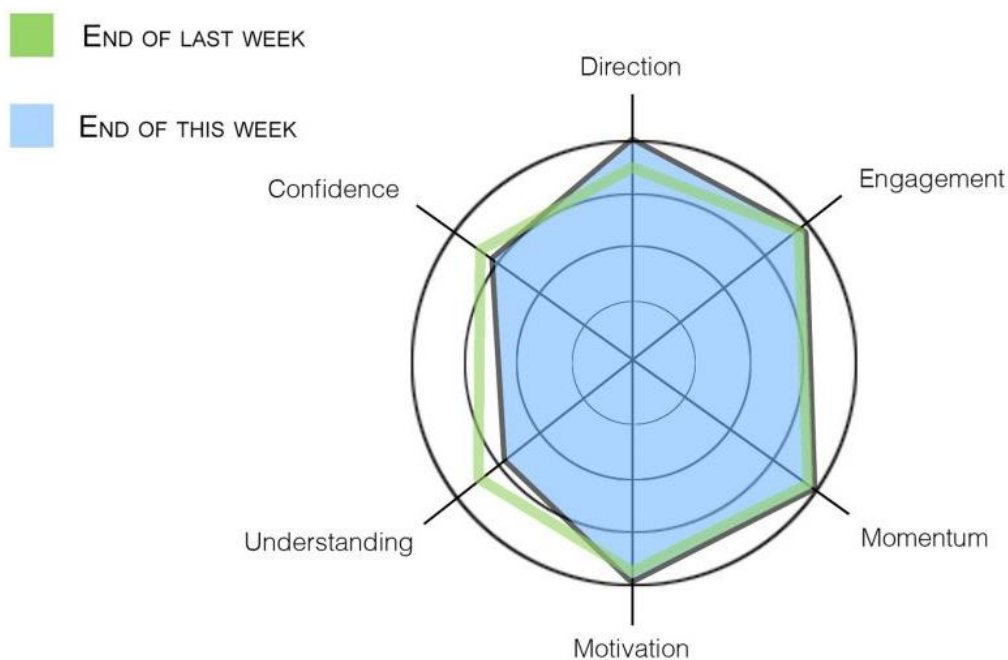
3.2.1.2 แบบสอบถามและสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลของหน่วยงานของภาครัฐ เอกชนและผู้ประกอบการ ซึ่งได้แก่ สมาคมการท่องเที่ยว สภาหอการค้า สภาอุตสาหกรรม ท่าอากาศยาน และงานประกันสุขภาพสาธารณสุข ที่อยู่ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยแบ่งแบบสอบถามและสัมภาษณ์ออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ความพร้อมบริการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข

3.2.2 แผนภูมิใยแมงมุม (Spider diagram)

แผนภูมิใยแมงมุม spider diagram หรือ spider chart เป็นผังแสดงความคิดรวบยอดชนิดหนึ่งที่ช่วยเปรียบเทียบหรือบอกประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งมีลักษณะคล้ายใยแมงมุม เป็นการคิดแบบโยงใยความสัมพันธ์เพื่อสร้างความคิดให้กระจ่างชัดเจน โดยสามารถคิดอย่างมีประเด็นพร้อมๆ กับมองเห็นความสัมพันธ์ของความคิดที่เกี่ยวข้อง สามารถระบุสิ่งที่เกี่ยวข้องมากที่สุด ทำได้โดยเขียนความคิดรวบยอดหรือหัวข้อหลักที่สำคัญไว้ กึ่งกลาง แล้วเขียนหัวข้อรองที่มีความสัมพันธ์กับหัวข้อหลักไว้ตามแขนงของวงกลม ถ้ามีประเด็นย่อยหรือความความคิดย่อยที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์จะสามารถทำการแตกความคิดได้ (ศิริวัฒน์ กมลคุณานนท์ 2555)



รูปที่ 3.1 แผนภูมิใยแมงมุม (spider diagram)

ที่มา: Cassidy Smith (2560)

3.3 การคำนวณหาค่าสัดส่วน

ค่าสัดส่วนของประชากร ρ จะใช้ค่าสัดส่วนของตัวอย่าง ρ ในการประมาณค่า โดยถ้า $X_1, X_2, \dots, X_i$ คือตัวอย่างที่สุ่มมาจากประชากร สูตรที่ใช้หาคือ (ชยานนท์ ฮมแสน, 2558)

$$\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i \quad \text{หรือ} \quad \frac{x_i}{n}$$

โดยที่ ρ คือ สัดส่วนจากตัวอย่าง

n คือ จำนวนข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง

x_i คือ จำนวนตัวอย่างลักษณะที่สนใจ

3.4 การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามของแต่ละพื้นที่

ผู้วิจัยได้แบ่งจำนวนแบบสอบถามของแต่ละพื้นที่โดยคำนวณจากค่าสัดส่วน (ρ) เทียบระหว่างจำนวนนักท่องเที่ยวของแต่ละพื้นที่กับจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดดังตัวอย่างการคำนวณหาจำนวนแบบสอบถามพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์

โดยที่ x_i = จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดอุดรดิตถ์

n = จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด

$$\text{จำนวนแบบสอบถามที่ต้องเก็บ} = \left(\frac{x_i}{n} \right) \times 400 = \frac{1,042,926}{32,837,582} \times 400 \approx 13 \text{ ชุด}$$

จากตัวอย่างการคำนวณจะได้จำนวนแบบสอบถามพื้นที่จังหวัดอุดรดิตถ์ 13 ชุด และผู้วิจัยใช้สูตรการคำนวณเดียวกับคำนวณของจังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดตาก จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดมุกดาหาร แขวงสหัสวันนะเขต สปป.ลาว เมืองเว้ ประเทศเวียดนาม และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ดังแสดงในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนแบบสอบถามที่ต้องการและจำนวนแบบสอบถามที่เก็บได้

เมือง/จังหวัด	ประเทศ	จำนวนนักท่องเที่ยว ท่องเที่ยว (คน)	ค่าสัดส่วน p	จำนวน แบบสอบถาม ที่ต้องการ (ชุด)	จำนวน แบบสอบถาม ที่เก็บรวบรวมได้ (ชุด)	คิดเป็นร้อยละ ของจำนวน แบบสอบถามที่ ต้องการ
อุดรดิตถ์	ไทย	1,042,926	0.03	13	19	146.15
เพชรบูรณ์		2,013,424	0.06	25	28	112.00
พิษณุโลก		3,207,377	0.10	40	50	125.00
สุโขทัย		1,335,997	0.04	17	20	117.65
ตาก		2,101,761	0.06	26	30	115.38
ขอนแก่น		4,664,029	0.14	57	57	100.00
กาฬสินธุ์		584,266	0.02	8	8	100.00
มุกดาหาร		1,985,893	0.06	25	35	140.00
สะหวันนะเขต	สปป.ลาว	1,201,909	0.04	15	15	100.00
เว้	เวียดนาม	3,800,000	0.12	47	55	117.02
ดานัง		10,900,000	0.33	133	145	109.02
รวมทั้งหมด		32,837,582	1	400	443	110.75

จากตารางที่ 3.1 การเปรียบเทียบจำนวนแบบสอบถามระหว่างจำนวนแบบสอบถามที่ต้องการและจำนวนแบบสอบถามที่เก็บรวบรวมได้ พบว่าจำนวนแบบสอบถามรวมทั้ง 11 พื้นที่ ซึ่งมียอดรวมที่ต้องการ 400 ชุด แต่ผู้วิจัยเก็บจำนวนแบบสอบถามได้ทั้งสิ้น 443 ชุด ซึ่งเกินกว่ายอดจำนวนแบบสอบถามที่ต้องการคิดเป็นร้อยละ 110.75 จำนวนแบบสอบถามในแต่ละพื้นที่จะมีจำนวนที่แตกต่างกันตามจำนวนมากน้อยของนักท่องเที่ยว เนื่องจากพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากกว่าควรมีโอกาสแสดงความคิดเห็นตอบแบบสอบถามมากกว่าพื้นที่ที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวน้อยกว่า อีกทั้งจำนวนแบบสอบถามที่อ้างอิงได้มาจากการคำนวณตามหลักวิชาการ ผลในการวิเคราะห์จึงมีความน่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับได้

3.5 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

3.5.1 จัดตั้งทีมวิจัยและวางแผนการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานของระบบการท่องเที่ยวในด้านระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข

3.5.2 รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ

3.5.3 การออกแบบเครื่องมือการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ แบบสอบถาม เป็นต้น

3.5.4 ศึกษาหาปัจจัยของระบบโซ่อุปทานการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยตัวชี้วัดของแต่ละปัจจัยสำหรับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวอันได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ในระบบขนส่งสาธารณะ ได้ศึกษาข้อมูลเชิงปริมาณเท่านั้น เนื่องจากไม่สามารถหาข้อมูลตัวชี้วัดเชิงคุณภาพได้ โดยในการวิเคราะห์ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ระบบขนส่งทางอากาศและระบบขนส่งทางบก ส่วนในระบบสาธารณสุขได้ศึกษาข้อมูลตัวชี้วัดเชิงปริมาณเท่านั้น เนื่องจากคุณภาพในด้านระบบสาธารณสุขของแต่ละประเทศแตกต่างกัน และการจัดตั้งโรงพยาบาลต่างๆของแต่ละประเทศจะต้องมีมาตรฐานรับรองอยู่แล้ว ตัวชี้วัดของโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบแสดงดังตารางที่ 3.2

3.5.5 ลงพื้นที่เก็บข้อมูลเพื่อสำรวจโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข ที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา โดยใช้เครื่องมือวิจัยคือ แบบสัมภาษณ์ หรือแบบสอบถาม

3.5.6 วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัจจัยโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในปัจจุบันของ บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ระยะที่ 1)

3.5.7 วิเคราะห์ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข ที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา (ระยะที่ 2)

3.5.8 สังเคราะห์ข้อมูลและการพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยว ร่วมกับข้อมูลด้านการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ เพื่อร่างแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

3.5.9 จัดการประชุมกลุ่มย่อย/การสัมภาษณ์กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อระดมความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา

3.5.10 จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา

ตารางที่ 3.2 ตัวชี้วัดของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

ปัจจัย (Factors)	ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	
	ด้านความสามารถ (Capacity)	ด้านคุณภาพ (Quality)
1. ปัจจัยด้านระบบไฟฟ้า	1.1 สัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้	1.3 จำนวนครั้งที่ไฟฟ้าดับ
	1.2 เวลาให้บริการ	
2. ปัจจัยด้านระบบประปา	2.1 สัดส่วนครัวเรือนที่ใช้น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค	2.3 คุณภาพน้ำประปา
	2.2 เวลาให้บริการ	
3. ปัจจัยด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคม (การให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต)	3.1 ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณ	3.2 คุณภาพของสัญญาณที่ให้บริการ
4.1 ปัจจัยด้านระบบการขนส่งสาธารณะทางอากาศภายในและระหว่างจังหวัด	4.1.1 จำนวนเที่ยวบิน	
	4.1.2 ประเภทของการขนส่งสาธารณะที่ทำอากาศยาน	
	4.1.3 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยาน	
4.2 ปัจจัยด้านระบบขนส่งสาธารณะทางบกภายในและระหว่างจังหวัด	4.2.1 จำนวนสถานีขนส่ง	
	4.2.2 จำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสาร	
	4.2.3 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสถานีขนส่ง	
	4.2.4 ประเภทของรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด	
5. ปัจจัยด้านระบบสาธารณสุข	5.1 อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาลระดับอำเภอของรัฐและเอกชนที่ให้บริการ	
	5.2 อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนที่จัดให้บริการ	

บทที่ 4

ผลการดำเนินการวิจัย

จากการดำเนินโครงการวิจัยแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลของแต่ละระบบโครงสร้างพื้นฐานตามตารางที่ 1.1 ผลการดำเนินการวิจัยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 โครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยว (Supply)

จากการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ศึกษา คือ 8 จังหวัดในประเทศไทย แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเมืองเว้และเมืองดานังของประเทศเวียดนาม ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีจำนวนประชากรและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนประชากรและแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยัง ดานัง ประเทศเวียดนาม ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ปี 2560

ประเทศ	เมือง/ จังหวัด	จำนวนประชากร (คน)	จำนวน นักท่องเที่ยว(คน)	แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ
ไทย ¹	อุดรดิตถ์	457,092	1,042,926	ตัวเมืองลับแล วัดพระบรมธาตุทุ่งยั้ง วัดพระแท่นศิลาอาสน์
	เพชรบูรณ์	995,331	2,013,424	เขาค้อ ภูทับเบิก อุทยานแห่งชาติน้ำหนาว
	พิษณุโลก	865,368	3,207,377	พระราชวังจันทน์ วัดนางพญา บ้านรักไทย วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติอุตรดิตถ์
	สุโขทัย	599,319	1,335,997	อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย
	ตาก	644,267	2,101,761	เขื่อนภูมิพล ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ตรอกบ้านจัน พพิธภัณฑสถานแห่งชาติตาก สะพานแขวนสมโภช กรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี
	ขอนแก่น	1,805,910	4,664,029	วัดหนองแวง โสภณมั่งเมืองขอนแก่น พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ หอศิลป์วัฒนธรรม อุทยานแห่งชาติภูเวียง ศูนย์ศึกษาวิจัยและพิพิธภัณฑสถานไดโนเสาร์ภูเวียง

ประเทศ	เมือง/ จังหวัด	จำนวนประชากร (คน)	จำนวน นักท่องเที่ยว(คน)	แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ
	กาฬสินธุ์	986,005	584,266	พิพิธภัณฑสถาน (พิพิธภัณฑสถานไดโนเสาร์ภูกุ่มข้าว) วัดพุทธนิมิตภูค่าว หมู่บ้านวัฒนธรรมผู้ไทโคกโก่ง
	มุกดาหาร	350,782	1,985,893	ตลาดอินโดจีน ภูผาเทิบ ภูมโนรมย์
สปป. ลาว ²	สะหวันนะเขต	1,000,000	1,201,909	พระราชวังฮัง หนองปลาฝา พิพิธภัณฑสถานไดโนเสาร์ ตัวเมืองสะหวันนะเขต
เวียดนาม	เว้	1,100,000 ³	3,800,000	สุสานจักรพรรดิมีงหม่าง นครจักรพรรดิ สุสานจักรพรรดิเต๋อเต็ก สุสานพระเจ้าไคดิงห์ วัดเทียนหมุ
	ดานัง	1,446,876 ⁴	10,900,000	ถ้ำฟงญา น้ำทาน สะพานมังกร ดิอิมพีเรียล ซิตี้เทล (ป้อมปราการ) บานาฮิลล์ ภูเขาหินอ่อน อ่าวดานัง ภูเขาธาตุทั้ง 5

ที่มา : ¹ ระบบสถิติทางการทะเบียน (ธันวาคม 2560)

² <https://laotiantimes.com/2018/01/05/savannakhet-reaches-population-1-million/>

³ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ข้อมูล ณ มีนาคม 2015

⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Da_Nang

จากข้อมูลในตารางที่ 4.1 พบว่ามีจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในจังหวัดตลอดเส้นทางที่ศึกษา มากกว่า 9.73 ล้านคน และมีนักท่องเที่ยวมากกว่า 32.8 ล้านคน ซึ่งแต่ละจังหวัดมีแหล่งท่องเที่ยวที่โดดเด่นและหลากหลายทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวเพื่อการนันทนาการ ซึ่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ หากโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ สามารถรองรับเอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว ผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบ แสดงดังตารางที่ 4.2 นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้เข้าพบหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ เพื่อสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่นั้นๆ หน่วยงานที่เข้าสัมภาษณ์ในแต่ละพื้นที่แสดงดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.2 สรุปผลการเก็บข้อมูลทุติยภูมิของโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบ

ระบบ	ตัวชี้วัด	จังหวัด										
		ตาก	สุโขทัย	อุดรดิตถ์	พิษณุโลก	พิจิตร	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สกลนคร	เวียง	ดง
1. ระบบไฟฟ้า	1. สัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้ (จำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า/จำนวนครัวเรือนทั้งหมด)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA
	2. เวลาให้บริการ (ชั่วโมง)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	3. จำนวนครั้งที่ไฟฟ้าดับ (ครั้ง/ปี)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
2. ระบบประปา	1. สัดส่วนครัวเรือนที่ใช้น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ร้อยละ)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	2. เวลาให้บริการ (ชั่วโมง)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	3. คุณภาพน้ำประปา (คะแนน)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
3. ระบบสื่อสารโทรคมนาคม (การให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต)	1. สัดส่วนความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณ (ตร.กม./เสาสัญญาณ)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	NA	NA	NA
	2. คุณภาพของสัญญาณที่ให้บริการ (คะแนน)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
4. ระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด (รถขนส่งสาธารณะและเครื่องบิน)	1. จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว/สัปดาห์)	Y	Y	N	Y	Y	Y	N	N	Y	Y	Y
	2. ประเภทของการขนส่งสาธารณะที่ทำอากาศยาน (ประเภท)	Y	Y	N	Y	Y	Y	N	N	Y	Y	Y
	3. ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยาน (คน/ชั่วโมง)	Y	Y	N	Y	Y	Y	N	N	NA	Y	Y
	4. จำนวนสถานีขนส่ง (แห่ง)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	5. จำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสาร (เที่ยว/วัน)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	6. ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสถานีขนส่ง (คน/วัน)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	7. ประเภทของรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด (ประเภท)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
5. ระบบสาธารณสุข	1. อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาลระดับอำเภอของรัฐและเอกชนที่ให้บริการ (คน/แห่ง)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
	2. อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืน (คน/เตียง/คืน)	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y

หมายเหตุ: Y หมายถึง มีข้อมูล, NA หมายถึง ไม่มีข้อมูล, N หมายถึง ไม่มีบริการ

ตารางที่ 4.3 หน่วยงานที่เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่

พื้นที่	หน่วยงานที่เข้าสัมภาษณ์
สุโขทัย	1. สมาคมการท่องเที่ยวจังหวัดสุโขทัย 2. องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (อพท.)
ตาก	สมาคมการค้าธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดตาก
ขอนแก่น	1. ทำอาภาศยานขอนแก่น 2. สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดขอนแก่น 3. สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น 4. สถานกงสุลเวียดนามจังหวัดขอนแก่น
กาฬสินธุ์	1. นายกสมาคมส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดกาฬสินธุ์ 2. ประธานกรรมการ บริษัท กาฬสินธุ์โอท็อป อินเตอร์เทรดเดอร์ จำกัด
มุกดาหาร	1. หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร 2. นายกสมาคมท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร 3. สมาหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร
สหัสวันนะเขต	1. แกล่งข้าว วัฒนธรรม และท่องเที่ยวสหัสวันนะเขต 2. สภาการค้าและอุตสาหกรรมสหัสวันนะเขต 3. สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสหัสวันนะเขต
เว้	1. สำนักงานท่องเที่ยวเว้ 2. สำนักงานประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเว้ 3. สำนักงานสาธารณสุขเว้ 4. มหาวิทยาลัยเว้
ดานัง	1. มหาวิทยาลัยดานัง 2. หน่วยงานภาครัฐ Da Nang People's Committee

4.1.1 ระบบไฟฟ้า

4.1.1.1 การไฟฟ้าในประเทศไทย

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค มีพื้นที่รับผิดชอบจำหน่ายไฟฟ้า 74 จังหวัด ยกเว้น กรุงเทพมหานคร นนทบุรีและสมุทรปราการ (อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวง) คิดเป็นร้อยละ 99.98 ของพื้นที่ประเทศไทยหรือประมาณ 510,000 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า 18,171,025 ราย การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคแบ่งส่วนงานออกเป็น 4 ภูมิภาค ซึ่งในเขตภาคเหนือแบ่งเป็น 3 เขต และภาคตะวันออกเฉียงเหนือแบ่งเป็น 3 เขต

ภาคเหนือ ได้แก่ 1) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 1 (ภาคเหนือ) จังหวัดเชียงใหม่ ควบคุมดูแลการไฟฟ้าในความรับผิดชอบ 6 จังหวัด คือ เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำพูน ลำปาง เชียงราย และพะเยา 2) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 2 (ภาคเหนือ) จังหวัดพิษณุโลก ควบคุมดูแลการไฟฟ้าในความรับผิดชอบ 8 จังหวัด คือ พิษณุโลก พิจิตร ตาก กำแพงเพชร สุโขทัย แพร่ น่าน และอุตรดิตถ์ 3) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 3 (ภาคเหนือ) จังหวัดลพบุรี ควบคุมดูแลการไฟฟ้าในความรับผิดชอบ 6 จังหวัด คือ ลพบุรี สิงห์บุรี เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ อุทัยธานี และชัยนาท

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ 1) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 1 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) จังหวัดอุดรธานี ควบคุมดูแลการไฟฟ้าในความรับผิดชอบ 8 จังหวัด คือ อุดรธานี

หนองคาย ขอนแก่น เลย สกลนคร นครพนม หนองบัวลำภู และบึงกาฬ 2) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 2 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) จังหวัดอุบลราชธานี ควบคุมดูแลการไฟฟ้าในความรับผิดชอบ 8 จังหวัด คือ อุบลราชธานี ยโสธร ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ศรีสะเกษ มุกดาหาร และอำนาจเจริญ 3) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 3 (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) จังหวัด นครราชสีมา ควบคุมดูแลการไฟฟ้าในความรับผิดชอบ 4 จังหวัด คือ นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ (การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค, 2558)

4.1.1.2 การไฟฟ้าแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว

รัฐบาลลาวได้ดำเนินการก่อสร้างสายส่งกระแสไฟฟ้าไปทั่วประเทศตั้งแต่ เดือน พฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2548 ตามแผนนโยบายขจัดความยากจนภายในปี พ.ศ. 2563 จากการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่าปัจจุบันมีบ้านเรือนร้อยละ 90 จากทั่วประเทศที่มีไฟฟ้าใช้ และโครงการนี้ยังมีนโยบายช่วยยกระดับความเจริญเติบโตของภาคอุตสาหกรรม ทั้งขนาดเล็กและขนาดกลางในท้องถิ่น เพื่อให้เศรษฐกิจของชุมชนมีการขยายตัวมากขึ้นในระยะยาว ปัจจุบันสปป.ลาว ผลิตกระแสไฟฟ้าได้ 3,000 ล้านกิโลวัตต์ต่อปี โดยแบ่งใช้ภายในประเทศประมาณ 800 ล้านกิโลวัตต์ และส่งออกกระแสไฟฟ้าประมาณ 229 ล้านกิโลวัตต์ต่อปี อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน กระแสไฟฟ้าในสปป.ลาว ยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการคนภายในประเทศ ดังนั้นยังมีไฟตกหรือดับในบางพื้นที่ส่วนอัตราค่าบริการค่าไฟสำนักงานเท่ากับ 694 กีบ/หน่วย หรือประมาณ 2.57 บาท/หน่วย (มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2557)

ตารางที่ 4.4 ร้อยละของสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้

ประเทศ	เมือง/จังหวัด	จำนวนครัวเรือนที่ขอใช้ไฟฟ้า	จำนวนครัวเรือนทั้งหมด	สัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้	ร้อยละ	จำนวนครั้งผู้ร้องเรียน (ครั้ง/ปี)
ไทย ¹	อุดรดิตถ์	157,530	167,559	0.9401	94.01	13
	เพชรบูรณ์	303,082	348,520	0.8696	86.96	27
	พิษณุโลก	246,208	337,644	0.7292	72.92	34
	สุโขทัย	192,507	213,584	0.9013	90.13	7
	ตาก	149,395	212,935	0.7016	70.16	5
	ขอนแก่น	563,961	607,824	0.9278	92.78	16
	กาฬสินธุ์	69,769	296,981	0.2349	23.49	1
	มุกดาหาร	84,604	111,842	0.7565	75.65	2
สปป.ลาว	สะหวันนะเขต	-	-	-	90.00**	15 ²
เวียดนาม	เว้	-	-	-	-	0 ²
	ดานัง	-	-	-	-	4 ²

ที่มา: ¹<http://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statTDD/>

² ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

4.1.2 ระบบประปา

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลและการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการประปาที่รองรับการท่องเที่ยวจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ เช่น การประปาส่วนภูมิภาค หน่วยงานระบบสถิติทางการทะเบียน สมาคมท่องเที่ยว เป็นต้น ข้อมูลที่ได้แสดงดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 กำลังการผลิตและจำนวนผู้ใช้น้ำของการประปาส่วนภูมิภาคในแต่ละพื้นที่

ประเทศ	เมือง/ จังหวัด	จำนวนสาขาการประปา ส่วนภูมิภาค (แห่ง)	กำลังการผลิต รวม (ลบ.ม./วัน)	จำนวนครัวเรือน ทั้งหมด ⁴	จำนวน ครัวเรือนที่ใช้น้ำ	สัดส่วน ครัวเรือน ที่ใช้น้ำ
ไทย ¹	อุดรดิตถ์	1	4,080	167,559	3,562	2.13
	เพชรบูรณ์	5	48,870	348,520	47,906	13.75
	พิษณุโลก	2	37,920	337,644	31,705	9.39
	สุโขทัย	5	54,940	213,584	44,374	20.78
	ตาก	2	65,760	212,935	45,511	21.37
	ขอนแก่น	8	276,148	607,824	196,976	32.41
	กาฬสินธุ์	3	37,330	296,981	32,805	11.05
	มุกดาหาร	1	33,120	111,842	15,808	14.13
สปป.ลาว	สะหวัน นะเขต ⁵	1	15,000	NA	NA	65.10
เวียดนาม	เว้ ²	11	200,000	NA	NA	81.33
	ดานัง ³	4	205,000	NA	NA	87.30

ที่มา: ¹ การประปาส่วนภูมิภาค ข้อมูล ณ เมษายน 2561

² HueWACO, 2015

³ Japan International Cooperation Agency (JICA), 2016

⁴ รายงานสถิติจำนวนประชากรและบ้าน ประจำปี พ.ศ.2560

⁵ INDUSTRIAL ESTATE DEVELOPMENT IN VIENTIANE CAPITAL, SAVANNAKHET AND CHAMPASAK , 2010

ปัจจุบันประเทศไทยมีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านการให้บริการน้ำประปา ประกอบด้วย 3 หน่วยงานหลัก ได้แก่ การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) การประปานครหลวง (กปน.) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ทั่วประเทศ การให้บริการน้ำประปาของการประปานครหลวงจะครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตจังหวัดใกล้เคียง ส่วนการให้บริการของการประปาส่วนภูมิภาคและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะกระจายอยู่ในพื้นที่ต่างจังหวัด ดังนั้นระบบประปาที่ดำเนินการอยู่ในจังหวัดต่างๆในพื้นที่ที่ศึกษาจึงเป็นการบริหารจัดการโดยการประปาส่วนภูมิภาคและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งจะทำหน้าที่ผลิตน้ำประปา ควบคุมคุณภาพน้ำและจ่ายน้ำประปาไปยังพื้นที่ต่างๆสำหรับในพื้นที่ที่ไม่มีการประปาส่วนภูมิภาคตั้งอยู่จะมีระบบประปาที่ดำเนินการโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยใช้น้ำจากแหล่งน้ำธรรมชาติ เช่น น้ำจากต้นน้ำ น้ำบาดาล แม่น้ำ สระน้ำ เป็นต้น จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูล พบว่า ในบางจังหวัดยังประสบปัญหา

น้ำประปาไม่พอใช้ในหน้าแล้ง น้ำไม่ไหล และน้ำขุ่นไม่ได้คุณภาพ เช่น จังหวัดตาก สุโขทัย เป็นต้น จากการวิเคราะห์สัดส่วนครัวเรือนที่ใช้น้ำของการประปาส่วนภูมิภาคของจังหวัดต่างๆในประเทศไทย พบว่าจังหวัดที่มีสัดส่วนครัวเรือนที่ใช้น้ำของการประปาส่วนภูมิภาคมากที่สุดคือจังหวัดขอนแก่น รองลงมาคือจังหวัดตากและสุโขทัยตามลำดับ สำหรับข้อมูลของระบบประปาในสภานะเขต สปป.ลาวยังไม่พบข้อมูลจำนวนสาขาของการประปาและกำลังการผลิตรวม แต่จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่าระบบประปาในสภานะเขต สปป.ลาวก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับระบบประปาในประเทศไทย คือ มีระบบประปาในพื้นที่ชุมชนเมือง ส่วนในพื้นที่อื่นๆใช้น้ำจากน้ำบ่อ น้ำบาดาลและแหล่งน้ำธรรมชาติ สำหรับประเทศเวียดนาม ในเมืองเว้และเมืองดานังมีกำลังการผลิตน้ำประปา รวม 200,000 และ 205,000 ลบ.ม./วัน ตามลำดับ จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่าประเทศเวียดนามเป็นประเทศที่มีแหล่งน้ำดิบมาก จึงทำให้สามารถนำน้ำดิบเหล่านั้นมาผลิตเป็นน้ำประปาได้มาก สามารถรองรับและครอบคลุมความต้องการใช้น้ำประปาของพื้นที่ในเมืองเว้และเมืองดานังได้เกือบทั้งหมด

4.1.3 ระบบโทรคมนาคมและการสื่อสาร

4.1.3.1 จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์

การติดตั้งสถานีฐานโทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ให้บริการมีปริมาณค่อนข้างเพียงพอต่อการใช้งานของประชาชน เพราะเท่าที่พบปัญหาการร้องเรียนเรื่องไม่มีสัญญาณโทรศัพท์ในเขตพื้นที่จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์มีน้อยมากในแต่ละปีไม่เกิน 1-2 ครั้ง และผู้ให้บริการทุกรายมีการติดตั้งสถานีฐานโทรศัพท์เพิ่มขึ้นตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาต ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 80 ของประชากร และติดตั้งเพิ่มเติมตามปริมาณของผู้ใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 4.6 ข้อมูลสถานีฐานและคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์

ตารางที่ 4.6 ข้อมูลสถานีฐานและคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์

ผู้ให้บริการ	จำนวนสถานีฐาน		คุณภาพสัญญาณโทรศัพท์	
	จังหวัดขอนแก่น	จังหวัดกาฬสินธุ์	ความถี่	ความเร็วรับส่งข้อมูล download/upload
TOT	239	94	UMTS2100	7.409/3.896
CAT	276	140	UMTS850	13.655/2.803
AIS/AWN	915	411	GSM900/UMTS900/UMTS2100	15.814/7.610
DTAC/DTN	426	82	DCS1800/UMTS850/UMTS2100	12.207/7.922
TRUE/TUC	301	124	DCS1800/UMTS850/UMTS2100	25.232/8.829

จากตารางที่ 4.6 ข้อมูลสถานีฐานสำรวจ ณ วันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2560 และคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่สำรวจ ณ วันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 ของเส้นทางจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์ ผลการตรวจวัดคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ในเขตพื้นที่จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์ มีความแรงของสัญญาณอยู่ในระดับปานกลางถึงดี สามารถให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ปกติ รวมถึงผู้ให้บริการทุกรายมีการตรวจสอบคุณภาพสัญญาณเครือข่ายของตนอยู่เสมอ หากบริการใดมีผู้ใช้จำนวนเพิ่มขึ้น ผู้บริการจะปรับเพิ่มระดับความเร็วของการ download/upload ข้อมูลเพื่อตอบสนองความต้องการ

ของผู้ใช้บริการของตน แต่ทั้งนี้ในกรณีการ download/upload ข้อมูลขึ้นอยู่กับโปรโมชั่นของผู้บริการด้วย (สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.), 2561)

4.1.3.2 จังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดเพชรบูรณ์

การติดตั้งสถานีฐานโทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ให้บริการมีปริมาณเพียงพอต่อการใช้งานของประชาชน เพราะพบปัญหาการร้องเรียนเรื่องไม่มีสัญญาณโทรศัพท์ในเขตพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุดรดิตถ์ มีค่อนข้างน้อย และผู้ให้บริการทุกรายมีการติดตั้งสถานีฐานโทรศัพท์เพิ่มขึ้นตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาต ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 80 ของประชากร และติดตั้งเพิ่มเติมตามปริมาณของผู้ใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 4.7 ข้อมูลสถานีฐานและคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดเพชรบูรณ์

ตารางที่ 4.7 ข้อมูลสถานีฐานและคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุดรดิตถ์

ผู้ให้บริการ	จำนวนสถานีฐาน				คุณภาพสัญญาณโทรศัพท์	
	จังหวัดพิษณุโลก	จังหวัดเพชรบูรณ์	จังหวัดสุโขทัย	จังหวัดอุดรดิตถ์	ความถี่	ความเร็วรับส่งข้อมูล download/upload
TOT	180	128	204	114	UMTS2100	-
CAT	304	261	159	151	UMTS850	-
AIS/AWN	486	413	248	268	GSM900/UMTS900/UMTS2100	55.787/35.803
DTAC/DTN	519	378	242	206	DCS1800/UMTS850/UMTS2100	9.810/7.587
TRUE/TUC	349	336	188	175	DCS1800/UMTS850/UMTS2100	62.540/16.480

จากตารางที่ 4.7 ข้อมูลสถานีฐานสำรวจ ณ วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 และคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่สำรวจ ณ วันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2561 ของเส้นทางจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุดรดิตถ์ ผลการตรวจวัดคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ในเขตพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุดรดิตถ์ มีความแรงของสัญญาณอยู่ในระดับปานกลางถึงดี สามารถให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ปกติ

4.1.3.3 จังหวัดตาก

การติดตั้งสถานีฐานโทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ให้บริการ มีข้อมูลสถานีฐานให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดตากจำนวน 1,097 สถานี ใน 9 อำเภอ และแต่ละอำเภอมีจำนวนเสาส่งสัญญาณโทรศัพท์ โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ข้อมูลสถานียานการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดตาก

พื้นที่อำเภอ	จำนวนเสาส่งสัญญาณ (สถานี)
อำเภอท่าสองยาง	64
อำเภอบ้านตาก	86
อำเภอพบพระ	108
อำเภอเมืองตาก	259
อำเภอแม่ระมาด	78
อำเภอแม่สอด	348
อำเภอวังเจ้า	47
อำเภอสามเงา	66
อำเภออุ้มผาง	41
รวม	1,097

4.1.3.4 มุกดาหาร

การติดตั้งสถานียานโทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ให้บริการ มีข้อมูลสถานียานให้บริการ โทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดมุกดาหารจำนวน 569 สถานี แบ่งเป็นผู้ให้บริการ TOT จำนวน 89 สถานีฐาน ผู้ให้บริการ CAT จำนวน 72 สถานีฐาน ผู้ให้บริการ AIS จำนวน 192 สถานีฐาน ผู้ให้บริการ DTAC จำนวน 126 สถานีฐาน และผู้ให้บริการ TRUE จำนวน 90 สถานีฐาน

4.1.3.5 แขวงสะพานหะเขต สปป.ลาว

การโทรคมนาคมของสปป.ลาว มีการเปลี่ยนระบบในการให้บริการจากระบบดาวเทียมมาใช้ ระบบสายใยแก้ว ซึ่งเชื่อมต่อกับทุกแขวงและประเทศใกล้เคียง เช่น ไทย เวียดนาม และจีน ส่วนการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่มีเครือข่ายครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ในสปป.ลาว ในปัจจุบัน มี 5 บริษัท ที่ได้รับอนุญาตให้บริการโทรศัพท์พื้นฐานและเคลื่อนที่ ดังนี้ 1) บริษัท ลาวโทรคม จำกัด สัดส่วนการถือหุ้น รัฐบาล สปป.ลาว 51 : บริษัทชินวัตร 49 2) วิสาหกิจโทรคมลาว รัฐบาล สปป.ลาวถือหุ้นทั้งหมด 3) บริษัท ลาวเอเชีย กระทรวงป้องกันประเทศสปป.ลาวถือหุ้นทั้งหมด 4) บริษัท มิลิคอม อินเตอร์เนชันนอลเซลลูลาร์ สัดส่วนการถือหุ้นรัฐบาลสปป.ลาว 22 : บริษัทมิลิคอม อินเตอร์เนชันนอลเซลลูลาร์ 78 และ 5) ลาวสกาย คอมมินิเคชั่น สัดส่วนการถือหุ้นรัฐบาล สปป.ลาว 30 : ลาวสกาย คอมมินิเคชั่น 70 สำหรับอัตราค่าบริการค่าโทรศัพท์พื้นฐาน ในประเทศ 250 กีบ/นาที ต่างประเทศ 2,000 กีบ/นาที ค่าใช้บริการเคลื่อนที่ในประเทศ 800 กีบ/นาที ต่างประเทศ 2,000 กีบ/นาที ส่วนค่าอินเทอร์เน็ต แบบ ADSL 2 Mbps เสียค่าบริการ 800,000 กีบ/เดือน (มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2557)

ตารางที่ 4.9 การเปรียบเทียบค่าสัดส่วนความครอบคลุมของสัญญาณโทรศัพท์

จังหวัด/เมือง	พื้นที่รวม (ตร.กม.)	พื้นที่ป่า/พื้นที่เขา (ตร.กม.)	จำนวนเสา สัญญาณ (ต้น)	สัดส่วนความครอบคลุม (ตร.กม./เสาสัญญาณ)
อุดรดิตถ์ ¹	7,854	2,985	914	5.33
เพชรบูรณ์ ²	12,668	5,799	1,516	4.53
พิษณุโลก ³	10,816	5,276	1,838	3.01
สุโขทัย ⁴	6,596	2,350	1,041	4.08
ตาก ⁵	16,407	11,493	1,097	4.48
ขอนแก่น ⁶	10,885	1,296	2,157	4.45
กาฬสินธุ์ ⁷	6,947	1,716	851	6.15
มุกดาหาร ⁸	4,407	1,549	569	5.02
สะพานะเขต	-	-	-	-
เว้	-	-	-	-
ดำนัง	-	-	-	-

ที่มา: ¹ <https://bit.ly/2TCKSKa> , ² <https://bit.ly/2r0E7of> , ³ <https://bit.ly/2OZ9kll>

⁴ <https://bit.ly/2Bq2GRI> , ⁵ <https://bit.ly/2DSJGxA> , ⁶ <https://bit.ly/2v00zS6>

⁷ <https://bit.ly/2DI8qb1> , ⁸ <https://bit.ly/2zm52iY>

จากตารางที่ 4.9 สามารถคำนวณค่าสัดส่วนความครอบคลุม (ตร.กม./เสาสัญญาณ) ได้จากการนำพื้นที่รวมของจังหวัด (ตร.กม.) นำมาลบด้วยพื้นที่ป่าหรือพื้นที่เขา (ตร.กม.) และหารด้วยจำนวนเสาสัญญาณ (ต้น)

$$\text{ตัวอย่างการคำนวณสัดส่วนความครอบคลุมของจังหวัดอุดรดิตถ์} = \frac{7,854 - 2,985}{914} = 5.33$$

4.1.4 ระบบขนส่งสาธารณะ

4.1.4.1 กรมท่าอากาศยาน

1) ท่าอากาศยานพิษณุโลก

ก) สายการบินที่ให้บริการทั้งสิ้น 3 สายการบิน และจำนวนเที่ยวบินรวมทั้งหมด 14 เที่ยวบิน/วัน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย (Thai Air Asia) เที่ยวบิน ดอนเมือง-พิษณุโลก-ดอนเมือง จำนวน 4 เที่ยวบิน สายการบินนกแอร์ (Nok Air) เที่ยวบิน ดอนเมือง-พิษณุโลก-ดอนเมือง จำนวน 6 เที่ยวบิน และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ (Thai Lionair) เที่ยวบิน ดอนเมือง-พิษณุโลก-ดอนเมือง จำนวน 4 เที่ยวบิน

ข) ด้านการบริการขนส่งสาธารณะ ผู้โดยสารสามารถใช้บริการรถแท็กซี่ที่จุดบริการแท็กซี่ บริเวณลานจอดรถหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารซึ่งสามารถติดต่อใช้บริการได้ ณ จุดบริการ (สนามบิน-ในเมือง ประมาณ 150 บาท) มีบริการรถมินิบัสปรับอากาศเข้าเมืองพิษณุโลก อัตราค่าบริการ 30 บาท มีบริการรถเช่าของบริษัทเช่า 8 บริษัท ภายในอาคารผู้โดยสาร ดังนี้ 1) เวิลด์ คลาส เรนท อะคาร์ จำกัด 2) บริษัท ไทยอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด 3) หจก.เอ็ดดี้ เร็นท์อะคาร์ 4) หจก.อรุณชัย เร็นท์อะคาร์ 5) หจก. เอ็มทราเนสปอร์ตเซอร์วิส 6) หจก.รังทองทัวร์-รถเช่า 7) บริษัท ไทยเร็นท์อะคาร์ (1978) 8) บริษัท พาราگون คาร์เร็นทล จำกัด (ท่าอากาศยานพิษณุโลก, 2561)

2. ท่าอากาศยานสุโขทัย

ก) สนามบินสุโขทัยเป็นกรรมสิทธิ์ของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบิน เส้นทางบิน ณ ปัจจุบัน กรุงเทพฯ – สุโขทัย – เชียงใหม่ และ เชียงใหม่ – สุโขทัย – กรุงเทพฯ ทำการบินทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบินทำการบินโดยเครื่องบิน ATR 72-200 ขนาด 70 ที่นั่ง

ข) ด้านการบริการขนส่งสาธารณะ รถรางรับส่งผู้โดยสารจำนวน 3 คัน รองรับผู้โดยสารได้คันละ 24 คน (ท่าอากาศยานสุโขทัย, 2561)

3. ท่าอากาศยานแม่สอด

ก) ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่สอด มีสายการบินที่ให้บริการเพียงสายการบินเดียว คือ บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด ซึ่งทำการบินเป็นประจำทุกวัน วันละ 5 เที่ยวบิน เส้นทางดอนเมือง-แม่สอด-ดอนเมือง โดยใช้อากาศยานแบบ Bombardier Dash8 Q400 จำนวน 86 ที่นั่ง และแบบ ATR 72-500 จำนวน 66 ที่นั่ง

 ท่าอากาศยานแม่สอด Mae Sot Airport Flight Schedule 1 สิงหาคม - 27 ตุลาคม 2561					
Monday , Tuesday , Thursday , Saturday / จันทร์ , อังคาร , พฤหัสบดี , เสาร์					
Don Mueang - Mae Sot ดอนเมือง - แม่สอด			Mae Sot - Don Mueang แม่สอด - ดอนเมือง		
Flight No.	Dep./ออก	Arr./ถึง	Flight No.	Dep./ออก	Arr./ถึง
DD 8116	09.40	10.50	DD 8117	11.20	12.25
DD 8122	11.00	12.10	DD 8123	12.40	13.50
** DD 8118	13.00	14.20	** DD 8119	15.10	16.30
DD 8124	14.30	15.40	DD 8125	16.50	18.00
DD 8126	16:10	17.15	DD 8127	17:45	18.55
Wednesday , Friday , Sunday / พุธ , ศุกร์ , อาทิตย์					
Don Mueang - Mae Sot ดอนเมือง - แม่สอด			Mae Sot - Don Mueang แม่สอด - ดอนเมือง		
Flight No.	Dep./ออก	Arr./ถึง	Flight No.	Dep./ออก	Arr./ถึง
** DD 8100	07.30	08.50	** DD 8101	09.20	10:10
DD 8116	09.40	10.50	DD 8117	11.20	12.25
DD 8122	11.00	12.10	DD 8123	12.40	13.50
DD 8124	14.30	15.40	DD 8125	16.50	18.00
DD 8126	16:10	17.15	DD 8127	17:45	18.55

รูปที่ 4.1 ตารางบินท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก

ที่มา: ท่าอากาศยานแม่สอด (2561)

ข) ด้านการบริการขนส่งสาธารณะ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. รถเช่าแบบขับเองจำนวน 4 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทยอินเตอร์เนชั่นแนล เรนท อะ คาร์ จำกัด (Avis Rent A Car) 2) บริษัท บีทีเอ็ม อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์วิส 3) บริษัท ไทยเร็นอะ คาร์ (๑๙๗๘) จำกัด 4) บริษัท พารากอน คาร์ เรนทัล จำกัด (Hertz)

2. รถขนส่งสาธารณะ (Taxi) จำนวน 2 บริษัท ได้แก่ 1) สหกรณ์เดินรถแม่สอด จำกัด 2) บริษัท โซคอนันต์มาสดา จำกัด

4. ท่าอากาศยานขอนแก่น

ก) จำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบิน ปัจจุบันมีเครื่องบินโดยสารของสายการบินพาณิชย์ มาทำการบินให้บริการผู้โดยสาร 4 สายการบิน ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์ จำกัด ให้บริการผู้โดยสารเส้นทาง สุวรรณภูมิ-ขอนแก่น-สุวรรณภูมิ ทำการบินทุกวัน วันละ 5 เที่ยวบิน โดยใช้อากาศยาน แบบ A320 จำนวน 180 ที่นั่ง บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ให้บริการผู้โดยสารเส้นทาง ดอนเมือง-ขอนแก่น-ดอนเมือง ทำการบินทุกวัน วันละ 3 เที่ยวบิน โดยใช้อากาศยาน แบบ B737 จำนวน 189 ที่นั่ง บริษัท ไทยแอร์ เอเชีย จำกัด ให้บริการผู้โดยสารเส้นทาง ดอนเมือง-ขอนแก่น-ดอนเมือง ทำการบินทุกวัน วันละ 6 เที่ยวบิน เส้นทาง เชียงใหม่-ขอนแก่น-เชียงใหม่ ทำการบินทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบิน เส้นทาง หาดใหญ่-ขอนแก่น-หาดใหญ่ ทำการบินวันอังคาร พฤหัสบดี เสาร์ วันละ 1 เที่ยวบิน เส้นทาง ภูเก็ต-ขอนแก่น-ภูเก็ต ทำการบินวันจันทร์ พุธ ศุกร์ อาทิตย์ วันละ 1 เที่ยวบิน โดยใช้อากาศยาน แบบ A320 จำนวน 180 ที่นั่ง บริษัท ไทย ไลอ อ่อน เมนทาร์ จำกัด ให้บริการผู้โดยสารเส้นทาง ดอนเมือง-ขอนแก่น-ดอนเมือง ทำการบินทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบิน โดยใช้อากาศยาน แบบ B737-900ER จำนวน 215 ที่นั่ง บริษัท นิวเจน แอร์เวย์ส จำกัด เป็นเครื่องบินเช่าเหมาลำ ให้บริการรับ-ส่ง ทหารชายแดนใต้ เส้นทาง หาดใหญ่-ดอนเมือง-หาดใหญ่ ทำการบิน 3-6 เที่ยวบินต่อเดือน ใช้อากาศยานแบบ B737-400 จำนวน 168 ที่นั่ง

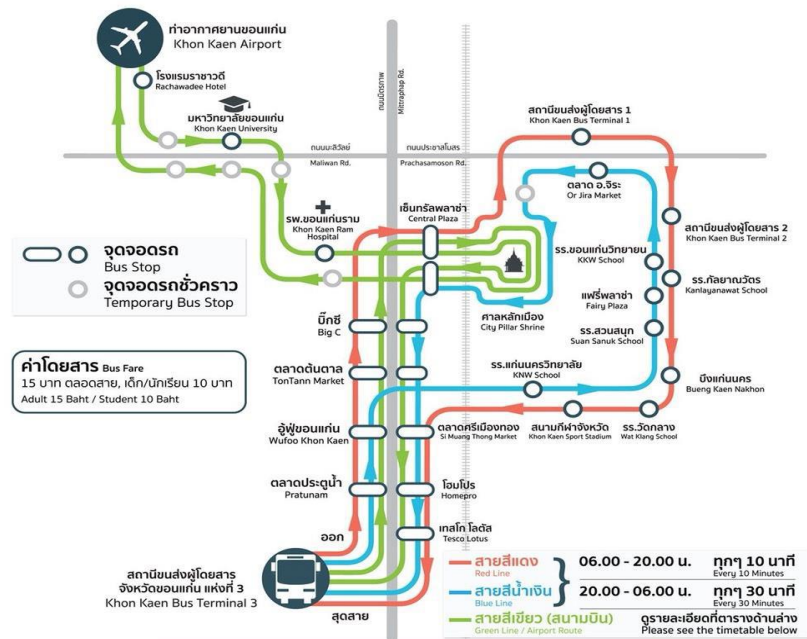
ข) ด้านการบริการขนส่งสาธารณะ

1. รถเช่าแบบขับเอง 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท เวลด์คลาส เร็นท์ อะคาร์ จำกัด (BUDGETS) 2) บริษัท ไทยอินเตอร์เนชั่นแนล เร็นท์ อะคาร์ จำกัด (AVIS) 3) บริษัท มาสเตอร์คาร์เร็นทิล จำกัด (SIXT) 4) บริษัท ไทยเร็นท์อะคาร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (THAI RENT A CAR) 5) บริษัท พาราคอน คาร์เร็นทิล จำกัด (HERTZ)

2. รถเช่าพร้อมคนขับ (LIMOUSINE) คุณ สามารถ อังวรารวงศ์ (BANANA LIMOUSINE)

3. รถแท็กซี่ สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวขอนแก่น อัตราค่าบริการรถแท็กซี่ (TAXI) โดย สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวขอนแก่น ไม่มีบริการจ้างเหมา อัตราค่าบริการเริ่มต้น 50 บาท และกดมิเตอร์ทุกครั้ง มิเตอร์ราคาเริ่มต้นที่ 40 บาท

4. รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ (CITY BUS) บริษัท ขอนแก่นซิตี๊บัส จำกัด เส้นทาง สนามบินขอนแก่น – เมือง - บขส 3.ค่าโดยสาร ประชาชนทั่วไป 15 บาทตลอดสาย/ นักเรียน 10 บาทตลอดสาย (ท่าอากาศยานขอนแก่น, 2561)



เส้นทางเดินรถขอนแก่นซิตี้อบัส
Khon Kaen City Bus route map

ตารางเดินรถสายสีเขียว สนามบิน - บขส.3
Airport - Bus Terminal 3 Timetable

ออกจาก บขส.3 Departure from Bus Terminal 3	ออกจากสนามบิน Departure from Airport
06.00 น.	07.30 น.
06.30 น.	08.30 น.
08.30 น.	09.30 น.
09.30 น.	10.30 น.
10.30 น.	11.30 น.
11.30 น.	12.30 น.
12.30 น.	14.00 น.
13.30 น.	14.30 น.
15.00 น.	16.30 น.
15.30 น.	18.00 น.
18.00 น.	20.00 น.
19.30 น.	20.30 น.

เช็คตำแหน่งรถ ดาวันโฮลด์แอป
'KKTransit'

Available on the iPhone App Store GET IT ON Google Play

www.khonkaencybus.com

f i LINE | @KKCITYBUS

รูปที่ 4.2 เส้นทางเดินรถขอนแก่น ซิตี้บัส
ที่มา: ทำอากาศยานขอนแก่น (2561)

5. ทำอากาศยานเพชรบูรณ์

ก) บริษัท สมุทรปราการ โลจิสติกส์ จำกัด เช่าเหมาลำ สายการบินนกแอร์ ให้บริการผู้โดยสารเส้นทางบิน ดอนเมือง-เพชรบูรณ์-ดอนเมือง เที่ยวบิน DD 6202 หรือเที่ยวบิน DD 6203 ทำการบินวันจันทร์หรือเสาร์ สัปดาห์ละ 1 เที่ยวบิน แต่ปัจจุบันไม่มีบริการการบินเชิงพาณิชย์ปิดบริการตั้งแต่วันที่ 13 ส.ค. 2561 ที่ผ่านมา

ข) ผู้โดยสารสามารถใช้บริการรถแท็กซี่บริษัทแท็กซี่คิงดอมที่จุดบริการแท็กซี่ บริเวณลานจอดรถหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารซึ่งสามารถติดต่อใช้บริการได้ ณ จุดบริการ

6. ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง

ก) สนามบินนานาชาติดานังเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ของประเทศ ปัจจุบันมีเครื่องบินโดยสารของสายการบินพาณิชย์มาทำการบินให้บริการผู้โดยสาร 25 สายการบิน ได้แก่ Air Busan, Air Macau, Air Seoul, Asiana Airlines, Bangkok Airways, Cambodia Angkor Air, Cathay Dragon, Eastar Jet, Hainan Airlines, Hong Kong Express Airways, Jeju Air, Jetstar Pacific, Jin Air, Korean Air, Okay Airways, Sichuan Airlines, T'way Air, Vietjet Aviation Joint Stock Company, Air Asia, China Eastern Air, China Airlines, Silk Air, และ Vietnam Airlines และมีจำนวนเที่ยวบินรวมทั้งหมด 460 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง, 2561)

ข) ด้านการบริการขนส่งสาธารณะ สนามบินนานาชาติดานังมีบริการขนส่งสาธารณะให้บริการทั้งสิ้น 4 รูปแบบ ได้แก่ 1) รถทัวร์เช่า (Tour Coach) สำหรับบริการนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเป็นคณะ 2) แท็กซี่ จุดรับบริการตั้งอยู่บริเวณด้านนอกอาคารผู้โดยสาร มีรถแท็กซี่บริการทั้งสิ้น 7 บริษัท ได้แก่ Taxi Mai Linh, Taxi Tien Sa, VinaSun Green Taxi, Airport Taxi, Taxi Song Han, Dana Taxi และ Taxi Huong ค่าบริการคิดตามระยะทาง 3) มอเตอร์ไซด์รับจ้าง (Motorcycle Taxi) และ 4) รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ (BUS) จุดจอดรถโดยสารมีระยะห่าง 600 เมตร ใช้เวลาเดินเท้า 8 นาที (ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง, 2561)



(Tour Coach)



(Taxi)



(Motorcycle Taxi)



(Bus)

รูปที่ 4.3 บริการขนส่งสาธารณะ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง
ที่มา: ท่าอากาศยานนานาชาติดานัง (2561)

7. ท่าอากาศยานสะหวันนะเขต

สนามบินสะหวันนะเขต มีสายการบินให้บริการเพียงสายการบินเดียว โดยมีเส้นทางบินทั้งภายในและระหว่างประเทศในเมืองไกสอนพมวิหาน โดยมี สายการบินลาวแอร์ไลน์ (Lao Airlines) เที่ยวบินไป – กลับระหว่างสะหวันนะเขต – กรุงเทพฯ ทุกวันจันทร์ พุธ ศุกร์ และมีเที่ยวบินไป - กลับระหว่าง นครหลวงเวียงจันทน์- สะหวันนะเขต ทุกวัน (วันละ 1 ครั้ง) (มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2557)

ตารางที่ 4.10 เปรียบเทียบความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของตัวอาคาร

ท่าอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน/สัปดาห์	ประเภทของการขนส่งสาธารณะที่ท่าอากาศยาน	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยาน (คน/ชม.)
พิษณุโลก	98	4	1,200
สุโขทัย	14	1	300
แม่สอด	35	2	200
ขอนแก่น	133	4	1,000
เพชรบูรณ์	0	0	250
ดานัง ¹	460	4	1,600
เว้ ²	98	4	800
สะหวันนะเขต	10	2	-

ที่มา: ¹ <https://bit.ly/2DFMZY4> , ² <https://bit.ly/2DSKvGG>

4.1.4.2 ระบบขนส่งทางบก

ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลและการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถรองรับการท่องเที่ยวได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ เช่น สำนักงานขนส่ง สมาคมท่องเที่ยว เป็นต้น ในที่นี้ผู้วิจัยได้แบ่งประเภทของรถในแต่ละพื้นที่ออกเป็น 6 ประเภท และได้ให้ความหมายของรถแต่ละประเภทดังนี้

1. รถโดยสาร หมายถึง รถบรรทุกผู้โดยสารที่เดินรถระหว่างอำเภอหรือจังหวัดตามเส้นทางที่กำหนด โดยเก็บค่าโดยสารตามอัตราที่กำหนดไว้ และมีที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง
 2. รถแท็กซี่ หมายถึง รถยนต์รับจ้างสาธารณะ โดยสารได้ไม่เกิน 7 คน
 3. รถสองแถว หมายถึง รถรับจ้างที่มีที่นั่งไปตามความยาวของรถเป็น 2 แถว.
 4. รถเช่า/เหมา หมายถึง รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ที่เปิดบริการให้เช่าหรือเหมาตามเวลาที่กำหนด
 5. รถไฟ หมายถึง รถที่พ่วงกันเป็นขบวนยาว มีหัวรถจักรลากให้รถขับเคลื่อนไปตามรางเหล็ก
 6. รถชนิดอื่นๆ หมายถึง รถประเภทอื่นที่นอกเหนือจาก 5 ประเภทที่กล่าวมา ที่ให้บริการรับส่งผู้โดยสาร เช่น รถตุ๊กๆ รถสามล้อเครื่อง รถคอกหมู รถตู้โดยสาร เป็นต้น
- ผลจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลตลอดเส้นทาง EWEC พบว่าแต่ละพื้นที่มีระบบการขนส่งแตกต่างกันดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 ประเภทของรถแต่ละชนิดที่รองรับการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ตลอดเส้นทางที่ศึกษา

ประเทศ	เมือง/ จังหวัด	จำนวน สถานี ขนส่ง (แห่ง)	จำนวนเที่ยว การให้บริการ ของรถบัส โดยสาร ² (เที่ยว/วัน)	ความสามารถ ในการรองรับ ผู้โดยสารของ สถานีขนส่ง (คน/วัน)	ประเภทของรถในแต่ละพื้นที่					
					รถโดยสาร	แท็กซี่	รถสองแถว	รถเช่า/เหมา	รถไฟ ³	รถชนิดอื่นๆ
ไทย ¹	อุดรดิตถ์	1	376	15,040	✓	✗	✓	✓	✓	รถคอกหมู
	เพชรบูรณ์	2	334	13,360	✓	✓	✓	✓	✗	
	พิษณุโลก	2	1,185	47,400	✓	✓	✓	✓	✓	รถตุ๊กตุ๊ก รถรอบ เมือง(ปรับอากาศ) รถตู้โดยสาร
	สุโขทัย	2	332	13,280	✓	✓	✓	✓	✓	รถคอกหมู รถตู้ โดยสาร
	ตาก	2	252	10,080	✓	✓	✓	✓	✗	รถสามล้อเครื่อง รถตู้โดยสาร
	ขอนแก่น	3	1,758	70,320	✓	✓	✓	✓	✓	รถซีดีบัส
	กาฬสินธุ์	1	112	4,480	✓	✓	✓	✓	✗	
	มุกดาหาร	1	457	18,280	✓	✓	✓	✓	✗	รถสามล้อเครื่อง
สปป. ลาว	สะหวันนะ เขต	1	77 ⁴	3,080	✓	✗	✓	✓	✗	รถบัสนอน รถสามล้อเครื่อง รถตู้โดยสาร
เวียดนาม	เว้	2	481	19,240	✓	✓	✗	✓	✓	รถบัสนอน
	ดานัง	1	485	19,400	✓	✓	✗	✓	✓	รถบัสนอน

ที่มา: ¹ บริษัท ขนส่ง จำกัด

² กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก, 2560

³ <https://th.wikipedia.org/wiki/การขนส่งในประเทศไทย>

⁴ <http://www.laostourism.org/laos-transportation/transport-in-savannakhet/>

จากข้อมูลพบว่าตลอดเส้นทาง EWEC มีรถโดยสารที่คอยให้บริการนักท่องเที่ยวในการเดินทางระหว่างแต่ละจังหวัด เมื่อนักเดินทางมาถึงยังแต่ละจังหวัดแล้วจะมีรถเช่า/เหมาคอยให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ แต่ยังไม่มียานขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในต่างอำเภอ ในตัวเมืองของแต่ละจังหวัดจะมีรถสองแถวและรถขนส่งอื่นๆในท้องถิ่นคอยให้บริการตามรอบเวลาที่กำหนด สำหรับการให้บริการรถแท็กซี่ในจังหวัดต่างๆ พบว่าจังหวัดส่วนใหญ่มีแท็กซี่คอยให้บริการแล้ว ตามสัดส่วนของจำนวนประชากรและความต้องการใช้รถแท็กซี่ในแต่ละจังหวัด กล่าวคือจังหวัดใดที่มีประชากรน้อยและมีจำนวนนักท่องเที่ยวน้อย ทำให้ความต้องการในการใช้รถแท็กซี่น้อย เนื่องจากการให้บริการรถแท็กซี่เป็นการลงทุนจากเอกชน จึงทำให้ไม่มีรถแท็กซี่คอยให้บริการหรือมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวของแต่ละพื้นที่ สำหรับการเดินทางโดยรถไฟในประเทศไทยพบว่าจังหวัดที่ไม่มีรถไฟวิ่งผ่านคือ ตาก เพชรบูรณ์ กาฬสินธุ์และมุกดาหาร จังหวัดที่สถานีขนส่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากที่สุดคือ สถานีขนส่งจังหวัดขอนแก่น รองรับผู้โดยสารได้มากที่สุด 70,320 คนต่อวัน สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พบว่ายังไม่มียานแท็กซี่ รถสองแถวหรือรถอื่นๆในพื้นที่ที่รองรับการเดินทางไปยัง

แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ทำให้การเดินทางลำบาก ถ้าจะเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต้องติดต่อผู้ให้บริการรถเช่า/เหมามาเท่านั้น ส่วนในประเทศเวียดนามมีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายและสะดวก นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงและใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ เพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆในประเทศเวียดนามได้เป็นอย่างดี

4.1.5 ระบบสาธารณสุข

โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุขเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่จะต้องรองรับการให้บริการทั้งประชาชนและนักท่องเที่ยวที่อยู่ในพื้นที่ด้วย ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้คำนวณอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาล และอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืน เพื่อนำมาพิจารณาและเปรียบเทียบศักยภาพของแต่ละพื้นที่ จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลและการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งอื่นๆเกี่ยวกับจำนวนสถานพยาบาลที่มีอยู่ในแต่ละพื้นที่ตลอดเส้นทาง EWEC พบว่ามีจำนวนโรงพยาบาลที่สามารถรองรับการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 จำนวนสถานพยาบาลและจำนวนเตียงที่สามารถรองรับการท่องเที่ยวในเส้นทาง EWEC

ประเทศ	เมือง/ จังหวัด	โรงพยาบาล รัฐ (แห่ง)	โรงพยาบ าลเอกชน (แห่ง)	รวม (แห่ง)	จำนวน เตียง	จำนวนรวม ประชากรและ นักท่องเที่ยว	อัตราส่วนจำนวน ประชากรและ นักท่องเที่ยวต่อ จำนวนโรงพยาบาล	อัตราส่วนจำนวน ประชากรและ นักท่องเที่ยวต่อ จำนวนเตียงต่อคืน
ไทย ¹	อุดรดิตถ์	10	0	10	937	1,500,018	150,002	1,601
	เพชรบูรณ์	12	3	15	1,408	3,008,755	200,584	2,137
	พิษณุโลก	12	5	17	2,290	4,072,745	214,355	1,778
	สุโขทัย	9	3	12	1,109	1,935,316	161,276	1,745
	ตาก	10	2	12	1,247	2,746,028	228,836	2,202
	ขอนแก่น	28	3	35	3,827	6,469,939	184,855	1,691
	กาฬสินธุ์	18	1	19	1,584	1,570,271	82,646	991
	มุกดาหาร	7	1	8	543	2,336,675	292,084	4,303
สปป.ลาว ²	สะหวันนะ เขต	4		4	450	2,201,909	550,477	4,893
เวียดนาม ³	เว้	42		42	3,960	4,900,000	116,667	1,237
	ดานัง	80		80	2,290	12,346,876	154,336	5,392
เฉลี่ย				23	1,786	3,986,812	218,334	2,587

ที่มา : ¹ <http://gishealth.moph.go.th/healthmap/gmap.php#result>

² <http://www.hospitalby.com/laos-hospital/savannahkheth-hospital-i1/>

³ <http://youindanang.com/hospitals-da-nang/> และ <https://goo.gl/1nmBwL>

จากข้อมูลจำนวนสถานพยาบาลที่รองรับการท่องเที่ยวในเส้นทาง EWEC พบว่าตลอดเส้นทางการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีจำนวนสถานพยาบาลรองรับอย่างน้อย 1 สถานพยาบาล ซึ่งเป็นโรงพยาบาลประจำอำเภอ สำหรับอำเภอที่มีประชากรมาก เช่น ในเขตอำเภอเมืองของแต่ละจังหวัดจะมีโรงพยาบาลขนาดใหญ่ และโรงพยาบาลเอกชนที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ สำหรับสถานพยาบาลในเขตสะพานหินเขต สปป.ลาว พบว่ามีจำนวนสถานพยาบาลน้อยเพียง 4 แห่ง และกระจุกตัวอยู่ภาคตะวันตกที่ติดกับจังหวัดมุกดาหาร ประเทศไทย ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่นักท่องเที่ยวในกรณีที่นักท่องเที่ยวอยู่ในพื้นที่ห่างไกลจากสถานพยาบาล ส่วนในประเทศเวียดนามที่เส้นทาง EWEC ตัดผ่านเว้และดานัง พบว่าทั้ง 2 จังหวัดมีสถานพยาบาลทั้งของภาครัฐและเอกชนจำนวนมาก และกระจายอยู่ในเขตพื้นที่ต่างๆ ทำให้สามารถรองรับและให้บริการนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

4.2 ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว (Demand)

ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามและทำการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อพิจารณาความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว 2) ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมกรการท่องเที่ยว เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมกรการท่องเที่ยว และ 3) ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ เพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบ รายละเอียดผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามของแต่ละพื้นที่ที่ศึกษาสามารถดูได้ที่ภาคผนวก จ

4.2.2 ผลคะแนนความต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม

จากการวิเคราะห์ข้อมูลความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากแบบสอบถามของแต่ละจังหวัดดังตัวอย่างที่ได้กล่าวมา ผู้วิจัยได้สรุปคะแนนความต้องการเฉลี่ยของโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4.13 จากข้อมูลที่ได้นี้จะนำไปเปรียบเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ของแต่ละจังหวัด เพื่อพิจารณาหาแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวของแต่ละพื้นที่ต่อไป

จากข้อมูลความต้องการของนักท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถามในตารางที่ 4.13 พบว่านักท่องเที่ยวมีความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการท่องเที่ยวอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีคะแนนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 4.42 ทำให้เห็นว่านักท่องเที่ยวมีความคาดหวังสูงที่จะให้มีโครงสร้างพื้นฐานในระบบต่างๆ เพื่อรองรับการท่องเที่ยว โดยโครงสร้างพื้นฐานที่นักท่องเที่ยวมีความต้องการมากที่สุดคือ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 รองลงมาคือ ระบบประปาเชิงคุณภาพ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.49

ตารางที่ 4.13 คะแนนความต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม

ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	อุดรดิต์	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สกลนคร	เว้	ดำนิง	เฉลี่ย
1. ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.70	4.43	4.57	4.31	4.32	4.51	4.25	4.57	4.50	4.38	4.41	4.45
2. ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.68	4.54	4.52	4.35	4.43	4.57	4.63	4.46	4.40	4.51	4.48	4.50
3. ระบบประปาเชิงปริมาณ	4.63	4.71	4.36	3.81	4.39	4.44	4.44	4.51	4.60	4.28	4.45	4.42
4. ระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.76	4.66	4.33	4.10	4.46	4.50	4.25	4.54	4.63	4.56	4.58	4.49
5. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.72	4.67	4.27	4.10	4.38	4.37	4.34	4.45	4.40	4.35	4.37	4.40
6. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.87	4.71	4.30	4.23	4.41	4.50	4.38	4.56	4.33	4.28	4.38	4.45
7. ระบบขนส่งทางอากาศ	4.53	4.64	4.35	4.03	4.14	4.24	3.82	4.39	4.40	4.16	4.26	4.27
8. ระบบขนส่งทางบก	4.69	4.71	4.31	4.16	4.30	4.36	3.99	4.42	4.59	4.36	4.34	4.38
9. ระบบสาธารณสุข	4.67	4.62	4.33	4.18	4.35	4.54	4.28	4.42	4.51	4.40	4.45	4.43
ความต้องการเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด	4.70	4.63	4.37	4.14	4.35	4.45	4.26	4.48	4.49	4.37	4.41	4.42

4.3 เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานระหว่างจังหวัด

จากข้อมูลตัวชี้วัดของแต่ละปัจจัย ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ค่าตัวชี้วัด เพื่อจะเปรียบเทียบศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละจังหวัด และประเมินศักยภาพในการสนับสนุนการท่องเที่ยว การวิเคราะห์ค่าตัวชี้วัดมีลำดับขั้นตอน ดังนี้

1) นำเสนอข้อมูลตัวชี้วัดของแต่ละปัจจัย (Factors) สำหรับผู้ให้บริการ (Supply side) ซึ่งได้เสนอไว้แล้วในตารางที่ 3.2 มาคำนวณคะแนนของแต่ละปัจจัย ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมแสดงดังตารางที่ 4.14

2) คำนวณค่าคะแนนสำหรับตัวชี้วัดแต่ละตัวของจังหวัดต่างๆบนเส้นทางที่ศึกษา พร้อมทั้งแสดงผลด้วยแผนภูมิโยแมงมุม โดยแยกตามปัจจัย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ดัดแปลงการคำนวณค่าคะแนนจาก World Economic Forum (2015) ซึ่งได้เสนอการเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวของประเทศต่างๆ สูตรการคำนวณคะแนน มีรายละเอียดดังนี้

กำหนดให้ X_i = ค่าของจังหวัดที่พิจารณา

Max = ค่าสูงสุดของชุดข้อมูล

Min = ค่าต่ำสุดของชุดข้อมูล

ในกรณีที่ ค่าสูง หมายถึง มีความสามารถที่สูง และค่าต่ำ หมายถึง มีความสามารถต่ำ สามารถคำนวณหาคะแนนของตัวชี้วัดได้จากสูตร

$$\text{คะแนนของตัวชี้วัด} = \left(4 \times \frac{X_i - Min}{Max - Min} \right) + 1 \quad \text{สมการที่ 1}$$

ตัวอย่างเช่นตัวชี้วัดในปัจจัยย่อยที่ 4.5 จำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารของจังหวัดอุดรดิตถ์เท่ากับ 376 เที่ยว/ปี จำนวนเที่ยวบริการมากที่สุดในชุดข้อมูล คือ 1,758 เที่ยว/ปี จำนวนเที่ยวบริการน้อยที่สุดในชุดข้อมูล คือ 77 เที่ยว/ปี ดังนั้นจะสามารถคำนวณคะแนนตัวชี้วัดจากจำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารของจังหวัดอุดรดิตถ์ ได้

$$= \left(4 \times \frac{376 - 77}{1758 - 77} \right) + 1 = 1.71 \text{ คะแนน}$$

แต่ในกรณีที่ค่าสูง หมายถึง มีความสามารถที่ต่ำ และค่าต่ำ หมายถึง มีความสามารถสูง สามารถคำนวณหาคะแนนของตัวชี้วัดได้จากสูตร

$$\text{คะแนนของตัวชี้วัด} = \left(-4 \times \frac{X_i - \text{Min}}{\text{Max} - \text{Min}} \right) + 5 \quad \text{สมการที่ 2}$$

ตัวอย่างเช่นตัวชี้วัดในปัจจัยย่อยที่ 1.3 จำนวนครั้งที่ไฟฟ้าดับของจังหวัดอุดรดิตถ์เท่ากับ 13 ครั้ง/ปี จำนวนครั้งที่ไฟฟ้าดับมากที่สุดในชุดข้อมูล คือ 34 ครั้ง/ปี และจำนวนครั้งที่ไฟฟ้าดับน้อยที่สุดในชุดข้อมูล คือ 0 ครั้ง/ปี ดังนั้นจะสามารถคำนวณคะแนนตัวชี้วัดคะแนนตัวชี้วัดจากจำนวนครั้งที่ไฟฟ้าดับของจังหวัดอุดรดิตถ์ ได้

$$= \left(-4 \times \frac{13 - 0}{34 - 0} \right) + 5 = 3.47 \text{ คะแนน}$$

ทั้งสมการที่ 1 และสมการที่ 2 จะปรับค่าคะแนนที่ได้จากการเก็บข้อมูลให้อยู่ในช่วงคะแนน 1 ถึง 5 โดยคะแนน 5 หมายถึงมีคะแนนสูงที่สุด ผลคะแนนที่ได้จากการคำนวณของแต่ละปัจจัยย่อยแสดงดังตารางที่ 4.15 และได้สรุปคะแนนของแต่ละปัจจัยย่อยไว้แสดงดังตารางที่ 4.16

3) หลังจากที่ได้คะแนนตัวชี้วัดของแต่ละปัจจัยย่อยแล้วจะทำการเปรียบเทียบคะแนนของแต่ละจังหวัดเพื่อประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละจังหวัด

ตารางที่ 4.14 ข้อมูลตัวชี้วัดของแต่ละปัจจัยย่อย

ระบบ	ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	พื้นที่											ค่าที่แย่ที่สุด	ค่าที่ดีที่สุด	ค่าเฉลี่ย
		อุดรธานี	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สหัสขันธ์	เขต	เว			
1. ปัจจัยด้านระบบไฟฟ้า	1.1 สัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้ (จำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า/จำนวนครัวเรือนทั้งหมด)	94.01	86.96	72.92	90.13	70.16	92.78	23.49	75.65	90.00	NA	NA	23.49	94.01	77.34
	1.2 เวลาให้บริการ (ชั่วโมง)	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24.00
	1.3 จำนวนครั้งที่ไฟฟ้าดับ (ครั้ง/ปี)	13	27	34	7	5	16	1	2	15	0	4	34	0	11.27
2. ปัจจัยด้านระบบประปา	2.1 สัดส่วนครัวเรือนที่ใช้น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค (ร้อยละ)	2.13	13.75	9.39	20.78	21.37	32.41	11.05	14.13	65.1	81.33	87.3	2.13	87.3	32.61
	2.2 เวลาให้บริการ (ชั่วโมง)	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24.00
	2.3 คุณภาพน้ำประปา (คะแนน)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5.00
3. ปัจจัยด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคม	3.1 สัดส่วนความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณ (ตร.กม./เสาสัญญาณ)	5.33	4.53	3.01	4.08	4.48	4.45	6.15	5.02	NA	NA	NA	6.15	3.01	4.63
	3.2 คุณภาพของสัญญาณที่ให้บริการ (คะแนน)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5.00
4. ปัจจัยด้านระบบขนส่ง (การขนส่งสาธารณะทาง)	4.1 จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว/สัปดาห์)	N	0	98	14	35	133	N	N	10	98	460	10	460	106.00
	4.2 ประเภทของการขนส่งสาธารณะที่ทำอากาศยาน (ประเภท)	N	0	4	1	2	4	N	N	2	4	4	1	4	2.63

ระบบ	ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	พื้นที่											ค่าที่แย่ที่สุด	ค่าที่ดีที่สุด	ค่าเฉลี่ย
		อุดรดิต์	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สหัสขันธ์	เขต	เว			
บกและทางอากาศ)	4.3 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยาน (คน/ชั่วโมง)	N	250	1200	300	200	1000	N	N	NA	800	1600	200	1600	764.29
	4.4 จำนวนสถานีขนส่ง (แห่ง)	1	2	2	2	2	3	1	1	1	2	1	1	3	1.64
	4.5 จำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสาร (เที่ยว/วัน)	376	334	1,185	332	252	1,758	112	457	77	481	485	77	1758	531.73
	4.6 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสถานีขนส่ง (คน/วัน)	15,040	13,360	47,400	13,280	10,080	70,320	4,480	18,280	3,080	19,240	19,400	3080	70320	21269.09
	4.7 ประเภทของรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด (ประเภท)	5	4	6	6	5	6	4	5	4	5	5	4	6	5.00
5. ปัจจัยด้านระบบสาธารณสุข	5.1 อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาลระดับอำเภอของรัฐและเอกชนที่ให้บริการ (คน/แห่ง)	150,002	200,584	214,355	161,276	228,836	184,855	82,646	292,084	550,477	116,667	154,336	550,477.25	82,645.84	212,374.36
	5.2 อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืน (คน/เตียง/คืน)	1,601	2,137	1,778	1,745	2,202	1,691	991	4,303	4,893	1,237	5,392	5,391.65	991.33	2,542.80

ตารางที่ 4.15 คะแนนปัจจัยที่ได้จากข้อมูลตัวชี้วัด

ระบบ	ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	คะแนนของพื้นที่											คะแนนต่ำสุด	คะแนนสูงสุด	คะแนนเฉลี่ย
		อุดรดิตถ์	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สະຫວັນນະເຂດ	เว้	ดำนัง			
1. ปัจจัยด้านระบบไฟฟ้า	1.1 สัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้	5.00	4.60	3.80	4.78	3.65	4.93	1.00	3.96	4.77	NA	NA	1.00	5.00	4.05
	1.2 เวลาให้บริการ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5	5	5.00
	คะแนนเฉลี่ย	5.00	4.80	4.40	4.89	4.32	4.97	3.00	4.48	4.89	5.00	5.00	3.00	5.00	4.61
	1.3 จำนวนครั้งที่ไฟฟ้าดับ	3.47	1.82	1.00	4.18	4.41	3.12	4.88	4.76	3.24	5.00	4.53	1	5	3.67
	คะแนนเฉลี่ย	3.47	1.82	1.00	4.18	4.41	3.12	4.88	4.76	3.24	5.00	4.53	1.00	5	3.67
2. ปัจจัยด้านระบบประปา	2.1 สัดส่วนครัวเรือนที่ใช้ น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาค	1.00	1.55	1.34	1.88	1.90	2.42	1.42	1.56	3.96	4.72	5.00	1	5	2.43
	2.2 เวลาให้บริการ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5	5	5.00
	คะแนนเฉลี่ย	3.00	3.27	3.17	3.44	3.45	3.71	3.21	3.28	4.48	4.86	5.00	3.00	5.00	3.72
	2.3 คุณภาพน้ำประปา	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5	5	5.00
	คะแนนเฉลี่ย	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
3. ปัจจัยด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคม	3.1 สัดส่วนความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณ	2.04	3.06	5.00	3.64	3.13	3.17	1.00	2.44	NA	NA	NA	1	5	2.93
	คะแนนเฉลี่ย	2.04	3.06	5.00	3.64	3.13	3.17	1.00	2.44	NA	NA	NA	1.00	5.00	2.93
	3.2 คุณภาพของสัญญาณที่ให้บริการ	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5.00
	คะแนนเฉลี่ย	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5	5.00
4. ปัจจัยด้านระบบขนส่ง (การขนส่งสาธารณะทางบกและทางอากาศ)	4.1 จำนวนเที่ยวบิน	N	1.00	1.85	1.12	1.30	2.16	N	N	1.09	1.85	5.00	1	5	1.92
	4.2 ประเภทของการขนส่งสาธารณะที่ทำอากาศยาน	N	1.00	5.00	2.00	3.00	5.00	N	N	3.00	5.00	5.00	1	5	3.63
	4.3 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยาน	N	1.14	3.86	1.29	1.00	3.29	N	N	NA	2.71	5.00	1.00	5.00	2.61
	คะแนนเฉลี่ย	0.00	1.05	3.57	1.47	1.77	3.48	0.00	0.00	2.04	3.19	5.00	0.00	5.00	1.96
	4.4 จำนวนสถานีขนส่ง	1.00	3.00	3.00	3.00	3.00	5.00	1.00	1.00	1.00	3.00	1.00	1	5	2.27
	4.5 จำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสาร	1.71	1.61	3.64	1.61	1.42	5.00	1.08	1.90	1.00	1.96	1.97	1	5	2.08
	4.6 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสถานีขนส่ง	1.71	1.61	3.64	1.61	1.42	5.00	1.08	1.90	1.00	1.96	1.97	1	5	2.08
	4.7 ประเภทของรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด	3.00	1.00	5.00	5.00	3.00	5.00	1.00	3.00	1.00	3.00	3.00	1	5	3.00
	คะแนนเฉลี่ย	1.86	1.81	3.82	2.80	2.21	5.00	1.04	1.95	1.00	2.48	1.99	1.00	5.00	2.36

ระบบ	ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	คะแนนของพื้นที่											คะแนนต่ำสุด	คะแนนสูงสุด	คะแนนเฉลี่ย
		อุดรดิตถ์	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สกลนครเขต	เว้	ดำนัง			
5. ปัจจัยด้านระบบสาธารณสุข	5.1 อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาลระดับอำเภอของรัฐและเอกชนที่ให้บริการ	4.42	3.99	3.87	4.33	3.75	4.13	5.00	3.21	1.00	4.71	4.39	1.00	5.00	3.89
	5.2 อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืน	4.45	3.96	4.28	4.31	3.90	4.36	5.00	1.99	1.45	4.78	1.00	1.00	5.00	3.59
	คะแนนเฉลี่ย	4.44	3.98	4.08	4.32	3.82	4.25	5.00	2.60	1.23	4.74	2.69	1.23	5.00	3.74

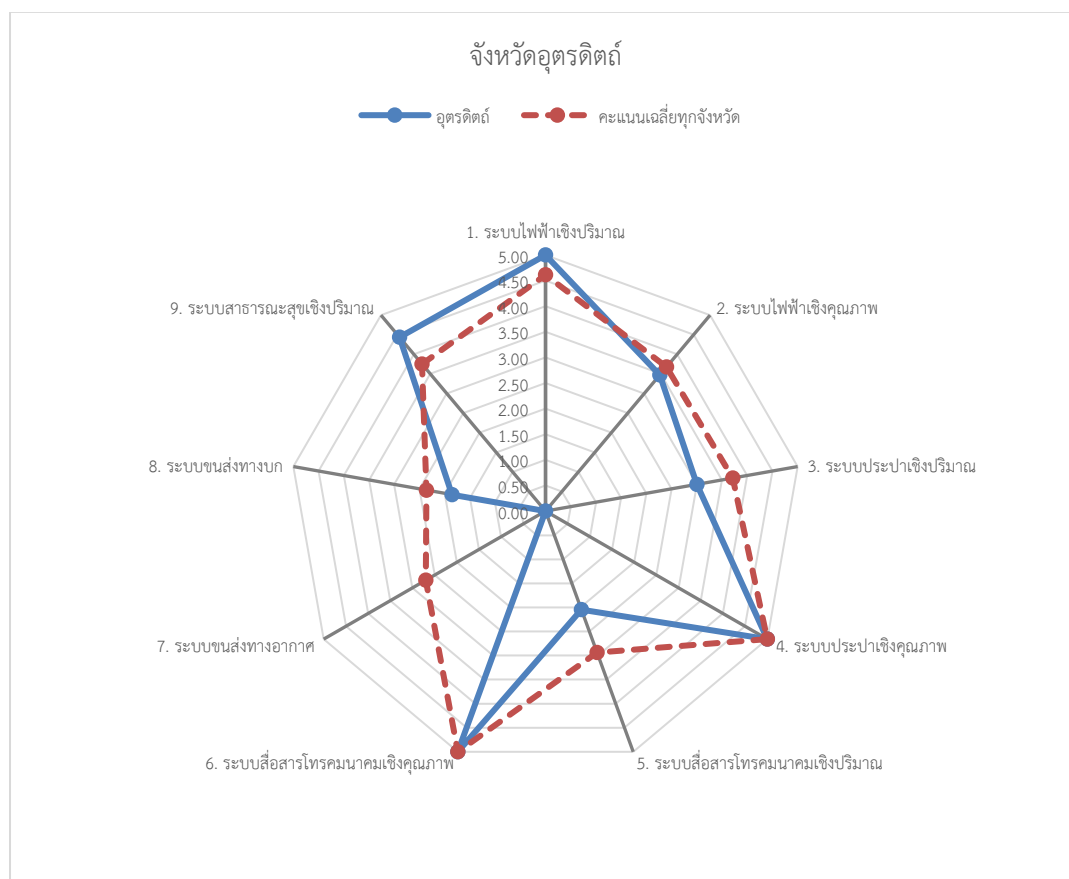
ตารางที่ 4.16 สรุปคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยย่อยในแต่ละพื้นที่

ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	อุดรธานี	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สกลนคร	เว้	ดำนง	คะแนนเฉลี่ยทุกจังหวัด
1. ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	5.00	4.80	4.40	4.89	4.32	4.97	3.00	4.48	4.89	5.00	5.00	4.61
2. ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	3.47	1.82	1.00	4.18	4.41	3.12	4.88	4.76	3.24	5.00	4.53	3.67
3. ระบบประปาเชิงปริมาณ	3.00	3.27	3.17	3.44	3.45	3.71	3.21	3.28	4.48	4.86	5.00	3.72
4. ระบบประปาเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
5. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	2.04	3.06	5.00	3.64	3.13	3.17	1.00	2.44	NA	NA	NA	2.93
6. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
7. ระบบขนส่งทางอากาศ	N	1.05	3.57	1.47	1.77	3.48	N	N	2.04	3.19	5.00	2.70
8. ระบบขนส่งทางบก	1.86	1.81	3.82	2.80	2.21	5.00	1.04	1.95	1.00	2.48	1.99	2.36
9. ระบบสาธารณสุข	4.44	3.98	4.08	4.32	3.82	4.25	5.00	2.60	1.23	4.74	2.69	3.74
ค่าเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด	3.73	3.31	3.89	3.86	3.68	4.19	3.52	3.69	3.36	4.41	4.28	3.75

จากตารางที่ 4.16 ผู้วิจัยได้นำคะแนนเฉลี่ยของแต่ละปัจจัยย่อยของแต่ละพื้นที่มาเปรียบเทียบกับค่าคะแนนเฉลี่ยของทุกจังหวัดบนเส้นทาง EWEC โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบศักยภาพในการสนับสนุนการท่องเที่ยวของแต่ละพื้นที่ ดังนี้

4.3.1 จังหวัดอุดรธานี

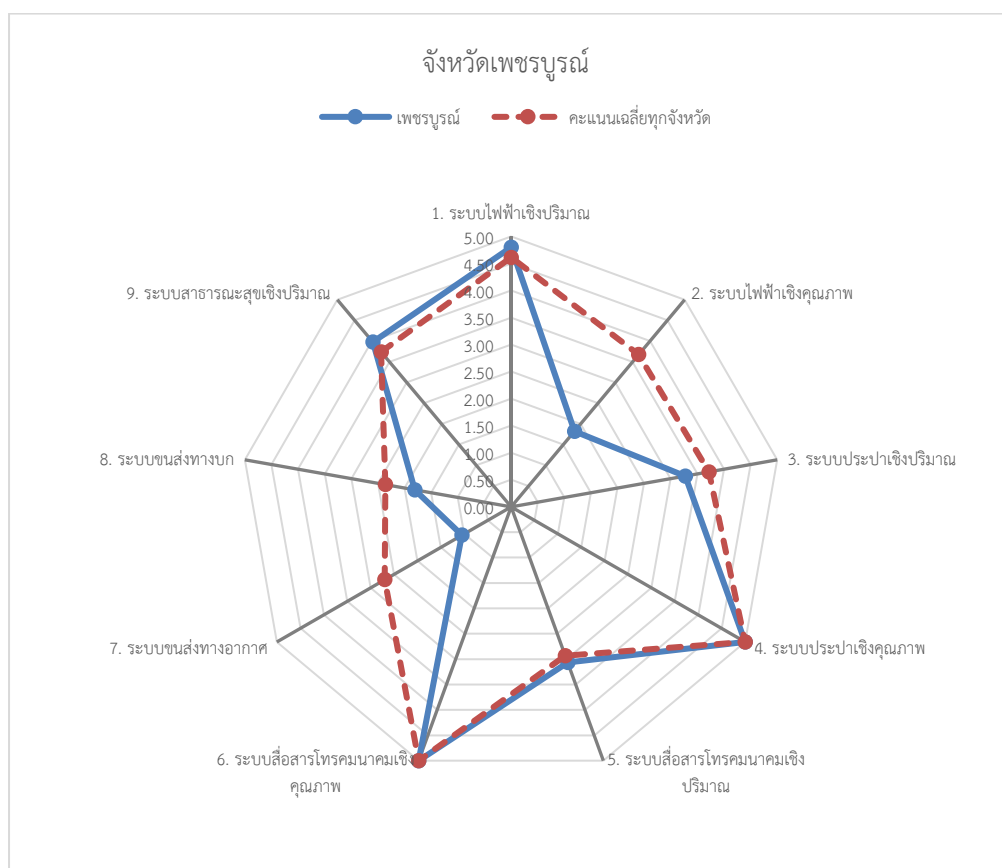
จากข้อมูลในตารางที่ 4.16 จังหวัดอุดรธานีมีคะแนนเฉลี่ยทั้ง 5 ระบบของจังหวัดเท่ากับ 3.73 ซึ่งต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ย คือ ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ และระบบสาธารณสุข เนื่องจากจังหวัดอุดรธานีมีสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้อยู่ในระดับที่สูง และมีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อนักต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำที่สุดคือ ระบบขนส่งทางบกมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.86 เนื่องจากสถานีขนส่งจังหวัดอุดรธานีมีจำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารและมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารน้อย รวมถึงมีความหลากหลายของประเภทของรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดน้อย จึงทำให้มีคะแนนปัจจัยด้านระบบขนส่งทางบกอยู่ในระดับต่ำ สามารถเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดอุดรธานีกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม จะได้ดังรูปที่ 4.4



รูปที่ 4.4 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดอุดรธานีกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.2 จังหวัดเพชรบูรณ์

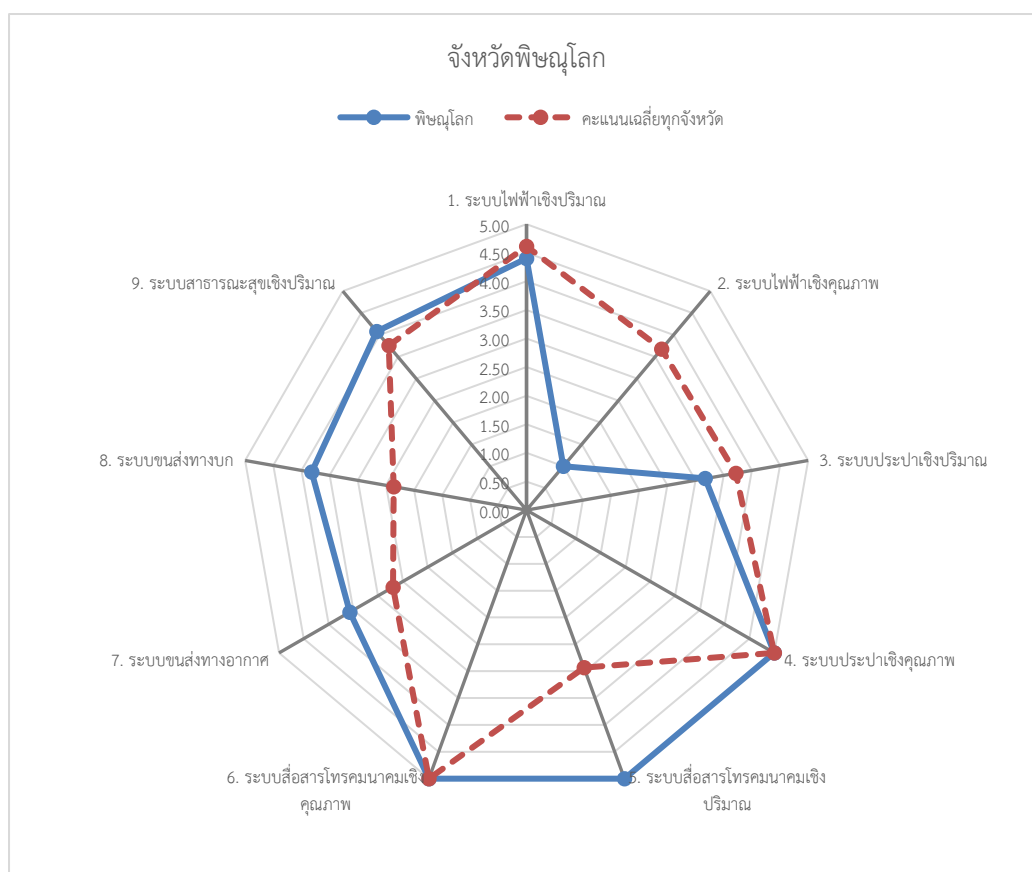
จากตารางที่ 4.16 จังหวัดเพชรบูรณ์มีคะแนนเฉลี่ยของจังหวัดเท่ากับ 3.31 ซึ่งต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ และระบบสาธารณสุข เนื่องจากจังหวัดเพชรบูรณ์มีสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้อยู่ในระดับที่สูง และมีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อนักต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำที่สุด คือ ระบบขนส่งทางอากาศ ระบบขนส่งทางบกและระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ เนื่องจากในปัจจุบันสนามบินเพชรบูรณ์ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์จึงทำให้มีคะแนนต่ำเท่ากับ 1.05 สำหรับระบบขนส่งทางบก ถึงแม้จังหวัดเพชรบูรณ์จะมีสถานขนส่งถึง 2 แห่ง แต่จากข้อมูลพบว่าสถานีขนส่งทั้งสองแห่งมีจำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารและมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารน้อย รวมถึงมีความหลากหลายของประเภทของรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดน้อย จึงทำให้มีคะแนนปัจจัยด้านระบบขนส่งทางบกอยู่ในระดับต่ำ คือ 1.81 ส่วนด้านระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพพบว่าจังหวัดเพชรบูรณ์มีจำนวนไฟฟ้าดับมากถึง 27 ครั้ง/ปี สูงกว่าค่าเฉลี่ยจากทุกจังหวัด จึงทำให้มีคะแนนปัจจัยด้านระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพอยู่ในระดับต่ำ คือ 1.82 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดเพชรบูรณ์กับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม จะได้ดังรูปที่ 4.5



รูปที่ 4.5 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเพชรบูรณ์กับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.3 จังหวัดพิษณุโลก

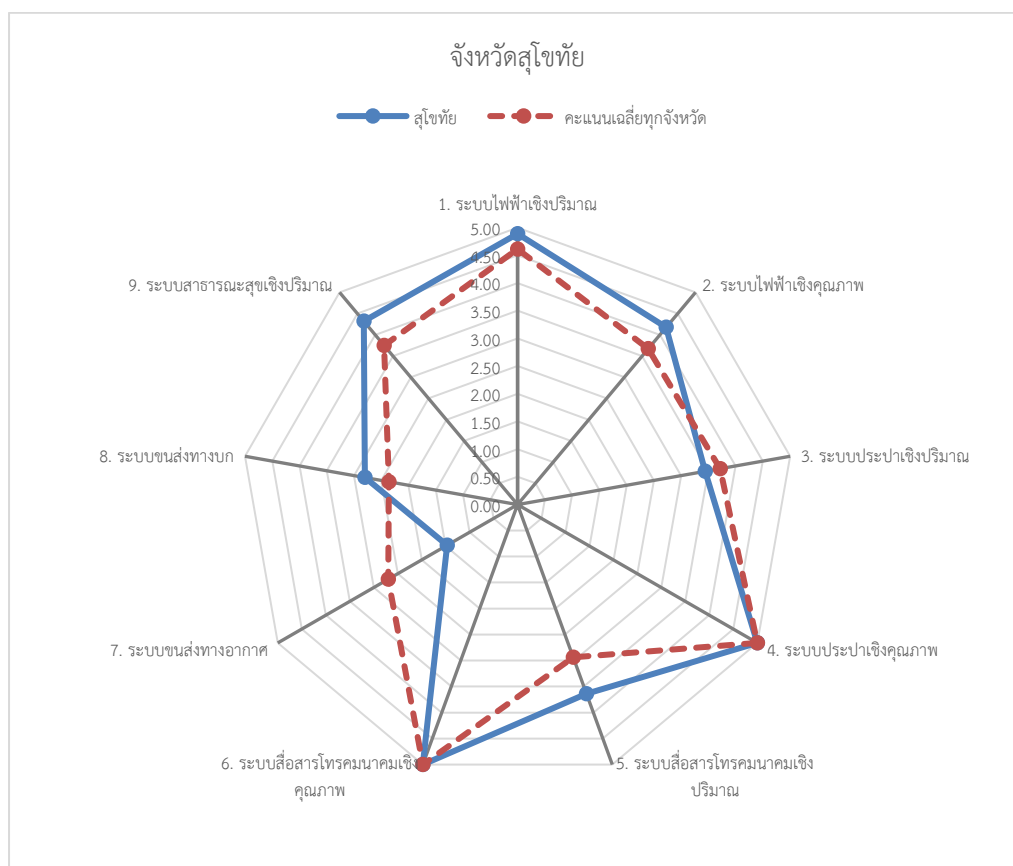
จากตารางที่ 4.16 จังหวัดพิษณุโลกมีคะแนนเฉลี่ยทั้ง 5 ระบบของจังหวัดเท่ากับ 3.89 ซึ่งมีค่าสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ ระบบขนส่งทางบก ระบบขนส่งทางอากาศ และระบบสาธารณสุข เนื่องจากจังหวัดพิษณุโลกมีค่าสัดส่วนความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณต่ำที่สุดนั้นหมายถึงมีความถี่ของเสาสัญญาณต่อตารางกิโลเมตรมากจึงส่งผลทำให้ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณมีค่าเฉลี่ยที่สูง จังหวัดพิษณุโลกมีสถานขนส่งถึง 2 แห่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 47,400 คนต่อวัน และมีรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดที่หลากหลายประเภทให้เลือกบริการจึงทำให้ระบบขนส่งทางบกมีค่าเฉลี่ยที่สูง ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีจำนวนเที่ยวบินและสายการบินที่มีความหลากหลาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่เอื้อต่อความสะดวกสบายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งบริการขนส่งสาธารณะที่ทำอากาศยานและความสามารถของตัวอาคารโดยสารที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 1,200 คนต่อชั่วโมง อีกทั้งยังมีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำที่สุดคือ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ เนื่องจากพบว่าจังหวัดพิษณุโลกมีสถิติข้อร้องเรียนในเรื่องปัญหาไฟฟ้าดับไฟฟ้าตกบ่อยครั้งจึงทำให้มีคะแนนปัจจัยด้านระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพอยู่ในระดับต่ำ คือ 1.00 และสามารถเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดพิษณุโลกกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม จะได้ดังรูปที่ 4.6



รูปที่ 4.6 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดพิษณุโลกกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.4 จังหวัดสุโขทัย

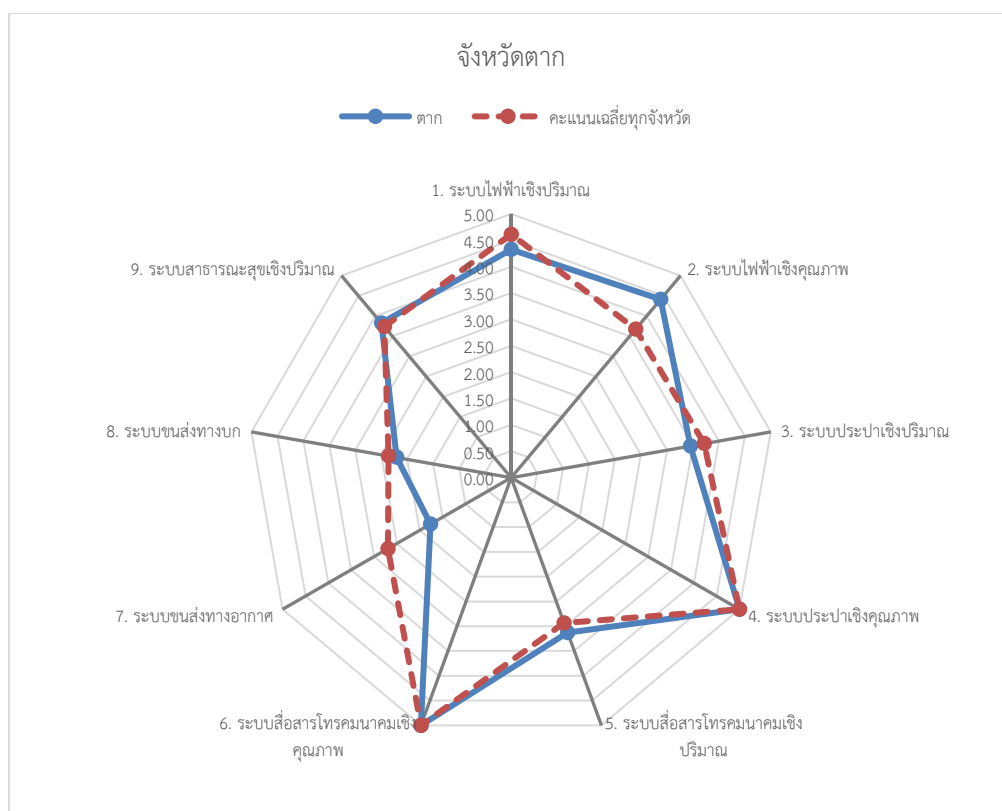
จากตารางที่ 4.16 จังหวัดสุโขทัยมีคะแนนเฉลี่ยทั้ง 5 ระบบของจังหวัดเท่ากับ 3.86 ซึ่งมีค่าสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยคือระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ ระบบขนส่งทางบก และระบบสาธารณสุข เนื่องจากจังหวัดสุโขทัยมีสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้ในระดับที่สูงและมีสถิติข้อร้องเรียนในเรื่องปัญหาไฟฟ้าดับไฟฟ้าตกน้อย มีค่าสัดส่วนความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณต่ำที่สุดนั้นหมายถึงมีความถี่ของเสาสัญญาณต่อตารางกิโลเมตรมากจึงส่งผลทำให้ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณมีค่าเฉลี่ยที่สูง จังหวัดสุโขทัยมีสถานขนส่งถึง 2 แห่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 13,280 คนต่อวัน และมีรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดที่หลากหลายประเภทให้เลือกบริการจึงทำให้ระบบขนส่งทางบกมีค่าเฉลี่ยที่สูง อีกทั้งยังมีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำกว่าที่สุดคือ ระบบขนส่งทางอากาศ เนื่องจากท่าอากาศยานสุโขทัยมีจำนวนเที่ยวบินให้บริการเพียง 2 เที่ยวบินต่อวัน หรือ 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และมีรถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานเพียง 1 ประเภท จึงทำให้มีคะแนนปัจจัยด้านระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพอยู่ในระดับต่ำ คือ 1.47 และสามารถเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดสุโขทัยกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม จะได้ดังรูปที่ 4.7



รูปที่ 4.7 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสุโขทัยกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.5 จังหวัดตาก

จากตารางที่ 4.16 จังหวัดตากมีคะแนนเฉลี่ยของจังหวัดเท่ากับ 3.68 ต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ และระบบสาธารณสุข เนื่องจากจังหวัดตากมีจำนวนไฟฟ้าดับน้อย เพียง 5 ครั้ง/ปี ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด และมีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อนักต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด โครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำที่สุด คือ ระบบขนส่งทางอากาศและระบบขนส่งทางบก เนื่องจากในปัจจุบันสนามบินแม่สอด จังหวัดตากมีเที่ยวบินน้อย เพียงสัปดาห์ละ 35 เที่ยวบิน มีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานและมีความหลากหลายของประเภทรถขนส่งสาธารณะที่ทำอากาศยานน้อยกว่าจังหวัดอื่น สำหรับระบบขนส่งทางบก ถึงแม้จังหวัดตากจะมีสถานขนส่ง 2 แห่ง แต่มีจำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารและมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารน้อยได้น้อย จึงทำให้มีคะแนนปัจจัยด้านระบบขนส่งทางบก ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย คือ 2.21 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดตากกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม จะได้ดังรูปที่ 4.8

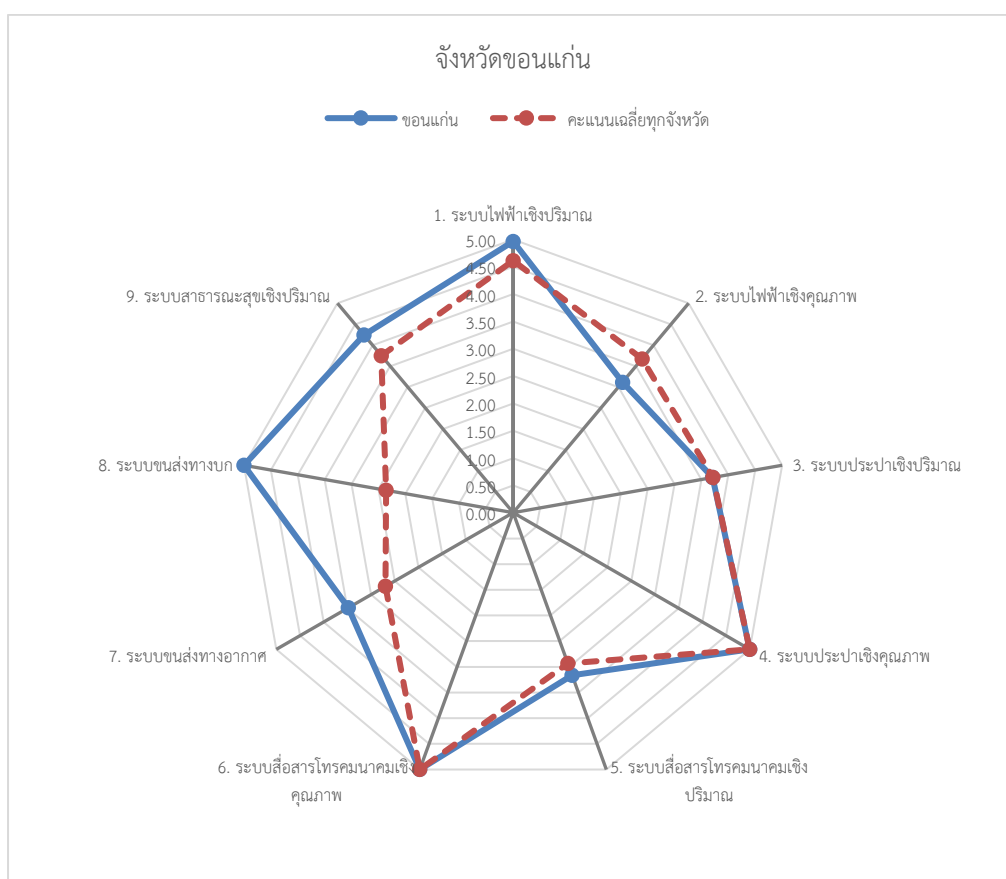


รูปที่ 4.8 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดตากกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.6 จังหวัดขอนแก่น

จากตารางที่ 4.16 จังหวัดขอนแก่นมีคะแนนเฉลี่ยทั้ง 5 ระบบของจังหวัดเท่ากับ 4.19 ซึ่งมีค่าสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ ระบบขนส่งทางบก ระบบขนส่งทางอากาศ และระบบสาธารณสุข เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นมีสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้อยู่ในระดับที่สูง มีค่าสัดส่วนความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณต่ำที่สุดนั้นหมายถึงมีความถี่ของเสาสัญญาณต่อตารางกิโลเมตรมากจึงส่งผลทำให้ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณมีค่าเฉลี่ยที่สูง จังหวัดขอนแก่นมีสถานขนส่งถึง 3 แห่ง

สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 70,320 คนต่อวัน และมีรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดที่หลากหลายประเภท ให้เลือกบริการจึงทำให้ระบบขนส่งทางบกมีค่าเฉลี่ยที่สูง และทำอากาศยานขอนแก่นมีจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการถึง 19 เที่ยวบินต่อวันหรือ 133 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และสายการบินที่มีความหลากหลาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่เอื้อต่อความสะดวกสบายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งบริการขนส่งสาธารณะที่ทำอากาศยานและความสามารถของตัวอาคารโดยสารที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 1,000 คนต่อชั่วโมง อีกทั้งยังมีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำกว่าที่สุดคือ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.12 แต่เมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นไม่ถือว่าเป็นค่าที่ต่ำที่สุดเพียงแต่เมื่อเทียบทั้ง 5 ระบบ พบว่าเป็นค่าที่ต่ำที่สุดของในจังหวัดของขอนแก่น ซึ่งพบสถิติข้อร้องเรียนในเรื่องปัญหาไฟฟ้าดับไฟฟ้ามืดเท่ากับ 16 ครั้งต่อปี และสามารถเปรียบเทียบกับคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดขอนแก่นกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุมจะได้ดังรูปที่ 4.9

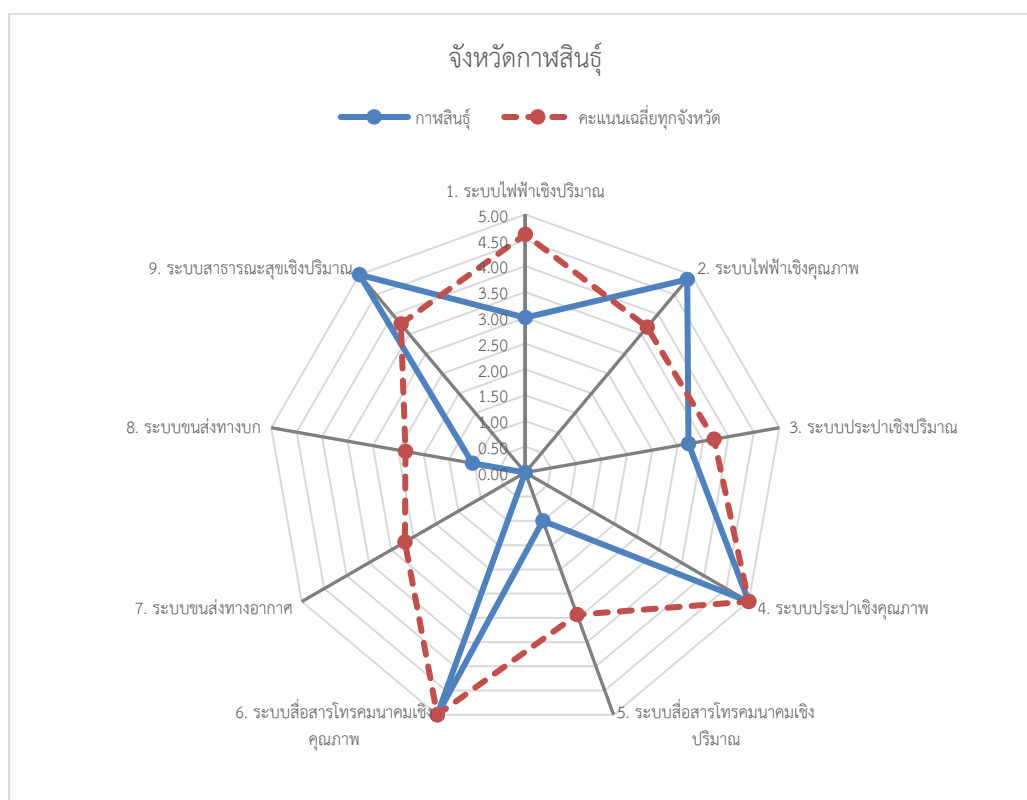


รูปที่ 4.9 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดขอนแก่นกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.7 จังหวัดกาฬสินธุ์

จากตารางที่ 4.16 จังหวัดกาฬสินธุ์มีคะแนนเฉลี่ยทั้ง 5 ระบบของจังหวัดเท่ากับ 3.52 ซึ่งมีค่าต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ และระบบสาธารณสุข พบว่าจังหวัดกาฬสินธุ์มีสถิติข้อร้องเรียนในเรื่องปัญหาไฟฟ้าดับไฟฟ้ามืดน้อย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1 ครั้งต่อปี และมีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำกว่าที่สุดคือ ระบบขนส่งทางบก

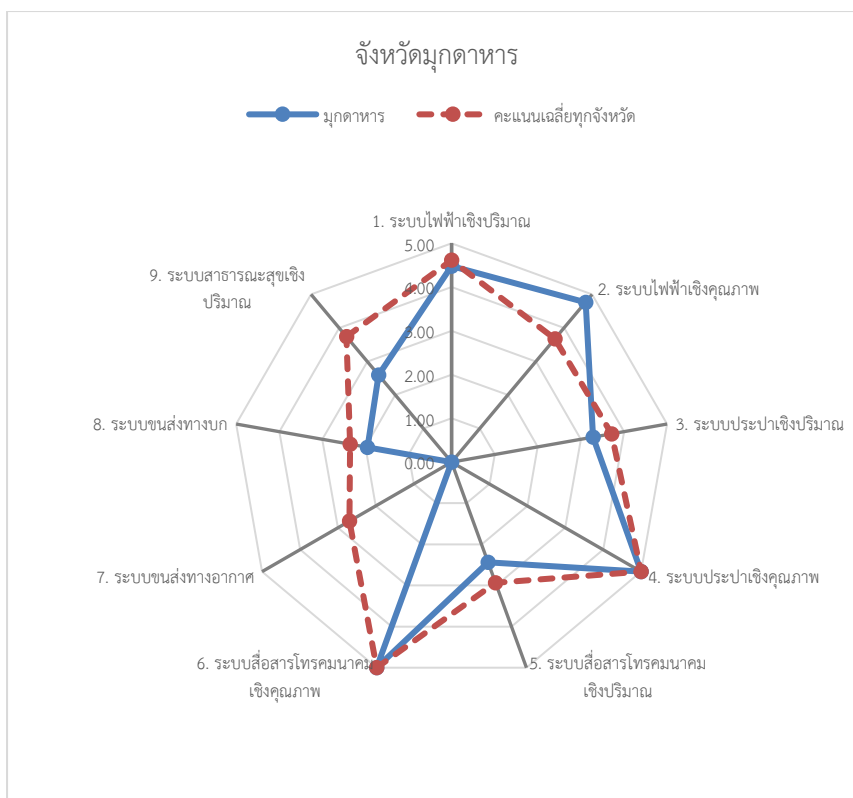
และระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ จังหวัดกาฬสินธุ์มีสถานีขนส่ง 1 แห่ง สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพียง 4,480 คนต่อวันและมีจำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารภายในจังหวัดน้อย อีกทั้งยังมีค่าสัดส่วนความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณสูงจึงส่งผลทำให้ค่าความถี่ของเสาสัญญาณต่อตารางกิโลเมตรน้อยจึงส่งผลทำให้ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณมีค่าเฉลี่ยที่ต่ำ และสามารถเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดขอนแก่นกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุมจะได้ดังรูปที่ 4.10



รูปที่ 4.10 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดกาฬสินธุ์กับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.8 จังหวัดมุกดาหาร

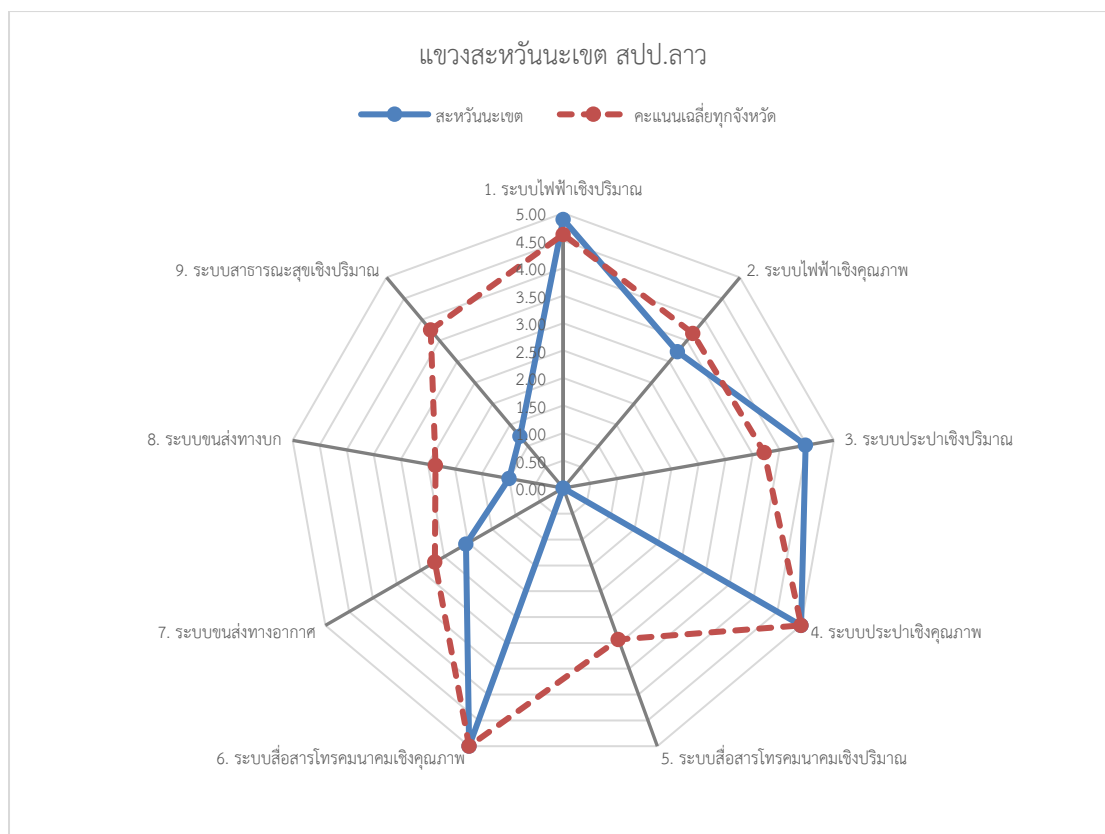
จากตารางที่ 4.16 จังหวัดมุกดาหารมีคะแนนเฉลี่ยของจังหวัดเท่ากับ 3.69 ต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารมีจำนวนไฟฟ้าดับน้อย เพียง 2 ครั้ง/ปี ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด โครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำที่สุด คือ ระบบขนส่งทางอากาศ ระบบขนส่งทางบกและระบบสาธารณสุข เนื่องจากยังไม่มีสนามบิน และมีจำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารน้อยกว่าจำนวนเที่ยวการให้บริการรวม ทำให้จังหวัดมุกดาหารมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสถานีขนส่งน้อยกว่าจังหวัดอื่น ในด้านระบบสาธารณสุข จังหวัดมุกดาหารมีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาลระดับอำเภอของรัฐและเอกชนที่ให้บริการและอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนมาก จึงทำให้มีคะแนนด้านระบบสาธารณสุข 2.60 คะแนน ต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยที่ 3.74 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดมุกดาหารกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม จะได้ดังรูปที่ 4.11



รูปที่ 4.11 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดมุกดาหารกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.9 แขวงสะพานนະເຂດ

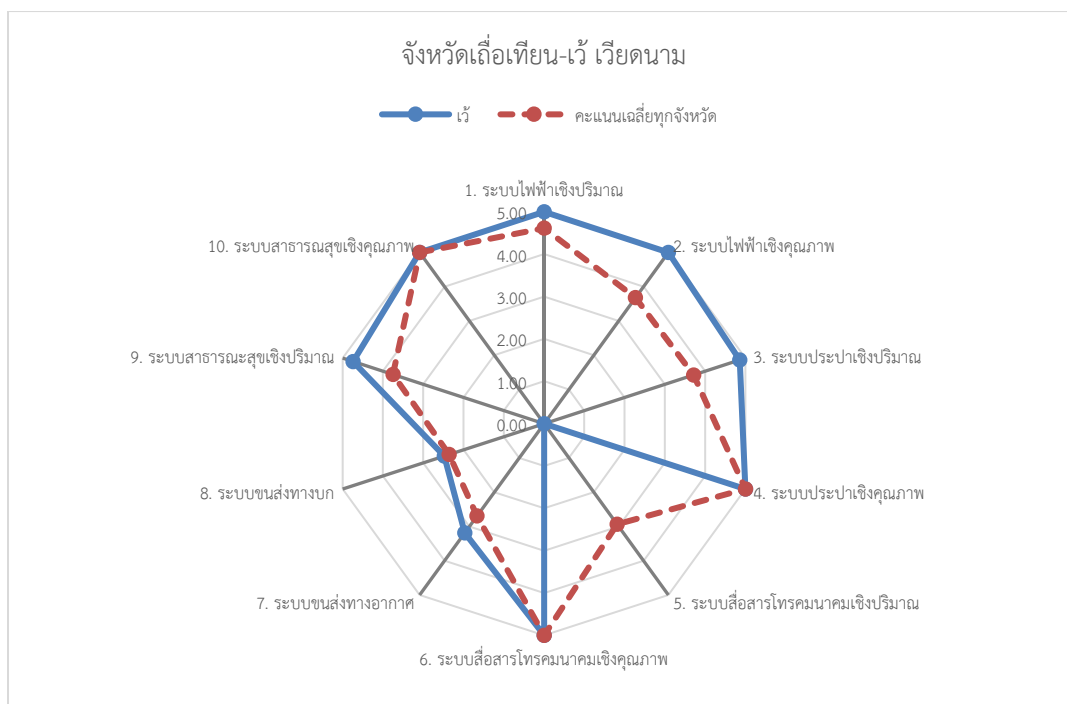
จากตารางที่ 4.16 แขวงสะพานนະເຂດมีคะแนนเฉลี่ยทั้ง 5 ระบบของจังหวัดเท่ากับ 3.36 ซึ่งมีค่าต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ และระบบประปาเชิงปริมาณ จากการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐของแขวงสะพานนະເຂດพบว่า มีสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้อยู่ในระดับที่สูงถึงร้อยละ 90 จากจำนวนครัวเรือนทั้งหมด และมีค่าสัดส่วนครัวเรือนที่ใช้น้ำประปาร้อยละ 65.10 ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับคะแนนต่ำที่สุดคือ ระบบขนส่งทางบก และระบบสาธารณสุข เนื่องจากแขวงสะพานนະເຂດมีสถานีขนส่ง 1 แห่ง ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสถานีขนส่งได้เพียง 3,080 คนต่อวัน และมีจำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารภายในจังหวัดน้อย ในส่วนของระบบสาธารณสุขแขวงสะพานนະເຂດ มีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาลระดับอำเภอของรัฐและเอกชนที่ให้บริการและอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนมาก จึงทำให้มีคะแนนด้านระบบสาธารณสุข 1.23 คะแนน ต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยที่ 3.75 คะแนน และในส่วนของระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณไม่ปรากฏค่าเฉลี่ยเนื่องจากผู้วิจัยไม่สามารถหาข้อมูลในส่วนนี้ได้ สามารถเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดขอนแก่นกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัดโดยใช้แผนภูมิแบบมุม จะได้ดังรูปที่ 4.12



รูปที่ 4.12 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของแขวงสะหวันนะเขตกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.10 จังหวัดเถียน-ไว้

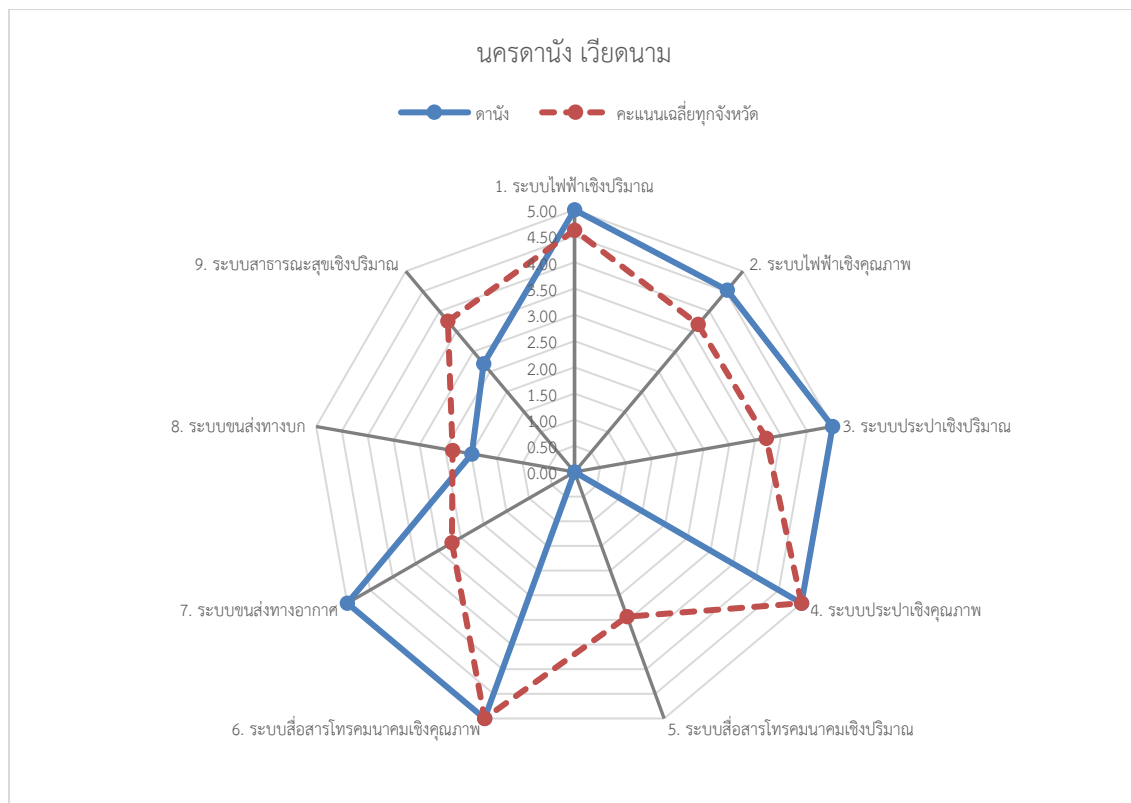
จากตารางที่ 4.16 จังหวัดเถียน-ไว้มีคะแนนเฉลี่ยของจังหวัดสูงที่สุดเท่ากับ 4.41 โครงสร้างพื้นฐานในทุกๆด้านมีคะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยของทุกจังหวัด ยกเว้นข้อมูลด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณและสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้ที่ไม่สามารถหาข้อมูลมาใช้เปรียบเทียบได้ โครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเถียน-ไว้ที่โดดเด่น คือ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ระบบประปาเชิงปริมาณ ระบบขนส่งทางอากาศ และระบบสาธารณสุข จากการสัมภาษณ์สำนักงานขนส่ง สำนักงานประชาสัมพันธ์และสำนักงานสาธารณสุขของจังหวัดเถียน-ไว้พบว่าในรอบ 5 ปีที่ผ่านมาไม่มีไฟฟ้าดับเลย ในด้านการประปาจังหวัดเถียน-ไว้ มีสัดส่วนครัวเรือนที่มีน้ำประปาใช้ คิดเป็นร้อยละ 81.33 ของครัวเรือนทั้งหมด จังหวัดเถียน-ไว้มีสนามบิน 1 แห่งคือ Hue Phu Bai International Airport เป็นสนามบินนานาชาติ มีเที่ยวบินทั้งภายในและต่างประเทศรวม 98 เที่ยวบิน/สัปดาห์ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 800 คน/ชั่วโมง ในด้านสาธารณสุข จังหวัดเถียน-ไว้มีจำนวนโรงพยาบาลและจำนวนเตียงของรัฐและเอกชนมาก เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยว จึงทำให้มีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาล และอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคนอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของจังหวัดเถียน-ไว้กับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม จะได้ดังรูปที่ 4.13



รูปที่ 4.13 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเถื่อน-เว้กับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.3.11 เมืองดานัง

จากตารางที่ 4.16 เมืองดานังมีคะแนนเฉลี่ยของจังหวัดเท่ากับ 4.28 สูงกว่าคะแนนเฉลี่ยรวมของทุกจังหวัด คือ 3.75 โครงสร้างพื้นฐานของเมืองดานังที่มีคะแนนสูง คือ ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ระบบประปาเชิงปริมาณ และระบบขนส่งทางอากาศ จากการสัมภาษณ์ตัวแทนหน่วยงานรัฐและมหาวิทยาลัยนานาชาติ ดานังเมืองดานังมีไฟฟ้าน้อยมาก เพียง 4 ครั้ง/ปี เมืองดานังมีสัดส่วนครัวเรือนที่มีน้ำประปาใช้สูงสุด คิดเป็นร้อยละ 87.30 ของครัวเรือนทั้งหมด เมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น เมืองดานังมีสนามบิน 1 แห่งคือ Da Nang International Airport เป็นสนามบินนานาชาติ มีเที่ยวบินทั้งภายในและต่างประเทศรวม 460 เที่ยวบิน/สัปดาห์ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 1,600 คน/ชั่วโมง โครงสร้างพื้นฐานของเมืองดานังที่มีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ ระบบขนส่งทางบกและระบบสาธารณสุข เนื่องจากเมืองดานังมีสถานีขนส่งรถโดยสารเพียงแห่งเดียวและจำนวนเที่ยวการให้บริการของรถโดยสารน้อยเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นจึงทำให้มีคะแนนต่ำ แต่ทั้งนี้การเดินทางในเมืองดานังยังสามารถเดินทางโดยรถไฟและเรือได้อีกด้วย เมืองดานังมีจำนวนโรงพยาบาลและจำนวนเตียงของรัฐและเอกชนน้อย เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยว จึงทำให้มีอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาล และอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคนอยู่ในระดับสูง เมื่อเปรียบเทียบคะแนนปัจจัยแต่ละด้านของเมืองดานังกับคะแนนเฉลี่ยแต่ละด้านของทุกจังหวัด โดยใช้แผนภูมิใยแมงมุม จะได้ดังรูปที่ 4.14



รูปที่ 4.14 เปรียบเทียบคะแนนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานของเมืองดำนิงกับค่าเฉลี่ยของทุกจังหวัด

4.4 เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับการต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานของนักท่องเที่ยว

ในการเปรียบเทียบคะแนนระหว่างความต้องการของนักท่องเที่ยวกับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานจะเปรียบเทียบคะแนนระหว่างฝั่งความต้องการของนักท่องเที่ยว (Demand side) ซึ่งได้จากแบบสอบถาม กับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ (Supply side) ของแต่ละจังหวัด ซึ่งได้จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ หน่วยงานราชการและหน่วยงานเอกชน ตลอดจนการวิเคราะห์ SWOT โดยในการวิเคราะห์เชิงตัวเลขจะแสดงผลโดยการใช้แผนภูมิความเข้มสี เพื่อใช้ประกอบการนำเสนอแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

จากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามในตารางที่ 4.17 ผู้วิจัยจึงได้นำคะแนนความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานเฉลี่ยในแต่ละด้านมาเปรียบเทียบกับคะแนนโครงสร้างพื้นฐานเฉลี่ยที่มีอยู่ในแต่ละด้าน เพื่อทำเป็นแผนภูมิความเข้มสี ข้อมูลเปรียบเทียบแสดงดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.17 เปรียบเทียบคะแนนของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับการต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม

ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	อุดรดิตถ์	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สกลนคร	เว้	ดง	คะแนนเฉลี่ย ส่วน Supply	คะแนนเฉลี่ย ส่วน Demand
1. ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	5.00	4.80	4.40	4.89	4.32	4.97	3.00	4.48	4.89	5.00	5.00	4.61	4.45
2. ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	3.47	1.82	1.00	4.18	4.41	3.12	4.88	4.76	3.24	5.00	4.53	3.67	4.50
3. ระบบประปาเชิงปริมาณ	3.00	3.27	3.17	3.44	3.45	3.71	3.21	3.28	4.48	4.86	5.00	3.72	4.42
4. ระบบประปาเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.49
5. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	2.04	3.06	5.00	3.64	3.13	3.17	1.00	2.44	NA	NA	NA	2.93	4.40
6. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.45
7. ระบบขนส่งทางอากาศ	N	1.05	3.57	1.47	1.77	3.48	N	N	2.04	3.19	5.00	2.70	4.27
8. ระบบขนส่งทางบก	1.86	1.81	3.82	2.80	2.21	5.00	1.04	1.95	1.00	2.48	1.99	2.36	4.38
9. ระบบสาธารณสุข	4.44	3.98	4.08	4.32	3.82	4.25	5.00	2.60	1.23	4.74	2.69	3.74	4.43
ค่าเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด	3.73	3.31	3.89	3.86	3.68	4.19	3.52	3.69	3.36	4.41	4.28	3.75	4.42

การแบ่งช่วงคะแนนในการทำแผนภูมิความเข้มสีมีรายละเอียดดังนี้

1. กำหนดช่วงสีเป็น 5 สี ดังนี้

สีแดง		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับต่ำมาก
สีส้ม		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับต่ำ
สีเหลือง		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับปานกลาง
สีเขียวอ่อน		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับดี
สีเขียวเข้ม		หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่สามารถรองรับความต้องการได้ในระดับดีมาก

2. แบ่งช่วงคะแนนของแต่ละสี เริ่มจากสีเขียวอ่อน โดยอ้างอิงจากค่าเฉลี่ยของคะแนนส่วน Demand ของแต่ละปัจจัยย่อย กำหนดให้ช่วงสีกว้าง 1 คะแนน

3. กำหนดช่วงสีที่เหลือให้ช่วงกว้าง 1 คะแนนเท่ากัน

4. ช่วงขอบของคะแนนต่ำสุดและสูงสุดให้กำหนดดังนี้

4.1. ช่วงขอบของคะแนนต่ำสุด กำหนดให้เท่ากับช่วง [คะแนนต่ำสุด , คะแนนขอบเขตล่างของช่วงคะแนนถัดไป)

4.2. ช่วงขอบของคะแนนสูงสุด กำหนดให้เท่ากับช่วง [คะแนนขอบเขตบนของช่วงคะแนนที่ต่ำลงมา , คะแนนสูงสุด]

ตัวอย่าง การแบ่งช่วงคะแนนในการทำแผนภูมิความเข้มสีของระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ เริ่มจากสีเขียวอ่อน โดยอ้างอิงจากค่าเฉลี่ยของคะแนนส่วน Demand เท่ากับ 4.45 กำหนดให้ช่วงกว้าง 1 คะแนนดังนี้

ช่วงคะแนนของสีเขียวอ่อน คือ ช่วง $[4.45-0.5, 4.45+0.5)$ เท่ากับ ช่วง $[3.95, 4.95)$

ช่วงคะแนนของสีเหลือง คือ ช่วง $[3.95-1, 3.95)$ เท่ากับ ช่วง $[2.95, 3.95)$

ช่วงคะแนนของสีส้ม คือ ช่วง $[2.95-1, 2.95)$ เท่ากับ ช่วง $[1.95, 2.95)$

ช่วงคะแนนของสีแดง คือ ช่วง [คะแนนต่ำสุด , คะแนนขอบเขตล่างของช่วงคะแนนถัดไป) เท่ากับ ช่วง $[1.00, 1.95)$

ช่วงคะแนนของสีเขียวเข้ม คือ ช่วง [คะแนนขอบเขตบนของช่วงคะแนนที่ต่ำลงมา , คะแนนสูงสุด] เท่ากับ ช่วง $[4.95, 5.00]$

จากตัวอย่างวิธีการแบ่งช่วงคะแนนของการทำแผนภูมิความเข้มสีของระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณดังที่ได้กล่าวมา เมื่อใช้หลักการแบ่งช่วงคะแนนด้วยวิธีเดียวกันกับการทำแผนภูมิความเข้มสีของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจัยย่อยอื่นๆด้วย จะได้ช่วงคะแนนความเข้มสีของแต่ละปัจจัยย่อยดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 ขอบเขตการแบ่งช่วงคะแนนในการทำแผนภูมิความเข้มสี

สีและช่วงคะแนน	[ล่าง,บน)		[ล่าง,บน)		[ล่าง,บน)		[ล่าง,บน)		[ล่าง,บน]		คะแนนเฉลี่ย ส่วน Demand
ปัจจัยย่อย/ขอบเขต	ล่าง	บน	ล่าง	บน	ล่าง	บน	ล่าง	บน	ล่าง	บน	
1. ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	1.00	1.95	1.95	2.95	2.95	3.95	3.95	4.95	4.95	5.00	4.45
2. ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	1.00	2.00	2.00	3.00	3.00	4.00	4.00	5.00	5.00	5.00	4.50
3. ระบบประปาเชิงปริมาณ	1.00	1.92	1.92	2.92	2.92	3.92	3.92	4.92	4.92	5.00	4.42
4. ระบบประปาเชิงคุณภาพ	1.00	1.99	1.99	2.99	2.99	3.99	3.99	4.99	4.99	5.00	4.49
5. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	1.00	1.90	1.90	2.90	2.90	3.90	3.90	4.90	4.90	5.00	4.40
6. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	1.00	1.95	1.95	2.95	2.95	3.95	3.95	4.95	4.95	5.00	4.45
7. ระบบขนส่งทางอากาศ	1.00	1.77	1.77	2.77	2.77	3.77	3.77	4.77	4.77	5.00	4.27
8. ระบบขนส่งทางบก	1.00	1.88	1.88	2.88	2.88	3.88	3.88	4.88	4.88	5.00	4.38
9. ระบบสาธารณสุข	1.00	1.93	1.93	2.93	2.93	3.93	3.93	4.93	4.93	5.00	4.43
ค่าเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด	1.00	1.92	1.92	2.92	2.92	3.92	3.92	4.92	4.92	5.00	4.42

จากการแบ่งช่วงคะแนนในการทำแผนภูมิความเข้มสีดังตารางที่ 4.18 เมื่อนำคะแนนของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่มาเปรียบเทียบกับความต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม และจัดทำเป็นแผนภูมิความเข้มสีจะได้ดังรูปที่ 4.15

ปัจจัยย่อย (Sub-factors)	อุดรดิต์	เพชรบูรณ์	พิษณุโลก	สุโขทัย	ตาก	ขอนแก่น	กาฬสินธุ์	มุกดาหาร	สหัสวันนะเขต	เว้	ดำนัง	คะแนนเฉลี่ย ส่วน Supply ทุกจังหวัด	คะแนนเฉลี่ย ส่วน Demand ทุก จังหวัด
1. ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	5.00	4.80	4.40	4.89	4.32	4.97	3.00	4.48	4.89	5.00	5.00	4.61	4.45
2. ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	3.47	1.82	1.00	4.18	4.41	3.12	4.88	4.76	3.24	5.00	4.53	3.67	4.50
3. ระบบประปาเชิงปริมาณ	3.00	3.27	3.17	3.44	3.45	3.71	3.21	3.28	4.48	4.86	5.00	3.72	4.42
4. ระบบประปาเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.49
5. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	2.04	3.06	5.00	3.64	3.13	3.17	1.00	2.44	NA	NA	NA	2.93	4.40
6. ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.45
7. ระบบขนส่งทางอากาศ	N	1.05	3.57	1.47	1.77	3.48	N	N	2.04	3.19	5.00	2.70	4.27
8. ระบบขนส่งทางบก	1.86	1.81	3.82	2.80	2.21	5.00	1.04	1.95	1.00	2.48	1.99	2.36	4.38
9. ระบบสาธารณสุข	4.44	3.98	4.08	4.32	3.82	4.25	5.00	2.60	1.23	4.74	2.69	3.74	4.43
คะแนนเฉลี่ยของแต่ละจังหวัด	3.73	3.31	3.89	3.86	3.68	4.19	3.52	3.69	3.36	4.41	4.28	3.75	4.42

รูปที่ 4.15 แผนภูมิความเข้มสี

จากแผนภูมิความเข้มสีในรูปที่ 4.15 เมื่อเปรียบเทียบคะแนนของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับความต้องการเฉลี่ยที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่าในภาพรวมแล้วจังหวัดที่อยู่ในเส้นทาง EWEC มีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละจังหวัดพบว่าจังหวัดส่วนใหญ่ 8 จังหวัด มีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับปานกลาง มีเพียง 3 จังหวัดเท่านั้นที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับดี คือ จังหวัดขอนแก่น ประเทศไทย จังหวัดเถื่อนเทียน-เว้และเมืองดำนัง ประเทศเวียดนาม เมื่อพิจารณาความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละปัจจัยย่อยในการรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

4.4.1 ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ

ในภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบไฟฟ้าสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับดี มีคะแนนเฉลี่ยของโครงสร้างพื้นฐานเท่ากับ 4.61 มากกว่าคะแนนเฉลี่ยความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เท่ากับ 4.45 เมื่อพิจารณาในแต่ละจังหวัดพบว่าจังหวัดที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับดีมาก คือ จังหวัดอุดรดิต์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเถื่อนเทียน-เว้ และเมืองดำนัง ประเทศเวียดนาม ส่วนจังหวัดที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวต่ำที่สุดคือ จังหวัดกาฬสินธุ์ มีความสามารถในการรองรับในระดับปานกลาง เนื่องจากมีสัดส่วนของครัวเรือนผู้ใช้ไฟฟ้าต่ำ

4.4.2 ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ

ในด้านระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพซึ่งเปรียบเทียบกันโดยพิจารณาจากจำนวนครั้งของไฟฟ้าดับต่อปีพบว่าจังหวัดเถื่อนเทียน-เว้ ประเทศเวียดนามเป็นจังหวัดที่มีความสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับดีมาก เนื่องจากไม่มีไฟฟ้าดับเลยในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา จังหวัดที่มีความสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับปานกลาง คือ จังหวัดอุดรดิต์ จังหวัดขอนแก่นและแขวงสะหวันนะเขต ส่วนจังหวัดที่มีความสามารถในการรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับต่ำและควรเร่งพัฒนาปรับปรุงระบบไฟฟ้าเพื่อลดความถี่ในการเกิดไฟฟ้าดับ คือ จังหวัดพิษณุโลกและเพชรบูรณ์ ตามลำดับ ในภาพรวม

โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับปานกลาง

4.4.3 ระบบประปาเชิงปริมาณ

จังหวัดที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบประปาเชิงปริมาณที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับดีมาก คือ เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม เนื่องจากมีสัดส่วนของครัวเรือนที่มีน้ำประปาใช้มากที่สุด รองลงมาคือจังหวัดเถื่อเทียน-เว้ สำหรับข้อมูลสัดส่วนครัวเรือนที่มีน้ำประปาใช้ของจังหวัดต่างๆ ในประเทศไทยเป็นข้อมูลสัดส่วนครัวเรือนที่ใช้น้ำประปาของการประปาส่วนภูมิภาคของแต่ละจังหวัดเท่านั้น ยังมีระบบประปาท้องถิ่นที่ดำเนินการโดยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในแต่ละพื้นที่ ซึ่งไม่สามารถหาข้อมูลสัดส่วนครัวเรือนที่มีน้ำประปาใช้ขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละแห่งได้ ดังนั้นจึงไม่สามารถนำข้อมูลสัดส่วนครัวเรือนที่ใช้น้ำประปาใช้ของจังหวัดในประเทศไทยมาเปรียบเทียบกับจังหวัดในสปป.ลาวและเวียดนามได้

4.4.4 ระบบประปาเชิงคุณภาพ

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบประปาในแต่ละจังหวัดจะมีหน่วยงานของรัฐหรือบริษัทที่ทำหน้าที่ผลิตและควบคุมคุณภาพน้ำประปาก่อนจ่ายเข้าสู่ระบบกระจายไปยังครัวเรือนต่างๆ ในกระบวนการผลิตน้ำประปาจะผลิตและควบคุมคุณภาพน้ำประปาโดยยึดมาตรฐานคุณภาพน้ำประปาตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) ดังนั้นน้ำประปาที่จะจ่ายออกไปยังครัวเรือนจะต้องผ่านมาตรฐานเสมอ ผู้วิจัยจึงให้คะแนนด้านระบบประปาเชิงคุณภาพในแต่ละจังหวัดเท่ากันเท่ากับ 5.00 คะแนน แต่เมื่อเทียบกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจากแบบสอบถามพบว่ามีความต้องการเฉลี่ยเท่ากับ 4.49 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบโดยจัดแบ่งตามช่วงคะแนนพบว่าโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบประปาเชิงคุณภาพสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับดี แม้ว่าจากการลงพื้นที่สัมภาษณ์หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจะพบว่าบางพื้นที่จะมีปัญหาน้ำประปาไม่สะอาด น้ำประปาไม่ไหลบ้าง แต่ก็ยังเป็นปัญหาที่ระบบท่อที่มีอายุการใช้งานนานแล้ว หรือการซ่อมบำรุงระบบท่อประปา ไม่ได้เกิดจากคุณภาพน้ำประปาที่ผลิตจากต้นทาง

4.4.5 ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งจากการสืบค้น การสัมภาษณ์และการลงพื้นที่วิจัยต่างๆ ทำให้ได้ข้อมูลด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณเฉพาะจังหวัดในประเทศไทยเท่านั้น ในภาพรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดในประเทศไทยมีความสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.93 คะแนน ขณะที่มีความต้องการเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 4.40 คะแนน จากข้อมูลพบว่าจังหวัดที่มีระบบโทรคมนาคมที่ครอบคลุมพื้นที่มากที่สุดคือ จังหวัดพิษณุโลก สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับดีมาก ส่วนจังหวัดที่มีระบบโทรคมนาคมที่ครอบคลุมพื้นที่น้อยที่สุด เนื่องจากมีจำนวนเสาสัญญาณโทรศัพท์น้อย คือ จังหวัดกาฬสินธุ์ รองลงมาคือ จังหวัดอุตรดิตถ์และจังหวัดมุกดาหารตามลำดับ

4.4.6 ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล การสัมภาษณ์และการลงพื้นที่วิจัยพบว่าทุกจังหวัดมีคุณภาพของระบบสื่อสารโทรคมนาคมอยู่ในระดับดีมาก เมื่อเทียบกับความต้องการของนักท่องเที่ยว มีสัญญาณโทรศัพท์

ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในสถานที่สำคัญ โรงแรม ร้านอาหาร ร้านกาแฟต่างๆจะมีระบบอินเทอร์เน็ต ให้ใช้บริการฟรี

4.4.7 ระบบขนส่งทางอากาศ

จังหวัดที่ยังไม่มีสนามบินคือ จังหวัดอุดรดิตถ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร เมื่อพิจารณาในภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดที่มีสนามบินให้บริการ พบว่ามีความสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับต่ำ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.70 คะแนน ขณะที่ความต้องการเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 คะแนน จังหวัดที่มีระบบขนส่งทางอากาศที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ในระดับดีมาก คือ เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม มีสนามบินนานาชาติดานังคอยอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวในการเดินทางทั้งในและต่างประเทศ ปัจจุบันมีเที่ยวบินมากถึง 460 เที่ยวบิน/สัปดาห์ สนามบินของจังหวัดต่างๆในประเทศไทย เป็นสนามบินที่รองรับการเดินทางภายในประเทศเท่านั้น มีเส้นทางการบินที่ไม่หลากหลาย ส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินไปกลับระหว่างจังหวัดและสนามบินหลักในภาคกลางของประเทศไทย เท่านั้น ปัจจุบันสนามบินเพชรบูรณ์ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการแล้ว เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารน้อย ไม่มีความคุ้มค่าต่อการให้บริการของสายการบิน

4.4.8 ระบบขนส่งทางบก

การพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางบกของจังหวัดต่างๆบนเส้นทาง EWEC ที่รองรับการท่องเที่ยว พิจารณาจากจำนวนสถานีขนส่ง จำนวนเที่ยวของรถโดยสารที่ให้บริการ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสถานีขนส่งและความหลากหลายของประเภทรถขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด ผลจากการเปรียบเทียบพบว่าโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางบกมีความสามารถในการรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับต่ำ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.36 เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีคะแนนเฉลี่ยต่ำที่สุด และต่ำกว่าความต้องการของนักท่องเที่ยวซึ่งมีคะแนนเท่ากับ 4.38 จังหวัดที่มีระบบขนส่งทางบกที่สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้มากที่สุดคือ จังหวัดขอนแก่น รองลงมาคือ จังหวัดพิษณุโลก

4.4.9 ระบบสาธารณสุข

การพิจารณาความสามารถของระบบสาธารณสุขในการรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวจะพิจารณาจากจำนวนสถานพยาบาลของรัฐและเอกชนที่ให้บริการ และจำนวนเตียงที่ให้บริการ เทียบเป็นสัดส่วนกับจำนวนประชากรและจำนวนนักท่องเที่ยวของแต่ละจังหวัด จากการเปรียบเทียบความต้องการของนักท่องเที่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสาธารณสุขที่มีอยู่พบว่าในภาพรวมมีความสามารถในการรองรับได้ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.74 ขณะที่ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสาธารณสุขมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.43 จังหวัดที่มีโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุขที่รองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้มากที่สุดคือ จังหวัดกาฬสินธุ์ เนื่องจากมีสัดส่วนของจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาล และสัดส่วนของจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงที่ให้บริการ อยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ นั้นหมายความว่าหากมีประชาชนหรือนักท่องเที่ยวเจ็บป่วย จังหวัดกาฬสินธุ์จะมีโรงพยาบาลและจำนวนเตียงที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้มากกว่าจังหวัดอื่นนั่นเอง ส่วนจังหวัดที่มี

โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุขที่รองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับต่ำมาก คือ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.23

4.5 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศ

จากผลการเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานของนักท่องเที่ยวในหัวข้อที่กล่าวมา ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยจะกล่าวถึงแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละจังหวัดในประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยพิจารณาถึงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ในอีก 5 ปีข้างหน้า

จากการประมาณการประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553-2583 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ภายใต้ข้อสมมุติภาวะเจริญพันธุ์ลดลงตามปกติ พบว่าในปี พ.ศ. 2565 บางจังหวัดส่วนใหญ่มีจำนวนประชากรลดลง และจากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2560) ได้คาดการณ์ว่าจะมีการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวไทย มีอัตราการขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3 ต่อปี และการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ไม่ต่ำกว่า 1 ใน 3 ของการเดินทางตลอดทั้งปี จากข้อมูลดังกล่าวผู้วิจัยจึงได้นำมาคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ในปี 2565 ยกตัวอย่างการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี สามารถคำนวณได้ดังนี้

จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยของจังหวัดอุดรธานีในปี 2560 = 1,034,358 คน จากการคาดการณ์ของสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาว่าจะมีการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวไทย มีอัตราการขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3 ต่อปี ดังนั้นในแต่ละปีจะมีนักท่องเที่ยวชาวไทย ดังนี้

$$\text{ปี 2561 จะมีนักท่องเที่ยวชาวไทย} = 1,034,358 + (1,034,358 \times 0.03) = 1,065,389 \text{ คน}$$

$$\text{ปี 2562 จะมีนักท่องเที่ยวชาวไทย} = 1,065,389 + (1,065,389 \times 0.03) = 1,097,350 \text{ คน}$$

$$\text{ปี 2563 จะมีนักท่องเที่ยวชาวไทย} = 1,097,350 + (1,097,350 \times 0.03) = 1,130,271 \text{ คน}$$

$$\text{ปี 2564 จะมีนักท่องเที่ยวชาวไทย} = 1,130,271 + (1,130,271 \times 0.03) = 1,164,179 \text{ คน}$$

$$\text{ปี 2565 จะมีนักท่องเที่ยวชาวไทย} = 1,164,179 + (1,164,179 \times 0.03) = 1,199,104 \text{ คน}$$

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติของจังหวัดอุดรธานีในปี 2560 = 8,568 คน จากการคาดการณ์ของสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาว่าจะมีการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ไม่ต่ำกว่า 1 ใน 3 ของการเดินทางตลอดทั้งปี ดังนั้นในแต่ละปีจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ ดังนี้

$$\text{ปี 2561 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ} = 8,568 + (8,568 / 3) = 11,424 \text{ คน}$$

$$\text{ปี 2562 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ} = 11,424 + (11,424 / 3) = 15,232 \text{ คน}$$

$$\text{ปี 2563 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ} = 15,232 + (15,232 / 3) = 20,309 \text{ คน}$$

$$\text{ปี 2564 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ} = 20,309 + (20,309 / 3) = 27,079 \text{ คน}$$

$$\text{ปี 2565 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติ} = 27,079 + (27,079 / 3) = 36,105 \text{ คน}$$

จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวที่คาดการณ์ไว้ในปี 2565 แสดงดังตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 คาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ในอีก 5 ปีข้างหน้า

จังหวัด	ปี 2560			รวม (คน)	ปี 2565			รวม (คน)
	ประชากร (คน)	นักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน)	นักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน)		ประชากร (คน) ¹	นักท่องเที่ยว ชาวไทย(คน)	นักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ(คน)	
อุดรดิตถ์	457,092	1,034,358	8,568	1,500,018	425,812	1,199,104	36,105	1,661,022
เพชรบูรณ์	995,331	1,989,704	23,720	3,008,755	892,544	2,306,612	99,956	3,299,112
พิษณุโลก	865,368	2,996,825	210,552	4,072,745	872,070	3,474,142	887,264	5,233,476
สุโขทัย	599,319	973,064	362,933	1,935,316	604,119	1,128,048	1,529,397	3,261,564
ตาก	644,267	2,059,902	41,859	2,746,028	488,162	2,387,991	176,393	3,052,546
ขอนแก่น	1,805,910	4,592,394	71,635	6,469,939	1,711,118	5,323,843	301,869	7,336,831
กาฬสินธุ์	986,005	580,987	3,279	1,570,271	789,517	673,523	13,818	1,476,858
มุกดาหาร	350,782	1,809,463	176,430	2,336,675	337,427	2,097,664	743,475	3,178,565
รวม	6,704,074	16,036,697	898,976	23,639,747	6,120,769	18,590,927	3,788,277	28,499,974

ที่มา : ¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556.

จากตารางที่ 4.19 พบว่าจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ที่คาดการณ์ไว้ในปี 2565 เพิ่มขึ้นจาก 23.64 ล้านคน เป็น 28.50 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.56 จากจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น และผลจากการเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่กับความความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานของนักท่องเที่ยว ดังนั้นแต่ละจังหวัดควรมีแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศดังนี้

4.5.1 จังหวัดอุดรดิตถ์

จังหวัดอุดรดิตถ์มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่เน้นการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมผังเมืองทุกระดับ ระบบสาธารณูปโภค ระบบประปา โครงสร้างพื้นฐาน ระบบผังเมือง และความสัมพันธ์กับประเทศต่าง ๆ โดยพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ในทุกด้านเพื่อให้เป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้านนานาชาติที่มีศักยภาพ จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4.19 พบว่าปี 2565 จังหวัดอุดรดิตถ์จะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวรวม 1.66 ล้านคน เมื่อพิจารณาร่วมกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและผลจากการศึกษา ดังนั้นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่จังหวัดอุดรดิตถ์ควรเร่งพัฒนา สามารถสรุปได้ว่าดังนี้

4.5.1.1 ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ เนื่องจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งฝั่งความต้องการของนักท่องเที่ยว (Demand side) ซึ่งได้จากแบบสอบถาม และฝั่งผู้ให้บริการ (Supply side) ของจังหวัดซึ่งได้จากแหล่งข้อมูลของผู้ให้บริการ พบว่าค่าคะแนนของระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดอุดรดิตถ์อยู่ในระดับต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบของจังหวัดอุดรดิตถ์ ซึ่งมีค่าเท่ากับ

2.04 จากคะแนนเฉลี่ยรวมของผู้ให้บริการ (Supply side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 2.93 และคะแนนเฉลี่ยรวมของนักท่องเที่ยว (Demand side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัด เท่ากับ 4.40 ซึ่งการพัฒนาที่ควรเน้น คือการเพิ่มปริมาณเสาสัญญาณโทรศัพท์เพื่อระดับคุณภาพของสัญญาณที่ดีขึ้น

4.5.1.2 ระบบขนส่งทางบก เนื่องจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งฝั่งความต้องการของนักท่องเที่ยว (Demand side) ซึ่งได้จากแบบสอบถาม และฝั่งผู้ให้บริการ (Supply side) ของจังหวัดซึ่งได้จากแหล่งข้อมูลของผู้ให้บริการ พบว่าค่าคะแนนของระบบขนส่งทางบกของจังหวัดอุดรธานีอยู่ในระดับต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบของจังหวัดอุดรธานี ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.86 คะแนน จากคะแนนเฉลี่ยรวมของผู้ให้บริการ (Supply side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 2.36 และคะแนนเฉลี่ยรวมของนักท่องเที่ยว (Demand side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 4.38 ซึ่งการพัฒนาที่ควรเพิ่มเติม คือ ความหลากหลายของประเภทรถขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและเชื่อมโยงภายในจังหวัด เนื่องจากเดิมจังหวัดอุดรธานีมีประเภทของบริการขนส่งสาธารณะเพียง รถสองแถว รถเช่า/เหมา รถไฟ และรถคอกหมู เพื่อรองรับกับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการใช้บริการที่แตกต่างกัน จึงควรเพิ่มความหลากหลายของประเภทรถขนส่งสาธารณะ เช่น มอเตอร์ไซด์ รถตุ๊กตุ๊ก แท็กซี่ เป็นต้น

4.5.2 จังหวัดเพชรบูรณ์

จังหวัดเพชรบูรณ์มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่เน้นปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ส่งเสริมการจัดกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว และพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะทางด้านถนน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่และรองรับการขยายตัวในการคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยว จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4.19 พบว่าปี 2565 จังหวัดเพชรบูรณ์จะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวรวม 3.30 ล้านคน เมื่อพิจารณาร่วมกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและผลจากการศึกษา ดังนั้นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่จังหวัดเพชรบูรณ์ที่ควรเร่งพัฒนา สามารถสรุปได้ดังนี้

4.5.2.1 ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ เนื่องจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งฝั่งความต้องการของนักท่องเที่ยว (Demand side) ซึ่งได้จากแบบสอบถาม และฝั่งผู้ให้บริการ (Supply side) ของจังหวัดซึ่งได้จากแหล่งข้อมูลของผู้ให้บริการ พบว่าค่าคะแนนของระบบขนส่งทางบกของจังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ในระดับต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบของจังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.82 คะแนน จากคะแนนเฉลี่ยรวมของผู้ให้บริการ (Supply side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 3.67 และคะแนนเฉลี่ยรวมของนักท่องเที่ยว (Demand side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 4.50 ซึ่งการพัฒนาที่ควรเพิ่มเติม คือ การพัฒนาที่เน้นการลดปัญหาในเรื่องไฟฟ้าดับ ไฟฟ้าตกและลดข้อร้องเรียนด้านคุณภาพของระบบไฟฟ้า

4.5.2.2 ระบบขนส่งทางอากาศ เนื่องจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งฝั่งความต้องการของนักท่องเที่ยว (Demand side) ซึ่งได้จากแบบสอบถาม และฝั่งผู้ให้บริการ (Supply side) ของจังหวัดซึ่งได้จากแหล่งข้อมูลของผู้ให้บริการ พบว่าค่าคะแนนของระบบขนส่งทางบกของจังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ในระดับต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบของจังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.05 คะแนน จากคะแนนเฉลี่ยรวมของผู้ให้บริการ (Supply side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 2.70 และคะแนนเฉลี่ยรวมของนักท่องเที่ยว (Demand side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 4.40 ซึ่งการพัฒนาที่ควรเพิ่มเติม คือ การดัดแปลงสภาพด้านการขนส่งทางอากาศให้สามารถกลับมาให้บริการอีกครั้งเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่นิยมเดินทางด้วยขนส่งทางอากาศ และรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ได้ปิดบริการเที่ยวบินโดยสารเชิงพาณิชย์ เนื่องจากมีผู้เข้ามาใช้บริการน้อย จึงจะมีเพียงเฉพาะ

เครื่องบินฝึกบินและเครื่องบินที่ใช้ในราชการเท่านั้น และควรเพิ่มเติมในด้านการประชาสัมพันธ์ ทำการตลาด จัดส่วนลดค่าบริการ เป็นต้น เพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวให้ใช้บริการท่าอากาศยาน

4.5.3 จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลกมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่เน้นการพัฒนาจังหวัดให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางบริการภาคเหนือตอนล่าง “เมืองบริการสี่แยกอินโดจีน” ส่งเสริมและพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor : EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor : NSEC) และเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดกับเส้นทางพัฒนา LIMEC : Luangprabang – Indochina – Mawlamyine Economic Corridor) ประกอบกับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 จึงจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้มีความพร้อมเพื่อรองรับตลาดการแข่งขันที่มีขนาดใหญ่ขึ้น การส่งเสริมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงประวัติศาสตร์ จังหวัดพิษณุโลกมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติอยู่เป็นจำนวนมากซึ่งเชื่อมโยงกับในกลุ่มจังหวัด ซึ่งปัจจุบันได้รับการส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ยั่งยืน จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4.19 พบว่าปี 2565 จังหวัดพิษณุโลกจะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวรวม 5.23 ล้านคน เมื่อพิจารณาร่วมกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและผลจากการศึกษา ดังนั้นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่จังหวัดพิษณุโลกที่ควรเร่งพัฒนา สามารถสรุปได้ดังนี้

4.5.3.1 ระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ เนื่องจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งฝั่งความต้องการของนักท่องเที่ยว (Demand side) ซึ่งได้จากแบบสอบถาม และฝั่งผู้ให้บริการ (Supply side) ของจังหวัดซึ่งได้จากแหล่งข้อมูลของผู้ให้บริการ พบว่าค่าคะแนนของระบบขนส่งทางบกของจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบของจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.00 คะแนน จากคะแนนเฉลี่ยรวมของผู้ให้บริการ (Supply side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 3.67 และคะแนนเฉลี่ยรวมของนักท่องเที่ยว (Demand side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 4.50 ซึ่งการพัฒนาที่ควรเพิ่มเติม คือเน้นการพัฒนาที่การลดปัญหาในเรื่องไฟฟ้าดับ ไฟฟ้าตก และข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

4.5.3.2 ระบบขนส่งทางอากาศ จังหวัดพิษณุโลกมีความพร้อมในด้านการรองรับนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการบริการขนส่งทางอากาศ ทั้งด้านอาคารโดยสาร บริการรถเช่า บริการขนส่งสาธารณะต่างๆ และปัจจุบันมีบริการรถมินิบัสปรับอากาศที่บริการเส้นทางท่าอากาศยานพิษณุโลก-เมืองพิษณุโลก ค่าบริการ 30 บาท ที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร แต่จังหวัดพิษณุโลกยังขาดการเชื่อมโยงเที่ยวบินระหว่างจังหวัด เช่น พิษณุโลก-เชียงใหม่-พิษณุโลก พิษณุโลก-ขอนแก่น-พิษณุโลก พิษณุโลก-ภูเก็ต-พิษณุโลก เป็นต้น เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงในแต่ละภาคของประเทศ เช่น ภาคเหนือ-ภาคกลาง-ภาคใต้ เป็นต้น

4.5.4 จังหวัดสุโขทัย

จังหวัดสุโขทัยมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่เน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่ประทับใจ รวมถึงพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างกลุ่มที่ 1 (จังหวัดพิษณุโลก, สุโขทัย, ตาก, เพชรบูรณ์ และ

อุดรดิตถ์) ซึ่งสามารถเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านได้ และจากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยว ในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4.19 พบว่าปี 2565 จังหวัดสุโขทัยจะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวรวม 3.26 ล้านคน เมื่อพิจารณาพร้อมกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและผลจากการศึกษา จังหวัดสุโขทัยควรเพิ่มการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางอากาศ เนื่องจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งฝั่งความต้องการของนักท่องเที่ยว (Demand side) ซึ่งได้จากแบบสอบถาม และฝั่งผู้ให้บริการ (Supply side) ของจังหวัดซึ่งได้จากแหล่งข้อมูลของผู้ให้บริการ พบว่าค่าคะแนนของระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดสุโขทัยอยู่ในระดับต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบของจังหวัดสุโขทัย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.47 คะแนน จากคะแนนเฉลี่ยรวมของผู้ให้บริการ (Supply side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 2.70 และคะแนนเฉลี่ยรวมของนักท่องเที่ยว (Demand side) ทั้ง 5 ระบบของทุกจังหวัดเท่ากับ 4.27 ซึ่งการพัฒนาที่ควรเพิ่มเติม คือ การพัฒนาท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวที่นิยมเดินทางด้วยระบบขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงควรเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน เช่น ในช่วงเทศกาลท่องเที่ยว วันหยุดยาว ช่วงงานเทศกาลพื้นถิ่น เป็นต้น หรือพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยาน เช่น ประเภทของบริการขนส่งสาธารณะ จุดพัก/รอ ภายในอาคารโดยสาร การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวพื้นถิ่นและแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงจังหวัด เป็นต้น

4.5.5 จังหวัดตาก

จากการเปรียบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ของจังหวัดตากกับความต้องการของนักท่องเที่ยวพบว่า โครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดตามโดยรวมสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในระดับปานกลาง โดยด้านที่มีความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวได้ต่ำที่สุดคือ ด้านระบบขนส่งทางอากาศ รองลงมาคือ ด้านระบบขนส่งทางบก จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4.19 พบว่าปี 2565 จังหวัดตากจะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวรวม 3.05 ล้านคน ดังนั้นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวที่จังหวัดตากควรเร่งพัฒนา มีดังนี้

4.5.5.1 พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ โดยการผลักดันให้มีเที่ยวบินและเส้นทางการบินระหว่างภูมิภาคมากขึ้น และจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถรองรับและเชื่อมโยงการเดินทางจากสนามบินไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญได้ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น เพราะอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์เป็น 1 ใน 11 อุตสาหกรรมที่รัฐบาลพยายามผลักดันและส่งเสริม ดังนั้นแนวโน้มในอนาคตการเดินทางผ่านระบบขนส่งทางอากาศในอีก 5 ปีข้างหน้าจะต้องเพิ่มขึ้นแน่นอน

4.5.5.2 พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด ให้มีมาตรฐาน สามารถเชื่อมโยงและรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากสนามบินหรือจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญอื่นๆของจังหวัด โดยจัดให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะ ในเส้นทางหลักให้ครอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาในจังหวัดตากมากขึ้น เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของจังหวัดตากอยู่ในพื้นที่ป่าและห่างไกลกัน รวมทั้งสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดตากเป็นภูเขาสูง จึงมักทำให้เกิดความยุ่งยากลำบากและเป็นอุปสรรคสำคัญในการเดินทางท่องเที่ยว จากแบบสอบถามพบว่า นักท่องเที่ยวในจังหวัดตากส่วนใหญ่กว่า 80% มักเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วมากกว่า ดังนั้นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจึงควรจัดให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดตาก เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากต่างจังหวัดและนักท่องเที่ยวจากต่างชาติ

4.5.5.3 ในปัจจุบันการเดินทางมายังจังหวัดตากนิยมใช้ช่องทางการขนส่งทางถนนเป็นหลัก การเดินทางโดยทางเครื่องบินยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก และยังไม่มีระบบการขนส่งทางราง การเดินทางท่องเที่ยวจึงต้องอาศัยรถบริการขนส่งสาธารณะในรูปแบบต่างๆ ดังนั้นจึงควรจัดให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะที่หลากหลายและเพียงพอสำหรับนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญภายในจังหวัด เช่น รถเช่า รถแท็กซี่ รถสองแถว รถรับจ้าง เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวในการเดินทาง เนื่องจากนักท่องเที่ยวมีหลายกลุ่ม และนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มมีความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงควรจัดให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย เพื่อเพิ่มรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายและสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ควรจัดให้มีรถบริการท่องเที่ยวพิเศษที่สามารถรองรับการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ของทั้ง 2 ประเทศได้ คือ ประเทศไทยและประเทศเมียนมาร์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางเข้าออกแต่ละประเทศ

4.5.5.4 ปรับปรุงระบบสื่อสารโทรคมนาคมให้มีสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทั้งหมด โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่อยู่ในพื้นที่ป่าและเป็นภูเขา เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว

4.5.6 จังหวัดขอนแก่น

จากการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ของแต่ละจังหวัดเปรียบเทียบกับความต้องการของนักท่องเที่ยวที่อยู่ในเส้นทาง EWEC พบว่าจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดเดียวในประเทศไทยที่มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการท่องเที่ยวได้ในระดับดี รองลงมาจากจังหวัดเถรียน-เว้และเมืองดานัง ของประเทศเวียดนาม เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละด้านของจังหวัดขอนแก่นพบว่าด้านที่มีคะแนนต่ำที่สุดคือ ด้านระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ เนื่องจากมีไฟฟ้าดับบ่อยถึง 16 ครั้ง/ปี จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4.19 พบว่าปี 2565 จังหวัดขอนแก่นจะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวรวม 7.34 ล้านคน ถือเป็นจังหวัดที่มีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวมากที่สุด แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่นมีดังนี้

4.5.6.1 พัฒนาปรับปรุงระบบไฟฟ้าให้มีความเสถียรและสอดคล้องกับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปีข้างหน้า ทั้งนี้เพื่อลดความถี่ในการเกิดไฟฟ้าดับและจัดให้มีระบบไฟฟ้าที่เพียงพอ สามารถสนับสนุนกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวได้

4.5.6.2 พัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งทั้งทางบก ทางอากาศและทางราง เพื่อให้จังหวัดขอนแก่นเป็น Hub ในด้านการขนส่ง สามารถรองรับและสนับสนุนการเดินทางและการท่องเที่ยวได้ เมื่อมีประชากรและนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ย่อมมีการเดินทางคมนาคมมากขึ้นด้วย จากแผนการพัฒนาจังหวัดขอนแก่นมีโครงการก่อสร้างรถไฟรางเบา ซึ่งจะวิ่งในเส้นทางสายหลัก และจะจัดให้มีรถ City bus รองรับผู้โดยสารจากรถไฟรางเบา โดยรถไฟรางเบาจะไปเชื่อมต่อกับรถไฟรางคู่ที่จะมีแผนก่อสร้างในช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และเชื่อมต่อไปยังรถไฟความเร็วสูงอีกทอดหนึ่ง

4.5.6.3 พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดให้มีความหลากหลายและเพียงพอกับความต้องการในการเดินทาง เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวในต่างอำเภอได้ การขนส่งภายในจังหวัดขอนแก่นมีรถสมาร์ตบัส มีรถสองแถวไปรับผู้โดยสารที่สถานีขนส่งและสนามบินผ่านไปยังเส้นทางหลัก มีรถตู้

และรถโดยสารที่วิ่งผ่านไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในเมือง แต่ในต่างอำเภอยังไม่มีรถขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว มีเพียงรถโดยสารที่เชื่อมโยงไปยังต่างอำเภอเท่านั้น ยังไม่มีรถบริการขนส่งสาธารณะที่หลากหลายและเพียงพอ สำหรับการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวในต่างอำเภอ ดังนั้นจึงควรจัดให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะที่หลากหลายและเพียงพอ โดยเฉพาะในเส้นทางหลักให้ครอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย นอกจากนี้ควรจัดให้มีศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวด้วยและเพิ่มช่องทางการเข้าถึงข้อมูลการเดินทางด้วย เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลและวางแผนการท่องเที่ยวได้ด้วยตัวเอง

4.5.6.4 พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศให้มีความสะดวกรวดเร็ว และจัดให้มีเที่ยวบินและเส้นทางการบินระหว่างภูมิภาคมากขึ้น รวมถึงผลักดันให้มีเที่ยวบินนานาชาติด้วย เพราะสนามบินขอนแก่นเป็นสนามบินนานาชาติอยู่แล้ว ในอีก 5 ปี ข้างหน้าจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวของจังหวัดขอนแก่นจะมีจำนวนมากถึง 7.34 ล้านคน การเดินทางโดยเครื่องบินจะเป็นตัวเลือกที่สำคัญและน่าสนใจ เพราะมีความสะดวกรวดเร็ว จากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการท่าอากาศยานจังหวัดขอนแก่น เส้นทางการบินระหว่างภูมิภาคที่มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นได้ภายใน 5 ปีข้างหน้า คือ เส้นทางการบินขอนแก่น-อุตะเถา ขอนแก่น-เชียงใหม่ ขอนแก่น-สุราษฎร์ธานี และขอนแก่น-แม่สอด ส่วนเส้นทางในประเทศที่มองไว้ คือ ขอนแก่น-ชุมหมิง (จีน) นอกจากการผลักดันให้มีเที่ยวบินและเส้นทางการบินใหม่ๆ แล้ว ควรจัดให้มีระบบ Check thru ที่พร้อมอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางด้วย ซึ่งในปัจจุบันท่าอากาศยานขอนแก่นได้รับงบประมาณให้ปรับปรุงต่อเติมอาคารใหม่ จะทำให้มีพื้นที่ใช้สอยเกือบ 50,000 ตารางเมตร อาคารจอดรถ 7 ชั้น อีกหนึ่งหลังจะทำให้จอดรถได้ประมาณ 1,000 คัน และจะขยายลานจอดเครื่องบินให้สามารถจอดเครื่องบินได้เพิ่มขึ้นอีก 6 ลำ จากเดิม 5 ลำ รวมเป็น 11 ลำ รันเวย์ยาว 3 กิโลเมตร ทำให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 5 ล้านคน/ปี ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมและรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

4.5.6.5 พัฒนาระบบสาธารณสุข โดยจัดให้มีจำนวนเตียงในการให้บริการมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่อยู่ในพื้นที่ รวมถึงรองรับการท่องเที่ยวด้านสุขภาพที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นด้วย เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพและมีชื่อเสียงด้านการรักษาพยาบาล เป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ของภูมิภาค มีโรงพยาบาลขนาดใหญ่ และมีแพทย์ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ปัจจุบันโรงพยาบาลขอนแก่นกำลังขยายให้มี 5,000 เตียง ซึ่งจะเป็นโรงพยาบาลที่มีขนาดใหญ่ที่สุดและเป็นตัวขับเคลื่อนในด้านสาธารณสุขที่สำคัญของภูมิภาค

4.5.7 จังหวัดกาฬสินธุ์

จากการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ของแต่ละจังหวัดเปรียบเทียบกับความต้องการของนักท่องเที่ยวที่อยู่ในเส้นทาง EWEC พบว่าจังหวัดกาฬสินธุ์มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการท่องเที่ยวได้ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละด้านของจังหวัดกาฬสินธุ์พบว่าด้านที่มีคะแนนต่ำที่สุดคือ ด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ เนื่องจากมีสัดส่วนความครอบคลุมพื้นที่ให้บริการของสัญญาณต่ำกว่าจังหวัดอื่น จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4.19 พบว่าปี 2565 จังหวัดกาฬสินธุ์จะมีจำนวนประชากรลดลง แต่มีจำนวนนักท่องเที่ยว

เพิ่มขึ้นรวมทั้งหมด 1.48 ล้านคน ถือเป็นจังหวัดที่มีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวน้อยที่สุด แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดกาฬสินธุ์มีดังนี้

4.5.7.1 พัฒนาปรับปรุงระบบสัญญาณโทรศัพท์ โดยการเพิ่มปริมาณเสาสัญญาณโทรศัพท์ เพื่อให้มีสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมพื้นที่ได้มากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

4.5.7.2 พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัด เนื่องจากจังหวัดกาฬสินธุ์ไม่มีสนามบินและไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน การคมนาคมภายในจังหวัดจึงเป็นการเดินทางคมนาคมทางถนนเท่านั้น ดังนั้นจังหวัดกาฬสินธุ์จึงควรเร่งพัฒนาปรับปรุงให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะและเที่ยวรถบริการที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ควรจัดให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะที่หลากหลายด้วย เพื่อเพิ่มช่องทางในการให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทาง

4.5.7.3 เร่งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีความโดดเด่น มีศักยภาพและสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ โดยการปรับปรุงเส้นทางให้มีความพร้อม สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับการท่องเที่ยวได้ โดยเฉพาะเส้นทางที่เดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

4.5.8 จังหวัดมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดที่มีพรมแดนติดกับสปป.ลาว และมีสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ทำให้มีความได้เปรียบด้านการคมนาคมที่สะดวก เป็นสิ่งดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาใช้เส้นทางที่จังหวัดมุกดาหารมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้การท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหารยังคงขยายตัวได้ดีอย่างต่อเนื่อง แต่จากการพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวของจังหวัดพบว่าด้านที่มีคะแนนต่ำและควรให้ความสำคัญในการพัฒนาปรับปรุงมากที่สุดคือ ระบบขนส่งทางบก ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณและระบบสาธารณสุข จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4.19 พบว่าปี 2565 จังหวัดมุกดาหารจะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นรวมทั้งหมด 3.18 ล้านคน ดังนั้นจังหวัดมุกดาหารควรพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อรองรับการขยายตัวของจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยว รวมถึงสนับสนุนการท่องเที่ยวที่จะมีเพิ่มมากขึ้น โดยมีแนวทางการพัฒนาดังนี้

4.5.8.1 เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ให้สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆได้ เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารยังไม่มีสนามบินและไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน ดังนั้นการคมนาคมขนส่งจึงใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก มีรถบัสโดยสารระหว่างจังหวัดและต่างอำเภอ มีรถสองแถวให้บริการในเส้นทางหลัก มีร้านบริการให้เช่าเหมารถ และมีรถแท็กซี่บริการ แต่ยังมีจำนวนรถน้อยทำให้ไม่เพียงพอ ดังนั้นจังหวัดมุกดาหารจึงควรพัฒนาให้มีรถขนส่งสาธารณะที่เพียงพอและจัดให้มีเที่ยวรถบริการที่มากขึ้น สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆได้ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดได้ นอกจากนี้ควรจัดให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะในเส้นทางระหว่างประเทศคือ ประเทศไทยและสปป.ลาว เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น

4.5.8.2 พัฒนาให้มีสัญญาณโทรศัพท์ที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เพราะจากข้อมูลที่ได้ทำการวิเคราะห์พบว่าจังหวัดมุกดาหารมีสัญญาณโทรศัพท์ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการอยู่ในระดับต่ำ

4.5.8.3 ยกกระดับโรงพยาบาลให้มีจำนวนเตียงให้บริการมากขึ้น เพราะจากการประเมินโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสาธารณสุขของจังหวัดมุกดาหารพบว่ามียัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนที่ให้บริการอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้นจังหวัดมุกดาหารจึงควรเร่งยกระดับโรงพยาบาลในจังหวัดให้มีจำนวนเตียงให้บริการมากขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอีก 5 ปีข้างหน้า

เมื่อพิจารณาภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดในประเทศไทยพบว่ามีความสามารถรองรับการท่องเที่ยวได้ในระดับปานกลาง การเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดต่างๆในประเทศไทย นักท่องเที่ยวมักเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งทางบก เพราะมีความสะดวกและมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่า โดยส่วนใหญ่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางท่องเที่ยว เนื่องจากในแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในต่างอำเภอยังไม่มีบริการรถขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว การใช้รถยนต์ส่วนตัวจึงมีความคล่องตัวในการเดินทางมากกว่า ดังนั้นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ประเทศไทยจะต้องพัฒนาและปรับปรุง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวคือ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวในแต่ละแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละจังหวัดได้ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทาง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติ นอกจากนี้ควรเร่งพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งทางอากาศด้วย โดยเฉพาะจังหวัดที่สนามบินอยู่แล้ว คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ พิษณุโลก สุโขทัย ตาก และขอนแก่น โดยจัดให้มีเที่ยวบินและเส้นทางการบินระหว่างภูมิภาคมากขึ้น เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัดให้เพิ่มสูงขึ้น

4.6 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

เมื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC ผ่านจังหวัดต่างๆของทั้ง 3 ประเทศ จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพบว่ามีข้อจำกัดในด้านของข้อกฎหมายระหว่างประเทศ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ที่ไม่เท่ากัน ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC ดังนี้

4.6.1 พัฒนาให้ทุกด่านสากลสามารถทำวีซ่าหน้าด่านได้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC ตลอดเส้นทาง EWEC ประกอบด้วยจุดผ่านแดนระหว่างประเทศหรือด่านสากลทั้งหมด 3 ด่าน คือ ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ด่านอำเภอเมืองมุกดาหาร-เมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว) ด่านสะหวัน (ด่านฝั่งลาวเชื่อมต่อไปยังเวียตนาม) และด่านลาวบาว (ด่านฝั่งเวียตนามเชื่อมต่อไปยังลาว) จากความคิดเห็นของสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวในจังหวัดเถื่อเทียน-เว้ ประเทศเวียตนาม มองว่าในปัจจุบันเส้นทาง EWEC ยังไม่สามารถรองรับการคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวได้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวประเทศที่ 3 ยังไม่สามารถเดินทางผ่านด่านสากลทั้งสามได้ เพราะไม่มีการจัดทำวีซ่าที่หน้าด่าน

4.6.2 ลดข้อจำกัดในการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะกฎหมายการจราจรของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน การขับรถซ้ายขวาของแต่ละประเทศที่ไม่เหมือนกันและข้อกำหนดในการใช้รถของแต่ละประเทศ ดังนั้น ผู้นำประเทศจึงควรมีการพูดคุยเพื่อหาข้อสรุปร่วมกันในปัญหาเหล่านี้ ถ้าหากสามารถแก้ไขหรือลดข้อจำกัดเหล่านี้ได้จะทำให้มีการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดต่างๆบนเส้นทาง EWEC มากขึ้น

4.6.3 พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและผลักดันให้มีสายการบินระหว่างภูมิภาคและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC มากขึ้น เนื่องจากการเดินทางโดยเครื่องบินเป็นการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วและมีแนวโน้มที่จะเติบโตมากยิ่งขึ้นในอนาคต

บทที่ 5

สรุปผลการดำเนินงาน

จากผลการดำเนินโครงการวิจัยเพื่อวิเคราะห์และหาแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ คือ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบขนส่งและระบบสาธารณสุข เพื่อสนับสนุนและรองรับการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ผู้วิจัยได้สรุปแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละระบบ โดยแยกเป็นประเด็นดังนี้

5.1 สรุปแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

จากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปี ข้างหน้า พบว่าปี 2565 จะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวในประเทศไทย เพิ่มขึ้นจาก 23.64 ล้านคน เป็น 28.50 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.56 ดังนั้นเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับการขยายตัวของประชากรและนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้น ควรมีแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละระบบดังนี้

5.1.1 ระบบไฟฟ้า

เนื่องจากระบบไฟฟ้ามีความสำคัญต่อการพักและอยู่อาศัยของนักท่องเที่ยว ความพร้อมในการรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจึงมีความสำคัญและส่งผลต่อการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำอีกครั้ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการท่องเที่ยว ซึ่งแบ่งพิจารณาเป็น 2 ประเภท คือ ระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณที่เน้นค่าสัดส่วนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้ โดยคำนวณจากการนำครัวเรือนที่ขอใช้ไฟฟ้าหารด้วยจำนวนครัวเรือนทั้งหมด การแปลผลพิจารณาจากค่าคะแนน ถ้าค่าคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 1 ย่อมส่งผลดีต่อพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดว่าทุกครัวเรือนมีไฟฟ้าใช้ จากผลการศึกษาระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของทั้ง 11 พื้นที่ มีค่าคะแนนที่สูงสะท้อนให้ถึงความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว แต่ในเชิงคุณภาพที่พิจารณาจากจำนวนสถิติข้อร้องเรียนกรณีไฟฟ้าดับ ไฟฟ้าตก ไฟฟ้าขัดข้อง ต่อปี ผลจากการศึกษาพบว่าพื้นที่ศึกษาที่มีสถิติข้อร้องเรียนมากและส่งผลทำให้ค่าคะแนนอยู่ในระดับต่ำมาก คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดพิษณุโลก เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่สูงขึ้นในอนาคต จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดพิษณุโลก จึงควรปรับปรุงแก้ไขด้านคุณภาพของระบบไฟฟ้าเพื่อลดข้อร้องเรียนในเรื่องปัญหาไฟฟ้าดับ ไฟฟ้าตก หรือไฟฟ้าขัดข้อง

5.1.2 ระบบประปา

จากการประเมินโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบประปาเชิงปริมาณ โดยพิจารณาจากสัดส่วนครัวเรือนที่มีน้ำใช้ของการประปาส่วนภูมิภาคพบว่ามีความสามารถในการรองรับความต้องการอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นควรมีแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบประปาเพื่อรองรับจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มมากขึ้นในอีก 5 ปี ข้างหน้า ดังนี้

1. เร่งพัฒนาและขยายระบบประปาให้ครอบคลุมพื้นที่บริการมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของประชากรและนักท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ได้มากขึ้น
2. ซ่อมแซมและปรับปรุงระบบท่อประปาที่น้ำจ่ายน้ำประปาไปยังครัวเรือนต่างๆ ให้อยู่ในสภาพดี เพื่อลดปัญหาคุณภาพน้ำประปาไม่สะอาดที่เกิดจากการเสื่อมสภาพและชำรุดของท่อประปา เพราะจากการลง

พื้นที่เก็บข้อมูลพบว่าหลายพื้นที่มีปัญหาน้ำประปาขุ่น มีกลิ่นเหม็น ซึ่งเป็นผลมาจากระบบท่อประปาที่เสื่อมสภาพจากการใช้งานมานานหรือเกิดจากการซ่อมบำรุง ไม่ได้เกิดจากระบบการผลิตน้ำประปาที่ไม่มีคุณภาพ

3. เร่งจัดหาแหล่งน้ำดิบสำรองให้ได้อย่างเพียงพอสำหรับการผลิตน้ำประปา โดยเฉพาะในช่วงฤดูร้อน เพราะจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่าหลายพื้นที่ประสบปัญหาขาดแคลนน้ำในช่วงฤดูร้อน เนื่องจากแหล่งน้ำดิบที่ใช้ในการผลิตน้ำประปาไม่เพียงพอ

5.1.3 ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

ระบบสื่อสารถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญในการสืบค้นแหล่งท่องเที่ยว ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว หรือเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารของนักท่องเที่ยวระหว่างเดินทาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบระบบสื่อสารโทรคมนาคมเพื่อรองรับการท่องเที่ยว ซึ่งแบ่งพิจารณาเป็น 2 ประเภท คือ ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณและระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ ในส่วนของระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณวัดจากค่าสัดส่วนความครอบคลุมของสัญญาณโทรศัพท์ (ตร.กม./เสาสัญญาณ) โดยคำนวณจากการนำพื้นที่จังหวัดทั้งหมดลบด้วยพื้นที่ป่า/พื้นที่เขาจากนั้นหารด้วยจำนวนเสาสัญญาณ (ต้น) การแปลผลพิจารณาจากค่าคะแนน ถ้าค่าคะแนนยิ่งน้อยย่อมส่งผลดีต่อพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดว่ามีความถี่ของเสาสัญญาณต่อตารางกิโลเมตรมาก เมื่อมีจำนวนเสาสัญญาณถี่ยิ่งส่งผลทำให้ระดับคุณภาพสัญญาณดีตามไปด้วย จากผลการศึกษาระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของทั้ง 11 พื้นที่ มีพื้นที่ที่มีคะแนนอยู่ในระดับต่ำและระดับต่ำมาก มี 3 พื้นที่ ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร สามารถชี้ให้เห็นว่าความสามารถในการรองรับความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของนักท่องเที่ยวยังอยู่ในระดับที่ควรปรับปรุง ดังนั้นเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่สูงขึ้นในอนาคต จังหวัดอุดรธานี จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร จึงควรเพิ่มปริมาณเสาสัญญาณโทรศัพท์เพื่อยกระดับคุณภาพของสัญญาณที่ดีขึ้น และจากผลการศึกษาในส่วนของระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพของทั้ง 11 พื้นที่ มีค่าคะแนนที่สูงสะท้อนให้ถึงความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว แต่อาจมีบางจุดของพื้นที่ที่ไกลเสาสัญญาณทำให้สัญญาณโทรศัพท์ส่งไปไม่ถึง มีผลต่อระดับคุณภาพของสัญญาณโดยตรง ส่งผลกระทบต่อสัญญาณอินเทอร์เน็ตอีกด้วย ดังนั้นทั้ง 11 พื้นที่ควรเพิ่มเสาสัญญาณพัฒนาและปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในอนาคต

5.1.4 ระบบขนส่งสาธารณะ

5.1.4.1 ระบบขนส่งทางอากาศ

ระบบขนส่งทางอากาศถือได้ว่าเป็นตัวเลือกที่ดีสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการลดระยะเวลาการเดินทางหรือมีเวลาท่องเที่ยวจำกัด การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการท่องเที่ยว วัดจากความหลากหลายของจำนวนสายการบินและจำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว/สัปดาห์) ประเภทของขนส่งสาธารณะที่ทำอากาศยาน และความสามารถของตัวอาคารในการรองรับผู้โดยสาร (คน/ชม.) การแปลผลพิจารณาจากค่าคะแนนที่สูง ถ้าค่าคะแนนยิ่งมากย่อมส่งผลดีต่อพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นตัวชี้วัดว่ามีความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวที่นิยมใช้บริการขนส่งทางอากาศ จากผลการศึกษาทั้ง 11 พื้นที่ มีพื้นที่ที่มีคะแนนอยู่ในระดับต่ำและระดับต่ำมาก มี 4 พื้นที่ ได้แก่ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดตาก และแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ชี้ให้เห็นว่าความสามารถในการรองรับความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางอากาศของนักท่องเที่ยวยังอยู่ในระดับที่ควรปรับปรุงแก้ไข ดังนั้นเพื่อการพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานด้านระบบขนส่งทางอากาศ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดตาก และแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว จึงควรพัฒนาท่าอากาศยานให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดี มีจำนวนเที่ยวบินให้บริการที่หลากหลาย และมีรถขนส่งสาธารณะที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานให้หลากหลายและมากขึ้น เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่นิยมเดินทางด้วยขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงระหว่างประเทศในอนาคต

5.1.4.2 ระบบขนส่งทางบก

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามพบว่าการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดต่างๆในประเทศไทยส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวมักเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากในแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในต่างอำเภอไม่มีบริการรถขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว การใช้รถยนต์ส่วนตัวจึงมีความคล่องตัวในการเดินทางและสะดวกรวดเร็วมากกว่า ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางบกดังนี้

1. จัดให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะที่หลากหลายและเพียงพอ เพื่อเพิ่มช่องทางและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ
2. จัดให้มีเที่ยวรถบริการที่มากขึ้น โดยเฉพาะในเส้นทางสายหลักที่มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย
3. จัดให้มีรถบริการขนส่งสาธารณะในเส้นทางหลัก เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้นและสามารถเดินทางเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆที่อยู่ใกล้เคียงได้
4. ปรับปรุงเส้นทางที่ไปยังแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่อยู่ในแหล่งท่องเที่ยวให้มีความพร้อม มีศักยภาพสามารถรองรับการท่องเที่ยวได้
5. พัฒนาปรับปรุงให้ทุกด่านผ่านแดนสากลสามารถทำวีซ่าหน้าด่านได้ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ เพื่อลดข้อจำกัดในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากประเทศที่ 3 เพราะปัจจุบันยังไม่สามารถเดินทางผ่านด่านสากลได้ เพราะไม่มีบริการจัดทำวีซ่าที่หน้าด่าน
6. สร้างความร่วมมือและหาข้อตกลงร่วมกัน ทั้งในด้านของกฎหมาย ข้อบังคับหรือกฎระเบียบ เพื่อลดอุปสรรคและข้อจำกัดในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างทั้ง 3 ประเทศ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั้งสามมากขึ้น

5.1.5 ระบบสาธารณสุข

จากการประเมินโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสาธารณสุข โดยพิจารณาจากอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาลและอัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อคืนในปัจจุบันพบว่ามีความสามารถในการรองรับความต้องการอยู่ในระดับปานกลาง จากการคาดการณ์ในปี 2565 จะมีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นจาก 23.64 ล้านคน เป็น 28.50 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.56 ถ้าหากไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุข กล่าวคือหากจำนวนโรงพยาบาลและจำนวนเตียงในปี 2565 ยังคงมีจำนวนเท่าเดิม จะส่งผลให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานลดลง กล่าวคือ ความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวของโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุขลดต่ำลงในทุกจังหวัด ยกเว้นจังหวัดกาฬสินธุ์ เนื่องจากจังหวัดกาฬสินธุ์มีจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวลดลง ดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบคะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณสุขที่เกิดจากการคาดการณ์จำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไปในปี 2565

เมือง/จังหวัด	จำนวนโรงพยาบาล (แห่ง)	จำนวนเตียง	ปี 2560				ปี 2565			
			จำนวนรวมประชากรและนักท่องเที่ยว	อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาล	อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อนักท่องเที่ยว	คะแนนของโครงสร้างพื้นฐาน	จำนวนรวมประชากรและนักท่องเที่ยว	อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนโรงพยาบาล	อัตราส่วนจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวต่อจำนวนเตียงต่อนักท่องเที่ยว	คะแนนของโครงสร้างพื้นฐาน
อุดรดิตถ์	10	937	1,500,018	150,002	1,601	4.44	1,661,022	166,102	1,773	4.28
เพชรบูรณ์	15	1,408	3,008,755	200,584	2,137	3.98	3,299,112	219,941	2,343	3.83
พิษณุโลก	17	2,290	4,072,745	214,355	1,778	4.08	5,233,476	307,852	2,285	3.48
สุโขทัย	12	1,109	1,935,316	161,276	1,745	4.32	3,261,564	271,797	2,941	3.36
ตาก	12	1,247	2,746,028	228,836	2,202	3.82	3,052,546	254,379	2,448	3.64
ขอนแก่น	35	3,827	6,469,939	184,855	1,691	4.25	7,336,831	209,624	1,917	4.04
กาฬสินธุ์	19	1,584	1,570,271	82,646	991	5.00	1,476,858	77,729	932	5.00
มุกดาหาร	8	543	2,336,675	292,084	4,303	2.60	3,178,565	397,321	5,854	1.65
เฉลี่ย	16	1,618	2,954,968	189,330	2,056	3.74	3,562,497	238,093	2,562	3.66

จากตารางที่ 5.1 จะเห็นได้ว่าคะแนนเฉลี่ยของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสาธารณสุขลดลงจาก 3.74 คะแนน เป็น 3.66 คะแนน ซึ่งเป็นผลจากจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นในปี 2565 ดังนั้นเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับการขยายตัวของประชากรและนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้น ควรมีแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบสาธารณสุขดังนี้

1. ยกระดับโรงพยาบาลให้มีศักยภาพสามารถรองรับและให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้น โดยจัดให้มีจำนวนเตียงให้บริการมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดมุกดาหารที่มีระดับความสามารถในการรองรับความต้องการลดต่ำลง จากระดับต่ำ คะแนน 2.60 เป็นระดับต่ำมาก คะแนน 1.65 เนื่องจากจำนวนประชากรที่เพิ่มมากกว่าร้อยละ 36.03 ในปี 2565 จังหวัดที่ควรเร่งพัฒนารองลงมาคือ จังหวัดสุโขทัย พิษณุโลกและเพชรบูรณ์ ที่มีระดับความสามารถในการรองรับความต้องการลดต่ำลงเช่นกัน จากระดับดีเป็นระดับปานกลาง เนื่องจากจำนวนประชากรที่เพิ่มมากกว่าร้อยละ 68.53 28.50 และ 9.65 ตามลำดับ

2. จัดเตรียมหน่วยงานและบุคลากรทางการแพทย์ เพื่อรองรับการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่เป็นชาวต่างชาติโดยเฉพาะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดที่มีโรงพยาบาลขนาดใหญ่ มีศักยภาพและมีชื่อเสียงทางด้าน

การรักษาพยาบาล เช่น จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก เป็นต้น รวมถึงจังหวัดที่อยู่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย คือ จังหวัดตากและจังหวัดมุกดาหาร

3. จัดเตรียมสื่อขั้นตอนการให้บริการหรือข้อมูลสำคัญอื่นๆที่เป็นภาษาต่างชาติ เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับทราบขั้นตอนและข้อมูลที่ต้องการ สามารถเข้าถึงการบริการทางการแพทย์ได้

4. ประสานงานและจัดเตรียมแผนรองรับกับบริษัททัวร์ ผู้ประกอบการโรงแรมหรือสถานประกอบการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีกระบวนการที่สามารถให้การพยาบาลหรือช่วยเหลือนักท่องเที่ยวในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือเกิดเหตุฉุกเฉินได้

5. นำเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานด้านสาธารณสุข เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและก่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว เช่น การตรวจวินิจฉัยโรคผ่านวิดีโอคอล แล้วให้หมอจัดส่งยาส่งไปที่บ้านของผู้ป่วย การนัดพบแพทย์ผ่านแอปพลิเคชัน การนำเทคโนโลยีระบบจัดยาอัตโนมัติมาใช้ เป็นต้น

6. เพิ่มการประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้ง เบอร์โทรศัพท์ติดต่อของสถานพยาบาลหรือเบอร์โทรฉุกเฉินต่างๆ ให้นักท่องเที่ยวได้รับทราบข้อมูลและสามารถเข้าถึงการบริการทางการแพทย์ได้ โดยการประชาสัมพันธ์ผ่านบริษัททัวร์ ผู้ประกอบการโรงแรมหรือสื่อประชาสัมพันธ์อื่นๆ

5.2 ข้อเสนอแนะเพื่อต่อยอดงานวิจัย

5.2.1 การศึกษาสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของแต่ละพื้นที่เพื่อเพิ่มศักยภาพในการท่องเที่ยว

จากการลงพื้นที่ศึกษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวพบว่าในหลายจังหวัดมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ แต่กลับพบว่าสถานที่ท่องเที่ยวเหล่านั้นมีนักท่องเที่ยวเข้าไปเที่ยวชมจำนวนน้อยเนื่องจากปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ เช่น ไม่มีรถบริการสาธารณะที่สามารถอำนวยความสะดวกและพานักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้ สถานที่ท่องเที่ยวทรุดโทรมไม่ได้ปรับปรุงดูแล เส้นทางเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวไม่ปลอดภัย ไม่มีระบบสาธารณูปโภครองรับนักท่องเที่ยว เป็นต้น จากปัญหาดังกล่าวมาจึงควรมีการศึกษาและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของแต่ละพื้นที่ เพื่อให้แหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งมีศักยภาพสามารถรองรับและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวได้ ซึ่งจะเป็นการผลักดัน ส่งเสริมและสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยวยังสถานที่ท่องเที่ยวเหล่านั้นมากขึ้น

5.2.2 การศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่สำคัญของแต่ละพื้นที่

อีกปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมและผลักดันให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวได้คือ การเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวในเส้นทางต่างๆ ให้มีความน่าสนใจ ทำให้มีกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลายไม่ซ้ำซากจำเจ ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของแต่ละพื้นที่และจัดเส้นทางท่องเที่ยวให้สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ โดยจัดเป็นโปรแกรมการท่องเที่ยวในรูปแบบต่างๆ อาทิเช่น โปรแกรมการท่องเที่ยวธรรมชาติ โปรแกรมการท่องเที่ยว 3 ธรรม (วัฒนธรรม ธรรมะและธรรมชาติ) โปรแกรมการท่องเที่ยวสำหรับผู้สูงอายุ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มจะมีความสนใจในการท่องเที่ยวในรูปแบบที่ต่างกัน

เอกสารอ้างอิง

- Aloun Bounmixay. (2016). 2016 Statistical Report on Tourism in Laos วารสารวิชาการคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง.
- Cassidy Smith. (2560). spider diagram example. วารสารวิชาการคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง. Retrieved สืบค้นเมื่อ วันที่ 26 ม.ค. 61, from <http://www.printablediagram.com/spider-diagrams-to-print/>
- The voice of in Vietnam. (2017, 15 December 2017). Da Nang sees significant growth in foreign visitors in 2017. Retrieved 25 May 2018, from <http://english.vov.vn/travel/da-nang-sees-significant-growth-in-foreign-visitors-in-2017-364751.vov>
- กรมการขนส่งทางบก. (2558). แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563.
- กรมท่าอากาศยาน. (2560, 7 ธันวาคม 2560). พันธกิจและยุทธศาสตร์. from www.airports.go.th/th/profile/237.html
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2559-2560). สถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศไทยจังหวัด ปี พ.ศ. 2560. สืบค้นเมื่อ วันที่ 26 ม.ค. 2561, from http://www.mots.go.th/more_news.php?cid=422&filename=index
- กระทรวงสาธารณสุข. (2561). แผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ด้านสาธารณสุข ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561.
- การประปาส่วนภูมิภาค. (2560). บทสรุปผู้บริหาร แผนยุทธศาสตร์องค์กรของการประปาส่วนภูมิภาค(ฉบับที่ 3) ปี 2560-2564.
- การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค. (2558). รายงานประจำปี 2558 การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค วารสารวิชาการคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง.
- การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค. (2560-2565). โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ กฟภ. พ.ศ. 2561-2565 วารสารวิชาการคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง. Retrieved สืบค้นเมื่อ วันที่ 3 พ.ค. 61, from www.pea.co.th
- คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. (2560). แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔). สำนักงานกิจการโรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- จังหวัดสุโขทัย. (2561). แผนพัฒนาจังหวัดสุโขทัย พ.ศ. 2561-2564. from <http://www.sukhothai.go.th>
- จังหวัดอุดรธานี. (2561). แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด (พ.ศ. 2561-2564) ของจังหวัดอุดรธานี. from <http://www.uttaradit.go.th>
- ชยานนท์ ฮมแสน. (2558). สถิติเบื้องต้น.
- ท่าอากาศยานพิษณุโลก. (2561). ตารางการบินและสิ่งอำนวยความสะดวก. from <https://minisite.airports.go.th/home.php?site=phitsanulok>
- ท่าอากาศยานสุโขทัย. (2561). ตารางการบินและสิ่งอำนวยความสะดวก.
- ธีรวุฒิ เอกะกุล. (2543). ระเบียบวิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์: สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- ปัทมา ว่าพัฒน์วงศ์ และปราโมทย์ ประสาทกุล. (2549). ประชากรไทยในอนาคต
<http://www.ipsr.mahidol.ac.th/IPSR/AnnualConference/Conferencell/Article/Download/Article02.pdf>
- ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2554). โครงสร้างพื้นฐาน และประตูการค้า ตามแนวเส้นทาง East-West Economic Corridor. Retrieved สืบค้นเมื่อ วันที่ 26 ม.ค. 2561, from http://www.ftilogistics.org/index.php/2017/12/08/iknowlogistics_01-2/
- มารยาท โยทองยศ และ ปราณี สวัสดิ์สรพ. (2557). การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างเพื่อการวิจัย. from ศูนย์บริการวิชาการ สถาบันส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม <http://www.fsh.mi.th/km/wp-content/uploads/2014/04/resch.pdf>
- ระบบสถิติทางทะเบียน. (2559, ธันวาคม พ.ศ. 2559). จำนวนประชากรปี 2559. Retrieved สืบค้นเมื่อ 26 พ.ค. 2561, from http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age.php
- เว็บไซต์มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. (2560). ธุรกิจบริการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว. from <http://www.teacher.ssru.ac.th/>
- ศิวัตม์ กมลคุณานนท์ (2555). แผนภาพใยแมงมุมแสดงคุณสมบัติของวัสดุพื้นงานอาคาร วารสารวิชาการคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง, ปีที่ 4 ฉบับที่ 2 ตุลาคม 2554 – มีนาคม 2555
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2554). การพัฒนาแนวกว้างที่พัฒนาเศรษฐกิจ. Retrieved สืบค้นเมื่อ วันที่ 26 ม.ค. 2561
http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5136
- สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.). (2560). แผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ. from <http://www.nbtc.go.th/Contact/NBTC.aspx>
- สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.). (2561). ข้อมูลสถานี่ฐานและคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่เส้นทางจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564).
http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6923
- สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2559). รายงานภาวะการท่องเที่ยวฉบับที่ 6 วารสารวิชาการคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง.
- สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด. (2560, วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560). แผนพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดปีพ.ศ. 2561-2564. Retrieved สืบค้นเมื่อ วันที่ 26 ม.ค. 2561, from http://www.pad.moi.go.th/index.php?option=com_content%20&task=view&id=216%20&Itemid=439
- สุวีร์ณัฏฐ์ โสภณศิริ. (2554). การวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยว (วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (การจัดการสิ่งแวดล้อม)), สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

องค์การบริหารส่วนจังหวัดพิษณุโลก. (2561). แผนพัฒนาจังหวัดพิษณุโลก 2561-2564. Retrieved from <http://www.ppao.go.th>

ภาคผนวก ก.
แบบสอบถามใช้ในการเก็บข้อมูล

แบบสอบถามภาษาไทยที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

แบบสอบถาม

เรื่อง แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงวิชาการของวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุขที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (พิษณุโลก สุโขทัย ตาก อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์) ไปยังดานัง ประเทศเวียดนาม ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ผลการศึกษาที่ได้จะนำมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยว จึงขอความกรุณาให้ท่านอ่านข้อความให้ครบถ้วนและตอบตามความคิดเห็นที่ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุดโดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 4 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข

ขอขอบคุณที่ท่านสละเวลาตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยว

สถานที่เก็บข้อมูลอำเภอ.....จังหวัด.....

หัวข้อ พฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และ
เมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

คำชี้แจง ส่วนที่ 1 และ ส่วนที่ 2 ให้ใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หน้าข้อความและเติมคำตอบของท่าน
ตามความเป็นจริงลงในช่องว่าง (ถ้ามี)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ
☐ ชาย ☐ หญิง
2. อายุ.....ปี
3. สถานภาพ
☐ โสด ☐ สมรส ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....
4. อาชีพ
☐ นักเรียน / นักศึกษา ☐ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ
☐ พนักงานบริษัทเอกชน ☐ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว
☐ รับจ้างทั่วไป ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน.....หน่วยเงิน.....
6. ระดับการศึกษา
☐ ประถมศึกษา ☐ มัธยมศึกษา ☐ อนุปริญญา/เทียบเท่า
☐ ปริญญาตรี ☐ ปริญญาโท ☐ ปริญญาเอก
7. ที่อยู่ปัจจุบัน อำเภอ.....จังหวัด.....
8. สัญชาติ.....
9. ท่านมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยวหรือไม่
☐ ไม่ต้องการ
☐ ต้องการ สำหรับ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ ผู้สูงอายุ ☐ ผู้พิการ ☐ เด็ก
☐ อื่นๆ โปรดระบุ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

1. ท่านเคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่
 - () ไม่เคย
 - () เคย โปรดระบุพื้นที่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - () ตาก () สุโขทัย () อุตรดิตถ์ () พิษณุโลก
 - () เพชรบูรณ์ () ขอนแก่น () กาฬสินธุ์ () มุกดาหาร
 - () เมืองสรวงหนองเขตร (สปป.ลาว) () เมืองเว้ (เวียดนาม) () เมืองดานัง (เวียดนาม)
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - () รถยนต์ส่วนตัว () รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ () รถจักรยานยนต์
 - () รถรับจ้าง/เช่าเหมา () รถบริษัทนำเที่ยว () เครื่องบิน
 - () รถไฟ () เรือ () อื่นๆ โปรดระบุ
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - () ถ่ายภาพ () ชมวิวทิวทัศน์ () ทานอาหารในท้องถิ่นนั้น () ตั้งแคมป์
 - () ทำกิจกรรมทางน้ำ () ทำกิจกรรมทางกีฬา () ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก
 - () เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา () ที่ยวสถานบันเทิง () นวดแผนโบราณ/สปา
 - () อื่นๆ โปรดระบุ.....
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - () ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว () อยู่ในกระแส/ความนิยม
 - () เพื่อนชักชวน () อยู่ในเส้นทางผ่าน () การเดินทางสะดวก
 - () มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว
 - () มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า
 - () อื่นๆ โปรดระบุ.....

ส่วนที่ 3 ระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องตามคะแนนระดับความต้องการที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

โดยที่ 5 = มากที่สุด 4 = มาก 3 = ปานกลาง 2 = น้อย และ 1 = น้อยที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการ				
	5	4	3	2	1
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)					
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง					
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)					
1.3 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่					
1.4 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม					
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)					
2.1 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง					
2.2 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ					
2.3 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่					
2.4 อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่มือค่า/เหมาะสม					
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)					
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ					
3.2 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่					
3.3 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต					
3.4 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่					
3.5 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ					
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)					
4.1 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ					
4.2 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา					
4.3 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา					
4.4 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด					
4.5 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด					
4.6 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน					
4.7 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย					
4.8 บริการรถเช่าที่หลากหลาย					
4.9 บริการรถเช่าราคาถูกยุติธรรม					
4.10 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย					
4.11 ถนนที่มีมาตรฐานและปลอดภัย					

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการ				
	5	4	3	2	1
4.12 ป้ายบอกทางและสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทาง					
4.13 บริการสายการบินที่หลากหลาย					
4.14 เที่ยวบินบริการหลากหลายช่วงเวลา					
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)					
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น					
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว					
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล					
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข (ถ้ามี)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

แบบสอบถามภาษาอังกฤษที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

Questionnaire

The development of infrastructure for tourism route between the lower northern part region 1 of Thailand and Danang of the Social Republic of Vietnam

This research is an academic study of School of Logistics and Supply Chain, Naresuan University, Phitsanulok, Thailand. The aim of this research is to analyze the factors and the suggestions in developing basic infrastructure system for tourism i.e. electricity, water supply, telecommunication system, public transportation, and public health system. Those systems enhance the tourism route between the lower northern part region 1 of Thailand (Phitsanulok, Sukhothai, Tak, Uttaradit, and Petchaboon) and Danang of the Social Republic of Vietnam, on the East-West Economic Corridor (EWEC). The findings of the study will be applied for the development of the basic tourism infrastructure. Please read all statements thoroughly and provide the answers that truly reflect your own opinions. The questionnaire is divided into 5 parts as follows:

Part 1: General information of participants

Part 2: Information about tourism behavior

Part 3: Levels of the needs for five systems of the basic infrastructure of the tourists who travel on the route between the lower northern part region 1 of Thailand and Danang of the Social Republic of Vietnam

Part 4: Further suggestions for the development and improvement of five systems of infrastructure

Thank you for your time in responding to this questionnaire

Questionnaire for tourists

Data collection area _____

Topic: Behavior and needs of tourists who travel on the route in the lower northern part region 1 of Thailand and Danang of the Social Republic of Vietnam

Instruction For part 1 and 2, please check a tick ✓ in the bracket in front of the statements and fill your answers that truly reflect your own opinions in the blanks provided.

Part I General information of participants

1. Gender

☐ Male ☐ Female

2. Age _____ years

3. Marital status

☐ Single ☐ Married ☐ Others, please identify _____

4. Occupation

☐ Student ☐ Government officer/ state enterprise officer
☐ Private business officer ☐ Merchant/ business entrepreneur
☐ General employee ☐ Others, please identify _____

5. Average income per month _____ Currency _____

6. Level of education

☐ Primary school ☐ Secondary school ☐ Diploma or equivalent
☐ Bachelor degree ☐ Master degree ☐ Ph.D. degree

7. Current address: Province/State _____ Country _____

8. Nationality _____

9. Do you have any special facilities needed for your travels?

☐ No
☐ Yes, the facilities you need is for whom (You can give more than 1 answer)
☐ Elderly ☐ Disabled people ☐ Children
☐ Others, please identify _____

Part 2 Information about travelling behavior

1. Have you ever been to the East West Economic Corridor (EWEC)?

☐ No

☐ Yes, Please identify the province you have visited (You can give more than 1 answer)

☐ Tak

☐ Sukhothai

☐ Uttaradit

☐

Phitsanulok

☐ Petchchaboon

☐ KhonKhan

☐ Kalasin

☐

Mukdaharn

☐ Savannakhet (The Lao People's democratic Republic of Lao PDR)

☐ Hue (Vietnam) ☐ Danang (Vietnam)

2. Types of your transportation in your trip (You can give more than 1 answer)

☐ Own car

☐ Public buses/ public transportation

☐ Motorcycle

☐ Hired taxi

☐ Tour group coach

☐ Planes

☐ Trains

☐ Ships

☐ Others, please identify _____

3. The activities you prefer to do during your trip

☐ Photographing

☐ Viewing the scenery

☐ Enjoying local food

☐ Camping

☐ Water sports

☐ Shopping for souvenirs

☐ Learning history of the local places

☐ Playing sports

☐ Massage/Spa

☐ Place of amusement

☐ Others, please identify _____

4. The reasons you decided to visit each tourist places (You can give more than 1 answer)

☐ The attraction of that place

☐ The popularity of the places

☐ Friend's recommendation

☐ On the route

☐ Convenient to

visit

☐ Facilities that enhance travelling

☐ reasonable price/ worth a visit

☐ Others, please identify _____

Part 3 The level of need for 5 infrastructure systems of the tourists who travel on the route in the lower northern part region 1 of Thailand and Danang of the Social Republic of Vietnam

Instruction: Please make a tick ✓ in the bracket that truly reflect your own need as:

5 = mostly need 4 = very need 3 = need 2 = quite need

1 = barely need

Issues	Level of need				
	5	4	3	2	1
1. Electricity system					
1.1 Provision of 24-hour electricity service					
1.2 Provision of consistent electricity service (no brownout)					
1.3 The area-wide coverage of electricity service					
1.4 Reasonable price for electricity service fee					
2. Water supply system					
2.1 Provision of 24-hour clean water supply					
2.2 Provision of consistent water supply					
2.3 A wide-area coverage of water supply					
2.4 Reasonable price for water supply fee					
3. Telecommunication system					
3.1 Provision of public internet service					
3.2 Provision of area-wide wireless internet					
3.3 Provision of tourist places and information on the internet					
3.4 The area-wide coverage of mobile phone service					
3.5 Mobile network switching services for foreigners					
4. Transportation system					
4.1 A variety of public transportation services					
4.2 A wide range of time for public transportation service					
4.3 Punctual public transportation service					
4.4 The transportation networks between nearby tourist places within a city					
4.5 The transportation networks between nearby tourist places between cities					
4.6 The certain pickup and drop-off points for public transportation services					
4.7 An easy access to public transportation service points					
4.8 A wide range of hired taxi					

แบบสอบถามภาษาเวียดนามที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

Bảng câu hỏi điều tra

Đề tài nghiên cứu: Phát triển cơ sở hạ tầng của tuyến đường du lịch liên thông các tỉnh đồng bằng trung du phía Bắc thuộc đất nước Thái Lan và thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Đây là công trình nghiên cứu của Trường hậu cần và quản lý chuỗi cung ứng, trực thuộc trường Đại học Tổng hợp Naresuan, tỉnh Phitsanulok, Thái Lan. Mục đích của việc nghiên cứu này là để phân tích các yếu tố và đưa ra các gợi ý trong việc phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng cơ bản cho ngành Du lịch, ví dụ như: điện lực, cung ứng nước, hệ thống điện tử viễn thông, phương tiện giao thông công cộng và hệ thống chăm sóc sức khỏe cộng đồng. Những hệ thống này giúp nâng cao chất lượng tuyến đường liên thông giữa các tỉnh thuộc vùng 1 của nước Thái Lan như (Phitsanulok, Sukhothai, Tak, Uttaradit, and Petchaboon) và thành phố Đà Nẵng, Việt Nam, nằm trên con đường hành lang kinh tế Đông Tây (viết tắt của tiếng Anh là EWEC). Những phát minh có được sau khi tiến hành công trình nghiên cứu này sẽ được áp dụng trong việc phát triển cơ sở hạ tầng du lịch cơ bản. Xin hãy đọc kỹ những phần câu hỏi dưới đây và cho chúng tôi biết câu trả lời tương đương với ý kiến của bạn. Bảng câu hỏi điều tra được chia thành 4 phần như dưới đây:

Phần 1: Thông tin chung của người tham gia điều tra

Phần 2: Thông tin về thái độ du lịch

Phần 3: Mức độ cần thiết đối với 5 hệ thống cơ sở hạ tầng cơ bản của khách du lịch khi vận hành trên con đường liên thông giữa các tỉnh trung du phía Bắc Thái Lan và thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Phần 4: Các gợi ý khác nhằm phát triển và cải thiện 5 hệ thống cơ sở hạ tầng đó

Xin trân trọng cảm ơn bạn đã dành thời gian trả lời những câu hỏi này

Bảng câu hỏi điều tra dành cho khách du lịch

Vị trí thu thập dữ liệu _____

Chủ đề: Thái độ và nhu cầu của khách du lịch khi đi lại trên tuyến đường liên thông giữa các tỉnh vùng đồng bằng trung du phía Bắc Thái Lan và thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Chỉ dẫn Ở phần 1 và phần 2, hãy đánh dấu ✓ vào dấu ngoặc đơn và điền câu trả lời vào ô trống sao cho phù hợp với ý kiến cá nhân của bạn.

Phần I Thông tin chung của người tham gia điều tra

1. Giới tính
☐ Nam ☐ Nữ
2. _____ tuổi
3. Tình trạng hôn nhân
☐ Độc thân ☐ Đã kết hôn ☐ Khác, hãy nêu rõ _____
4. Nghề nghiệp
☐ Sinh viên ☐ Nhân viên nhà nước/Nhân viên doanh nghiệp
☐ Nhân viên công ty tư nhân ☐ Thương gia/Doanh nhân
☐ Nhân viên nói chung ☐ Khác, hãy nêu rõ _____
5. Thu nhập theo tháng _____ đơn vị tiền tệ _____
6. Trình độ học vấn
☐ Tiểu học ☐ Trung học ☐ Có bằng cấp hoặc chứng chỉ tương đương
☐ Bachelor ☐ Thạc sĩ ☐ Tiến sĩ
7. Địa chỉ thường trú: Tỉnh _____ Quốc gia _____
8. Quốc tịch _____
9. Bạn có yêu cầu đặc biệt gì trong suốt chuyến đi của mình không?
☐ Không
☐ Có, yêu cầu đó bạn cần để cho ai (Bạn có thể chọn nhiều câu trả lời)
☐ Người già ☐ Người tàn tật ☐ Trẻ em
☐ Khác, hãy nêu rõ _____

Phần 2 Thông tin về thái độ du lịch

1. Bạn đã bao giờ đến con đường hành lang kinh tế Đông Tây chưa?
☐ Chưa
☐ Rồi, hãy nêu rõ bạn đã đến vùng nào (Bạn có thể chọn nhiều câu trả lời)
☐ Tak* ☐ Sukhothai* ☐ Uttaradit* ☐ Phitsanulok*
☐ Petchchaboon* ☐ KhonKhan* ☐ Kalasin* ☐ Mukdaharn*
☐ Savannakhet (The Lao People's democratic Republic of Lao PDR)
☐ Hue (Vietnam) ☐ Danang (Vietnam)
 Chú thích: * Thái Lan
2. Phương tiện bạn dùng khi đi du lịch (Bạn có thể chọn nhiều câu trả lời)
☐ Xe ô tô riêng ☐ Xe buýt/các phương tiện công cộng ☐ Xe máy
☐ Thuê taxi ☐ Đi theo tour ☐ Máy bay
☐ Tàu hỏa ☐ Tàu thủy ☐ Khác, hãy nêu rõ _____
3. Hoạt động bạn thích khi đi du lịch
☐ Chụp ảnh ☐ Ngắm cảnh ☐ Thưởng thức đặc sản vùng miền
☐ Cắm trại ☐ Thể thao dưới nước ☐ Mua đồ lưu niệm
☐ Khám phá lịch sử tại địa điểm du lịch ☐ Chơi thể thao
☐ Mát-xa/Spa ☐ Khu vui chơi giải trí ☐ Khác, hãy nêu rõ _____
4. Lý do bạn quyết định đến thăm các địa điểm du lịch đó (Bạn có thể chọn nhiều câu trả lời)
☐ Địa điểm du lịch hấp dẫn ☐ Sự nổi tiếng của địa điểm du lịch
☐ Bạn bè giới thiệu ☐ Tiện đường ☐ Dễ dàng để thăm quan
☐ Các tiện ích hỗ trợ cho việc đi du lịch ☐ Giá cả phải chăng/đáng để tham quan
☐ Khác, hãy nêu rõ _____

Phần 3 Mức độ cần thiết phải có 5 hệ thống cơ sở hạ tầng cơ bản đối với khách du lịch vận hành trên con đường liên thông giữa các tỉnh trung du phía Bắc Thái Lan và thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Chỉ dẫn: Hãy đánh dấu ✓ vào mỗi câu trả lời phù hợp với ý kiến của bạn: 5 = hoàn toàn cần 4 = rất cần 3 = cần 2 = khá cần 1 = không cần lắm

Vấn đề	Mức độ cần				
	5	4	3	2	1
1. Hệ thống điện					
1.1 Dịch vụ cung cấp điện 24/24 giờ					
1.2 Dịch vụ cung cấp điện trung thực (không lừa đảo)					
1.3 Vị trí bao phủ điện rộng khắp					
1.4 Dịch vụ điện với giá cả phải chăng					
2. Hệ thống cung ứng nước					
2.1 Cung cấp nước sạch 24/24 giờ					
2.2 Cung cấp nước sạch trung thực					
2.3 Vị trí cung cấp nước rộng khắp					
2.4 Giá cả phải chăng cho dịch vụ cung ứng nước					
3. Hệ thống điện tử viễn thông					
3.1 Cung cấp dịch vụ mạng internet công cộng					
3.2 Cung cấp mạng lan rộng khắp					
3.3 Cung cấp các địa điểm du lịch và thông tin trên mạng internet					
3.4 Vị trí dịch vụ điện thoại di động rộng khắp					
3.5 Dịch vụ mạng lưới điện thoại chuyển vùng cho khách nước ngoài					
4. Hệ thống giao thông					
4.1 Dịch vụ giao thông công cộng phong phú					
4.2 Thời gian thoải mái khi sử dụng các phương tiện giao thông công cộng					
4.3 Sự đúng giờ của dịch vụ giao thông công cộng					
4.4 Mạng lưới giao thông giữa các địa điểm du lịch gần kề trong phạm vi thành phố					
4.5 Mạng lưới giao thông giữa các địa điểm du lịch với nhau và giữa các thành phố với nhau					
4.6 Các phương tiện giao thông công cộng đón-trả khách đúng điểm dừng					
4.7 Dễ dàng tiếp cận với các điểm dịch vụ phương tiện giao thông công cộng					

Vấn đề	Mức độ cần				
	5	4	3	2	1
4.8 Dịch vụ thuê taxi rộng khắp					
4.9 Dịch vụ taxi có giá cả phải chăng					
4.10 Dịch vụ các phương tiện giao thông công cộng an toàn và tiện lợi					
4.11 Đường phố an toàn và đúng tiêu chuẩn					
4.12 Đèn biển giao thông rõ ràng và các tiện ích trong suốt quãng đường di chuyển					
4.13 Mạng lưới hàng không rộng khắp					
4.14 Thời gian chuyển bay dao động một cách hợp lý					
5. Hệ thống chăm sóc sức khỏe cộng đồng					
5.1 Đơn vị cấp cứu sơ đẳng					
5.2 Đơn vị cứu trợ dành cho du khách nước ngoài					
5.3 Cung cấp địa chỉ và điện thoại liên hệ với các bệnh viện/trung tâm y tế					
5.4 Cung cấp điện thoại liên hệ xe cứu thương					

Phần 4 Gợi ý thêm nhằm phát triển và cải thiện 5 hệ thống cơ sở hạ tầng (nếu có)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ข.
แบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

แบบสัมภาษณ์สำหรับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยว

เรื่อง แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1
ประเทศไทย และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

วันที่ สถานที่.....

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ผู้ให้สัมภาษณ์.....
ตำแหน่ง.....

ส่วนที่ 2 ความพร้อมบริการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข

1. ท่านมีแนวทางในการพัฒนาระบบไฟฟ้าให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งานของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวอย่างไร

.....

.....

.....

2. ท่านมีแนวทางในการลดข้อร้องเรียนในเรื่องระบบไฟฟ้าอย่างไร

.....

.....

.....

.....

3. ท่านมีนโยบายการบริหารและจัดสรรน้ำประปาสะอาดบริการตามแหล่งท่องเที่ยวอย่างไร

.....

.....

.....

4. ท่านมีแนวทางการพัฒนาระบบสื่อสาร โทรคมนาคม เช่น อินเทอร์เน็ต สัญญาณโทรศัพท์ พื้นที่บริการ
อินเทอร์เน็ต ให้ครอบคลุมพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวอย่างไร

.....

.....

.....

5. พื้นที่ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะประเภทใดบ้าง

.....

.....

.....

.....

6. ท่านมีนโยบายในการดำเนินการด้านความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

7. ท่านมีแนวทางในการกำหนดช่วงเวลาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างไร

.....

.....

.....

.....

8. ท่านมีแนวทางในการกำหนดและควบคุมอัตราการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างไร

.....

.....

.....

.....

9. ท่านมีแนวทางในการพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเข้าถึงการให้บริการด้าน
สาธารณะสุขอย่างไร

.....

.....

.....

.....

10. ท่านมีแนวทางในการพัฒนาเพื่อสร้างความปลอดภัยในการท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยวอย่างไร

.....

.....

.....

.....

11. อื่นๆ

[illegible]

ข้อคำถามในการสัมภาษณ์

ระบบ	ข้อคำถาม
1. ไฟฟ้า	1. สถานการณ์ปัจจุบัน - เหตุการณ์ไปตก/ไฟดับบ่อยครั้งหรือไม่ เพียงพอหรือไม่ - แนวทางการแก้ไขปัญหา/สามารถเข้าแก้ไขปัญหได้เร็วที่สุดภายในกี่ชม. 2. ปัญหา - การให้บริการระบบไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่หรือไม่ อย่างไร 3. แนวทางการแก้ไขปัญหา - มีนโยบายการขยายพื้นที่การให้บริการอย่างไร - มีการกำหนดอัตราค่าไฟฟ้าอย่างไร - มีแนวทางการแก้ไขหรือพัฒนาระบบไฟฟ้าในอนาคตอย่างไร
2. ประปา	1. สถานการณ์ปัจจุบัน - พื้นที่การให้บริการถึงเขต/ตำบลไหน - มีมาตรการควบคุมและตรวจสอบคุณภาพของน้ำประปาอย่างไร 2. ปัญหา - มีนโยบายการขยายพื้นที่การให้บริการอย่างไร 3. แนวทางการแก้ไขปัญหา - อัตราค่าบริการน้ำประปา - มีเหตุการณ์ที่หยุดจ่ายน้ำบ่อยหรือไม่ อย่างไร - มีแนวทางการแก้ไขหรือพัฒนาระบบประปาในอนาคตอย่างไร
3. ขนส่ง	1. สถานการณ์ปัจจุบัน - มีบริการขนส่งสาธารณะในรูปแบบใดบ้าง - มีการให้บริการขนส่งสาธารณะในช่วงเวลาใดบ้าง จำนวนเที่ยวการให้บริการมากน้อยแค่ไหน 2. ปัญหา - มีตารางเวลาการเดินทางที่ชัดเจนหรือไม่ อย่างไร 3. แนวทางการแก้ไขปัญหา - การให้บริการขนส่งสาธารณะครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหรือไม่ - จำนวนจุดจอดรับผู้โดยสาร (จุดจอดถาวร) - มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในยานพาหนะที่ทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการได้อย่างสะดวกสบายอะไรบ้าง/เพียงพอหรือไม่ - บอกอัตราค่าโดยสารอย่างชัดเจนหรือไม่ - มีนโยบายการขยายพื้นที่การให้บริการอย่างไร - มีมาตรการควบคุมความปลอดภัยในระบบขนส่งอย่างไร - มีแนวทางการแก้ไขปัญหาหรือข้อร้องเรียนอย่างไร
4. สื่อสารโทรคมนาคม	1. สถานการณ์ปัจจุบัน - มีจุดบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะหรือไม่ อย่างไร - มีบริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่หรือไม่ อย่างไร 2. ปัญหา - มีบริการเคลื่อนโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่หรือไม่ อย่างไร 3. แนวทางการแก้ไขปัญหา - มีบริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติหรือไม่ อย่างไร - มีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการบริการในระบบสื่อสาร โทรคมนาคมหรือไม่ อย่างไร - มีแนวทางการแก้ไขหรือพัฒนาระบบสื่อสาร โทรคมนาคมในอนาคตอย่างไร
5. สาธารณสุข	1. สถานการณ์ปัจจุบัน - มีการตรวจรับรองมาตรฐานของโรงพยาบาลอย่างไร - มีหน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวหรือไม่ อย่างไร 2. ปัญหา - มีการประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดของสถานพยาบาล หรือเบอร์โทรฉุกเฉินตามแหล่งท่องเที่ยวหรือไม่ อย่างไร 3. แนวทางการแก้ไขปัญหา - มีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการบริการในระบบสาธารณสุขหรือไม่ อย่างไร - มีแนวทางการแก้ไขหรือพัฒนาระบบสาธารณสุข เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอนาคตอย่างไร

ภาคผนวก ค.

รูปภาพการลงพื้นที่วิจัยเพื่อสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม



รูป ค.1 สัมภาษณ์นายกสมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร



รูป ค.2 เก็บข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวที่วัดภูมโนรมย์ จังหวัดมุกดาหาร



รูป ค.3 เก็บข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวที่พระราชวังอิงฮัง สปป.ลาว



รูป ค.4 สัมภาษณ์ตัวแทนจากสถานทูตไทย ประจำแขวงสะหวันนะเขต



รูป ค.5 สัมภาษณ์หน่วยงานการท่องเที่ยวและตัวแทนจากวิทยาลัยการท่องเที่ยวในเมืองเว้ เวียดนาม



รูป ค.6 สัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐในเมืองเว้ เวียดนาม



รูป ค.7 พบปะหน่วยงานภาครัฐและตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆในเมืองเว้



รูป ค.8 สัมภาษณ์หน่วยงานการท่องเที่ยวเมืองดานัง เวียดนาม



รูป ค.9 สัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐ Da Nang People's Committee



รูป ค.10 เยี่ยมชมและสัมภาษณ์ตัวแทนจากมหาวิทยาลัยดานัง



รูป ค.11 เก็บข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยว ณ สนามบินดานัง



รูป ค.12 สัมภาษณ์ประธานสมาคมการค้าธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดตาก



รูป ค.13 สัมภาษณ์ประธานสมาคมการท่องเที่ยวจังหวัดสุโขทัย



รูป ค.14 สัมภาษณ์ตัวแทนจาก อพท. จังหวัดสุโขทัย



รูป ค.15 สัมภาษณ์นายกสมาคมหอการค้า นายกสมาคมท่องเที่ยว และสภาหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร



รูป ค.16 สัมภาษณ์ศูนย์ส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวและประธานกรรมการ บริษัท กาฬสินธุ์โฮเทล อินเตอร์เทรเตอร์ จำกัด จังหวัดกาฬสินธุ์



รูป ค.17 สัมภาษณ์ตัวแทนจากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น



รูป ค.18 สัมภาษณ์ตัวแทนจากหน่วยงานขนส่ง จังหวัดขอนแก่น

ภาคผนวก ง.

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการท่องเที่ยว จังหวัดเถื่อน-เว

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
1. ระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด (รถขนส่งสาธารณะและเครื่องบิน)	- นักท่องเที่ยวจะเดินทางมาเที่ยวกรุงเทพมหานคร และนครโฮจิมินห์ด้วยระบบขนส่งทางอากาศ และมาเที่ยวต่อที่จังหวัดเถื่อน-เว เมืองดานัง เมืองฮอยอัน ใช้ระบบขนส่งทางบกบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ 100% - ด้านโครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม มีเส้นทางหลัก A1 เป็นเส้นทางคมนาคม มีรถไฟเชื่อมโยงเส้นทางทั้งประเทศเวียดนาม ท่าเรือแจเมย มีสนามบินขนาดใหญ่สามารถรับนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก
2. อื่นๆ	- จังหวัดเถื่อน-เว อยู่ภาคกลางของประเทศเวียดนาม ห่างจากกรุงเทพมหานคร 600 กม. และห่างจากนครโฮจิมินห์ 1,000 กม. ตั้งแต่ปี 2006 ถึงปัจจุบันนักท่องเที่ยวไทยมาเที่ยวจังหวัดเถื่อน-เว เป็นอันดับต้นๆ ตั้งแต่ปี 2011 มีนักท่องเที่ยว 2 ล้านกว่า ปี 2017 ขึ้นมา 3.8 ล้านคน ปี 2018 ตั้งเป้าไว้ 4 ล้านคน จังหวัดเถื่อน-เวมีเนื้อที่ 5,000 ตร.กม. มีทั้งหมด 9 อำเภอ และมีประชากรประมาณ 120,000 คน เป็นศูนย์กลางวัฒนธรรมเวียดนามมีมรดกทางวัฒนธรรม 7 อย่าง จากทั้งหมด 26 อย่างของประเทศ เป็นศูนย์กลางศาสนาที่มีวัดมากกว่า 1,000 แห่ง ทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวไทยนิยมมาไหว้พระทำบุญ อีกทั้งยังศูนย์กลางบ้านโบราณ บ้านสวน ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเดียวในประเทศ เนื่องจากประเทศเวียดนามมีประชากรมาก จะหาบ้านที่มีพื้นที่สวนชมยาก นอกจากนี้ยังมีเรื่องราวประวัติศาสตร์ มีโรงเรียนประจำที่ประธานโฮจิมินห์เคยศึกษา อนุสาวรีย์ผู้รักชาติ และมี 2 อำเภอที่ตั้งอยู่ที่ราบสูงมีความโดดเด่นด้านวัฒนธรรม/ชนเผ่า เนื่องจากจังหวัดเถื่อน-เว เป็นเมืองเก่ามีประวัติความเป็นมา 710 ปี มีกิจกรรมประเพณีงานบุญต่างๆทั้งแบบพระราชพิธี และชาวบ้านทั่วไปทำให้นักท่องเที่ยวสามารถมาเที่ยวได้ตลอดทั้งปี ในอดีตจังหวัดเถื่อน-เว แบ่งออกเป็น 2 ชี้นั้น คือ เดือน ต.ค. - เม.ย. เป็นช่วงของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และช่วงเดือน พ.ค. - ต.ค. เป็นช่วงท่องเที่ยวของคนภายในประเทศ แต่ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวทั้งต่างชาติและนักท่องเที่ยวภายในมาท่องเที่ยวที่จังหวัดเถื่อน-เว ตลอดทั้งปี ตั้งแต่ปี 2000 เป็นต้นมา ทุกๆ 2 ปี ที่ลงท้ายเลขคู่ จะมีงานเทศกาลเฟสติวัลดิโวล (Festival) ระดับโลกมีนักท่องเที่ยวต่างชาตินำมาร่วมงานมากมาย ครั้งต่อไปจะจัดเป็นครั้งที่ 10 จัดวันที่ 28 เม.ย. - 2 พ.ค. 2019 ปีนี้มี 19 ประเทศที่ตอบรับเข้าร่วมงานแล้ว รวมถึงประเทศไทยด้วย ทุกๆ 2 ปีที่ลงท้ายเลขคี่ จะมีการจัดงานที่เน้นงานหัตถกรรม และอาหารที่มีความโดดเด่นที่ฮูเญโฮมรับ เนื่องจากในอดีตจังหวัดเถื่อน-เว เป็นเมืองหลวงเก่า มีการประดิษฐ์ประดอย คิดสรรเมนูอาหารต่างๆมากมายทั้งอาหารชาววัง อาหารเจ อาหารชาวบ้านมากกว่า 1,000 นอกจากนี้จังหวัดเถื่อน-เว จะมีความโดดเด่นในเชิงวัฒนธรรมยังมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติซึ่งได้แก่ทะเลเวียต 127 กม.

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
	ทะเลลังโกที่ติด 1 ใน 30 แหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามที่สุดในประเทศ มีทะเลสาบ 22,000 เอเคอร์ มีน้ำตก อุทยานแห่งชาติแบบใหม่ที่สูงเหนือระดับน้ำทะเล 1,145 เมตร อากาศเย็นสบาย มีดอกไม้เมืองหนาวที่สวยงาม อดีตฝรั่งเศสได้สร้างวิลล่ากว่า 100 หลัง มีบ่อน้ำร้อนหลายแห่ง การท่องเที่ยวรองลงมาจะเป็นการท่องเที่ยวเชิงศาสนา ประเพณี พักผ่อนหย่อนใจ ธรรมชาติ สุขภาพ และศูนย์กลางการประชุม - จังหวัดเถื่อเทียน-เว้มีโรงแรมที่พัก 575 แห่ง ประมาณ 15,000 ห้อง ในจำนวนนี้มีระดับ 5 ดาว 5 แห่ง และกำลังสร้างอีก 2 แห่ง รวมเป็น 7 แห่ง ระดับ 4 ดาวอีก 13 แห่ง ระดับ 3 ดาวอีก 3 แห่ง จึงสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก - ในการสนทนาครั้งนี้ ทางจังหวัดเถื่อเทียน-เว้ขอเสนอให้ได้รับความร่วมมือดังนี้ 1. เสนอให้มีการขอความร่วมมือแลกเปลี่ยนข้อมูลและการพัฒนาเส้นทางธุรกิจ ร่วมมือและลงทุนด้านการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว 2. เสนอให้จังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดเถื่อเทียน-เว้ พัฒนา/สร้างสินค้าร่วมกัน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกันบนเส้นทาง 3. ร่วมมือประชาสัมพันธ์/จัดการประชุมร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน และทำอี-มาร์เก็ตติ้งร่วมกัน 4. จัดให้มีแกรนทริป 5. ต้องการให้มหาวิทยาลัยเรศวรสนับสนุนการจัดอบรมบุคลากรที่เป็นเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว - มหาลยมีการเรียนการสอน 2 ระดับ มีระดับวิชาชีพและระดับหลังมหาลยชั้นสูง เน้นคณะบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว การแลกเปลี่ยนคณะอาจารย์ การแลกเปลี่ยนด้านการเรียนการสอนของไทย เนื่องจากประเทศไทยมีการจัดการเรียนการสอนที่ดี - จากตามมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยวปี 2018-2030 และแผนยุทธศาสตร์ชาติปี 2005-2030 จะถูกถอดออกมาเป็นแผนพัฒนาจังหวัดเถื่อเทียน-เว้ ระยะ 5 ปี เพื่อสนองต่อนโยบายของภาครัฐ - ปัจจัยที่เกี่ยวกับการผลักดันการท่องเที่ยว งบประมาณ ชุมชน ประชาชน ผู้ประกอบการ ท้องถิ่น อุปสรรคและปัญหาในการพัฒนาการท่องเที่ยว คือ บุคลากรยังมีไม่เพียงพอ จึงต้องจ้างคนภายนอกคิดแผนพัฒนาให้ ส่งผลกระทบต่องบประมาณในการจัดจ้าง - ข้อกำหนดในการเข้า-ออกเมือง/จังหวัดใช้กฎหมายเดียวกับตรวจคนเข้าเมืองเวียดนาม นักท่องเที่ยวอาเซียนยกเว้นวีซ่าทั้งหมด และจังหวัดที่มีความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจะอำนวยความสะดวกที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองกับนักท่องเที่ยวมากที่สุด - เว้เป็นจังหวัดที่ร่ำรวยทางวัฒนธรรม มีสินค้าหัตถกรรมมากมาย เครื่องจักรสานเครื่องหวาย ขนม น้ำมันยูคา อาหารทะเล เป็นสินที่ที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
	- เครื่องอุปโภคบริโภค สบู่ ยาสีฟัน จะนำเข้าจากต่างประเทศมาใช้ทั้งหมด - จังหวัดเถรეთ-เว้ไม่เคยมีปัญหาที่เกิดจากนักท่องเที่ยว แต่ 2-3 ปีหลังมานี้ จะมีปัญหาเรื่องไกด์ที่ไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจีนและเกาหลีได้ นักท่องเที่ยวจึงใช้ไกด์ของประเทศตนเอง ไกด์จึงไม่มีความรู้ในด้านประวัติศาสตร์มากพอจึงให้ข้อมูลที่ผิด ส่งผลต่อภาพลักษณ์จังหวัดเถรეთ-เว้ จึงแก้ไขปัญหาโดยการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสาร เพื่อช่วยสนับสนุนข้อมูลให้กับนักท่องเที่ยวและช่วยเหลือนักท่องเที่ยว โดยมี การประชาสัมพันธ์กับบริษัททัวร์ โรงแรม ที่พักต่างๆ เวล่านักท่องเที่ยวมีปัญหาสามารถแจ้งที่ศูนย์ได้ ศูนย์จะไปช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทันที - บทบาทการเข้าร่วมด้านการท่องเที่ยวของชาวบ้าน/ชุมชนมีมากขึ้น ชุมชนจะบริหารจัดการเองทั้งหมดด้านการท่องเที่ยว เช่น โฮมสเตย์ ชาวบ้านจะรวมกลุ่มและดำเนินธุรกิจชุมชนร่วมกัน ทำให้มีรายได้ลงสู่ชุมชน - นักท่องเที่ยวใช้จ่ายใช้สอยใช้ที่จังหวัดเถรეთ-เว้น้อย เนื่องจากมีสินค้าพื้นถิ่น ที่ยังไม่ดึงดูดเม็ดเงินของนักท่องเที่ยว จังหวัดจึงมอบหมายให้สำนักงานพาณิชย์เร่งแก้ไขปัญหา สำนักงานพาณิชย์จึงปรับเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์เพื่อเพิ่มมูลค่า ปัจจุบันสถานการณ์ดีขึ้นตามลำดับ นักท่องเที่ยวสนใจสินค้าพื้นถิ่นมากขึ้น - ประเทศเวียดนาม สปป.ลาว อยากเห็นความร่วมมือระหว่าง 3 ประเทศในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว แต่สปป.ลาว ยังขาดเงินลงทุนอยู่มาก

2. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์รองหัวหน้าแผนกแถลงข่าววัฒนธรรมและท่องเที่ยว ท่าวลิทา คำทะวง แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
1. ระบบไฟฟ้า	ปัจจุบันร้อยละ 90 ของจำนวนครัวเรือน มีไฟฟ้าใช้ตลอด 24 ชม. และมีราคาค่าบริการไฟฟ้าที่ถูก
2. ระบบประปา	บริการน้ำประปามีเฉพาะเขตพื้นที่ในเมืองใหญ่ พื้นที่นอกเมืองยังไม่มีน้ำประปาใช้ ชาวบ้านจะใช้เป็นบาดาล น้ำคลอง และตามแหล่งท่องเที่ยว บางแหล่งเท่านั้นที่มีน้ำประปาเข้าถึง
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (การให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต)	- ในบางจุดทั้งแหล่งท่องเที่ยวและในพื้นที่ทั่วไป ยังไม่มีสัญญาณโทรศัพท์เข้าถึง ทำให้ไม่สามารถติดต่อสื่อสารและเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้ - ปัจจุบันมีผู้ประกอบการธุรกิจด้านการสื่อสาร และโทรคมนาคม จำนวน 10 ราย/บริษัท
4. ระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด (รถขนส่งสาธารณะและเครื่องบิน)	การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในแต่ละแขวง/อำเภอ/เมือง ไม่สะดวกเนื่องจากมีระยะทางที่ไกล ถนนไม่ดี ไม่มีรถประจำทางที่ออกเป็นเวลา จะมีเพียงรถสองแถวให้บริการแต่จะออกตามเวลา มีบริการเช่าเหมาแต่ราคาสูง

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
5. อื่นๆ	- แขวงสะหวันนะเขตเป็นแขวงที่ใหญ่เป็นอันดับ 1 ของประเทศมี 15 อำเภอ 15 เมือง แต่ละเมืองมีระยะทางที่ไกลกัน และพื้นที่ไกลสุดมีระยะกว่า 300 กิโลเมตร แต่แขวงสะหวันนะเขตได้เปรียบในเรื่องที่ตั้ง เพราะอยู่ในเส้น EWEC และมีเส้นทาง (ถนน) ที่ดีที่สุดในสปป.ลาว มีป้ายบอกเส้นทางไปแหล่งท่องเที่ยวแต่ต้องสังเกตดีๆถึงจะเห็น - แหล่งท่องเที่ยวของแขวงสะหวันนะเขตส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และธรรมชาติ ในปี 2007-2014 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวที่สะหวันนะเขตกว่าล้านคน เป็นคนไทย ร้อยละ 70 ในปี 2016 นักท่องเที่ยวลดลงเหลือเพียง แปดแสนกว่าคน และปี 2017 นักท่องเที่ยวลดลงเหลือเพียง เจ็ดแสนกว่าคน - แหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งยังขาดการปรับปรุง/พัฒนา ให้แรงจูงใจและความประทับใจแก่นักท่องเที่ยว เช่น ห้องน้ำ บริเวณโดยรอบแหล่งท่องเที่ยว จุดจำหน่ายของที่ระลึก ป้าย/ข้อมูลประวัติความเป็นมาของแหล่งท่องเที่ยว - แขวงสะหวันนะเขตยังขาดบุคลากรด้านการท่องเที่ยว นักศึกษาจบใหม่ไม่นิยมทำงานด้านการท่องเที่ยว - การเข้าถึงข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวแบบปากต่อปาก เว็บไซต์ของภาครัฐได้แก่ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว 6 แขวงภาคกลาง - ปัจจุบันมีโรงแรมระดับ 2-3 ดาว 47 แห่งรวม 2,000 กว่าห้อง ราคาเริ่มต้นที่ 400-4,000 บาท และมีห้องประชุม ใหญ่สามารถจุจำนวนคนได้ 3-4 พันคน - มีความปลอดภัย เพราะกฎหมายของลาวมีบทลงโทษรุนแรง เช่น ขโมยไก่ติดคุก 2 เดือน - ด้านลบของการท่องเที่ยวคือ ปัญหายาเสพติด ปัญหาเงินเฟ้อ ปัญหาขยะ ด้านบวกของการท่องเที่ยว คือ สภาพเศรษฐกิจดีขึ้น ถนนดีขึ้น วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงในทางที่ดี - ประเทศไทยและสปป.ลาว ยังขาดความเชื่อมโยงของรถขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยว

3. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ศูนย์ข้อมูลธุรกิจสถานกงสุลใหญ่ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
1. ระบบไฟฟ้า	ครัวเรือนมีไฟฟ้าใช้คิดเป็นร้อยละ 80-90 ของจำนวนครัวเรือนทั้งหมด

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
2. ระบบประปา	เมืองโกสอน พมวิหาน มีน้ำประปาใช้ครอบคลุมร้อยละ 80 ของพื้นที่ ส่วนเขตนอกเมืองจะใช้น้ำบาดาล แหล่งธรรมชาติ บริษัทประปามีทั้งของรัฐ ถือหุ้นทั้งหมด กับรัฐวิสาหกิจ สามารถหาข้อมูลเพิ่มเติมได้จากสถาบันลุ่มน้ำโขง จ.ขอนแก่น
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (การให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต)	- ระบบสื่อสาร โทรคมนาคมของสปป.ลาวมีทั้งรัฐวิสาหกิจ และเอกชน และมี ทั้งหมด 4 เครือข่าย
4. ระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด (รถขนส่งสาธารณะและเครื่องบิน)	- ถนนการเข้าไปแหล่งยังลำบากอยู่ ยังไม่พัฒนา - ระบบขนส่งสาธารณะ ระหว่างประเทศ มีรถทัวร์โดยสารสายมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ขนส่งระหว่างแขวงมีรถทัวร์สาย สะหวันนะเขต-ปากเซ และ เวียงจันทน์-สะหวันนะเขต ออกรถไม่มีกำหนดเวลา มีความล่าช้า และไม่มีรถโดยสารวิ่งส่งนักท่องเที่ยวถึงแหล่งโดยตรง
5. ระบบสาธารณสุข	มี 1 โรงพยาบาลใหญ่เป็นโรงพยาบาลรัฐ อุปกรณ์การแพทย์ไม่ทันสมัย มี เวียดนามคลินิก ของเวียดนาม แต่จะรับเพียงเคสเล็กๆ หมอพยาบาลมีเพียงพอ แต่เป็นข้าราชการน้อย ส่วนมากจะเป็นอาสาสมัคร สามารถหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสาธารณสุขที่เว็บไซต์กระทรวงสาธารณสุขลาว
6. อื่นๆ	- ถ้ามีคนลาวเป็นผู้ประกอบการร่วมธุรกิจด้วยจะไม่ยุ่งยากในด้านเอกสาร การขออนุญาตประกอบธุรกิจ และการเสียค่าธรรมเนียมต่าง ๆ จะราคาถูกกว่าต่างชาติถือหุ้น 100% - นอกจากผู้เข้ามาลงทุนจะเคารพกฎหมายแล้ว จะต้องศึกษาและเคารพกฎบ้านของสถานที่นั้นๆด้วย - ยังไม่มีนักธุรกิจไทยมาเปิดธุรกิจท่องเที่ยวในสะหวันนะเขต - ธุรกิจสวรรค์เสโนว ต่างชาติจะถือหุ้นได้ 100% - ค่าแรงขั้นต่ำกลุ่มแรงงานมีฝีมือ 4,000 บาทต่อเดือน ค่าแรงต่อวัน 200 บาท (แรงงานทั่วไป) แรงงานมีทักษะ 300 บาท แต่มักจะเป็นรายเดือน - บริษัททัวร์ของสะหวันนะเขตจะมี 2 บริษัทใหญ่ ถ้าไกด์ไม่พร้อมรับนักท่องเที่ยวจะขอความร่วมมือจากไทย (จ.มุกดาหาร) บางครั้ง จ.มุกดาหารจะจัดจ๊อบกรมคอร์สระยะสั้นให้กับไกด์ ในแขวงสะหวันนะเขตเองมีหลักสูตร ป.ตรีสาขาการท่องเที่ยว ทำให้มีความพร้อมในการรับนักท่องเที่ยว

4. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์ท้าวอาทิตย์ราตรี สวรรค์คำ รองประธานหอการค้า สะหวันนะเขต สปป. ลาว

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
1. ระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด (รถขนส่งสาธารณะและเครื่องบิน)	เส้นทาง EWEC เป็นมาตรฐานแล้ว แต่เส้นทางภายในหรือเส้นทางรองเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวยังขยายตัวช้า
2. อื่นๆ	- เป็นการท่องเที่ยวในลักษณะทางผ่าน เพราะแหล่งท่องเที่ยว ถนน สิ่งอำนวยความสะดวกมีน้อย ไม่พัฒนา เข้าถึงแหล่งยาก ไม่พัฒนา ทำให้มีรายได้ลงชุมชนไม่มาก - แหล่งท่องเที่ยวไม่หลากหลาย ไม่ต่อเนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งไปอีกแหล่งท่องเที่ยวหนึ่ง มีแต่แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เท่านั้นปัจจุบันกำลังพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติแหล่งเรียงผาที่ใกล้กับไดโนเสาร์ - บริษัทเที่ยวมีศักยภาพเพียงพอ แต่โรงแรม ร้านอาหารยังไม่เพียงพอในการรองรับนักท่องเที่ยวที่ละจำนวนมากๆได้ ถ้ามากันมากๆต้องกระจายกันอยู่ - อยากให้พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ การท่องเที่ยวแบบมาค้างคืนแบบครบวงจร (กิน นอน เที่ยว ช็อปป) ที่พักอาศัย อาหารการกินไม่หลากหลายซ้ำๆกัน - ธุรกิจขนส่งผ่านแดนอยู่ที่สวรรค์ปาร์คแต่เป็นนักธุรกิจต่างประเทศ - ปัจจุบันรถโดยสารมีสะหวันนะเขต-มุกดาหาร สะหวันนะเขต-เว้ สะหวันนะเขต-ดานัง ปัจจุบันมีขอเส้นทาง สะหวันนะเขต-กรุงเทพฯ แต่ยังไม่อนุมัติห้องพักราคาถูกจะนิยมในนักท่องเที่ยวต่างเมืองที่เป็นคนลาว บ้านพักเป็นคนในพื้นที่ทำเองไม่มีดาว เป็นพวกเกสต์เฮาส์ - ร้านกาแฟมีไม่มาก เป็นความนิยมของคนชั้นกลาง และชั้นสูง ค้าราชนักเรียนนักศึกษา นักธุรกิจ พนักงานบริษัท ชาวบ้านไม่นิยมเพราะราคาแพง มีการประชุมปีละ 1 ครั้งมีทั้งภาครัฐและเอกชน โดยจะนำเสนอแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว แต่เป็นเพียงการแสดงความคิดเห็นเท่านั้น วัตถุดิบที่ใช้ในการท่องเที่ยวนำเข้าจากไทยเกือบ 100% สบู่ ยาสีฟัน เครื่องอุปโภค บริโภค ต่างๆ

5. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเถื่อเทียนเว้ ประเทศเวียดนาม (สำนักงานขนส่ง สำนักงานประชาสัมพันธ์และสำนักงานสาธารณสุขเว้)

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
ระบบไฟฟ้า	ไม่มีไฟฟ้าดับในระยะ 5 ปีหลัง ทุกโรงแรมจะมีต้องมีเครื่องปั่นไฟสำรองเป็นมาตรฐาน
ระบบประปา	น้ำประปาในทุกโรงแรมสามารถดื่มได้

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
ระบบสื่อสารโทรคมนาคม	ทุกร้าน ทุกโรงแรมจะมีบริการอินเทอร์เน็ตฟรี สัญญาณการใช้โทรศัพท์ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ มีผู้ให้บริการทางด้านโทรศัพท์เพิ่มขึ้นทุกปี มีแผนการขยายเครือข่ายสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ให้ครอบคลุมพื้นที่ในเขตภูเขาทั้งหมดภายในปี 2020 อนุญาตให้ชุมชนมีอินเทอร์เน็ตที่เป็นส่วนกลางของชุมชน <u>การพัฒนาในอนาคต</u> จะพัฒนาให้เป็นเมืองสมาร์ทซิตี้ คือ สามารถเข้าถึงข้อมูลโรงแรมที่พัก การจ่ายเงิน สามารถทำได้ผ่านอินเทอร์เน็ต รวมถึงการเข้ารับบริการสาธารณสุข ไม่ต้องมีพนักงานบริการ แต่สามารถดำเนินการได้ด้วยตัวเอง สถานที่สำคัญต่างๆจะมีสัญญาณ Wifi บริการ ทุกโครงการจะเสร็จสิ้นในปี 2020 <u>ข้อคิดเห็นอื่นๆ</u> ในอนาคตจะอย่างไรให้สามารถเชื่อมโยงการประชาสัมพันธ์ของทุกภูมิภาคในเส้นทางเขตระเบียงเศรษฐกิจให้สามารถไปในทิศทางเดียวกันได้ เพื่อให้ทราบกฎระเบียบของทุกประเทศ เพื่อให้ทราบตลาดและความต้องการของทุกประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจ และเพื่อประชาสัมพันธ์ถึงสินค้าร่วมและสินค้าแยกของแต่ละพื้นที่ รวมถึงการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของแต่ละที่
ระบบขนส่ง	ขนส่งของเว้ตอนนี้อยู่ในสนธิสัญญา GMS เกี่ยวกับความร่วมมือในภูมิภาคแม่น้ำโขง ในสนธิสัญญามีข้อตกลงร่วมกันในการอำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งคนและสินค้า ไทย ลาว และเวียดนามได้มีการประชุมระดับรัฐมนตรี เพื่อหาข้อตกลงในการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมระหว่าง 3 ประเทศ คน เวียดนามสามารถขนส่งคนไปได้ถึงที่ลาวเท่านั้น เส้นทางที่ใช้คือ เส้นทางหมายเลข 1A ไปสิ้นสุดที่สะพานนาเซต สปป.ลาว ถ้าจะเดินทางต่อไปยังประเทศไทยต้องใช้รถของลาว ในปัจจุบันมีรถขนส่งโดยสารที่ใช้ในธุรกิจการท่องเที่ยวประมาณ 1,000 คัน มีป้ายบอกทาง บอกแหล่งท่องเที่ยวในเว้ทุกจุด การเดินทางเข้ามาสู่เว้มี 4 ช่องทาง คือ ทางเครื่องบิน ทางเรือ ทางรถไฟและรถโดยสาร มีเรือท่องเที่ยวที่สามารถรองรับได้ถึง 3,000 คนต่อรอบ ถ้าเป็นนักท่องเที่ยวต่างประเทศจะมาทางเครื่องบินและเรือ ถ้าเป็นนักท่องเที่ยวภายในประเทศจะเดินทางมาทางรถไฟและรถโดยสาร สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารในฤดูกาลท่องเที่ยวได้ จะมีรถบัสรับส่งนักท่องเที่ยวจากสนามบิน สถานีรถไฟหรือท่าเรือ ไปยังเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวไทยส่วนใหญ่จะเดินทางมาทางบก เข้ามาจากทางลาว มีรถบัส รถแท็กซี่ รถเช่า รถสามล้อรองรับนักท่องเที่ยวในการเดินทาง การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆปัจจุบันยังเป็นรถเช่าเหมา การเดินทางไปยังต่างประเทศมีรถบัสไปยังเกือบทุกแขวงของลาว ราคาค่าโดยสารสูงสุด 600 บาท สถิติอุบัติเหตุในเว้ ถ้าเทียบกับทั้งประเทศถือว่าไม่มีสถิติอุบัติเหตุที่ต่ำกว่าจังหวัดอื่น <u>การพัฒนาในอนาคต</u> ในปี 2018 นี้ มีแผนนำเข้ารถเปิดประทุนสองชั้น เพื่อให้บริการในเว้ ตอนนี้กำลังหาผู้ประมูลสร้างสถานีขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งจะมีรถทุกชนิดที่จะพานักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในอนาคตจะพัฒนาให้เป็นเมืองสมาร์ทซิตี้ คือถนนควบคุมความปลอดภัยด้วยกล้อง cctv

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
	<u>ข้อคิดเห็นอื่นๆ</u> 1. สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวมองว่าเส้นทาง EWEC ยังไม่สามารถรองรับการคมนาคมเพื่อการท่องเที่ยวได้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวประเทศที่ 3 ยังไม่สามารถผ่านไปได้ เนื่องจากยังไม่มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการขอวีซ่า จึงมีเพียงนักท่องเที่ยวลาวและเวียดนามเท่านั้นที่จะเดินทางผ่านเส้นทางสายนี้ ทุกด้านควรจะสามารถทำวีซ่าหน้าด่านได้ จึงจะทำให้สามารถเป็นเส้นทางท่องเที่ยวได้ 2. อียากผลักดันให้ทำเรือเงินไม่เป็นท่าเรือท่องเที่ยวของภูมิภาคอาเซียนให้เป็นจุดที่คนเดินทางเข้ามาแล้วสามารถลงเรือไปท่องเที่ยวต่อยังประเทศต่างๆในอาเซียนได้
ระบบสาธารณสุข	เว้มีโรงพยาบาลของรัฐขนาดใหญ่ 1 ใน 2 ของเวียดนามที่ใหญ่ที่สุด โรงพยาบาลมีทั้งหมด 3,000 เตียง มีผู้เชี่ยวชาญทุกด้าน และยังมีศูนย์บริการผู้ป่วยนานาชาติด้วย นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลรอบนอก เช่น โรงพยาบาลฮองเฮียน มี 500 เตียง และโรงพยาบาลประจำอำเภออีก 9 อำเภอ 9 โรงพยาบาล นอกจากนี้ยังมี 2 โรงพยาบาลที่ไม่ได้ขึ้นตรงกับจังหวัดแต่ขึ้นตรงกับกระทรวง คือ โรงพยาบาลบินเดียเป็นโรงพยาบาลอยู่บนเขา คอยให้บริการแก่คนไข้ที่เป็นชาวเขา มีขนาด 70 เตียง ส่วนอีกแห่งคือ โรงพยาบาลจันเมยตั้งอยู่ในท่าเรือจันเมย คอยให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาทางเรือ และนักท่องเที่ยวที่อยู่ในพื้นที่นั้น มีขนาด 70 เตียง นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลเฉพาะทางอีก 5 แห่ง คือ รพ.ตา รพ.ปอด รพ.เพื่อสุขภาพ รพ.ฟัน และรพ.หูคอจมูก นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลเอกชน 2 แห่ง ซึ่งเป็นของเวียดนาม มีขนาด 100 เตียง มีรพ.เอกชนอีก 1 แห่ง ที่อยู่ระหว่างขอนแก่น เป็นโรงพยาบาลนานาชาติ รวมจำนวนเตียงทั้งหมดในเว้มีมากกว่า 5,000 เตียง สำนักงานสาธารณสุขเว้ยังได้ตั้งศูนย์ประสานงานอุบัติเหตุฉุกเฉินสำหรับบริการให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยว หมายเลขฉุกเฉินคือ 115 หรือเรียกว่าศูนย์ 115 จะเป็นศูนย์กลางในการให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยว มีศูนย์ควบคุมโรคติดต่อทำหน้าที่ให้ความรู้และให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว รวมทั้งสกัดกั้นโรคระบาดในพื้นที่ แพทย์ส่วนใหญ่จบจากต่างประเทศสามารถสื่อสารภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมันได้ การเข้าถึงและการดำเนินการรักษาทั้งชาวเวียดนามและชาวต่างชาติเหมือนกันทั้งหมด ไม่ได้แบ่งแยกว่าเป็นชาวต่างชาติหรือเวียดนาม มีค่ารักษาพยาบาลเท่ากัน ทุกปีกระทรวงสาธารณสุขจะเป็นผู้ประเมินคุณภาพโรงพยาบาลแต่ละแห่งเอง แล้วจัดระดับของโรงพยาบาลเอง เป็นการให้คะแนนโรงพยาบาลระดับ 1-5 คะแนนบุคลากรทางการแพทย์ทั้งหมดเป็นชาวเวียดนาม สัดส่วนแพทย์ : ประชากร ในเว้เท่ากับ 6.8 : 10,000 คน สัดส่วนทั้งประเทศเท่ากับ 15 : 10,000 คน การให้การรักษาในกรณีฉุกเฉินจะมีแพทย์ให้บริการทันที การตรวจรักษาจะใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที ตามกฎหมายของกระทรวง <u>การพัฒนาในอนาคต</u> มีแผนการพัฒนาระบบสาธารณสุขให้สอดคล้องกับ Smart City ซึ่งจะพัฒนาให้ผู้ป่วยสามารถเข้าถึงสถานพยาบาลด้วยตัวเองได้เร็วที่สุด สามารถเลือกเวลาว่างของหมอ นัดหมอเฉพาะทางได้ และให้มีการตรวจวินิจฉัยโรคผ่านวิดีโอ แล้วให้หมอจดยาส่งไปที่บ้าน <u>ข้อคิดเห็นอื่นๆ</u> นักท่องเที่ยวเองควรให้ข้อมูลที่จริงแก่บริษัททัวร์ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นจริงและสามารถให้การรักษาได้อย่างถูกต้องและทันท่วงที

6. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
ระบบไฟฟ้า	ดานังมีโรงไฟฟ้าขนาด 5 กิโลวัตต์ มีไฟดับบ้างประมาณ 3-4 ครั้งต่อปี ส่วนใหญ่มักเป็นการดับเพื่อการซ่อมแซม จะดับประมาณ 1 ชั่วโมง ซึ่งจะมีการแจ้งก่อน จะไม่ส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวเนื่องจากในโรงแรมต่างๆจะมีเครื่องปั่นไฟของตัวเอง การคิดค่าไฟจะแตกต่างกันระหว่างไฟฟ้าที่ใช้ในบ้านและไฟฟ้าที่ใช้เพื่อการประกอบธุรกิจ แต่ก็จะมีอัตราค่าไฟที่แตกต่างกันไปตามประเภทของธุรกิจ ไฟฟ้าที่ใช้ในเวียดนามส่วนใหญ่เป็นไฟฟ้าที่ได้จากพลังงานน้ำ
ระบบประปา	ระบบน้ำประปาในดานังมีเพียงพอ มีคุณภาพดีสามารถใช้เพื่อการอุปโภคบริโภคได้ การพัฒนาในอนาคตจะพัฒนาคุณภาพของน้ำประปาให้สามารถดื่มได้จากก๊อกน้ำ
ระบบสื่อสารโทรคมนาคม	ตามร้านอาหาร ร้านกาแฟ โรงแรมและสถานที่สาธารณะจะมี Wifi บริการให้ฟรี มีซิมการ์ดบริการที่สนามบิน ซึ่งจะต้องแจ้งหมายเลขพาสปอร์ตในการซื้อซิม เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้
ระบบขนส่ง	ดานังเป็นเมืองที่เน้นไปในด้าน Mice city มีสนามบินนานาชาติ สถานีรถไฟ สถานีขนส่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศเกาหลี จีน และญี่ปุ่น มีเที่ยวบินนานาชาติ 29 เที่ยวบิน การเดินทางหลักจะเดินทางโดยเครื่องบิน นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางมาทางถนนและทางรถไฟได้ด้วย ดานังตั้งอยู่ในตอนกลางของประเทศจึงง่ายต่อการเดินทาง ถนนสายหลักในดานังกว้างขวาง มีป้ายบอกทางตลอดเส้นทาง มีรถขนส่งสาธารณะในบางเส้นทางที่เป็นสายหลัก มีแท็กซี่ให้บริการในเมือง มีรถ 3 ล้อที่เป็นเอกลักษณ์ของเวียดนาม เรียกว่า ซิกโกโร่ มีรถเช่าให้บริการ โดยที่ผู้เช่าจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่ในเวียดนาม สำนักงานขนส่งเป็นผู้กำกับดูแล ในดานังเกิดอุบัติเหตุบ่อย มีการจำกัดความเร็วในการขับขี่ในพื้นที่ที่มีความหนาแน่น ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีศูนย์ประสานงานในดานัง หลายเลขฉุกเฉิน คือ 1022 สามารถติดต่อไปยังสถานีตำรวจ สถานีดับเพลิงหรือหน่วยงานฉุกเฉินอื่นๆ ได้โดยใช้หมายเลขนี้หมายเลขเดียว <u>ข้อคิดเห็นอื่นๆ</u> ปัญหาการเดินทางในเส้นทาง EWEC คือ การขับรถข้ามชายแดนของแต่ละประเทศที่ไม่เหมือนกัน ดังนั้นผู้นำประเทศจึงควรมีการพูดคุยเพื่อหาข้อสรุปร่วมกันในปัญหานี้
ระบบสาธารณสุข	ดานังมีโรงพยาบาลนานาชาติหลายแห่ง มีหมอที่สามารถพูดภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศสได้ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ หากนักท่องเที่ยวที่โรงแรมเจ็บป่วย นักท่องเที่ยวสามารถแจ้งให้กับโรงแรม โรงแรมจะดูแลและปฐมพยาบาลเบื้องต้นก่อนส่งโรงพยาบาล ไม่ค่อยมีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการด้านสาธารณสุข

7. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์ประธานสมาคมการค้าธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดตาก

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
1. ระบบไฟฟ้า	เนื่องจากปริมาณไฟฟ้ามีไม่เพียงพอ จึงจำหน่ายไฟฟ้าเป็นช่วงเวลา และจะแจ้งการหยุดจำหน่ายไฟฟ้า เพื่อให้โรงแรง/ที่פקได้เตรียมความพร้อม ทุกโรงแรมจะมีเครื่องสำรองไฟฟ้าพร้อมรับมือกับสถานะการณหยุดจ่าย

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
	ไฟฟ้า และมีการจัดสรรการใช้ไฟฟ้าในลักษณะการแบ่งปันกันใช้ไฟฟ้าตามความจำเป็น
	ไฟฟ้าตกบ่อย ไฟฟ้ากระชากบ่อย ส่งผลกระทบต่อโรงแรม สายไฟรุงรัง
2. ระบบประปา	โรงแรม/แหล่งท่องเที่ยวจะต้องมีคุณภาพ มีระบบกรองน้ำที่เป็นมาตรฐาน แหล่งน้ำไม่พอ ระดับคุณภาพไม่มีมาตรฐาน หยุดไหลบ่อย หยุดจ่ายน้ำบ่อย ทำให้มีอาชีพบริการจำหน่ายน้ำถึงหน้าบ้าน
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (การให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต)	สัญญาณอินเทอร์เน็ตเร็วระดับ 4G มีบริการเปลี่ยนซิมการ์ดตามแหล่งท่องเที่ยวและสนามบิน ซึ่งเป็นระบบลงทะเบียน ไกด์จะเป็นผู้ติดต่อและจัดการให้ อินเทอร์เน็ตราคาถูกและเร็ว ร้านอาหาร รถบัสร้านกาแฟ มีบริการอินเทอร์เน็ตฟรี แหล่งท่องเที่ยว 10 จุด มี wifi ฟรี ระดับความเร็ว 4G ในบางจุด
4. ระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด (รถขนส่งสาธารณะและเครื่องบิน)	มีรถบัส 45 คัน ที่เป็นมาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยวบริการ จะเป็นลักษณะรถจ้างเหมาคิดราคาตามระยะทาง (ป้ายฟ้า) มาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยวภายในรถจะต้องมี ระบบไฟ เครื่องเสียง ที่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ยังมี รถตู้ 14 คันนั่ง แท็กซี่ รถเมย์ สามล้อ และรถจักรยานยนต์บริการบางพื้นที่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง สามล้อเครื่อง (สกายแล็ป) แท็กซี่มีเตอร์ระบบเหมาจ่ายรถเช่า รถตู้ จะเป็นรถเหมาไปตามแหล่งท่องเที่ยว ไม่มีรถประจำทางไปแหล่งท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีข้อร้องเรียนเรื่องค่าบริการโดยสารแท็กซี่ สมาคมการท่องเที่ยวจึงจัดประชุมเรื่องค่าบริการเพื่อให้มีความเหมาะสม
5. ระบบสาธารณสุข	แหล่งท่องเที่ยว/โรงแรมอำเภอแม่สอด จังหวัดตากในปัจจุบัน มีโรงพยาบาลเอกชน 2 แห่ง โรงพยาบาลรัฐ 1 แห่ง โรงพยาบาลกะเหรี่ยงรับผู้ป่วยพม่า 1 แห่ง เป็นการรับบริการทั่วไป ไม่ได้ชี้เฉพาะนักท่องเที่ยว
6. อื่นๆ	มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเยอะ แต่รายได้ไม่ได้ส่งสู่ชุมชนหรือแหล่งท่องเที่ยวเกิดจากหลายสาเหตุแต่มีสาเหตุหลัก คือชุมชนไม่สินค้าที่ดึงดูดให้นักท่องเที่ยวซื้อ นักท่องเที่ยวจึงเลือกซื้อสินค้าที่ห้างสรรพสินค้าเป็นหลัก

8. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์ประธานสมาคมการท่องเที่ยวจังหวัดสุโขทัย

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
1. ระบบไฟฟ้า	ไม่มีปัญหาไฟฟ้าดับ ปัญหาไฟฟ้าตก มีไฟฟ้าใช้ปกติ แต่มีความคิดเห็นแตกต่างกับภาคเอกชน
2. ระบบประปา	แหล่งน้ำทุ่งทะเลหลวง บางจุดของสุโขทัยมีมาไม่ครบ ไม่มีบริการ ไม่แรง โดยเฉพาะชุมชนย่านเมืองเก่า น้ำประปามีคุณภาพดี
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (การให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต)	มีบริการ wifi เฉพาะพื้นที่แต่จะช้ามาก ไม่ได้คุณภาพเท่าที่ควร อาจมีพื้นที่บางจุดไม่มีสัญญาณโทรศัพท์ แต่ชาวบ้านก็จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้เอง

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
4. ระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด (รถขนส่งสาธารณะและเครื่องบิน)	มีรถโดยสารสาธารณะประเภทรถคอกหมูเส้นสุโขทัย-บ้านด่านลานหอย สุโขทัย-เมืองเก่า และสุโขทัย-บ้านกงไกรลาศ มีบริการ 20 คัน แต่เส้นทางอื่นๆไม่มีรถโดยสารสาธารณะ เพราะไม่มีคนใช้บริการ มีวินมอเตอร์ไซด์ มีเพียงเฉพาะจุดหรือแหล่งชุมชนเท่านั้น ได้แก่ บขส. และตลาดสด การเดินทางในจังหวัดยังถือว่าลำบาก เพราะรถโดยสารประจำทางมีไม่มาก ปัจจุบันสุโขทัยมีรถสาธารณะบริการประเภท รถเช่า ตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซด์ สามล้อ สองแถว รถคอกหมู สองแถว และรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด รถบัสเล็ก รถบัสใหญ่
5. ระบบสาธารณสุข	เมืองสุขภาพดี สมุนไพร ท่องเที่ยวสมุนไพร รักษาด้วยสมุนไพร นวดสมุนไพร
6. อื่นๆ	ถนนดีไม่เป็นปัญหาในการเดินทาง

9. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์ประธานสมาคมการท่องเที่ยวจังหวัดสุโขทัย

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
1. ระบบไฟฟ้า	ไฟฟ้าขัดข้องบ่อยครั้ง ดับบ่อย ทำให้ส่งผลกระทบต่อโรงแรม/ที่พัก ปัจจุบันโรงแรม/ที่พักหลายแห่ง มีโซล่าเซลล์เพื่อแก้ไขปัญหา
2. ระบบประปา	ทำแท่งเก็บน้ำเอง ทำถังพักน้ำ มีระบบกรองน้ำเอง เพราะน้ำแดง ไม่เพียงพอทั้งปริมาณและคุณภาพ
3. ระบบสื่อสารโทรคมนาคม (การให้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต)	โรงแรมมี wifi ฟรี แต่แหล่งท่องเที่ยวยังไม่มีบริการ wifi (แหล่งท่องเที่ยวควรมีเพราะจำเป็นต้องใช้ในการเข้าถึงข้อมูลต่างๆ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างประเทศ)
4. ระบบขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด (รถขนส่งสาธารณะและเครื่องบิน)	- ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ แต่มีรถตุ๊กตุ๊ก สามล้อ รถคอกหมูที่บริการแบบจ้างเหมา ที่ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะตามแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากมีคนใช้น้อย จึงนิยมเป็นรถเช่าเหมาแทน - ควรลดอุปสรรคการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะให้กับนักท่องเที่ยว
5. ระบบสาธารณสุข	มีปัญหา เนื่องจากไม่มีโรงพยาบาลเอกชน และโรงพยาบาลรัฐมาตรฐานยังไม่เทียบเท่าโรงพยาบาลขนาดใหญ่ ความสามารถในการรองรับบริการเป็นอุปสรรคมาก เพราะยังเข้าไม่ถึงบริการ ใช้เวลารอคอยนาน และมาตรฐานที่ยังไม่ดีพอ
6. อื่นๆ	- ไม่มีป้ายบอกทางที่ชัดเจน ไม่มีข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว ไม่มีข้อมูลของจุดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวที่ชัดเจน - ไม่มีศาลาพักรอกของนักท่องเที่ยว ภาคเอกชนยื่นมือออกแบบและก่อสร้างศาลาพักรอกสำหรับนักท่องเที่ยว แต่ติดที่กฎระเบียบของทางหน่วยงานราชการและความไม่ชัดเจนของขอบเขตความรับผิดชอบ จึงยังไม่สามารถก่อสร้างศาลาพักรอกได้

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
	- ถ้าใช้ระบบขนส่งสาธารณะไม่สะดวก ใช้เวลานาน และมีค่าใช้จ่ายแพง - ควรพัฒนาการบริการสาธารณะทั้งภาครัฐและเอกชน ให้มีความรวดเร็ว - จังหวัดมีโครงการปรับภูมิทัศน์เมือง ปรับให้กลมกลืนกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ชุมชนให้ความร่วมมือในการปรับภูมิทัศน์ บางส่วนปรับปรุงให้เข้ากับอุทยานแล้ว - ปัจจุบันมีการรณรงค์และส่งเสริมให้ท่านและจำหน่ายอาหารสุขภาพ - ควรมีกิจกรรม/แหล่งท่องเที่ยวดึงดูดนักท่องเที่ยวให้นานขึ้นจาก 1 คืน เป็น 2-3 คืน - ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานบางระบบที่ภาครัฐและเอกชนมีความคิดเห็นไม่ตรงกัน เช่น คุณภาพของระบบไฟฟ้า

10. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดกาฬสินธุ์

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
ระบบไฟฟ้า	
ระบบประปา	
ระบบสื่อสารโทรคมนาคม	
ระบบขนส่ง	ด้านการขนส่งเป็นสิ่งที่กาฬสินธุ์ควรพัฒนามากที่สุด เพราะเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทั้งผลผลิตทางการเกษตรและการท่องเที่ยว ขนส่งสาธารณะมีน้อย ไม่หลากหลาย ไม่มีรถไฟผ่าน ด้วยปัจจัยเหล่านี้ทำให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งสูง หากไม่มีรถส่วนตัว จะทำให้เกิดความยุ่งยากลำบากในการเดินทาง
ระบบสาธารณสุข	

11. ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดขอนแก่น

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
ระบบไฟฟ้า	จะให้ไฟฟ้าดับตาม มตฐ. ของการไฟฟ้าคือ ไม่เกิน 3.5 ครั้งต่อปี ไฟเสถียร ขอนแก่นมีโรงไฟฟ้าเองที่อำเภอน้ำพอง มีเขื่อนอุบลรัตน์ มีสถานีไฟฟ้าย่อยมากที่สุดในอีสาน มีปัญหาไฟดับ ไฟกระชากบ้าง และในช่วงที่มีภัยธรรมชาติ ดังนั้นโรงแรมใหญ่ๆจะต้องมีเครื่องปั่นกระแสไฟฟ้าของตนเอง
ระบบประปา	ด้านการประปา ไม่มีปัญหา เพราะมีเขื่อนอุบลรัตน์เป็นแหล่งน้ำที่ดีทั้งด้านการอุปโภคบริโภคและการเกษตร
ระบบขนส่ง	เรื่องการขนส่งสะดวกทั้งทางอากาศและทางบก เป็นจุดศูนย์กลาง (ฮับ) ที่จังหวัดใกล้เคียงสามารถมาได้ เพราะไม่ไกลมาก ขอนแก่นเป็นประตูสู่ภาคอีสาน มีถนนดีที่สุดแล้วในภาคอีสาน สามารถเข้าถึงทางรถยนต์ อากาศและทางราง มีทางรถไฟที่จะเชื่อมไปยังมุกดาหาร

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
	นครพนมในอีก 2 ปีข้างหน้า ถ้ารถไฟรางคู่เสร็จจะทำให้การขนส่งสะดวกขึ้น ต้นทุนต่ำและสามารถควบคุมได้ ขอนแก่นเป็นเมืองที่มีความพร้อมด้านการศึกษายาวนานกว่า 50 ปี มีสถานกงสุล จีน ลาว เวียดนาม เปรูและฝรั่งเศส รวมทั้งเป็นศูนย์ราชการ ด้วยสิ่งเหล่านี้ทำให้ขอนแก่นเป็น MICE city ในระดับ Local มีการบินข้ามภาคมีเที่ยวบินขอนแก่นเชียงใหม่ 2 เที่ยวบินต่อวัน ขอนแก่นภูเก็ต ขอนแก่นหาดใหญ่ สลัวัน ประมาณ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยมีผู้โดยสาร 90 กว่าเปอร์เซ็นต์ ยังไม่มีเที่ยวบินนานาชาติ แต่เป็นสนามบินนานาชาติอยู่แล้ว มีระบบ Check thru การขนส่งมีสมาร์ตบัส มีรถสองแถวไปรับผู้โดยสารที่ขนส่ง ราคาเท่ากัน มีสมาร์ตบัสให้บริการจากท่าอากาศยานผ่านไปยังเส้นทางหลัก โดยจะมี App SmartBus Khonkhan ระบบแจ้งตำแหน่งของรถและระยะเวลาแบบ Real time ราคาค่าโดยสาร 15 บาท ตลอดสาย เป็นโมเดลให้กับท่าอากาศยานอื่นๆด้วย ในรถมี Wifi free มีแอร์ มีกล้องวงจรปิด มี App ที่สามารถระบุได้ว่าเมื่อไรจะมาถึงเมื่อไร ปัจจุบันมี 3 สาย ในอนาคตจะขยายไปเรื่อยๆ จะทดแทนรถสองแถว สถานีขนส่งผู้โดยสารที่ขอนแก่นมี 5 แห่ง ในเมือง 2 แห่ง และที่บ้านไผ่ เมืองพล ชุมแพ สถานีขนส่งหลักจะใช้สถานีขนส่งแห่งที่ 3 รถโดยสารหมวด 1 มี 21 สาย มีประมาณ 11 สาย จะวิ่งมารับผู้โดยสารที่สถานี ขอนแก่นมีรถตู้ รถบัสไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในเมือง แต่ถ้าต่างอำเภอจะไม่มีรถไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ต้องจ้างรถรับจ้างไปต่างหาก ซึ่งถ้าเป็นต่างชาติอาจจะลำบากทั้งในเรื่องของการสื่อสารและอาจถูกโกง แท็กซี่ไปต่างอำเภออยู่ที่ตกลงกัน ขนส่งสาธารณะของขอนแก่นยังไม่ครอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวทั้งหมด แต่มีโปรเจกต์นำเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น มีข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงได้ ไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัย เพราะคนในชุมชน คนในพื้นที่รู้จักกันหมด จึงช่วยกันเป็นหูเป็นตาได้ แท็กซี่ทั่วจังหวัดมี 400 คัน มีความปลอดภัยสูง สถานีขนส่งแห่งที่ 3 สามารถรองรับผู้โดยสาร 20,000 คนต่อวัน (เฉพาะรถหมวด 1,2 และ 3) ในช่วงเทศกาลจะขอความร่วมมือให้จัดรถพิเศษเพื่อรองรับผู้โดยสาร ทำให้ไม่มีผู้โดยสารตกค้างในช่วงเทศกาล มีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับรถแท็กซี่ที่ไม่ยอมกดมิเตอร์เก็บค่าบริการแพงเกินจริง การบรรทุกเกินในช่วงเทศกาลที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก ขนส่งทางบกมีมาตรการในการแก้ไขโดยการปรับ ตักเตือนและอบรม สิ่งที่ขนส่งทางบกควรพัฒนาเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว คือ การส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดความความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว การขยายตัวของผู้โดยสารของท่าอากาศยานขอนแก่นเพิ่มสูงขึ้นในทุกปี ซึ่งเป็นผลจากความนิยมในการเดินทางมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง คนเข้าถึงได้ง่าย เครื่องบินโลคอสเข้ามามาก เชียงใหม่ไปขอนแก่นมีวันละ 2 เที่ยวบิน ขอนแก่นไปภูเก็ต ต่อไปจะมีเที่ยวบินจากขอนแก่นไปอุตะเถา โอกาสที่จะเติบโตมีสูงขึ้นเรื่อยๆ ผนวกกับการขยายโรงพยาบาลที่มหาชัยขอนแก่นให้มี 5,000 เตียง สนามบินขอนแก่นเป็นสนามบินนานาชาติ แต่ Demand ยังน้อยทำให้ยังไม่มีสายการบินไปยังต่างประเทศ เป็นสนามบินศุลกากร ที่คนสามารถเข้าออกประเทศผ่านสนามบินได้ รองรับเที่ยวบินส่วนตัวและเที่ยวบินเช่าเหมาลำได้ มีห้องรองรับพิเศษ มีตม.มาประจำอยู่ที่นี่ สายการบินของ Air Asia ผู้โดยสารสามารถซื้อตั๋วไปต่างประเทศและ Check thru ที่สนามบินขอนแก่นได้เลย เส้นทางการบินที่มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นคือ ขอนแก่น อุตะเถา เชียงราย สุราษฎร์ธานี แม่สอด แต่แม่สอดกำลังอยู่ในช่วงขยายรันเวย์ เพื่อให้เครื่องบินขนาดใหญ่สามารถลงได้ ส่วนต่างประเทศที่สนใจที่จะมีบริการ

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
	เที่ยวบินระหว่างประเทศ คือ ขอนแก่น-คุนหมิง (จีน) เนื่องจากมีนักศึกษาจากคุนหมิง สิบสองปันนา มาเรียนที่มหาวิทยาลัยขอนแก่น แนวโน้มในอนาคตการบินข้ามภาคจะได้รับความนิยมมากขึ้น เพราะมีความสะดวกมากขึ้น <u>การพัฒนาในอนาคต</u> 1. จะผลักดันให้มีท่าเรือบกที่ พะยอม อ.น้ำพอง ห่างจากเมืองขอนแก่นประมาณ 25 km ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังจีนและลาวได้ 2. ขนส่งทางบกมีแผนการดำเนินการที่จะส่งเสริมให้มีการเชื่อมโยงขนส่งสาธารณะไปยังขนส่งและสนามบินแต่ละจังหวัด 3. ในอนาคตขอนแก่นมีโครงการรถไฟรางเบา ซึ่งจะวิ่งในสายหลัก รถ City bus จะรองรับผู้โดยสารจากรถไฟรางเบา รถไฟรางเบาจะไปเชื่อมต่อกับรถไฟรางคู่และเชื่อมต่อไปยังรถไฟความเร็วสูง รถไฟรางเบาจะอยู่ในเมือง 4. ท่าอากาศยานได้รับงบประมาณ 2 พันกว่าล้าน ให้ปรับปรุงต่อเติมอาคารใหม่ จะทำให้มีพื้นที่ใช้สอยเกือบ 50,000 ตารางเมตร อาคารจอดรถ 7 ชั้น อีกหนึ่งหลังจะทำให้จอดรถได้ประมาณ 1,000 คัน และจะขยายลานจอดเครื่องบินให้สามารถจอดเครื่องบินได้เพิ่มขึ้นอีก 6 ลำ จากเดิม 5 ลำ รวมเป็น 11 ลำ รันเวย์ยาว 3 กิโลเมตร สามารถรองรับเครื่องบินลำใหญ่ได้รองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 5 ล้านคน/ปี <u>ข้อคิดเห็นอื่นๆ</u> 1. การท่องเที่ยวเชื่อมโยงด้วยรถยนต์น่าจะเกิดขึ้นได้แล้ว เช้ารถเมืองหนึ่ง แล้วไปคืนรถอีกเมืองหนึ่ง 2. การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวใน EWEC เป็นไปได้ยาก คนตะวันออกยังมาตะวันตกน้อย เวียดนามมาอุดหนุนแล้วนั่งรถของเวียดนามไปพญา สิ้นค้าก็ไม่มีมา ยังมีข้อจำกัดอื่นๆ 3. การเชื่อมโยงจากขอนแก่นไปเวียงจันทน์จะเป็นไปได้มากกว่า เพราะมีวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงกัน มีวิสาหกิจของเทศบาล Khonkhan Mice management (KKMM) Khonkhan Transit System (KKTS) KKTT ส่งเสริม Laos shop at Khonkhan ขณะเดียวกันก็ให้มีร้านขายสินค้าของขอนแก่นที่เวียงจันทน์ด้วย เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนและดูแลซึ่งกันและกัน 4. ต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว เพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น เช่น ห้องน้ำ ป้ายบอกทาง
ระบบสาธารณสุข	จังหวัดขอนแก่นมีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการพัฒนาสาธารณสุขอาเซียน อยู่ที่สาธารณสุขจังหวัดเป็นศูนย์ประสานงานใหญ่ ซึ่งจัดอยู่ในส่วนของงานพัฒนายุทธศาสตร์ หากมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาแล้วมีปัญหาสุขภาพ ก็สามารถประสานงานมาที่ศูนย์นี้ ในแต่ละโรงพยาบาลก็มีการจัดตั้งศูนย์บริการชาวต่างชาติ มีการเลือกโรงพยาบาลที่เป็นแม่ข่ายที่อยู่ในเส้นทางหลักที่อาจเกิดอุบัติเหตุ เช่น รพ.บ้านไผ่ เมืองพล ชุมแพ รพ.ศูนย์ขอนแก่น ให้เป็นโรงพยาบาลที่จะต้องมีการให้บริการสาธารณสุขแก่ชาวต่างชาติ มีการอบรม มีคู่มือ มีล่ามที่รองรับชาวต่างชาติ รวมถึงแรงงานต่างด้าวด้วย ในการทำแผนยุทธศาสตร์ได้เชิญกงสุลให้เข้ามาร่วมด้วย รพ.หลัก คือรพ.ศรีนครินทร์ และศูนย์หัวใจสิริกิติ์ มีรพ.ทุกอำเภอ ถือได้ว่าเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางทางด้านการแพทย์ แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาจะต้องซื้อประกันสุขภาพด้วย มีรพ.เอกชน คือ รพ.ขอนแก่นราม รพ.กรุงเทพ ขอนแก่น และ รพ.ราชพฤกษ์

ระบบ	ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
	ซึ่งสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ ถ้าในกรณีนักท่องเที่ยวไม่ได้ซื้อประกันมา นักท่องเที่ยวจะต้องเป็นผู้จ่ายค่ารักษาเอง โดยรพ.สามารถรองรับได้อยู่แล้ว ทุกๆโรงพยาบาลต้องผ่านมาตรฐาน HA และมีการตรวจสอบเพื่อรับรองมาตรฐานต่อทุกปี มีรพ.กระนวน ที่ผ่านมาตรฐาน JCI ด้วยมีการแบ่งกลุ่มรพ.ตามขนาดและระดับของรพ. โดยจะมีการส่งต่อผู้ป่วยตามระดับของรพ.ขึ้นไป รพ.ขอนแก่นและรพ.ศรีนครินทร์จัดเป็นรพ.ระดับ A (Advance) มีรพ.ระดับ M (Middle) 2 แห่ง รพ.สต.จะเน้นการส่งเสริมป้องกัน และรักษาในเบื้องต้น รพ.เอกชนจะมีมาตรฐานมากกว่า มตฐ. HA โดยส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวถ้ามากับบริษัททัวร์ ทางบริษัทจะทำประกันให้อยู่แล้ว แต่ละรพ.จะต้องมีหน่วยงานที่ดูแลผู้รับบริการที่เป็นชาวต่างชาติ มีสื่อขั้นตอนการให้บริการที่เป็นภาษาต่างชาติ มีงบประมาณสนับสนุนสำหรับโรงพยาบาลในระดับกลางในการดำเนินการ ที่ขอนแก่นมีผู้ป่วยจากสปป.ลาวมารักษาตัวด้วย ถ้านักท่องเที่ยวเจ็บป่วย นักท่องเที่ยวมักจะเลือกเข้ารับการรักษาที่รพ.เอกชนมากกว่า เพราะต้องเสียค่าใช้จ่ายเหมือนกัน และได้รับความสะดวกมากกว่า รพ.ศรีนครินทร์อยู่ในกระทรวงศึกษาธิการในการกำกับของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ปัจจุบันมี 1,400 เตียง มีศูนย์หัวใจสิริกิติ์ ซึ่งเป็นโรงพยาบาลเฉพาะทางจำนวน 200 เตียง มีคลินิกรวมทั้งหมดประมาณเกือบ 500 แห่ง อีกสิ่งหนึ่งที่เด่นคือ การแพทย์แผนไทย บริการเพื่อการผ่อนคลาย ส่วนในโรงพยาบาลชุมชนจะเน้นการนัดเพื่อการบำบัดรักษาผู้ป่วย เพื่อรองรับผู้ป่วยที่ส่งตัวมาพักรักษาตามบ้าน นักท่องเที่ยวที่มาลงเพื่อตรวจแพทย์แผนไทยมักเป็นกลุ่มทัวร์ทั้งของไทยและต่างชาติ การแพทย์แผนไทยน่าจะเป็นจุดเด่นหนึ่งที่สามารถดึงนักท่องเที่ยวเข้ามาได้มากยิ่งขึ้น สิ่งที่โดดเด่นของขอนแก่นคือ การค้าการลงทุน ศูนย์ประชุมและศูนย์กลางด้านการแพทย์ ซึ่งมีศักยภาพของโรงพยาบาลรองรับทุกประเภท <u>การพัฒนาในอนาคต</u> ในอนาคตขอนแก่นจะเป็นเมืองบริการ ทางด้านการแพทย์ การศึกษา ศูนย์ราชการ ตอนนี้รพ.ขอนแก่นกำลังขยายให้มี 5,000 เตียง ซึ่งจะเป็นรพ.ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดและเป็นตัวขับเคลื่อนในด้านสาธารณสุขที่สำคัญ <u>ข้อคิดเห็นอื่นๆ</u> นักท่องเที่ยวที่เข้ามาควรทำประกันอุบัติเหตุฉุกเฉิน
อื่นๆ	การขนส่งหากส่งสินค้าไปจีนจะส่งไปขึ้นเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีค่าใช้จ่าย 15,000 บาท แต่หากไปขึ้นเรือที่ท่าเรือดานัง จะเสียค่าใช้จ่าย 100,000 บาท และใช้เวลาในการขนส่งมากกว่า 1.5 เท่า ที่แหลมฉบังถูกกว่า เพราะใช้เรือเล็กกว่า มีรอบในการขนส่งมากกว่า การท่องเที่ยวส่งเสริมให้เกิดการอนุรักษ์วัฒนธรรม เกิดการรื้อฟื้นวัฒนธรรม ทำให้วัฒนธรรมไม่สูญหายไป การท่องเที่ยวของขอนแก่นโตขึ้นทุกปี พิจารณาจากสถิติการเดินทาง ปัญหาคือจะทำอย่างไรให้นักท่องเที่ยวประทับใจและมาซ้ำ สิ่งที่ต้องพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้การท่องเที่ยวเกิดการพัฒนาและยั่งยืนมากขึ้น โดย 1 ต้องมีความปลอดภัยให้เขา 2 ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จะอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวมากขึ้น

ภาคผนวก จ.

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามของแต่ละจังหวัด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามของแต่ละจังหวัด

4.2.1 จังหวัดอุดรธานี

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดอุดรธานีได้แบบสอบถามทั้งหมด 19 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.1.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดอุดรธานีเพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 57.89 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.37 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม สถานะภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 68.42 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 73.68 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับการศึกษาปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 52.63 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และมีความต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 78.95 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.1 ดังนี้

ตารางที่ จ.1 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	11	57.89
หญิง	8	42.11
รวม	19	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	0	0.00
20 – 30 ปี	4	21.05
31–40 ปี	9	47.37
41 – 50 ปี	3	15.79
51– 60 ปี	0	0.00
60 ปีขึ้นไป	3	15.79
รวม	19	100.00
3. สถานะภาพ		
โสด	6	31.58
สมรส	13	68.42
อื่นๆ	0	0.00
รวม	19	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	2	10.53
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	14	73.68
พนักงานบริษัทเอกชน	0	0.00
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	0	0.00
รับจ้างทั่วไป	1	5.26
อื่นๆ	2	10.53
รวม	19	100.00
5. ระดับการศึกษา		

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	1	5.26
มัธยมศึกษา	0	0.00
อนุปริญญา/เทียบเท่า	0	0.00
ปริญญาตรี	7	36.84
ปริญญาโท	10	52.63
ปริญญาเอก	1	5.26
ไม่ระบุ	0	0.00
รวม	19	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	4	21.05
ต้องการ	15	78.95
รวม	19	100.00

4.2.1.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 84.21 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 94.74 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ชอบทำกิจกรรมชมวิวยามวิทัศน์และทานอาหารในท้องถิ่นในระหว่างการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 84.21 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และเหตุผลที่ตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวเกิดจากความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 94.74 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.2

ตารางที่ จ.2 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม

พฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	3	15.79
เคย	16	84.21
รวม	19	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	18	94.74
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	10	52.63
รถจักรยานยนต์	6	31.58
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	6	31.58
รถบริษัทนำเที่ยว	4	21.05
เครื่องบิน	7	36.84
รถไฟ	8	42.11
เรือ	4	21.05
อื่นๆ	0	0.00
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	13	68.42
ชมวิวทิวทัศน์	16	84.21
ทานอาหารในท้องถิ่น	16	84.21
ตั้งแคมป์	6	31.58
ทำกิจกรรมทางน้ำ	3	15.79
ทำกิจกรรมทางกีฬา	2	10.53
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	14	73.68
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	9	47.37
เที่ยวสถานบันเทิง	4	21.05
นวดแผนโบราณ/สปา	1	5.26
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	18	94.74
อยู่ในกระแส/ความนิยม	7	36.84
เพื่อนชักชวน	5	26.32
อยู่ในเส้นทางผ่าน	8	42.11
การเดินทางสะดวก	14	73.68
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	11	57.89
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	15	78.95

4.2.1.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดอุดรดิตถ์ โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.3

ตารางที่ จ.3 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดอุดรดิตถ์

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.63	0.48	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.79	0.41	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.68	0.46	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.70	0.45	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.68	0.46	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.68	0.46	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.68	0.57	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่ค่า/เหมาะสม	4.58	0.59	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.63	0.58	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.89	0.31	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.63	0.58	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.76	0.45	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.79	0.52	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.74	0.44	มากที่สุด
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.63	0.58	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.72	0.51	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.89	0.31	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.84	0.36	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.87	0.34	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.47	0.68	มากที่สุด
4.2 เทียบวินบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.58	0.67	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.53	0.68	มากที่สุด
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.84	0.36	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.84	0.36	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.84	0.36	มากที่สุด
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.58	0.59	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.74	0.44	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.68	0.46	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.58	0.59	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.26	0.64	มากที่สุด
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.68	0.46	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.84	0.36	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.69	0.46	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.53	0.60	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.68	0.57	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.74	0.44	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรฉุกเฉิน	4.74	0.44	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุขเชิงปริมาณ	4.67	0.51	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.3 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบในจังหวัดอุดรดิตถ์ได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดอุดรดิตถ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.70 โดยต้องการบริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่สูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.79 และมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ด้านบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) สูงที่สุด อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.68

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของจังหวัดอุดรดิตถ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.63 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่สูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.68 และมีความต้องการระบบประปาเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.76 โดยต้องการบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมงสูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.89

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดอุดรดิตถ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.72 โดยต้องการให้มีบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะสูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.79 และมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.87 โดยต้องการบริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่สูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.89

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดอุดรดิตถ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53 โดยต้องการให้มีเที่ยวบินบริการหลากหลายช่วงเวลา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.58 และมีความต้องการระบบขนส่งทางบกอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.69 โดยต้องการให้มีบริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา และบริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบายสูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.84

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขเชิงปริมาณของจังหวัดอุดรดิตถ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.67 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรศัพท์ติดต่อสถานพยาบาลและการประชาสัมพันธ์เบอร์โทรฉุกเฉินสูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.74

4.2.2 จังหวัดเพชรบูรณ์

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดเพชรบูรณ์ได้แบบสอบถามทั้งหมด 28 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.2.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์เพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 64.29 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 60.71 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 67.86 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นนักเรียน/นักศึกษา ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 32.14, 21.43 และ 21.43 ตามลำดับ การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 53.57 และผู้ตอบ

แบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 71.43 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.4

ตารางที่ จ.4 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จังหวัดเพชรบูรณ์

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	18	64.29
หญิง	10	35.71
รวม	28	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	0	0.00
20 – 30 ปี	17	60.71
31–40 ปี	10	35.71
41 – 50 ปี	1	3.57
51– 60 ปี	0	0.00
60 ปีขึ้นไป	0	0.00
รวม	28	100.00
3. สถานภาพ		
โสด	19	67.86
สมรส	9	32.14
อื่นๆ	0	0.00
รวม	28	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	9	32.14
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	6	21.43
พนักงานบริษัทเอกชน	6	21.43
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	4	14.29
รับจ้างทั่วไป	2	7.14
ทำไร่	1	3.57
รวม	28	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	0	0.00
มัธยมศึกษา	2	7.14
อนุปริญญา/เทียบเท่า	4	14.29
ปริญญาตรี	15	53.57
ปริญญาโท	7	25.00
ปริญญาเอก	0	0.00
รวม	28	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	8	28.57
ต้องการ	20	71.43
รวม	28	100.00

4.2.2.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 78.57 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 82.14 รองลงมาคือ ใช้รถโดยสารประจำทางหรือรถขนส่งสาธารณะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 46.43 กิจกรรมที่ชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว คือ ชมวิวทิวทัศน์ ถ่ายภาพ ทานอาหารในท้องถิ่น และซื้อสินค้าของฝากของที่ระลึก คิดเป็นร้อยละ 82.14, 67.86, 46.43 และ 46.43 ตามลำดับ เหตุผลที่ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวคือ ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว การมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า และการเดินทางสะดวก โดยคิดเป็นร้อยละ 75.00, 42.86 และ 39.29 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ จ.5

ตารางที่ จ.5 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม จังหวัดเพชรบูรณ์

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	6	21.43
เคย	22	78.57
รวม	28	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	23	82.14
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	13	46.43
รถจักรยานยนต์	6	21.43
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	2	7.14
รถบริษัทนำเที่ยว	1	3.57
เครื่องบิน	6	21.43
รถไฟ	3	10.71
เรือ	3	10.71
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	19	67.86
ชมวิวทิวทัศน์	23	82.14
ทานอาหารในท้องถิ่น	13	46.43
ตั้งแคมป์	10	35.71
ทำกิจกรรมทางน้ำ	6	21.43
ทำกิจกรรมทางกีฬา	2	7.14
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	13	46.43
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	6	21.43
เที่ยวสถานบันเทิง	3	10.71
นวดแผนโบราณ/สปา	1	3.57
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	21	75.00
อยู่ในกระแส/ความนิยม	9	32.14
เพื่อนชักชวน	10	35.71
อยู่ในเส้นทางผ่าน	9	32.14
การเดินทางสะดวก	11	39.29
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	8	28.57
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	12	42.86

4.2.2.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดเพชรบูรณ์ โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 – 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.6

ตารางที่ จ.6 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดเพชรบูรณ์

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.36	0.73	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.48	0.64	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.46	0.74	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.43	0.70	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.54	0.69	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.54	0.69	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.71	0.46	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคิดค่า/เหมาะสม	4.71	0.53	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.71	0.49	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.75	0.44	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.57	0.63	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.66	0.55	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.75	0.44	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่น่าสนใจต่อการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.64	0.62	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.61	0.57	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.67	0.55	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.64	0.56	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.79	0.42	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.71	0.49	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.61	0.63	มากที่สุด
4.2 เทียบวินบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.68	0.61	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.64	0.62	มากที่สุด
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.79	0.42	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.57	0.57	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.86	0.36	มากที่สุด
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.75	0.44	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.82	0.39	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.64	0.62	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.68	0.55	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.57	0.63	มากที่สุด
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.82	0.39	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.64	0.62	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.71	0.51	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.54	0.69	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.64	0.49	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.64	0.49	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.64	0.62	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุข	4.62	0.57	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.6 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบของจังหวัดเพชรบูรณ์ได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43 โดยต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48 ส่วนในด้านของระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.54

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการให้มีระบบประปาเชิงปริมาณของจังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.71 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่และให้มีอัตราค่าบริการน้ำประปาคู่ค้า/เหมาะสมเท่ากัน เท่ากับ 4.71 ส่วนในด้านของระบบประปาเชิง

คุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมงมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.75

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.67 โดยต้องการให้มีบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.75 ในด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.71 โดยต้องการให้มีบริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.79

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.64 โดยต้องการให้มีบริการสายการบินที่หลากหลายมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.68 ส่วนในด้านของระบบขนส่งทางบก นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” เช่นเดียวกัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.71 โดยต้องการให้มีบริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลามากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.86

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของจังหวัดเพชรบูรณ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.62 โดยต้องการให้มีหน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว มีการประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาลและมีการประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉินมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน เท่ากับ 4.64

4.2.3 จังหวัดพิษณุโลก

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดพิษณุโลกได้แบบสอบถามทั้งหมด 50 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.3.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกเพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 60 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 60 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม สถานะภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 74 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อาชีพนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 48 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 64 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และไม่มีความต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 26 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.7 ดังนี้

ตารางที่ จ.7 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	20	40.00
หญิง	30	60.00
รวม	50	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	5	10.00
20 –30 ปี	30	60.00
31–40 ปี	12	24.00

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
41 – 50 ปี	3	6.00
51– 60 ปี	0	0.00
60 ปีขึ้นไป	0	0.00
รวม	50	100.00
3. สถานะภาพ		
โสด	37	74.00
สมรส	13	26.00
อื่นๆ	0	0.00
รวม	50	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	24	48.00
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	8	16.00
พนักงานบริษัทเอกชน	7	14.00
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	8	16.00
รับจ้างทั่วไป	3	6.00
รวม	50	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	3	6.00
มัธยมศึกษา	10	20.00
อนุปริญญา/เทียบเท่า	2	4.00
ปริญญาตรี	32	64.00
ปริญญาโท	2	4.00
ปริญญาเอก	0	0.00
ไม่ระบุ	1	2.00
รวม	50	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	37	51.85
ต้องการ	13	48.15
รวม	50	100.00

4.2.3.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกเพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 72.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 86.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ชอบทำกิจกรรมชมวิวยามค่ำคืนในระหว่างการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 82.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และเหตุผลที่ตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวเกิดจากเพื่อนชักชวนท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 66.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.8

ตารางที่ จ.8 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	14	28
เคย	36	72
รวม	50	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	43	86.00
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	21	42.00
รถจักรยานยนต์	8	16.00
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	2	4.00
รถบริษัทนำเที่ยว	0	0.00
เครื่องบิน	20	40.00
รถไฟ	6	12.00
เรือ	0	0.00
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	36	72.00
ชมวิวทิวทัศน์	41	82.00
ทานอาหารในท้องถิ่น	16	32.00
ตั้งแคมป์	6	12.00
ทำกิจกรรมทางน้ำ	3	6.00
ทำกิจกรรมทางกีฬา	1	2.00
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	13	26.00
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	9	18.00
เที่ยวสถานบันเทิง	3	6.00
นวดแผนโบราณ/สปา	0	0.00
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	19	38.00
อยู่ในกระแส/ความนิยม	15	30.00
เพื่อนชักชวน	33	66.00
อยู่ในเส้นทางผ่าน	17	34.00
การเดินทางสะดวก	17	34.00
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	8	16.00
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	10	20.00

4.2.3.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาคำระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดพิษณุโลก โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด
 ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย
 ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง
 ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก
 และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด
 การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.9

ตารางที่ จ.9 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดพิษณุโลก

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.60	0.67	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.54	0.61	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.56	0.58	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.57	0.62	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.52	0.68	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.52	0.68	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.32	0.62	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคุ้มค่า/เหมาะสม	4.40	0.61	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.36	0.615	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.34	0.56	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.32	0.59	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.33	0.575	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.36	0.63	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.28	0.81	มากที่สุด
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.18	0.83	มาก
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.27	0.76	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.30	0.71	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.30	0.79	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.30	0.75	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.40	0.57	มากที่สุด
4.2 เทียบวินบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.30	0.58	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.35	0.58	มากที่สุด
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.20	0.70	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.20	0.78	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.32	0.82	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.42	0.67	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.34	0.56	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.26	0.66	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.06	0.74	มาก
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.08	0.67	มาก
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.57	0.65	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.60	0.57	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.31	0.68	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.37	0.73	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.33	0.77	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.33	0.77	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.29	0.68	มากที่สุด
เฉลี่ยรวม	4.33	0.74	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.9 สามารถสรุประดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบในจังหวัดพิษณุโลกได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.57 โดยต้องการบริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมงสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.60 และมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.52
- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 โดยต้องการอัตราค่าบริการน้ำประปาคุ้มค่า/เหมาะสมสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 และมีความต้องการระบบประปาเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 โดยต้องการบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 โดยต้องการบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 และมีความต้องการระบบโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 โดยต้องการบริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่ และบริการเคลื่อนที่โทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากันมีค่าเท่ากับ 4.30
- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 โดยต้องการให้มีบริการสายการบินที่หลากหลาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 และมีความต้องการระบบขนส่งทางบกอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.31 โดยต้องการให้มีบริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบายสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.60
- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของจังหวัดพิษณุโลกอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 โดยต้องการให้มีจุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้นมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37

4.2.4 จังหวัดสุโขทัย

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดสุโขทัยได้แบบสอบถามทั้งหมด 20 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.4.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดสุโขทัยเพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงและเพศชายเท่ากันคิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 40 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม สถานะภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 65 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อาชีพนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 35 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 55 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และไม่ต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 85 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.10 ดังนี้

ตารางที่ จ.10 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	10	50.00
หญิง	10	50.00
รวม	20	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	5	25.00
20 – 30 ปี	8	40.00
31–40 ปี	5	25.00
41 – 50 ปี	2	10.00
51– 60 ปี	0	0.00
60 ปีขึ้นไป	0	0.00
รวม	20	100.00
3. สถานะภาพ		
โสด	13	65.00
สมรส	7	35.00
อื่นๆ	0	0.00
รวม	13	65.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	7	35.00
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	10.00
พนักงานบริษัทเอกชน	4	20.00
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	1	5.00
รับจ้างทั่วไป	4	20.00
อื่นๆ	2	10.00
รวม	20	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	3	15.00

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
มัธยมศึกษา	6	30.00
อนุปริญญา/เทียบเท่า	0	0.00
ปริญญาตรี	11	55.00
ปริญญาโท	0	0.00
ปริญญาเอก	0	0.00
ไม่ระบุ	0	0.00
รวม	20	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	17	85.00
ต้องการ	3	15.00
รวม	20	100.00

4.2.4.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดสุโขทัยเพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 85.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 85.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ชอบทำกิจกรรมชมวิวยุททิสันในระหว่างการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 70.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และเหตุผลที่ตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวเกิดจากเพื่อนชักชวนท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 70.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.11

ตารางที่ จ.11 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	3	15.00
เคย	17	85.00
รวม	20	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	17	85.00
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	9	45.00
รถจักรยานยนต์	3	15.00
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	1	5.00
รถจักรยาน	0	0.00
เครื่องบิน	0	0.00
รถไฟ	1	5.00
เรือ	0	0.00
อื่นๆ	0	0.00
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	10	50.00

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ชมวิวทิวทัศน์	14	70.00
ทานอาหารในท้องถิ่น	3	15.00
ตั้งแคมป์	1	5.00
ทำกิจกรรมทางน้ำ	1	5.00
ทำกิจกรรมทางกีฬา	1	5.00
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	9	45.00
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	6	30.00
เที่ยวสถานบันเทิง	0	0.00
นวดแผนโบราณ/สปา	0	0.00
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	11	55.00
อยู่ในกระแส/ความนิยม	6	30.00
เพื่อนชักชวน	14	70.00
อยู่ในเส้นทางผ่าน	8	40.00
การเดินทางสะดวก	8	40.00
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	2	10.00
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	4	20.00

4.2.4.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดสุโขทัย โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.12

ตารางที่ จ.12 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดสุโขทัย

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.45	0.67	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.35	0.65	มากที่สุด
1.3 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.35	0.65	มากที่สุด
1.4 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.10	0.62	มาก
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.31	0.65	มากที่สุด
1.5 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.35	0.65	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.35	0.65	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.3 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	3.75	0.83	มาก
2.4 อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่ค่า/เหมาะสม	3.90	0.70	มาก
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	3.81	0.77	มาก
2.1 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.35	0.65	มากที่สุด
2.2 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	3.85	0.65	มาก
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.10	0.65	มาก
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.20	0.60	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.00	0.71	มาก
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.10	0.62	มาก
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.10	0.64	มาก
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.05	0.59	มาก
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.40	0.49	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.23	0.54	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.15	0.73	มาก
4.2 เทียบบินบริการหลากหลายช่วงเวลา	3.90	0.77	มาก
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.03	0.75	มาก
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.45	0.67	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.20	0.87	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.15	0.57	มาก
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.10	0.54	มาก
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	3.90	0.83	มาก
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.00	0.63	มาก
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.20	0.60	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	3.90	0.77	มาก
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.45	0.50	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.20	0.51	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.16	0.65	มาก
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.05	0.74	มาก
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.15	0.73	มาก
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.15	0.57	มาก
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรฉุกเฉิน	4.35	0.73	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
เฉลี่ยรวม	4.18	0.69	มาก

จากตารางที่ จ.12 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบในจังหวัดสุโขทัยได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดสุโขทัยอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.31 โดยต้องการบริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมงสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45 และมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35
- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของจังหวัดสุโขทัยอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 โดยต้องการอัตราค่าบริการน้ำประปาคุ่มค่า/เหมาะสมสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 และมีความต้องการระบบประปาเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10 โดยต้องการบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดสุโขทัยอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10 โดยต้องการบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 และมีความต้องการระบบโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 โดยต้องการบริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40
- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดสุโขทัยอยู่ในระดับ “มาก” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03 โดยต้องการให้มีบริการสายการบินที่หลากหลาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 และมีความต้องการระบบขนส่งทางบกอยู่ในระดับ “มาก” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16 โดยต้องการบริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ และบริการรถเช่าราคาถูกที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45
- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของจังหวัดสุโขทัยอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18 โดยต้องการให้มีจุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้นมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35

4.2.5 จังหวัดตาก

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดตากได้แบบสอบถามทั้งหมด 28 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.5.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดตาก เพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 67.86 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่อายุอยู่ระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 67.86 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 71.43 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มืออาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชนและนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 42.86 และ 32.14 ตามลำดับ การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 75.00 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 75.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.13

ตารางที่ จ.13 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จังหวัดตาก

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	9	32.14
หญิง	19	67.86
รวม	28	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	3	10.71
20 –30 ปี	19	67.86
31–40 ปี	3	10.71
41 – 50 ปี	1	3.57
51– 60 ปี	1	3.57
60 ปีขึ้นไป	1	3.57
รวม	28	100.00
3. สถานภาพ		
โสด	20	71.43
สมรส	7	25.00
หม้าย	1	3.57
รวม	28	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	9	32.14
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	7.14
พนักงานบริษัทเอกชน	12	42.86
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	1	3.57
รับจ้างทั่วไป	3	10.71
เกษตรกร	1	3.57
รวม	28	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	1	3.57
มัธยมศึกษา	2	7.14
อนุปริญญา/เทียบเท่า	3	10.71
ปริญญาตรี	21	75.00
ปริญญาโท	1	3.57
ปริญญาเอก	0	0.00
รวม	28	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	7	25.00
ต้องการ	21	75.00
รวม	28	100.00

4.2.5.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดตาก เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 89.29 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 78.57 รองลงมาคือ ใช้รถโดยสารประจำทางหรือรถขนส่งสาธารณะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 50.00 กิจกรรมที่ชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว คือ ชมวิวทิวทัศน์ ถ่ายภาพ ซื้อสินค้าของฝากของที่ระลึก และทานอาหารในท้องถิ่น คิดเป็นร้อยละ 96.43, 75.00, 60.71 และ 50.00 ตามลำดับ เหตุผลที่ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวคือ ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว เพื่อนชักชวน และการเดินทางสะดวก โดยคิดเป็นร้อยละ 75.00, 35.71 และ 35.71 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ จ.14

ตารางที่ จ.14 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม จังหวัดตาก

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	3	10.71
เคย	25	89.29
รวม	28	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	22	78.57
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	14	50.00
รถจักรยานยนต์	4	14.29
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	4	14.29
รถบริษัทนำเที่ยว	2	7.14
เครื่องบิน	1	3.57
รถไฟ	1	3.57
เรือ	1	3.57
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	21	75.00
ชมวิวทิวทัศน์	27	96.43
ทานอาหารในท้องถิ่น	14	50.00
ตั้งแคมป์	6	21.43
ทำกิจกรรมทางน้ำ	3	10.71
ทำกิจกรรมทางกีฬา	0	0.00
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	17	60.71
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	5	17.86
เที่ยวสถานบันเทิง	1	3.57
นวดแผนโบราณ/สปา	0	0.00
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	21	75.00

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
อยู่ในกระแส/ความนิยม	8	28.57
เพื่อนชักชวน	10	35.71
อยู่ในเส้นทางผ่าน	9	32.14
การเดินทางสะดวก	10	35.71
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	7	25.00
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	6	21.43

4.2.5.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดตาก โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.15

ตารางที่ จ.15 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดตาก

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.39	0.88	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.21	1.07	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.36	0.73	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.32	0.89	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.43	0.79	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.43	0.79	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.46	0.79	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่มือ/เหมาะสม	4.32	0.94	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.39	0.87	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.46	1.07	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.46	0.79	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.46	0.93	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.36	1.10	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.43	0.96	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.36	0.99	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.38	1.00	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.32	1.28	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.50	1.00	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.41	1.14	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.14	1.18	มาก
4.2 เทียบบินบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.14	1.30	มาก
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.14	1.23	มาก
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.39	0.79	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.36	0.73	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.32	0.98	มากที่สุด
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.36	0.95	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.32	0.94	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.33	1.00	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.25	1.04	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.07	1.18	มาก
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.18	1.28	มาก
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.46	0.88	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.30	0.98	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.25	1.11	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.39	0.88	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.43	1.07	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.32	1.09	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุข	4.35	1.03	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.15 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบของจังหวัดตากได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดตากอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.32 โดยต้องการให้มีบริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 ในด้านของระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของจังหวัดตากอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 โดยสิ่งที่ต้องการให้มีมากที่สุดคือ ต้องการให้มีบริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.46 ในด้านของระบบประปาเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการ

อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.46 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง และมีบริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ เท่ากับ 4.46

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดตากอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ตมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43 ในด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.41 โดยต้องการให้มีบริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดตากอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.14 โดยต้องการให้มีบริการสายการบินที่หลากหลายและเที่ยวบินบริการหลากหลายช่วงเวลาเท่ากัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.14 ในด้านของระบบขนส่งทางบก นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 โดยต้องการให้มีบริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบายมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ เท่ากับ 4.46

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของจังหวัดตากอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาลมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43

4.2.6 จังหวัดขอนแก่น

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดขอนแก่นได้แบบสอบถามทั้งหมด 57 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.6.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดขอนแก่นเพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 59.65 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 50.88 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม สถานะภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 78.95 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อาชีพนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 45.61 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 56.14 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 66.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.16 ดังนี้

ตารางที่ จ.16 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	23	40.35
หญิง	34	59.65
รวม	57	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	8	14.04
20 – 30 ปี	29	50.88
31–40 ปี	5	8.77
41 – 50 ปี	6	10.53

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
51- 60 ปี	4	7.02
ไม่ระบุ	5	8.77
รวม	57	100.00
3. สถานะภาพ		
โสด	45	78.95
สมรส	11	19.30
อื่นๆ	1	1.75
รวม	57	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	26	45.61
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	5	8.77
พนักงานบริษัทเอกชน	12	21.05
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	9	15.79
รับจ้างทั่วไป	3	5.26
อื่นๆ	2	3.51
รวม	57	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	1	1.75
มัธยมศึกษา	11	19.30
อนุปริญญา/เทียบเท่า	9	15.79
ปริญญาตรี	32	56.14
ปริญญาโท	2	3.51
ปริญญาเอก	0	0.00
ไม่ระบุ	2	3.51
รวม	57	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	19	33.33
ต้องการ	38	66.67
รวม	57	100.00

4.2.6.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดขอนแก่นเพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 89.47 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 82.46 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ชอบทำกิจกรรมชมวิวยามเช้าในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 87.72 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และเหตุผลที่ตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวเกิดจากความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 82.46 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.17

ตารางที่ จ.17 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	6	10.53
เคย	51	89.47
รวม	57	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	47	82.46
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	23	40.35
รถจักรยานยนต์	10	17.54
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	10	17.54
รถบริษัทนำเที่ยว	13	22.81
เครื่องบิน	14	24.56
รถไฟ	3	5.26
เรือ	1	1.75
อื่นๆ	0	0.00
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	49	85.96
ชมวิวทิวทัศน์	50	87.72
ทานอาหารในท้องถิ่น	45	78.95
ตั้งแคมป์	14	24.56
ทำกิจกรรมทางน้ำ	14	24.56
ทำกิจกรรมทางกีฬา	6	10.53
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	41	71.93
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	18	31.58
เที่ยวสถานบันเทิง	13	22.81
นวดแผนโบราณ/สปา	4	7.02
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	47	82.46
อยู่ในกระแส/ความนิยม	21	36.84
เพื่อนชักชวน	30	52.63
อยู่ในเส้นทางผ่าน	19	33.33
การเดินทางสะดวก	28	49.12
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	19	33.33
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	28	49.12

4.2.6.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดขอนแก่น โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.18

ตารางที่ จ.18 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดขอนแก่น

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.64	0.58	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.42	0.70	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.46	0.77	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.51	0.68	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.57	0.65	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.57	0.65	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.47	0.72	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคุ้มค่า/เหมาะสม	4.41	0.81	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.44	0.77	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.62	0.64	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.38	0.78	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.50	0.71	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.36	0.86	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.36	0.84	มากที่สุด
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.38	0.85	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.37	0.85	มากที่สุด
3.4 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.53	0.75	มากที่สุด
3.5 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.47	0.79	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.50	0.77	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.22	0.98	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
4.2 เทียบบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.26	1.03	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.24	1.01	มากที่สุด
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.40	0.76	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.31	0.86	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.42	0.86	มากที่สุด
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.36	0.71	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.28	0.78	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.33	0.77	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.47	0.75	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.19	0.94	มาก
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.34	0.92	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.50	0.77	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.36	0.81	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.52	0.75	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.55	0.72	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.57	0.67	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.53	0.70	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุขเชิงปริมาณ	4.54	0.71	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.18 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบในจังหวัดขอนแก่นได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดขอนแก่นอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.32 โดยต้องการให้มีบริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 ในด้านของระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.57

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของจังหวัดขอนแก่นอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44 โดยสิ่งที่ต้องการให้มีมากที่สุดคือ บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 ในด้านของระบบประปาเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมงสูงที่สุดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.62

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดขอนแก่นอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37 โดยต้องการให้มีบริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 ในด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 โดยต้องการให้มีบริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่สูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดขอนแก่นอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.24 โดยต้องการให้มีบริการเที่ยวบินบริการหลากหลายช่วงเวลา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.26 ในด้านของระบบขนส่งทางบก นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 โดยต้องการให้มีบริการบริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบายสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของจังหวัดขอนแก่นอยู่ในระดับ “มาก” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.54 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาลสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.57

4.2.7 จังหวัดกาฬสินธุ์

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดกาฬสินธุ์ได้แบบสอบถามทั้งหมด 8 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.7.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์เพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงและเพศชายเท่ากันคิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อายุระหว่าง 51-60 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.50 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม สถานะภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 75 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวและรับจ้างทั่วไปเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 25 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับมัธยมศึกษาและการศึกษาปริญญาตรีเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 37.50 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และไม่ต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 62.50 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.19 ดังนี้

ตารางที่ จ.19 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	4	50.00
หญิง	4	50.00
รวม	8	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	0	0.00
20 –30 ปี	1	12.50
31–40 ปี	0	0.00
41 – 50 ปี	2	25.00
51– 60 ปี	3	37.50
ไม่ระบุ	2	25.00
รวม	8	100.00
3. สถานะภาพ		
โสด	2	25
สมรส	6	75

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
อื่นๆ	0	0
รวม	8	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	0	0.00
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	25.00
พนักงานบริษัทเอกชน	2	25.00
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	2	25.00
รับจ้างทั่วไป	2	25.00
อื่นๆ	0	0.00
รวม	8	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	2	25.00
มัธยมศึกษา	3	37.50
อนุปริญญา/เทียบเท่า	0	0.00
ปริญญาตรี	3	37.50
ปริญญาโท	0	0.00
ปริญญาเอก	0	0.00
ไม่ระบุ	0	0.00
รวม	8	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	5	62.50
ต้องการ	3	37.50
รวม	8	100.00

4.2.7.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 75.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 87.50 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ชอบทำกิจกรรมชมวิวยามวิทัศนในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และเหตุผลที่ตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวเกิดจากความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 75.00 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.20

ตารางที่ จ.20 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	2	25.00
เคย	6	75.00
รวม	8	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	7	87.50
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	0	0.00
รถจักรยานยนต์	0	0.00
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	3	37.50
รถบริษัทนำเที่ยว	1	12.50
เครื่องบิน	0	0.00
รถไฟ	0	0.00
เรือ	0	0.00
อื่นๆ	0	0.00
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	6	75.00
ชมวิวทิวทัศน์	8	100.00
ทานอาหารในท้องถิ่น	3	37.50
ตั้งแคมป์	1	12.50
ทำกิจกรรมทางน้ำ	1	12.50
ทำกิจกรรมทางกีฬา	1	12.50
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	4	50.00
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	1	12.50
เที่ยวสถานบันเทิง	0	0.00
นวดแผนโบราณ/สปา	0	0.00
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	6	75.00
อยู่ในกระแส/ความนิยม	0	0.00
เพื่อนชักชวน	1	12.50
อยู่ในเส้นทางผ่าน	3	37.50
การเดินทางสะดวก	3	37.50
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	0	0.00
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	1	12.50

4.2.7.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดกาฬสินธุ์ โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.21

ตารางที่ จ.21 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดกาฬสินธุ์

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.25	1.36	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.50	0.73	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.00	1.46	มาก
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.25	1.18	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.63	0.49	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.63	0.49	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.38	1.03	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่มือ/เหมาะสม	4.50	0.73	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.44	0.88	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.25	1.12	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.25	1.12	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.25	1.12	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.25	1.12	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.38	1.03	มากที่สุด
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.38	1.03	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.34	1.06	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.25	1.12	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.50	0.73	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.38	0.93	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.13 บริการสายการบินที่หลากหลาย	3.88	1.39	มาก
4.14 เที่ยวบินบริการหลากหลายช่วงเวลา	3.75	1.05	มาก
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	3.82	1.22	มาก

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
4.1 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.13	1.07	มาก
4.2 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	3.63	1.59	มาก
4.3 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	3.63	1.59	มาก
4.4 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	3.75	1.50	มาก
4.5 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.00	1.25	มาก
4.6 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.00	1.25	มาก
4.7 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.00	1.25	มาก
4.8 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.13	1.07	มาก
4.9 บริการรถเช่าราคาถูก	4.63	0.73	มากที่สุด
4.10 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.00	1.36	มาก
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	3.99	1.27	มาก
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.13	1.41	มาก
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.13	1.07	มาก
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.50	1.05	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.38	1.39	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุขเชิงปริมาณ	4.28	1.23	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.21 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบในจังหวัดกาฬสินธุ์ได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดกาฬสินธุ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.25 โดยต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 ในด้านของระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.63

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของกาฬสินธุ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44 โดยสิ่งที่ต้องการให้มีมากที่สุดคือ อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่ค่า/เหมาะสมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 ในด้านของระบบประปาเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.25 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง และบริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอเท่ากัน

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดกาฬสินธุ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 โดยต้องการให้มีการบริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่สูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 ในด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต และบริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดกาฬสินธุ์อยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 โดยต้องการให้มีบริการสายการบินที่หลากหลาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ในด้านของระบบขนส่งทางบก นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 โดยต้องการให้มีบริการรถเช่าราคาถูกสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน เท่ากับ 4.63

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของจังหวัดกาฬสินธุ์อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาลสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50

4.2.8 จังหวัดมุกดาหาร

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดมุกดาหารได้แบบสอบถามทั้งหมด 35 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.8.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดมุกดาหารเพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 68.57 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 34.29 รองลงมาคือมีอายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.86 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 51.43 และส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 42.86 และ 25.71 ตามลำดับ การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 60.00 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 71.43 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.22

ตารางที่ จ.22 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามจังหวัดมุกดาหาร

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	11	31.43
หญิง	24	68.57
รวม	35	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	0	0.00
20 – 30 ปี	8	22.86
31–40 ปี	12	34.29
41 – 50 ปี	6	17.14
51– 60 ปี	7	20.00
60 ปีขึ้นไป	1	2.86
ไม่ระบุ	1	2.86
รวม	35	100.00
3. สถานภาพ		
โสด	17	48.57
สมรส	18	51.43

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
รวม	35	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	1	2.86
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	15	42.86
พนักงานบริษัทเอกชน	9	25.71
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	7	20.00
รับจ้างทั่วไป	1	2.86
แม่บ้าน	1	2.86
ไม่ตอบ	1	2.86
รวม	35	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	0	0.00
มัธยมศึกษา	5	14.29
อนุปริญญา/เทียบเท่า	2	5.71
ปริญญาตรี	21	60.00
ปริญญาโท	7	20.00
ปริญญาเอก	0	0.00
รวม	35	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	10	28.57
ต้องการ	25	71.43
รวม	35	100.00

4.2.8.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 80.00 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 80.00 รองลงมาคือ ใช้รถบริษัทนำเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 45.71 กิจกรรมที่ชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว คือ ชมวิวทิวทัศน์ ถ่ายภาพ ซื้อสินค้าของฝากของที่ระลึก และทานอาหารในท้องถิ่น คิดเป็นร้อยละ 82.86, 68.57, 51.43 และ 45.71 ตามลำดับ เหตุผลที่ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวคือ ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว การมีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า และเพื่อนชักชวน โดยคิดเป็นร้อยละ 68.57, 57.14 และ 51.43 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ จ.23

ตารางที่ จ.23 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม จังหวัดมุกดาหาร

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	7	20.00
เคย	28	80.00
รวม	35	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	28	80.00
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	8	22.86
รถจักรยานยนต์	3	8.57
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	6	17.14
รถบริษัทนำเที่ยว	16	45.71
เครื่องบิน	6	17.14
รถไฟ	0	0.00
เรือ	1	2.86
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	24	68.57
ชมวิวทิวทัศน์	29	82.86
ทานอาหารในท้องถิ่น	16	45.71
ตั้งแคมป์	5	14.29
ทำกิจกรรมทางน้ำ	8	22.86
ทำกิจกรรมทางกีฬา	4	11.43
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	18	51.43
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	6	17.14
เที่ยวสถานบันเทิง	5	14.29
นวดแผนโบราณ/สปา	0	0.00
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	24	68.57
อยู่ในกระแส/ความนิยม	10	28.57
เพื่อนชักชวน	18	51.43
อยู่ในเส้นทางผ่าน	12	34.29
การเดินทางสะดวก	15	42.86
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	10	28.57
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	20	57.14

4.2.8.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดมุกดาหาร โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.24

ตารางที่ จ.24 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดมุกดาหาร

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.59	0.56	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.59	0.56	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.53	0.56	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.57	0.55	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.46	0.66	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.46	0.66	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.53	0.61	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่มือ/เหมาะสม	4.48	0.67	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.51	0.64	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.56	0.61	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.51	0.66	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.54	0.63	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.56	0.66	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.43	0.70	มากที่สุด
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.35	0.73	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.45	0.70	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.57	0.56	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.54	0.56	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.56	0.56	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.37	0.84	มากที่สุด
4.2 เทียบบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.40	0.81	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.39	0.82	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.43	0.74	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.47	0.75	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.34	0.87	มากที่สุด
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.43	0.78	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.49	0.66	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.43	0.74	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.40	0.74	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.37	0.81	มากที่สุด
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.40	0.77	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.43	0.78	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.42	0.76	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.37	0.81	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.46	0.70	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.46	0.74	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.40	0.85	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุข	4.42	0.77	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.24 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบของจังหวัดมุกดาหารได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดมุกดาหารอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.57 โดยต้องการให้มีบริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมงและต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่ มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.59 ในด้านของระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.46

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของจังหวัดมุกดาหารอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.51 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53 ในด้านของระบบประปาเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.54 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมงมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.56

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดมุกดาหารอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45 โดยต้องการให้มีบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.56 ในด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.56 โดยต้องการให้มีบริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.57

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดมุกดาหารอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 โดยต้องการให้มีเที่ยวบินบริการหลากหลายช่วงเวลา มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 ในด้านของระบบขนส่งทางบก นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.42 โดยต้องการให้มีการเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัดมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.49

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของจังหวัดมุกดาหารอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.42 โดยต้องการให้มีหน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว และมีการประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาลมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน เท่ากับ 4.46

4.2.9 แขวงสะพานนเขต ประเทศ สปป.ลาว

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในแขวงสะพานนเขต ประเทศ สปป.ลาวได้แบบสอบถามทั้งหมด 15 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.9.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่แขวงสะพานนเขต ประเทศ สปป.ลาวเพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 60 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม อายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 66.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม สถานะภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 73.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม มีอาชีพเป็นนักเรียน / นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 53.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับมัธยมศึกษาและการศึกษาปริญญาตรีเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 46.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 93.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.25

ตารางที่ จ.25 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	6	40.00
หญิง	9	60.00
รวม	15	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	3	20.00
20 – 30 ปี	10	66.67
31–40 ปี	1	6.67
41 – 50 ปี	1	6.67
51– 60 ปี	0	0.00
60 ปีขึ้นไป	0	0.00
รวม	15	100.00
3. สถานะภาพ		
โสด	11	73.33
สมรส	4	26.67
อื่นๆ	0	0.00

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
รวม	15	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	8	53.33
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	13.33
พนักงานบริษัทเอกชน	1	6.67
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	2	13.33
รับจ้างทั่วไป	2	13.33
อื่นๆ	0	0.00
รวม	15	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	1	6.67
มัธยมศึกษา	4	26.67
อนุปริญญา/เทียบเท่า	2	13.33
ปริญญาตรี	7	46.67
ปริญญาโท	1	6.67
ปริญญาเอก	0	0.00
ไม่ระบุ	0	0.00
รวม	15	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	1	6.67
ต้องการ	14	93.33
รวม	15	100.00

4.2.9.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาว เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 86.67 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 93.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ชอบทำกิจกรรมถ่ายภาพและชมวิวทิวทัศน์ในระหว่างการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 73.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม และเหตุผลที่ตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวเกิดจากความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 73.33 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.26

ตารางที่ จ.26 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถาม

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	2	13.33
เคย	13	86.67
รวม	15	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	14	93.33
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	5	33.33
รถจักรยานยนต์	2	13.33
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	2	13.33
รถบริษัทนำเที่ยว	3	20.00
เครื่องบิน	4	26.67
รถไฟ	2	13.33
เรือ	2	13.33
อื่นๆ	0	0.00
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	11	73.33
ชมวิวทิวทัศน์	11	73.33
ทานอาหารในท้องถิ่น	8	53.33
ตั้งแคมป์	1	6.67
ทำกิจกรรมทางน้ำ	6	40.00
ทำกิจกรรมทางกีฬา	1	6.67
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	8	53.33
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	2	13.33
เที่ยวสถานบันเทิง	2	13.33
นวดแผนโบราณ/สปา	3	20.00
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	11	73.33
อยู่ในกระแส/ความนิยม	3	20.00
เพื่อนชักชวน	4	26.67
อยู่ในเส้นทางผ่าน	4	26.67
การเดินทางสะดวก	3	20.00
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	1	6.67
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	3	20.00

4.2.9.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในแขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาวโดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.27

ตารางที่ จ.27 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในแขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาว

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.53	0.72	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.40	1.02	มากที่สุด
1.3 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.67	0.60	มากที่สุด
1.4 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.40	1.08	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.50	0.86	มากที่สุด
1.5 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.40	1.02	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.40	1.02	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.60	0.71	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคุ้มค่า/เหมาะสม	4.60	1.02	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.60	0.87	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.73	0.44	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.53	0.72	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.63	0.58	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.33	1.07	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.60	0.61	มากที่สุด
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.27	0.68	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.40	0.79	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.33	1.14	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.33	1.14	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.33	1.14	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.33	0.87	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
4.2 เทียบบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.47	0.81	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.40	0.84	มากที่สุด
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.33	1.07	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.53	0.72	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.67	0.60	มากที่สุด
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.50	0.63	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.53	0.62	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.80	0.40	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.67	0.60	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.67	0.47	มากที่สุด
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.60	1.02	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.60	1.02	มากที่สุด
เฉลี่ยรวม	4.59	0.72	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.71	0.59	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.53	0.72	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.40	1.08	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.40	1.08	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุขเชิงปริมาณ	4.51	0.87	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.27 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบในแขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาวได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของแขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาวอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 โดยต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.67 ในด้านของระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของแขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาวอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.60 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่ และอัตราค่าบริการน้ำประปาคู่ค่า/เหมาะสมมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.60 ในด้านของระบบประปาเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.63 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมงมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.73

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของแขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาวอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่น่าสนใจการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ตมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.60 ในด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ

“มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 โดยต้องการให้มีบริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่และต้องการให้มีบริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดแขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาวอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 โดยต้องการให้มีเที่ยวบินบริการหลากหลายช่วงเวลามากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 ในด้านของระบบขนส่งทางบก นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.59 โดยต้องการให้มีตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นหนาที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.80

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของแขวงสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาวอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.51 โดยต้องการให้มีจุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้นมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน เท่ากับ 4.71

4.2.10 จังหวัดเถียน-เว้ ประเทศเวียดนาม

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดเถียน-เว้ได้แบบสอบถามทั้งหมด 55 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.10.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดเถียน-เว้ เพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 56.36 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20 –30 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.45 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 67.27 และส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 56.36 รองลงมาคือเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจและรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 10.91 และ 10.91ตามลำดับ การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 74.55 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 69.09 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.28

ตารางที่ จ.28 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามจังหวัดเถียน-เว้ ประเทศเวียดนาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	24	43.64
หญิง	31	56.36
รวม	55	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	6	10.91
20 –30 ปี	25	45.45
31–40 ปี	6	10.91
41 – 50 ปี	6	10.91
51– 60 ปี	3	5.45
60 ปีขึ้นไป	1	1.82
ไม่ระบุ	8	14.55
รวม	55	100.00
3. สถานภาพ		

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
โสด	37	67.27
สมรส	18	32.73
รวม	55	100.00
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	31	56.36
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	6	10.91
พนักงานบริษัทเอกชน	3	5.45
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	4	7.27
รับจ้างทั่วไป	6	10.91
ไม่ระบุ	5	9.09
รวม	55	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	0	0.00
มัธยมศึกษา	1	1.82
อนุปริญญา/เทียบเท่า	3	5.45
ปริญญาตรี	41	74.55
ปริญญาโท	4	7.27
ปริญญาเอก	2	3.64
ไม่ระบุ	4	7.27
รวม	55	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	38	69.09
ต้องการ	17	30.91
รวม	55	100.00

4.2.10.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่จังหวัดเถรეთียน-เว้ เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 67.27 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวโดยใช้เครื่องบิน คิดเป็นร้อยละ 43.64 รองลงมาคือ ใช้รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะและรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 29.09 และ 29.09 ตามลำดับ กิจกรรมที่ชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว คือ ชมวิวทิวทัศน์ ทานอาหารในท้องถิ่นนั้น และถ่ายภาพ คิดเป็นร้อยละ 81.82, 70.91 และ 65.45 ตามลำดับ เหตุผลหลักที่ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวคือ ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว อยู่ในกระแส/ความนิยม และค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า โดยคิดเป็นร้อยละ 72.73, 50.91 และ 41.82 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ จ.29

ตารางที่ จ.29 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถามของจังหวัดเถรียน-เว้

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	37	67.27
เคย	18	32.73
รวม	55	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	15	27.27
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	16	29.09
รถจักรยานยนต์	11	20.00
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	5	9.09
รถบริษัทนำเที่ยว	16	29.09
เครื่องบิน	24	43.64
รถไฟ	12	21.82
เรือ	4	7.27
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	36	65.45
ชมวิวทิวทัศน์	45	81.82
ทานอาหารในท้องถิ่น	39	70.91
ตั้งแคมป์	14	25.45
ทำกิจกรรมทางน้ำ	15	27.27
ทำกิจกรรมทางกีฬา	16	29.09
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	23	41.82
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	17	30.91
เที่ยวสถานบันเทิง	20	36.36
นวดแผนโบราณ/สปา	15	27.27
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	40	72.73
อยู่ในกระแส/ความนิยม	28	50.91
เพื่อนชักชวน	18	32.73
อยู่ในเส้นทางผ่าน	6	10.91
การเดินทางสะดวก	18	32.73
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	12	21.82
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	23	41.82

4.2.10.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาค่าระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดเถรียน-เว้ โดยแปลงระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.30

ตารางที่ จ.30 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในจังหวัดเถรียน-เว้

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.42	0.88	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.31	0.79	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.40	0.85	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.38	0.84	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.51	0.79	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.51	0.79	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.20	1.01	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่มือ/เหมาะสม	4.36	0.91	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.28	0.96	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.56	0.69	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.56	0.60	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.56	0.64	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.55	0.66	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.33	0.77	มากที่สุด
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.18	1.12	มาก
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.35	0.88	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.36	0.82	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.20	1.01	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.28	0.92	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.09	0.99	มาก
4.2 เทียบบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.24	0.94	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.16	0.96	มาก

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.53	0.63	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.31	0.74	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.49	0.72	มากที่สุด
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.38	0.76	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.22	1.01	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.40	0.93	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.36	0.87	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.27	0.97	มากที่สุด
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.27	0.93	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.37	0.83	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.36	0.85	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.37	0.85	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.40	0.95	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.38	0.93	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.45	1.00	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุข	4.40	0.93	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.30 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบของจังหวัดเถรეთียน-เว้ได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของจังหวัดเถรეთียน-เว้ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 โดยต้องการให้มีบริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมงมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.42 ในด้านของระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.51

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของจังหวัดเถรეთียน-เว้ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 โดยต้องการให้มีอัตราค่าบริการน้ำประปาคู่ค่า/เหมาะสมมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 ในด้านของระบบประปาเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.56 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมงและต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากันเท่ากับ 4.56

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของจังหวัดเถรეთียน-เว้ อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 โดยต้องการให้มีบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.55 ในด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 โดยต้องการให้มีบริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่ที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของจังหวัดเถรეთียน-เว้ อยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16 โดยต้องการให้มีเที่ยวบินบริการหลากหลาย

ช่วงเวลามากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.24 ในด้านของระบบขนส่งทางบก นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 โดยต้องการให้มีบริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53 รองลงมาคือ ต้องการให้มีบริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.49

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของจังหวัดเถื่อน-เว อยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เบอร์โทรฉุกเฉินมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45

4.2.11 เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในเมืองดานังได้แบบสอบถามทั้งหมด 145 ชุด ซึ่งสามารถวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ได้ดังนี้

4.2.10.1 ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่เมืองดานัง เพื่อหาค่าเฉลี่ยของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 52.41 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20 –30 ปี คิดเป็นร้อยละ 54.48 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 68.97 และส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 54.48 รองลงมาคือเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 17.24 การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 73.10 และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ต้องการให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 57.93 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ดังแสดงในตารางที่ จ.31

ตารางที่ จ.31 วิเคราะห์ผลจากข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	69	47.59
หญิง	76	52.41
รวม	145	100.00
2. อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	20	13.79
20 –30 ปี	79	54.48
31–40 ปี	15	10.34
41 – 50 ปี	16	11.03
51– 60 ปี	9	6.21
60 ปีขึ้นไป	5	3.45
ไม่ระบุ	1	0.69
รวม	145	100.00
3. สถานภาพ		
โสด	100	68.97
สมรส	45	31.03
รวม	145	100.00

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
4. อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	79	54.48
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	25	17.24
พนักงานบริษัทเอกชน	17	11.72
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	7	4.83
รับจ้างทั่วไป	8	5.52
อื่นๆ	6	4.14
ไม่ระบุ	3	2.07
รวม	145	100.00
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	2	1.38
มัธยมศึกษา	4	2.76
อนุปริญญา/เทียบเท่า	6	4.14
ปริญญาตรี	106	73.10
ปริญญาโท	21	14.48
ปริญญาเอก	5	3.45
ไม่ระบุ	1	0.69
รวม	145	100.00
6. มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษในการเดินทางท่องเที่ยว		
ไม่ต้องการ	85	57.93
ต้องการ	61	42.07
รวม	145	100.00

4.2.10.2 ด้านข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของพื้นที่เมืองดานัง เพื่อหาค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) คิดเป็นร้อยละ 59.31 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวโดยใช้เครื่องบิน คิดเป็นร้อยละ 45.52 รองลงมาคือ ใช้รถบริษัทนำเที่ยว รถยนต์ส่วนตัว และรถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 35.86, 26.21 และ 24.83 ตามลำดับ กิจกรรมที่ชอบทำในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว คือ ชมวิวทิวทัศน์ ถ่ายภาพและทานอาหารในท้องถิ่นนั้น คิดเป็นร้อยละ 74.48, 64.83 และ 62.07 ตามลำดับ เหตุผลหลักที่ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยว คือ ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า และอยู่ในกระแส/ความนิยม โดยคิดเป็นร้อยละ 70.34, 52.41 และ 40.00 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ จ.32

ตารางที่ จ.32 วิเคราะห์ผลจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่ได้จากแบบสอบถามของเมืองดานัง

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1. เคยท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือไม่		
ไม่เคย	86	59.31
เคย	59	40.69
รวม	145	100.00
2. ท่านเดินทางท่องเที่ยวโดยยานพาหนะใดบ้าง	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	38	26.21
รถโดยสารประจำทาง/ขนส่งสาธารณะ	36	24.83
รถจักรยานยนต์	33	22.76
รถรับจ้าง/เช่าเหมา	24	16.55
รถบริษัทนำเที่ยว	52	35.86
เครื่องบิน	66	45.52
รถไฟ	19	13.10
เรือ	10	6.90
3. กิจกรรมที่ท่านชอบทำในระหว่างการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ถ่ายภาพ	94	64.83
ชมวิวทิวทัศน์	108	74.48
ทานอาหารในท้องถิ่น	90	62.07
ตั้งแคมป์	35	24.14
ทำกิจกรรมทางน้ำ	39	26.90
ทำกิจกรรมทางกีฬา	42	28.97
ซื้อสินค้า/ของฝาก/ของที่ระลึก	68	46.90
เรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมา	48	33.10
เที่ยวสถานบันเทิง	48	33.10
นวดแผนโบราณ/สปา	39	26.90
4. เหตุผลที่ท่านตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง	จำนวน	ร้อยละ
ความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว	102	70.34
อยู่ในกระแส/ความนิยม	58	40.00
เพื่อนชักชวน	51	35.17
อยู่ในเส้นทางผ่าน	18	12.41
การเดินทางสะดวก	41	28.28
มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอื้อต่อการมาเที่ยว	30	20.69
มีค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวเหมาะสม/คุ้มค่า	76	52.41

4.2.10.3 ด้านความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้ง 5 ระบบ

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลเพื่อหาคำระดับความต้องการเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Std.) ของความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในเมืองดานัง โดยแปลผลระดับความต้องการเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00 – 1.79 = น้อยที่สุด

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80 – 2.59 = น้อย

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60 – 3.39 = ปานกลาง

ระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40 – 4.19 = มาก

และระดับความต้องการเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20 - 5.00 = มากที่สุด

การวิเคราะห์ผลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ จ.33

ตารางที่ จ.33 ผลการวิเคราะห์ความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้ง 5 ระบบในเมืองดานัง

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
1. ระบบไฟฟ้า (ท่านต้องการให้มี)			
1.1 บริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง	4.46	0.91	มากที่สุด
1.2 บริการกระแสไฟฟ้าครอบคลุมทุกพื้นที่	4.39	0.86	มากที่สุด
1.3 อัตราค่าบริการไฟฟ้าคุ้มค่า/เหมาะสม	4.38	0.90	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณ	4.41	0.89	มากที่สุด
1.4 บริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก)	4.48	0.82	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ	4.48	0.82	มากที่สุด
2. ระบบประปา (ท่านต้องการให้มี)			
2.1 บริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่	4.48	0.78	มากที่สุด
2.2 อัตราค่าบริการน้ำประปาคู่มือ/เหมาะสม	4.41	0.84	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงปริมาณ	4.45	0.81	มากที่สุด
2.3 บริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมง	4.59	0.75	มากที่สุด
2.4 บริการน้ำประปาที่ไหลแรงอย่างสม่ำเสมอ	4.57	0.69	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบประปาเชิงคุณภาพ	4.58	0.72	มากที่สุด
3. ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม (ท่านต้องการให้มี)			
3.1 บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	4.46	0.85	มากที่สุด
3.2 การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ต	4.30	0.92	มากที่สุด
3.3 บริการเปลี่ยนระบบเครือข่ายโทรศัพท์มือถือให้กับชาวต่างชาติ	4.36	0.93	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณ	4.37	0.90	มากที่สุด
3.4 บริการระบบอินเทอร์เน็ตไร้สายครอบคลุมทุกพื้นที่	4.36	0.88	มากที่สุด
3.5 บริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่	4.40	0.88	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ	4.38	0.88	มากที่สุด
4. ระบบขนส่ง (ท่านต้องการให้มี)			
4.1 บริการสายการบินที่หลากหลาย	4.26	0.86	มากที่สุด
4.2 เทียบบริการหลากหลายช่วงเวลา	4.27	0.93	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางอากาศ	4.26	0.90	มากที่สุด

ประเด็นความต้องการ	ระดับความต้องการเฉลี่ย	Std.	การแปลผล
4.3 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ	4.39	0.86	มากที่สุด
4.4 บริการขนส่งสาธารณะหลากหลายช่วงเวลา	4.32	0.87	มากที่สุด
4.5 บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลา	4.39	0.79	มากที่สุด
4.6 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงภายในจังหวัด	4.28	0.94	มากที่สุด
4.7 การเชื่อมโยงบริการขนส่งสาธารณะระหว่างแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงระหว่างจังหวัด	4.34	0.88	มากที่สุด
4.8 ตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอน	4.40	0.84	มากที่สุด
4.9 ต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย	4.39	0.83	มากที่สุด
4.10 บริการรถเช่าที่หลากหลาย	4.17	0.97	มาก
4.11 บริการรถเช่าราคาถูก	4.33	0.93	มากที่สุด
4.12 บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย	4.38	0.94	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบขนส่งทางบก	4.34	0.89	มากที่สุด
5. ระบบสาธารณสุข (ท่านต้องการให้มี)			
5.1 จุดบริการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	4.44	0.77	มากที่สุด
5.2 หน่วยงานฉุกเฉินคอยให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว	4.44	0.80	มากที่สุด
5.3 การประชาสัมพันธ์ตำแหน่งที่ตั้งและเบอร์โทรติดต่อสถานพยาบาล	4.44	0.81	มากที่สุด
5.4 การประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉิน	4.45	0.84	มากที่สุด
เฉลี่ยรวมระบบสาธารณสุข	4.45	0.81	มากที่สุด

จากตารางที่ จ.33 สามารถสรุปผลระดับความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานแต่ละระบบของเมืองดานังได้ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบไฟฟ้าเชิงปริมาณของเมืองดานังอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.41 โดยต้องการให้มีบริการไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมงมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.46 ในด้านของระบบไฟฟ้าเชิงคุณภาพ ต้องการให้มีบริการกระแสไฟฟ้าใช้อย่างสม่ำเสมอ (ไม่มีไฟตก) ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43

- ระบบประปา นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบประปาเชิงปริมาณของเมืองดานังอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48 ในด้านของระบบประปาเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” เช่นเดียวกัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.58 โดยต้องการให้มีบริการน้ำประปาที่สะอาดตลอด 24 ชั่วโมงมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.59

- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงปริมาณของเมืองดานังอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37 โดยต้องการให้มีบริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.46 ในด้านระบบสื่อสารโทรคมนาคมเชิงคุณภาพ นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 โดยต้องการให้มีบริการคลื่นโทรศัพท์ครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40

- ระบบขนส่งสาธารณะ นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบขนส่งทางอากาศของเมืองดานังอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.26 โดยต้องการให้มีเที่ยวบินบริการหลากหลายมากที่สุด มี

ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 ในด้านของระบบขนส่งทางบก นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยู่ในระดับ “มากที่สุด” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 โดยต้องการให้มีช่วงเวลาตำแหน่งจุดจอดรถขนส่งสาธารณะที่แน่นอนมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 รองลงมาคือต้องการให้มีบริการขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบ บริการขนส่งสาธารณะที่ตรงเวลาและต้องการเข้าถึงจุดบริการขนส่งสาธารณะได้ง่าย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน เท่ากับ 4.39

- ระบบสาธารณสุข นักท่องเที่ยวมีความต้องการระบบสาธารณสุขของเมืองดานังอยู่ในระดับ “มากที่สุด” โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45 โดยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เบอร์โทรรถฉุกเฉินมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45

ภาคผนวก จ.

ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ และกิจกรรมที่ดำเนินการ
รวมทั้งผลที่ได้รับตลอดโครงการ

**ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ และกิจกรรมที่ดำเนินการ
รวมทั้ง ผลที่ได้รับตลอดโครงการ**

วัตถุประสงค์	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
1.. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน การท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุขที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (พิษณุโลก สุโขทัย ตาก อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์) ไปยังดำนัง ประเทศเวียดนาม ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC)	1. จัดตั้งทีมวิจัยและวางแผนการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานของระบบการท่องเที่ยว	1. จัดตั้งทีมวิจัยและวางแผนการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานของระบบการท่องเที่ยว	1. แผนการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานของระบบการท่องเที่ยว
	2. รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ	2. รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ	2. ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ
	3. การออกแบบเครื่องมือการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ แบบสอบถาม เป็นต้น	3.การออกแบบเครื่องมือการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ แบบสอบถาม	3. เครื่องมือการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม
	4. ศึกษาหาปัจจัยของระบบโซ่อุปทานการท่องเที่ยว	4. ศึกษาหาปัจจัยของระบบโซ่อุปทานการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	4. ปัจจัยของระบบโซ่อุปทานการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
	5. ลงพื้นที่เก็บข้อมูลเพื่อสำรวจโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข ที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา โดยใช้เครื่องมือวิจัยคือ แบบสัมภาษณ์ หรือแบบสอบถาม	5. ลงพื้นที่เก็บข้อมูลเพื่อสำรวจโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข ที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา โดยใช้เครื่องมือวิจัยคือ แบบสัมภาษณ์ หรือแบบสอบถาม	5. ผลการสัมภาษณ์และการสอบถามจากพื้นที่จริงตามพื้นที่ศึกษา ด้านข้อมูลเบื้องต้น ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข ที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทาง
	6. วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัจจัยโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในปัจจุบันของ	6. วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัจจัยโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในปัจจุบันของ บน	6. ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามด้านปัจจัยโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในปัจจุบันของ บนเส้นทาง

วัตถุประสงค์	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
	บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ระยะที่ 1)	เส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ระยะที่ 1)	ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย และเมืองดำนิง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (ระยะที่ 1)
	7. วิเคราะห์ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข ที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา (ระยะที่ 2)	7. วิเคราะห์ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข ที่สนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา (ระยะที่ 2)	7. ผลการวิเคราะห์โดยใช้แผนภูมิแมงมุมแผนภูมิความเข้มข้นที่ 4
2. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม ระบบขนส่ง และระบบสาธารณสุข เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC)	8. สังเคราะห์ข้อมูลและการพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเพื่อร่างแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	8. สังเคราะห์ข้อมูลและการพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเพื่อร่างแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	8. ร่างแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว
	9. จัดการประชุมกลุ่มย่อย/การสัมภาษณ์กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อระดมความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา	9. จัดการประชุมกลุ่มย่อย/การสัมภาษณ์กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อระดมความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา	9. การประชุมกับกับผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อระดมความคิดเห็นต่อร่างแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา
	10. จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา	10. จัดทำแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา	10. แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษา

ภาคผนวก ช.
การเผยแพร่ผลงานวิจัย

ภาพกิจกรรมการจัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลงานวิจัยและรับฟังความคิดเห็น โครงการ “การศึกษาไข่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์บนเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยและเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”
วันอังคารที่ 6 พฤศจิกายน 2561
ณ โรงแรมท็อปแลนด์ จังหวัดพิษณุโลก

