

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ
จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา
และพื้นที่เชื่อมโยง



ปฐมพงษ์ ธิโน

วิทยานิพนธ์เสนอมหาวิทยาลัยพะเยา เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวและโรงแรม

พฤษภาคม 2566

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ
จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา
และพื้นที่เชื่อมโยง



วิทยานิพนธ์เสนอมหาวิทยาลัยพะเยา เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวและโรงแรม
พฤษภาคม 2566
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

DEVELOPMENT GUIDELINE TOURISM LOGISTICS SEAMLESS FROM BAN HUAK BORDER
CHECKPOINT TO THE DOUBLE TRACK TRAIN STATION PHAYAO
AND THE CONNECTING AREA



A Thesis Submitted to University of Phayao
in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Master of Arts Degree in Tourism and Hotel Management
May 2023
Copyright 2023 by University of Phayao

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ
จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา
และพื้นที่เชื่อมโยง

ของ ปฐมพงษ์ ธิโน

ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวและโรงแรม
ของมหาวิทยาลัยพะเยา

..... ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(ดร. สมยศ โอง์เคลือบ)

..... ประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประกอบศิริ ภัคดีพินิจ)

..... กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุริยา สัมจันทร์)

..... อาจารย์บัณฑิตศึกษามหาวิทยาลัยพะเยา

(ดร. ปิยะพงษ์ สุปัญญา)

..... คณบดีคณะบริหารธุรกิจและนิเทศศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประกอบศิริ ภัคดีพินิจ)

- เรื่อง:** แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง
- ผู้วิจัย:** ปฐมพงษ์ ชิน, วิทยานิพนธ์: ศศ.ม. (การจัดการการท่องเที่ยวและโรงแรม), มหาวิทยาลัยพะเยา, 2565
- อาจารย์ที่ปรึกษา:** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประกอบศิริ ภักดีพิณีจ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุริยา สัมจันทร์
- คำสำคัญ:** โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ, ด่านชายแดนบ้านฮวก, รถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันและศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การลงพื้นที่สำรวจ การสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง และการจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ ผลการศึกษาพบว่า เส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับโครงข่ายทางถนนที่เชื่อมโยงกับโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบคมนาคมกับสปป.ลาว และ ประเทศจีนตอนใต้ โดยด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนใหญ่สภาพถนนเป็นถนนผิวจราจรแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ผิวจราจรเรียบเป็นส่วนใหญ่ ถนนตรง โค้งน้อย ไมชัน ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก มีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ร้านอาหาร และที่พักแรมให้บริการระหว่างเส้นทาง ด้านการเดินทาง มีรถสาธารณะให้บริการในบางพื้นที่ แต่พบปัญหาเกี่ยวกับการบริการที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ ด้านแหล่งท่องเที่ยว มีความหลากหลายทั้งทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรม/ประเพณี ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว ขึ้นอยู่กับลักษณะของแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่นั้น ๆ ส่วนแนวทางการพัฒนานั้น ควรมีการจัดการการเดินทางเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบโดยการนำเอาแนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางอย่างไร้รอยต่อมาปรับใช้ในการให้บริการ เช่น การพัฒนาระบบการจ่ายค่าเดินทางของขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ให้สามารถจ่ายได้ผ่านระบบๆ เดียว และการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันที่รวมเอาบริการขนส่งสาธารณะทั้งหมดเข้าไว้ด้วยกัน

Title: DEVELOPMENT GUIDELINE TOURISM LOGISTICS SEAMLESS FROM BAN HUAK BORDER CHECKPOINT TO THE DOUBLE TRACK TRAIN STATION PHAYAO AND THE CONNECTING AREA

Author: Pathompong Tino, Thesis: M.A. (Tourism and Hotel Management), University of Phayao, 2022

Advisor: Assistant Professor Dr. Prakobsiri Pakdeepinit Co–advisor Assistant Professor Dr.Suriya Somchan

Keywords: Tourism Logistics, Seamless Tourism, Ban Huak border checkpoint, Double–track railway Denchai–Chiang Rai–Chiang Khong

ABSTRACT

This study The objectives are to study the current situation and to study transport logistics for tourism. To lead to the development of transportation logistics for seamless travel. From the Ban Huak border checkpoint to the Phayao railway station and the connecting area Conduct data collection from relevant studies, documents and research. field visit semi–structured interview and small–group meetings with representatives from government agencies, private sectors, and entrepreneurs. Infrastructure and public utilities have been developed to support the road network that is linked to the Den Chai–Chiang Rai–Chiang Khong double–track railway project. and support the transportation system linkage with Lao PDR and Southern China by infrastructure Most of the roads are asphaltic concrete roads. Mostly smooth traffic surfaces, straight roads, few curves, not steep slopes in terms of utility systems and facilities. There are fuel stations, restaurants and accommodations available along the way. side of travel Public transport is available in some areas. But there is a problem with the service that does not cover the area. tourist attraction There is diversity in both nature and culture/traditions. tourism activities Depending on the nature of the tourist attractions in that area, the development guidelines There should be a systematic transport management system by applying the concept of seamless travel to service providers, such as developing a payment system for public transport to be able to pay through various systems. and developing an application system that integrates all public transport services

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เล่มนี้สำเร็จลงได้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ที่ให้คำปรึกษาและชี้แนะแนวทางในการทำงานวิจัยครั้งนี้จนสำเร็จสมบูรณ์ได้ อีกทั้งผู้วิจัยขอขอบพระคุณหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่งานวิจัย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่านที่ได้ให้ความร่วมมือในการประสานงานกับผู้วิจัยเป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยชิ้นนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยต้องขออภัยมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ปฐมพงษ์ ธิโน



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามการวิจัย.....	4
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
ขอบเขตของการวิจัย	5
นิยามศัพท์เฉพาะ	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว.....	8
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว	17
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวชายแดน	26
การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าทางคู่ของประเทศไทย	29
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ.....	31
เส้นทางรถไฟจีน-ลาว.....	33
บริบทพื้นที่ที่ศึกษา (จังหวัดพะเยา).....	35

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	36
กรอบแนวคิดในการวิจัย	41
บทที่ 3 วิธีการดำเนินงาน.....	43
สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทาง ด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง	43
โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่ สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง	45
แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้าน ชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง.....	47
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	50
สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทาง ด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง	50
โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่ สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง	73
แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้าน ชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง.....	92
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผลการวิจัย.....	104
สรุปผลการวิจัย.....	104
อภิปรายผลการวิจัย.....	109
ข้อเสนอแนะ.....	111
บรรณานุกรม	113
ภาคผนวก.....	124
ภาคผนวก ก ประเด็นสัมภาษณ์สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการ ท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง.....	125

ภาคผนวก ข แบบสำรวจโวจิตติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทาง
 ด้านชายแดนบ้านฮวกสู่อุทยานธรณีไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง 127

ภาคผนวก ค ภาพประกอบ 131

ประวัติผู้วิจัย 133



สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 1 สรุปรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยว	16
ตาราง 2 สรุปองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว	20
ตาราง 3 องค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทาง กายภาพ	23
ตาราง 4 ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว จากกรุงเทพมหานคร-จังหวัดพะเยา .	51
ตาราง 5 ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว จากจังหวัดใกล้เคียง-จังหวัดพะเยา ..	53
ตาราง 6 รายละเอียดการเดินทางจากประเทศจีน-สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก	56
ตาราง 7 รายละเอียดการเดินทางจากสถานีรถไฟจีนลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก.....	58
ตาราง 8 รายละเอียดการเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา.....	59
ตาราง 9 สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา	63
ตาราง 10 สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก (หน่วยนับ: คน).....	64
ตาราง 11 ระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดพะเยา	66
ตาราง 12 ผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะจากจังหวัดพะเยาไปยังพื้นที่อื่น ๆ.....	67
ตาราง 13 แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา	73
ตาราง 14 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการ ท่องเที่ยวกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ	94
ตาราง 15 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการ ท่องเที่ยว กับองค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อด้านการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่ง ที่หลากหลาย.....	95
ตาราง 16 แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จาก เส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง	96

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพ 1 รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางโดยรถไฟจีน-ลาว ผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก และเข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา จังหวัดพะเยา	3
ภาพ 2 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา	6
ภาพ 3 องค์ประกอบโพลีจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ	23
ภาพ 4 องค์ประกอบของการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ	26
ภาพ 5 การพัฒนารถไฟทางคู่	30
ภาพ 6 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	32
ภาพ 7 เส้นทางรถไฟเมืองคุนหมิงประเทศจีน-นครหลวงเวียงจันทน์	33
ภาพ 8 สถานีรถไฟจีน-ลาว (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์)	34
ภาพ 9 แผนที่จังหวัดพะเยา	35
ภาพ 10 กรอบแนวคิดในการวิจัย	42
ภาพ 11 กรอบขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย	49
ภาพ 12 การเดินทางจากกรุงเทพมหานคร-จังหวัดพะเยา	52
ภาพ 13 การเดินทางจากจังหวัดใกล้เคียงเข้าสู่จังหวัดพะเยา และจากจังหวัดพะเยาไปยังพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัด	55
ภาพ 14 เส้นทางเมืองคุนหมิงและเมืองหนานหนิง-ด่านชายแดนบ้านฮวก	57
ภาพ 15 เส้นทางสถานีรถไฟจีนลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก	59
ภาพ 16 เส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง	60
ภาพ 17 การขุดเจาะอุโมงค์ในพื้นที่จังหวัดลำปางและจังหวัดพะเยา	61
ภาพ 18 นักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก	64
ภาพ 19 ประภทยานพาหนะที่ให้บริการขนส่งภายในจังหวัดพะเยา	65

ภาพ 20 เส้นทางจากด้านชายแดนบ้านฮวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา 74

ภาพ 21 สถานีรถไฟทางคู่พะเยาเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่80

ภาพ 22 สถานีรถไฟทางคู่มหาวิทยาลัยพะเยา เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่82

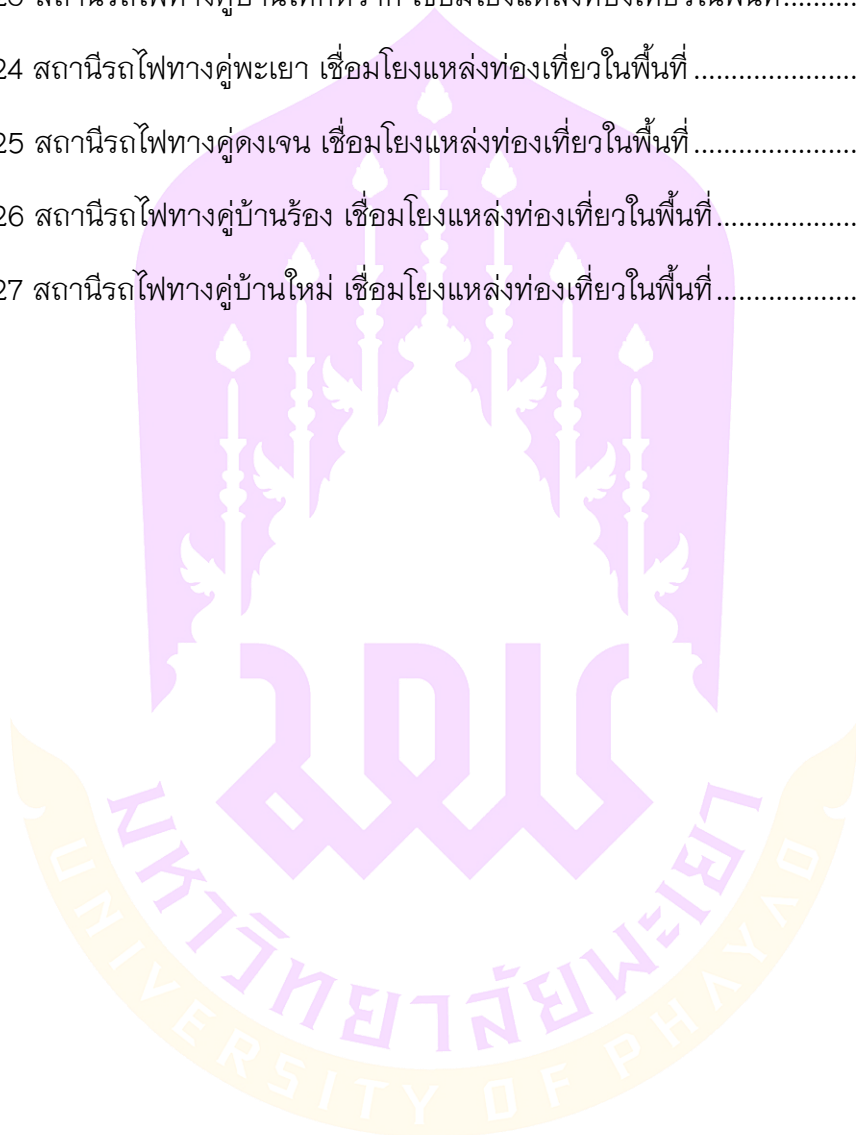
ภาพ 23 สถานีรถไฟทางคู่บ้านโศกหวาก เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่84

ภาพ 24 สถานีรถไฟทางคู่พะเยา เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ 87

ภาพ 25 สถานีรถไฟทางคู่ดงเจน เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่88

ภาพ 26 สถานีรถไฟทางคู่บ้านร่อง เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่90

ภาพ 27 สถานีรถไฟทางคู่บ้านใหม่ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่92



บทที่ 1

บทนำ

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง และเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง มีความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังนี้

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา
2. คำถามการวิจัย
3. คำถามการวิจัย
4. ขอบเขตของการวิจัย
5. นิยามศัพท์เฉพาะ
6. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

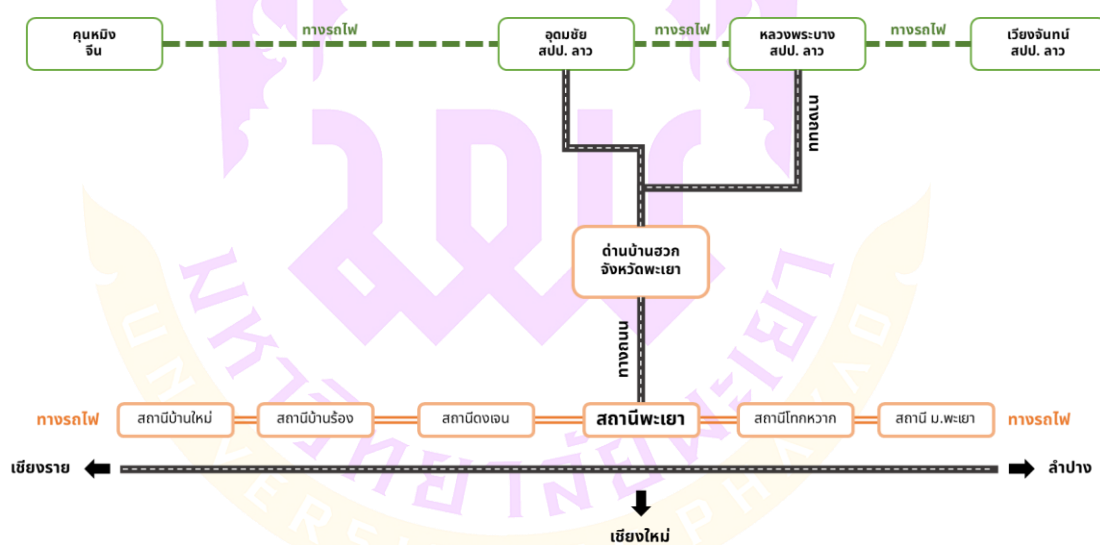
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวนับว่ามีบทบาทที่สำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยโดยสามารถสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศไทยและเกิดการหมุนเวียนกระจายรายได้ภายในประเทศ เกิดการสร้างงานและสร้างอาชีพให้กับประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อม (สิริภัทร์ โชติช่วง และคณะ, 2565) จึงทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการท่องเที่ยวผ่านแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561–2580 โดยกำหนดเป้าหมายของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสู่การเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวระดับโลกภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสร้างสรรค์ รวมถึงเตรียมความพร้อมเชิงพื้นที่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับศักยภาพและขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวของพื้นที่ อีกทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวตามเส้นทางคมนาคมที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี, 2561) จึงส่งผลให้มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองและชุมชน (การ

ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2562) โดยสนับสนุนการสร้างสรรคเส้นทางท่องเที่ยวที่กระจายการเดินทางจากเมืองหลักเข้าสู่เมืองรองและชุมชน (TAT Review, 2562)

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เป็นโครงการตามนโยบายของรัฐบาลและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มการเข้าถึงโครงข่ายการให้บริการทางรางของประชาชน และขยายเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศในภูมิภาค รวมถึงสนับสนุนการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2562) จากการศึกษาของการรถไฟแห่งประเทศไทยทราบว่าโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ มีผลตอบแทนและความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และเป็นเส้นทางรถไฟจะมีศักยภาพสูง ทั้งด้านการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว (ผู้จัดการออนไลน์, 2564) สอดคล้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งของ สปป.ลาว ที่ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟเชื่อมการเดินทางจากคุนหมิง-เวียงจันทน์ โดยให้บริการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า และมีการคาดการณ์ถึงนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางจากสถานีรถไฟอุดุมไซและสถานีรถไฟหลวงพระบาง เข้ามาในพื้นที่ประเทศไทย ผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก จังหวัดพะเยา (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2564)

จังหวัดพะเยา มีพื้นที่ตั้งอยู่บริเวณส่วนกลางของกลุ่มภาคเหนือตอนบน มีแนวชายแดนติดต่อกับ สปป. ลาว (สำนักงานจังหวัดพะเยา, 2563) ศักยภาพด้านพื้นที่ของจังหวัดพะเยามีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และเป็นศูนย์กลางจุดเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในการกระจายสินค้าสู่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก (สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดพะเยา, 2564) สำหรับสถานการณ์ด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดพะเยานับว่าเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 657,377 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มากถึง 10% และก่อให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวมากถึง 1,403.15 ล้านบาท (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2564) โดยปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การขยายตัวของนักท่องเที่ยวในส่วนหนึ่งมาจากภายในจังหวัดพะเยาเป็นเมืองที่มีมนต์เสน่ห์สงบเงียบ นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย (สำนักงานจังหวัดพะเยา, 2563) อีกทั้งสามารถเป็นจุดพักในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางหลวงพระบาง-เชียงใหม่ มีระยะทางประมาณ 480 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางได้โดยสะดวกและมีระยะทางใกล้กว่าด่านชายแดนอื่น ๆ ในพื้นที่ภาคเหนือของประเทศไทย (ประกอบศิริ ภัคดีพินิจ และคณะ, 2562)

จะเห็นได้ว่าจังหวัดพะเยามีศักยภาพทางด้านพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่เป็นจุดศูนย์กลางของกลุ่มจังหวัดล้านนาตะวันออก และยังมีด่านชายแดนติดกับ สปป.ลาว อีกทั้งยังมีแหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ประกอบกับการพัฒนาของระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนนและทางรถไฟ รวมถึงการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางโดยรถไฟจีน-ลาว ผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก จังหวัดพะเยา เพื่อรองรับการพัฒนาการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดพะเยา จึงทำให้เส้นทางโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจากด่านชายแดนบ้านฮวกเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟทางคู่พะเยา มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าสู่จังหวัดพะเยาและพื้นที่เชื่อมโยงอื่น ๆ ดังนั้นควรจะต้องมีการศึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวทางด้านกายภาพ (Physical Flow) ตั้งแต่การเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว รวมถึงการบริหารจัดการในด้านการเคลื่อนย้ายและการเชื่อมโยงสินค้ารวมถึงบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว (คณพศ ลิทธิเลิศ, 2554) เพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวในอนาคต



ภาพ 1 รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางโดยรถไฟจีน-ลาว ผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก และเข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา จังหวัดพะเยา

แต่ทั้งนี้การเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวกเข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา ยังพบปัญหาด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวจากการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ และรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสม (เรื่องศักดิ์ ภูมิสันติ, ผู้ให้สัมภาษณ์, 14 มกราคม 2564) ประกอบกับสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) จึงทำให้รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนไปจากเดิม (New Normal) โดยให้ความใส่ใจกับการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย (พุทธชาติ ลุนคำ และระชฎี เสี่ยงจันทร์, 2564) โดยสอดคล้องกับแนวคิดการเดินทางแบบไร้รอยต่อ ซึ่งเป็นการเดินทางท่องเที่ยวที่ราบรื่นและไม่สะดุดสำหรับนักท่องเที่ยว ตั้งแต่เริ่มเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทาง (ANN inspiration of japan, 2022)

เพื่อรองรับการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวหลังสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) และการเดินทางของนักท่องเที่ยวในอนาคตผ่านเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางผ่านรถไฟจีน-ลาว และเข้าสู่ด่านบ้านฮวก เพื่อเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง จึงจำเป็นต้องศึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบันและนำไปสู่แนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม

คำถามการวิจัย

1. สถานการณ์ปัจจุบันและโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เป็นอย่างไร
2. แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง มีแนวทางอย่างไรบ้าง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง
2. เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง
3. เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.1 สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ บทความจากวารสาร แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมากำหนดหัวข้อประเด็นการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview form) ได้แก่

- 1.1.1 ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา
- 1.1.2 สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา
- 1.1.3 จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา
- 1.1.4 นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัด

พะเยา

1.2 โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ดำเนินการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) และสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview form) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ตามองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) 5 ด้าน ได้แก่

- 1.2.1 โครงสร้างพื้นฐาน
- 1.2.2 ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก
- 1.2.3 การเดินทาง
- 1.2.4 แหล่งท่องเที่ยว
- 1.2.5 กิจกรรมการท่องเที่ยว

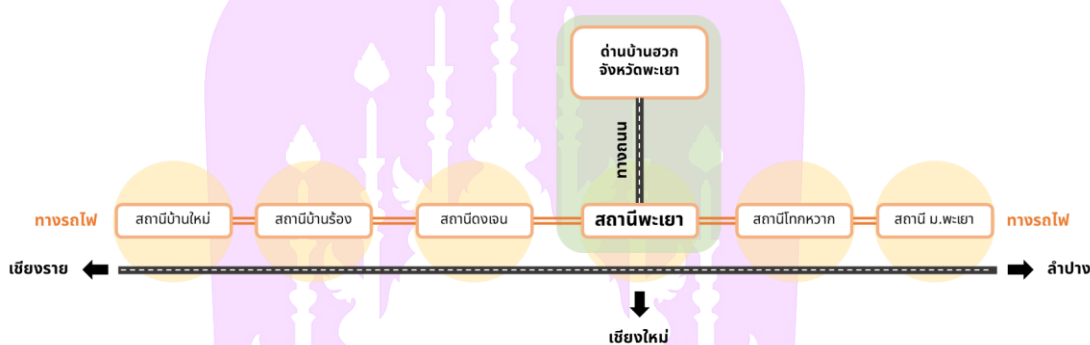
1.3 แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อนำเสนอประเด็นสำคัญที่ได้รับจากการศึกษาและระดมความคิดเห็นร่วมกับบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ

2. ขอบเขตด้านประชากร

ผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง จากหน่วยจากงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการธุรกิจ

3. ขอบเขตด้านพื้นที่

เส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง มีรายละเอียดดังภาพต่อไปนี้



ภาพ 2 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

4. ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาในการดำเนินการวิจัยตั้งแต่เดือน ตุลาคม พ.ศ. 2564-ธันวาคม พ.ศ. 2565

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่มีการกระทำให้เกิดขึ้น หรือมีการวางแผนกำหนดทิศทางไว้ล่วงหน้า เกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

2. โลจิสติกส์การขนส่ง หมายถึง โลจิสติกส์การขนส่งเฉพาะด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) เป็นการจัดการขั้นตอนในการเดินทางตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐาน 2) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 3) การเดินทาง 4) แหล่งท่องเที่ยว และ 5) กิจกรรมการท่องเที่ยว

3. การท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ หมายถึง การให้บริการและการอำนวยความสะดวกในการการเดินทางของนักท่องเที่ยวตลอดการเดินทางท่องเที่ยว โดยการศึกษาแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านสวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง มีองค์ประกอบดังนี้ 1) ข้อกำหนดในการเดินทางของแต่ละประเทศ 2) การระบุตัวตนของนักท่องเที่ยวผ่านระบบดิจิทัล 3) การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย และ 4) การจัดการข้อมูลของนักท่องเที่ยวหลังการเดินทาง

4. เส้นทางด้านชายแดนบ้านสวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง หมายถึง เส้นทางการเดินทางทางถนนจากด้านชายแดนบ้านสวกเข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและเชื่อมโยงไปยังสถานีรถไฟอื่น ๆ ได้แก่ สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา สถานีแม่กาโทกหวาก สถานีดงเจน สถานีบ้านร่อง และสถานีบ้านใหม่ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ระหว่างเส้นทางจากด้านชายแดนบ้านสวกสู่สถานีรถไฟพะเยาและบริเวณรอบสถานีรถไฟ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. หน่วยงานภาครัฐ สามารถนำผลการศึกษาไปใช้ในการพัฒนาและกำหนดแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านสวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

2. หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการธุรกิจ สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อออกแบบการเดินทางท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านสวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง และเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ดำเนินการทบทวนวรรณกรรม แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวชายแดน
4. การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ของประเทศไทย
5. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงใหม่ของ
6. เส้นทางรถไฟจีน-ลาว
7. บริบทพื้นที่ที่ศึกษา (จังหวัดพะเยา)
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
9. กรอบแนวคิดในการวิจัย

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเกี่ยวข้องกับธุรกิจหลากหลายประเภทที่ให้บริการเกี่ยวกับการให้บริการและการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยว องค์ประกอบที่สำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจึงประกอบไปด้วย นักท่องเที่ยว ทรัพยากรท่องเที่ยว การขนส่ง ปัจจัยพื้นฐาน ระเบียบพิธีการ และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว โดยองค์ประกอบทางการท่องเที่ยวในแต่ละด้านนั้น ล้วนมีส่วนสำคัญในการก่อให้เกิดอุตสาหกรรม

การท่องเที่ยว โดยเริ่มต้นจากการต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยว ขั้นตอนต่อไปจะต้องใช้บริการธุรกิจขนส่งเพื่อนำพาไปยังแหล่งท่องเที่ยว และในระหว่างการเดินทางหรือเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง จำเป็นต้องใช้บริการพื้นฐานและผ่านระเบียบพิธีการต่าง ๆ ของท้องถิ่น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง

องค์ประกอบของการท่องเที่ยว นั้น สามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท (พยอม ธรรม บุตร, 2549) ได้แก่

1. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) ได้แก่การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม เช่น สนามบิน ระบบคมนาคม ตลอดจนบริการด้านอุตสาหกรรมขนส่ง เช่น การขนส่งทางอากาศ ทางบกและทางน้ำ ซึ่งจะเอื้ออำนวยให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทาง (Destination) หรือแหล่งท่องเที่ยว (Attraction)

2. การมีที่พักแรมเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว (Accommodation) ที่ต้องการค้างคืน ได้แก่ที่พักประเภทต่าง ๆ เช่น โรงแรม รีสอร์ท เกสต์เฮาส์ โฮมสเตย์ ที่พักแรมประเภทต่าง ๆ จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกในระดับต่างกัน ซึ่งจะทำให้มีราคาและบริการในระดับต่างกัน ได้แก่ ภัตตาคาร บาร์ สระว่ายน้ำ ฟิตเนสเซ็นเตอร์ชาวน่า ศูนย์กลางธุรกิจและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

3. แหล่งท่องเที่ยว (Attractions) นับเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญสูงสุดของการเดินทางเพราะเป็นจุดดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวอาจเป็นแหล่งธรรมชาติที่มีความโดดเด่น เช่น คอยอินทนนท์ซึ่งมีความหลากหลายทางชีวภาพของเทือกเขาหิมาลัย หรือแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ซึ่งแสดงถึงความรุ่งเรืองของอาณาจักรขอม หรือการท่องเที่ยวชนบทเพื่อสัมผัสวิถีชีวิตชาวบ้าน เรียนรู้ถึงภูมิปัญญาท้องถิ่น ตลอดจนโบราณสถานยุคเก่าแก่ก่อนประวัติศาสตร์เช่น วัฒนธรรมบ้านเชียง เป็นต้น

4. กิจกรรมการท่องเที่ยว (Activities) และกิจกรรมนันทนาการ (Tourist Activities และ Recreational Activities) นับเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในยุคปัจจุบัน เพราะการท่องเที่ยวไม่ได้หมายถึงเพียงแค่การเดินทางไปชมเพียงอย่างเดียว แต่เป็นการที่นักท่องเที่ยวได้มีโอกาสทำกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดจนการร่วมกิจกรรมกับชุมชน เช่นการดำนาการเกี่ยวข้าวการร่วมพิธีบายศรีสู่ขวัญ เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมทั้งหมดจะเป็นประสบการณ์ (Experience) ที่อยู่ในความทรงจำของนักท่องเที่ยวและกิจกรรมดังกล่าวมักก่อให้เกิดการกระจายรายได้

5. บริการเบ็ดเตล็ดทั้งหมดที่มีให้นักท่องเที่ยว (Ancillary) อาทิเช่น บริการด้านร้านอาหาร โรงพยาบาลไปรษณีย์สถานบริการน้ำ ร้านค้า ร้านขายของที่ระลึก ห้องสุขา เป็นต้น

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว

องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (World Tourism Organization United Nations World Tourism Organization: UNWTO) ได้มีการกำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวเป็น 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ 1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural based tourism) 2) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural based tourism) และ 3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special interest tourism) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural based tourism) ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine ecotourism) การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (Geo-tourism) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro tourism) และการท่องเที่ยวเชิงดาราศาสตร์ (Astrological tourism)

2. รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural based tourism) ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (Historical tourism) การท่องเที่ยวชมวัฒนธรรมและประเพณี (Cultural and traditional tourism) การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท (Rural tourism/village tourism)

3. รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special interest tourism) ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health tourism) การท่องเที่ยวเชิงทัศนศึกษาและศาสนา (Edu-meditation tourism) การท่องเที่ยวเพื่อศึกษากลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย (Ethnic tourism) การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports tourism) การท่องเที่ยวแบบผจญภัย (Adventure travel) การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ (Home stay & farm stay) การท่องเที่ยวแบบให้รางวัล (Incentive travel) การท่องเที่ยวเพื่อการประชุม (MICE)

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้แบ่งประเภทของการท่องเที่ยวตามความสำคัญและตามสภาพแวดล้อมออกเป็น 12 ประเภท (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2560) ดังนี้

1. แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Eco-tourism) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีลักษณะทางธรรมชาติที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะท้องถิ่น โดยอาจมีเรื่องราวทางวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศที่เกี่ยวข้อง

2. แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวิทยาการ (Arts and Sciences Educational Attraction Standard) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวหรือกิจกรรมที่สามารถตอบสนองความสนใจพิเศษของ

นักท่องเที่ยว เช่น พิพิธภัณฑ์เฉพาะทาง แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาทางวิทยาศาสตร์ อุตสาหกรรมและเทคโนโลยี และ MICE

3. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (Historical Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญและคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี และศาสนา รวมถึงสถานที่หรืออาคารสิ่งก่อสร้างที่มีอายุเก่าแก่หรือเคยมีเหตุการณ์ สำคัญเกิดขึ้นในประวัติศาสตร์ เช่น โบราณสถาน อุทยานประวัติศาสตร์

4. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (Natural Attraction) หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้จะเป็นความงดงามตามสภาพธรรมชาติ

5. แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น เพื่อการพักผ่อนและเสริมสร้างสุขภาพ ให้ความสนุกสนาน รื่นรมย์ บันเทิง

6. แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Cultural Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทาง ศิลปะและขนบธรรมเนียมประเพณีที่บรรพบุรุษได้สร้างสมและถ่ายทอดเป็นมรดก สืบทอดกันมา ประกอบด้วย งานประเพณี วิถีชีวิต สินค้าพื้นเมือง การแต่งกาย ภาษา ชนเผ่า

7. แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติ เป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ประเภทหนึ่ง

8. แหล่งท่องเที่ยวประเภทชายหาด (Beach Attraction) หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีชายหาดเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมา ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นบริเวณชายหาด

9. แหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตก สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในแหล่งน้ำตก ได้แก่ การว่ายน้ำ การนั่งพักผ่อน รับประทานอาหาร การเดินสำรวจน้ำตก การล่องแก่งการตก และ การตกปลา เป็นต้น

10. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทถ้ำ หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีถ้ำเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจ ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยว ได้แก่ การเข้าชมบรรยากาศและหินงอกหินย้อยภายในถ้ำ การศึกษาด้านโบราณคดีของมนุษย์ยุคต่าง ๆ เป็นต้น

11. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทเกาะ เป็นแรงดึงดูดใจสำคัญสำหรับให้นักท่องเที่ยวเข้าไปเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยว

12. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทแก่ง หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีกิจกรรม เช่น การล่องแก่ง การพายเรือ การพักผ่อน ซึ่งอาจเสริมกิจกรรมเพื่อ

การศึกษาธรรมชาติเข้าไปด้วย ได้แก่ การดูนก การสำรวจธรรมชาติ การศึกษาพันธุ์พืชต่าง ๆ เป็นต้น

นอกจากนี้ ดินยา ตั้งอุทัยสุข (2564) ได้แบ่งประเภทและรูปแบบการท่องเที่ยวในประเทศไทยออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

1. การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับธรรมชาติ (Nature Based Tourism) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine Ecotourism) การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (Geotourism) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agrotourism)

2. การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม (Cultural Based Tourism) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเพื่อชมวัฒนธรรมและประเพณี (Cultural and Tradition Tourism) การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (Historical tourism) การท่องเที่ยวชนบท (Rural tourism) การท่องเที่ยวชนกลุ่มน้อย (Ethnic tourism)

3. รูปแบบการท่องเที่ยวที่แนะนำ นอกเหนือจากรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ยังมีรูปแบบที่กำลังได้รับความนิยมในขณะนี้และมีแนวโน้มเติบโตได้ดีสำหรับพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทย เช่น การท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Meditation Tourism) การท่องเที่ยวแบบไม่เร่งรีบ (Slow Tourism) การท่องเที่ยวเพื่อฟื้นฟูสุขภาพ (Health Tourism) เป็นต้น

นอกจากนี้ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) แบ่งประเภทของทรัพยากรการท่องเที่ยวได้ 3 ประเภท ได้แก่

1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ โดยเกิดจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพตามธรรมชาติที่มีความสวยงาม โดยแบ่งออกเป็นประเภทย่อย ได้แก่ ทรัพยากรการท่องเที่ยวธรรมชาติในสภาพดั้งเดิมปราศจากการตัดแปลง ทรัพยากรท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีการตัดแปลงปรุงแต่ง และทรัพยากรท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีการตัดแปลงก่อสร้างเพิ่มเติม

2. ทรัพยากรท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถานและวัตถุโบราณ เป็นทรัพยากร การท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นตามประโยชน์ของมนุษย์เองทั้งที่เป็นมรดกในอดีตและได้สร้างเสริมในสมัย ปัจจุบัน ซึ่งมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โบราณคดีและศาสนา โดยแบ่งออกเป็นประเภทย่อย ได้แก่ ประเภทโบราณสถาน ประเภทโบราณวัตถุ

3. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรมประเพณีและกิจกรรม เป็นทรัพยากร ท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นในรูปแบบของการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมแต่ละกลุ่มชนที่มีความ แตกต่างกันไป ตามสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ โดยแบ่งออกเป็นประเภทย่อย ได้แก่ ประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเภทประเพณี

คำเก็ง โถทอง และวสันต์ชัย กากแก้ว (2550) ได้กล่าวถึงการจำแนกประเภทการท่องเที่ยวไว้ว่าเป็นกิจกรรมนันทนาการ การเรียนรู้ และการสร้างสัมพันธ์กับผู้คนรอบกาย ประเภทของการท่องเที่ยวจึงหมายถึง ประสบการณ์ในการท่องเที่ยวโดยมีการจำแนกจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว โดยสามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มหรือประเภทของประสบการณ์ ออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่ 1) การท่องเที่ยวเพื่อชาติพันธุ์ (Ethnic Tourism) 2) การท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรม (Cultural Tourism) 3) การท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์ (Historical Tourism) 4) การท่องเที่ยวเพื่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Tourism) 5) การท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Tourism) 6) การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ (Business Tourism) 7) การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล (Incentive Tourism)

การศึกษาครั้งนี้จึงได้สรุปการจัดกลุ่มประเภทของแหล่งท่องเที่ยวออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 2) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี และ 3) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยว

กิจกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีหลากหลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวและการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรม ผลของการท่องเที่ยวจะเกิดมิติในแง่บวกหรือลบ ขึ้นอยู่กับนักท่องเที่ยวว่ามีพฤติกรรมอย่างไร โดยองค์การการท่องเที่ยวโลก UNWTO (1997) กำหนดรูปแบบการท่องเที่ยว 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ 1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural Based Tourism) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา การท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการท่องเที่ยวเชิงดาราศาสตร์ 2) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural Based Tourism) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี และการท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท 3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงทัศนศึกษา และศาสนา การท่องเที่ยวเพื่อศึกษากลุ่มชาติพันธุ์ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา การท่องเที่ยวแบบผจญภัย การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์ การท่องเที่ยวแบบให้รางวัล การท่องเที่ยวเพื่อการประชุม และการท่องเที่ยวแบบผสมผสาน ส่วนมหาวิทยาลัยขอนแก่น (2551) ได้กล่าวถึงลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยว 6 ประเภท ได้แก่ 1) กิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อความสนุกสนานและความบันเทิง 2) กิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อน 3) กิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อศึกษาวัฒนธรรม 4) กิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา 5) กิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อการประกอบธุรกิจ 6) กิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา

นอกจากนี้ Perreault and Dorden (1979) ได้กล่าวว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ 1) นักท่องเที่ยวแบบประหยัด (Budget Travelers) โดยทั่วไปแล้ว นักท่องเที่ยวประเภทนี้มีรายได้ปานกลาง แต่แสวงหาการหยุดพักผ่อนหรือท่องเที่ยวที่ใช้ค่าใช้จ่ายต่ำ 2) นักท่องเที่ยวชอบผจญภัย (Adventurous Travelers) เป็นนักท่องเที่ยวที่มีการศึกษาดีและมีรายได้ปานกลางถึงสูง มีความชื่นชอบในกิจกรรมระหว่างการหยุดพักผ่อนหรือการท่องเที่ยวแบบผจญภัย 3) นักท่องเที่ยวประเภทเดินทางระหว่างวันหยุด (Vacationers Travelers) เป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มเล็ก ๆ ซึ่งมักใช้เวลาในการคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวหรือการเดินทางในครั้งต่อไปว่าจะไปที่ไหน อย่างไร นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ค่อนข้างมีความกระตือรือร้นแต่มีรายได้ค่อนข้างน้อย 4) นักท่องเที่ยวแบบชอบเดินทางโดยใช้ระยะเวลาเดินทางยาวนาน (Moderates Travelers) เป็นนักท่องเที่ยวที่มีใจรักการท่องเที่ยวเดินทางอย่างมากแต่ไม่สนใจการท่องเที่ยวในระหว่างวันหยุดสุดสัปดาห์หรือการใช้เวลากับการเล่นกีฬา แต่จะชอบการเดินทางที่ใช้ระยะเวลานานมากกว่า

เช่นเดียวกับ Cohen (1976) ได้เสนอรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวตามพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวไว้ ดังนี้ 1) นักท่องเที่ยวแบบนันทนาการ (Recreational Tourists) เป็นนักท่องเที่ยวซึ่งเน้นความสำคัญในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนันทนาการหรือการพักผ่อนทางร่างกาย 2) นักท่องเที่ยวแบบปลีกตัวหาความเพลิดเพลิน (The Diversionary Tourists) เป็นนักท่องเที่ยวที่พยายามทางแนวทางเพื่อลืมความจำเจในชีวิตประจำวัน 3) นักท่องเที่ยวมุ่งหาประสบการณ์ (The Experiential Tourists) เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเพื่อแสวงหาประสบการณ์ที่แท้จริง นักท่องเที่ยวประเภทนี้สนใจศึกษาและได้รับประสบการณ์ที่แท้จริงของแหล่งท่องเที่ยวที่ได้ไปสัมผัส ตัวอย่างเช่น เมื่อเดินทางไปประเทศสเปน ก็ต้องการสัมผัสวิถีชีวิตของคนท้องถิ่นหรือวัฒนธรรมต่าง ๆ ที่แท้จริงเป็นของสเปน 4) นักท่องเที่ยวแบบชอบทดลอง (The Experimental Tourists) มีลักษณะที่เห็นเด่นชัดคือ ชอบติดต่อกับพูดคุยกับคนท้องถิ่นเพื่อเรียนรู้และทำความเข้าใจในชีวิตความเป็นอยู่ การปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมของคนท้องถิ่น 5) นักท่องเที่ยวที่ใช้ชีวิตแบบคนท้องถิ่น (The Existential Tourists) นักท่องเที่ยวประเภทนี้ต้องการฝังตัวเองหรือใช้ชีวิตภายใต้วัฒนธรรมและวิถีชีวิตเดียวกับคนท้องถิ่น นักท่องเที่ยวประเภทนี้จะใช้เวลาอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวนั้นเป็นเวลานาน ตัวอย่างเช่น นักท่องเที่ยวที่มาใช้เวลาอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งในประเทศไทย เช่น พัทยาหรือเชียงใหม่ และพยายามใช้ชีวิตเช่นเดียวกับคนท้องถิ่น ไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติตัว การรับประทานอาหาร การพยายามพูดภาษาท้องถิ่น เป็นต้น

อรอนงค์ ฉะยมแหลม และคณะ (2562) ได้กล่าวว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวนั้นเกิดจากพฤติกรรมนักท่องเที่ยว โดยมีรูปแบบกิจกรรมดังต่อไปนี้ 1) กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบ

อิสระ หมายถึงการเดินทางท่องเที่ยวที่ไม่เป็นไปตามกำหนดของบริษัทนำเที่ยว นักท่องเที่ยวจะกำหนดรายการนำเที่ยวด้วยตนเองและอาจรวมถึงการเดินทางท่องเที่ยวเองด้วย 2) กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบตามกำหนดหรือมีผู้นำเที่ยว จะอยู่ในรูปแบบการท่องเที่ยวทั่วไป ที่เดินทางท่องเที่ยวตามรายการนำเที่ยวที่เป็นไปตามบริษัทนำเที่ยวกำหนด เหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่ชอบบริการที่มีแบบแผนและตารางกำหนดที่แน่นอน และมีผู้ดูแลเอาใจใส่ อำนวยความสะดวกในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว 3) กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย เกิดจากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวกลุ่มที่ชอบผจญภัยหรือแสวงหาสิ่งแปลกใหม่ และในบางกลุ่มจะเป็นพฤติกรรมที่มีความเสี่ยงหรือทำทายเป็น ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้จะมีความหลากหลายของกิจกรรมตั้งแต่เสี่ยงมากไปจนถึงไม่มีความเสี่ยง แต่มีความสนุกและตื่นเต้นนักวิชาการได้แบ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวตามพฤติกรรมนี้ออกเป็น 2 แบบ คือ การผจญภัยอย่างเบา (Soft-Adventure Tourists) กับ การผจญภัยอย่างหนัก (Hard-Adventure Tourists) และ 4) กิจกรรมการท่องเที่ยวตามความสนใจพิเศษหรือความชอบ เกิดจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวเลือกทำกิจกรรมที่ตนชื่นชอบและสนใจรวมถึงความสนใจพิเศษ ทำให้เกิดเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ มากมายดังที่ได้พบเห็นทั่วไป พฤติกรรมการท่องเที่ยวแบบนี้จัดเป็นพฤติกรรมที่มีมากที่สุด ยกตัวอย่างเช่น 1) กิจกรรมการท่องเที่ยวชมเมือง 2) กิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 3) กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ 4) กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษา และ 5) กิจกรรมการท่องเที่ยวในรูปแบบพิเศษ เช่น กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ กิจกรรมการเดินทางท่องเที่ยวแสวงบุญ กิจกรรมการท่องเที่ยวถ่ายภาพ เป็นต้น

ทั้งนี้ สุขุม คงดิษฐ์ และคณะ (2560) ได้กล่าวถึงรูปแบบการท่องเที่ยวที่ขึ้นอยู่กับลักษณะของกิจกรรมการท่องเที่ยวและประเภทของนักท่องเที่ยว ซึ่งประกอบไปด้วย 4 รูปแบบ ได้แก่ 1) การสาธิตให้ความรู้ 2) การจำหน่ายสินค้าชุมชนและผลิตภัณฑ์เกษตร 3) การให้ลู่ทางด้านธุรกิจเกษตร และ 4) การท่องเที่ยวเรียนรู้วิถีชีวิตและวัฒนธรรมชุมชน ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของ เจมณี ทะริยะ (2563) ที่ได้ศึกษากิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ประกอบไปด้วย 3 กิจกรรม ได้แก่ 1) การทำของที่ระลึก 2) การทำอาหารเพื่อสุขภาพ 3) การผสมเครื่องดื่ม นอกจากนี้การศึกษาของ อธิพร แสงพิรุณ (2565) ได้กล่าวถึงกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ 1) การล่องเรือชมวิถีชีวิต 2) การพักผ่อนบ้วนนำไปถวายพระ 3) การพักผ่อนต้นโสมสเดย์ 4) การทำอาหารไทย และ 5) การทำบุญตักบาตร

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยว จึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการท่องเที่ยว ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ซึ่งไม่มีรูปแบบกิจกรรมที่ตายตัว สำหรับการศึกษาคั้งนี้ จึงได้แบ่งรูปแบบของกิจกรรมการท่องเที่ยวออกเป็น 4

กิจกรรมหลัก ได้แก่ 1) กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย 2) กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ 3) กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ และ 4) กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ดังแสดงในตาราง 1

ตาราง 1 สรุปรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยว

ชื่อนักวิจัย	กิจกรรมการท่องเที่ยว							
	ผจญภัย	สุขภาพ	ศึกษา	ศาสนา	เกษตร	ธุรกิจ	กีฬา	อื่น ๆ
UNWTO (1997)	✓			✓				✓
มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2551	✓	✓	✓	✓		✓	✓	
Perreault and Dorden, 1979	✓		✓					
Cohen, 1976	✓		✓	✓				
อรอนงค์ ฉะยมแหลม และคณะ (2562)	✓	✓	✓	✓				✓
สุขุม คงศิษฐ์ และคณะ (2560)			✓		✓	✓		
เจมณี ทะริยะ, 2563		✓						
ธีรพร แสงพิรุณ, 2565.		✓	✓	✓				
รวม	5	4	6	5	1	2	1	2

เส้นทางการท่องเที่ยว

เส้นทางการท่องเที่ยว หมายถึง ทางสัญจรของสถานที่ท่องเที่ยวที่ใช้เชื่อมส่วนต่าง ๆ ของเมืองเข้าไว้ด้วยกัน โดยสามารถเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ ที่สำคัญของเมืองได้ (ปรัชญาพร พัฒนผล, 2554) นอกจากนี้เส้นทางการท่องเที่ยว (Tourism Route) เป็นแนวทางการสัญจรที่กำหนดขึ้นสำหรับนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถพบเห็นหรือเข้าชมแหล่งท่องเที่ยวและจุดที่น่าสนใจต่าง ๆ ได้ง่าย ซึ่งเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวอาจเป็นการใช้เส้นทางร่วมกับเส้นทางสัญจรปกติของคนท้องถิ่น หรืออาจเป็นการกำหนดเส้นทางขึ้นมาใหม่เฉพาะเป็นพิเศษสำหรับนักท่องเที่ยวก็ได้ โดยการพิจารณากำหนดเส้นทางท่องเที่ยวจะต้องสำรวจ สังเกตการณ์จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ซึ่งควรเริ่มต้นจากการพิจารณาดำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ แล้วจัดลำดับความสำคัญและความน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความสามารถในการเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เข้าด้วยกัน (ธีระพันธ์ ปัญญาดี, 2565)

กุลวรา สุวรรณพิมล (2548, หน้า 164-165) อธิบายถึงแผนจัดนำเที่ยวและเส้นทาง การท่องเที่ยวควรคำนึงปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ 1) เส้นทางการท่องเที่ยวต้องเป็นที่นิยมของ นักท่องเที่ยว 2) เส้นทางท่องเที่ยวต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก 3) เส้นทางท่องเที่ยว จะต้องมีความดึงดูดกับนักท่องเที่ยว 4) เส้นทางท่องเที่ยวต้องมีระยะทางที่ใกล้พอสมควร และ 5) เส้นทางท่องเที่ยวต้องคำนึงถึงอากาศที่ดี ปลอดภัยตลอดเวลา นอกจากนี้ นิศา ชัชกุล (2557) ได้กล่าวว่าการขนส่งที่มีอิทธิพลกับการท่องเที่ยวโดยตรง คือ การขนส่ง ผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง หรือจากถิ่นที่อยู่อาศัยไปยังจุดหมายปลายทาง ของแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ การขนส่งนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งรูปแบบการขนส่งได้ 4 ประเภท คือ การขนส่งทางบก (Land Transportation) การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) และการขนส่งทางท่อ (Tube Transportation)

สรุปได้ว่า เส้นทางท่องเที่ยว หมายถึง ระบบโครงข่ายที่ใช้เชื่อมส่วนต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน โดยเป็นแนวทางการสัญจรที่กำหนดขึ้นสำหรับนักท่องเที่ยว เพื่อเข้าชมแหล่งท่องเที่ยว และจุดที่น่าสนใจได้ง่าย ซึ่งเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวอาจเป็นการใช้เส้นทางร่วมกับเส้นทาง สัญจรปกติของคนท้องถิ่น หรืออาจเป็นการกำหนดเส้นทางขึ้นมาใหม่ก็ได้โดยพิจารณาจาก การสำรวจ สังเกตการณ์จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว รวมถึงแนวโน้มที่ควรจะเป็นในการ จัดเส้นทางท่องเที่ยว และเส้นทางในลักษณะวงจรจบ เนื่องจากจะทำให้นักท่องเที่ยวได้พบ เห็นสิ่งแปลกใหม่เกิดความเพลิดเพลินไปตลอดเส้นทางโดยไม่ต้องย้อนกลับเส้นทางเดิม

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว

โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว หมายถึง การจัดการประสานงานระหว่าง กิจกรรมต่าง ๆ (Activities) เพื่อให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด และยังทำให้ได้รับความพอใจสูงสุด (ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์, 2556) ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์ทางด้านการท่องเที่ยว หรือโลจิสติกส์การท่องเที่ยว เป็นการบูรณาการ แนวคิดด้านการจัดการโลจิสติกส์กับแนวคิดการจัดการท่องเที่ยวเข้าด้วยกันโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเริ่มต้นจากการขนส่งนักท่องเที่ยว ประกอบไปด้วย การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) และการเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) เป็นหลัก (Lamsdon and Page (2004)

คมสัน สุริยะ และคณะ (อ้างอิงใน ฌภัทร ทิพย์ศรี และชวีฉิม เจียรตระกูล, 2558) ได้กล่าวไว้ว่าแนวคิดเรื่องโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (Tourism logistics) คล้ายคลึงกับเรื่อง การขนส่งสำหรับการท่องเที่ยว (Tourism and Transport) โดยการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะ

ครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุประสงค์ของเท่านั้น ส่วนโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมกว้างกว่า โดยครอบคลุมสามเรื่องใหญ่ คือ 1) การไหลทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลาเสียสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกรสบายในการเดินทาง เป็นต้น 2) การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น และ 3) การไหลด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้า หรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ

ในขณะที่ มิ่งสรรพ ชาวสะอาด และคมสัน สุริยะ (2551) กล่าวเพิ่มเติมถึงความสำคัญของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวไว้ว่าการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวแตกต่างจากการจัดการ โลจิสติกส์ของสินค้า ตรงที่ว่าจัดการขนส่งคนจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งนั้น เป็นงานที่ละเอียดอ่อนกว่าการส่งสินค้า เนื่องจากนักท่องเที่ยวมีเป้าหมายในการท่องเที่ยวที่ต่างกััน โดยที่ Langley, Coyle, Gibson, Novack and Bardi (2009) ยังกล่าวเพิ่มเติมในด้านการท่องเที่ยวว่า นอกเหนือ จากการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการ สารสนเทศ และเงินแล้ว ยังมีการเคลื่อนย้ายของนักท่องเที่ยวอีกด้วย และจรัชญา แก้วจ้อน (2553) ได้ให้นิยามโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวไว้ว่า เป็นการจัดการการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ (Activities) เพื่อทำให้เกิดการไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาดและยังทำให้ได้รับความพอใจสูงสุด ปราศจากข้อผิดพลาด นอกจากนี้ ศณพศ ลิทธิเลิศ (2554) กล่าวถึงขั้นตอนในการบริการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวไว้ว่า เป็นการเดินทางทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว หรือถ้าจะกล่าวอีกอย่างหนึ่งก็คือเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการในด้านการเคลื่อนย้าย การเชื่อมโยงสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความประทับใจ มีความสะดวก รวดเร็ว และคุ้มค่าคุ้มทุนด้วย

ปิ่นฤทัย คงทอง (2565) ได้กล่าวถึง แนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ 1) การเคลื่อนที่ด้านกายภาพ หมายถึงการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ที่จอดรถ ห้องน้ำ นอกจากนี้ควรคำนึงถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวอีกด้วย 2) การเคลื่อนที่ด้านข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งรวมไปถึงแผนพับ โบรชัวร์ และสื่ออื่น ๆ เช่น สื่อออนไลน์ เว็บไซต์ เป็นต้น และ 3) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน หมายถึง ด้านความสะดวกในการจ่ายชำระค่าสินค้าและ

บริการในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ทั้งจุดจำหน่ายสินค้าของที่ระลึก โดยสามารถจ่ายได้ทั้งเงินสด และการโอนเงินผ่านแอปพลิเคชันของธนาคาร โดยเฉพาะในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) นักท่องเที่ยวนิยมชำระสินค้าและบริการผ่านโทรศัพท์มือถือหรือแอปพลิเคชันเพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อจากการสัมผัส สอดคล้องกับการศึกษาของ สิริวดี ไทยสมัคร และคณะ (2562) ที่ดำเนินการศึกษาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว 3 ด้าน ได้แก่ การไหลทางกายภาพ การไหลทางด้านการเงิน และการไหลทางด้านสารสนเทศ น้ำทิพย์ ตระกูลเมธี (2565) ได้กล่าวถึง ปัจจัยของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (Tourism Logistics) ประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลักที่สำคัญ ได้แก่ 1) ปัจจัยการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) เป็นปัจจัยเกี่ยวข้องกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว เช่น การขนส่ง เส้นทางถนนที่เข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว การจัดการสัมภาระ และการอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ 2) ปัจจัยการเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ป้ายบอกเส้นทาง ป้ายแนะนำสถานที่ แผนที่ ศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวท้องถิ่น รวมถึงสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เว็บไซต์ สื่อสังคมออนไลน์ เป็นต้น 3) ปัจจัยการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกด้านค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว เช่น การชำระค่าบริการ การจ่ายซื้อสินค้า การให้บริการตู้เอทีเอ็ม และการแลกเปลี่ยนสกุลเงินตรา เป็นต้น

แต่ทั้งนี้การศึกษาของ ญัฐชัย บูรณะวิมลวรรณ (2561) ได้แตกต่างจากการศึกษาของนักวิจัยท่านอื่น เนื่องจากมีการศึกษาการไหลทางกายภาพ บนเส้นทางตาก-แม่สอด เพียงด้านเดียว โดยบริษัทโลจิสติกส์ทางการท่องเที่ยวที่เป็นสถานการณ์ปัจจุบัน ประกอบไปด้วย ป้ายชื่อป้ายข้อมูล ร้านอาหาร/เครื่องดื่ม สุขา ร้านขายของที่ระลึก ที่พัก ตู้เอทีเอ็ม เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ที่จอดรถ ป้ายบอกทาง ป้ายแจ้งเตือนอันตราย และศูนย์บริการนักท่องเที่ยว เช่นเดียวกับ เศรษฐวิมล พรหมสิทธิ์ (2559) ที่ได้ศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของระบบโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว ไว้ 3 ด้าน ได้แก่ 1) การเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางจากบ้านหรือสถานีขนส่งหลักเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ผ่านรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เช่น การเดินทางด้วยรถ เรือ เครื่องบิน เป็นต้น โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทาง เช่น ร้านอาหาร ที่พักระหว่างทาง ป้ายบอกทาง เป็นต้น 2) การคงอยู่ในแหล่งท่องเที่ยว หมายถึง การบริการอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว เช่น ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว การสื่อสารกับนักท่องเที่ยว ป้ายเตือน การให้บริการสัญญาณอินเทอร์เน็ต และ 3) การออกจากแหล่งท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่อไป หรือเป้าหมายต่อไป ผ่านรูปแบบ

การเดินทางอื่น ๆ ที่มีในพื้นที่ อาจมีเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมเกี่ยวข้อง เช่น การเรียกรถผ่าน แอปพลิเคชัน การซื้อตั๋วทางโทรศัพท์ เป็นต้น

โดยสรุปแล้วโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว หมายถึง การจัดการการออกแบบเส้นทางการท่องเที่ยวและอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวเที่ยวตามเส้นทาง ซึ่งทำตามสัญญา (ตรงที่ ตรงเวลา ตรงสเปค ตรงตามราคาที่ตั้งไว้) ครอบคลุม 3 เรื่อง คือ การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัสดุสิ่งของ (Physical Flow) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และการรับจ่ายเงิน (Financial Flow) มีเป้าหมาย คือ การทำให้นักท่องเที่ยวพึงพอใจ และลดต้นทุนของผู้ประกอบการ จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว จึงทำให้การศึกษาในครั้งนี้ มุ่งเน้นการศึกษาเฉพาะด้านดกการเคลื่อนที่ทางกายภาพเพียงอย่างเดียว เพื่อให้ทราบถึงผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกรสบายในการเดินทาง เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังตาราง 2

ตาราง 2 สรุปองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว

ชื่อนักวิจัย	ทางกายภาพ	ข้อมูลข่าวสาร	ด้านการเงิน	อื่น ๆ
คมสัน สุริยะ และคณะ (อ้างอิงใน ฉัตร ทิพย์ศรี และชัชโณม เจีย ตระกูล, 2558)	✓	✓	✓	
มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสันต์ สุริยะ (2551)	✓	✓	✓	
Langley, Coyle, Gibson, Novack and Bardi (2009)	✓	✓	✓	✓
จรัชญา แก้วจ้อน (2553)	✓	✓	✓	
Lumsdon and Page (2004)	✓	✓	✓	
คณพศ ลิทธิเลิศ (2554)	✓	✓	✓	
เศรษฐวัสส์ พรหมสิทธิ์ (2559)	✓			
ปิ่นฤทัย คงทอง (2565)	✓	✓	✓	
ณัฐชัย บุรณะวิมลวรรณ (2561)	✓			
สิริวดี ไทยสมัคร และคณะ. 2562.	✓	✓	✓	
น้ำทิพย์ ตระกูลเมธี (2565)	✓	✓	✓	
รวม	11	9	8	1

สำหรับการศึกษาเกี่ยวกับองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพนั้น คมสันต์ สุริยะ (2551) ได้กล่าวถึง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของนักท่องเที่ยว ประกอบไปด้วย 1) สิ่งที่มีให้บริการ ได้แก่ ชนิดของพาหนะและเส้นทางในการให้บริการขนส่ง 2) การเข้าถึง เป็นความสามารถและความสะดวกของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการขนส่งหรือท่องเที่ยวได้ 3) สาธารณชน เป็นการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง รวดเร็ว ในการเดินทางและการวางแผนการท่องเที่ยว 4) เวลา เป็นการจัดตารางเวลาในการให้บริการที่เหมาะสมและตรงต่อเวลา 5) การดูแลนักท่องเที่ยวโดยคำนึงสวัสดิการของนักท่องเที่ยว เช่น ห้องน้ำ อาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น 6) ความสะดวกสบายของนักท่องเที่ยว 7) ความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว 8) ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 9) แหล่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว 10) ถนนคนเดิน 11) จุดทำเงิน เป็นสถานที่ บริการ หรือยานที่จัดไว้สำหรับการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว 12) การสร้างความเพลิดเพลินระหว่างการเดินทาง สอดคล้องกับการศึกษาของ วีระสิทธิ์ ปิติเจริญพร (2562) ได้สรุปองค์ประกอบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว 13 องค์ประกอบ ดังนี้ 1) สิ่งที่มีให้บริการ 2) การเข้าถึง 3) ข้อมูลข่าวสาร 4) เวลา 5) การเอาใจใส่ นักท่องเที่ยว 6) ความสะดวกสบาย 7) ความปลอดภัย 8) ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 9) แหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดใจ 10) ถนนคนเดิน 11) จุดทำเงิน 12) การให้ความเพลิดเพลินใจระหว่างการเดินทาง 13) การให้บริการสารสนเทศ สำหรับ ชนิศา มณีรัตน์รุ่งโรจน์ และคณะ (2561) ได้ศึกษาตัวแปรโลจิสติกส์การท่องเที่ยวและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว โดยได้กำหนดด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ 1) ความสะดวกในการเดินทางจากต้นทางถึงจุดหมายปลายทาง 2) ความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว 3) ระบบขนส่งมวลชน สาธารณูปโภคพื้นฐาน และ 4) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวก

ส่วนการศึกษาของ ปิ่นฤทัย คงทอง (2565) ได้ศึกษาแนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว โดยได้กล่าวถึงโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพออกเป็น 4 ด้าน ประกอบไปด้วย 1) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว 2) โครงสร้างพื้นฐาน 3) แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยว 4) สิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งนี้การศึกษาของ สุภัทสร่า ปัญญารัฐโรจน์ (2561) พบว่า ได้เพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวในสถานที่ต่าง ๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้ 1) การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่ม 2) ระบบขนส่งมวลชนสะดวก 3) ความปลอดภัยในสถานที่พักผ่อน 4) ความปลอดภัย ณ สถานที่ขนส่ง/ท่าเรือ 5) ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว 6) ความปลอดภัยในเขตชุมชน 7) ความปลอดภัยในบริเวณฝูงชนแออัด นอกจากนี้ จากการศึกษาตัวแปรโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการไหลทางกายภาพ (Physical flow) ของ ธนพัฒน์ นะคะจัต (2561) พบว่า องค์ประกอบโลจิสติกส์การขนส่ง

เพื่อการท่องเที่ยวด้านการไหลทางกายภาพ ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐานเส้นทางการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว หมายถึงศักยภาพของสภาพเส้นทางรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวก 2) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิง ร้านกาแฟ ร้านค้า และร้านอาหาร 3) การเดินทาง หมายถึง การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถไฟ และเครื่องบิน โดยเดินทางผ่านจุดเชื่อมต่อระบบขนส่ง (Terminal hub) ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และท่าอากาศยาน 4) แหล่งท่องเที่ยว หมายถึง ความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว โดยพิจารณาจากสถานที่ท่องเที่ยว ได้แก่ ที่พัก ร้านค้า/ร้านจำหน่ายของที่ระลึก ร้านอาหาร และการเดินทางภายในแหล่งท่องเที่ยว และ 5) กิจกรรมการท่องเที่ยว หมายถึง รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยว เทศกาล ประเพณี กิจกรรมการผลิตและจำหน่ายสินค้าภูมิปัญญาของชาวบ้าน หรือกลุ่มวิสาหกิจชุมชน ที่กระจายตัวอยู่ระหว่างเส้นทางการท่องเที่ยว สอดคล้องกับการศึกษาของ กุลภา ไสรัตน์ และคณะ (2563) ที่ได้จำแนกองค์ประกอบ โสจิตติสต์ท่องเที่ยวออกเป็น 6 ด้าน ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐานเส้นทางการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว 2) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 3) การเดินทาง 4) แหล่งท่องเที่ยว 5) กิจกรรมการท่องเที่ยว และ 6) ข้อมูลสารสนเทศ

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง จึงสรุปได้ว่า นักวิชาการที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับโสจิตติสต์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ ได้ศึกษาปัจจัยด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพที่แตกต่างกันออกไป จึงทำให้ผู้วิจัยนำข้อมูลของแต่ละท่านมาเปรียบเทียบตรวจสอบข้อมูลที่มีลักษณะเหมือนกันเพื่อนำมากำหนดองค์ประกอบของโสจิตติสต์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ โดยองค์ประกอบที่มีการศึกษามากที่สุดนั้น ประกอบไปด้วย 1) โครงสร้างพื้นฐาน 2) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 3) การเดินทาง 4) แหล่งท่องเที่ยว และ 5) กิจกรรมการท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดดังภาพ 3 และตาราง 3

ตาราง 3 องค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทาง
กายภาพ

ชื่อนักวิจัย	A	B	C	D	E	F	G	H	I
คมสันต์ สุริยะ (2551)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ชนิตา มณีรัตน์รุ่งโรจน์ และคณะ (2561)		✓	✓	✓				✓	
ธนพัฒน์ นะคะจัด (2561)	✓	✓	✓	✓	✓				
ปิ่นฤทัย คงทอง (2565)	✓	✓	✓	✓	✓				
วีระสิทธิ์ ปิติเจริญพร (2562)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
สุภัทสรดา ปัญญารัฐโรจน์ (2561)	✓	✓	✓					✓	
กุลภา ไสรัตน์ และคณะ (2563)	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
รวม	5	6	6	5	4	2	2	3	2

***หมายเหตุ *** A = โครงสร้างพื้นฐาน B = สิ่งอำนวยความสะดวก C = การเดินทาง
D = แหล่งท่องเที่ยว E = กิจกรรมท่องเที่ยว F = สาธารณสุข
G = เวลา H = ความปลอดภัย I = ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



ภาพ 3 องค์ประกอบโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ

การเดินทางท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ (SEAMLESS TRAVEL)

Wanpen Puttanont (2562) ได้กล่าวไว้ว่า การเดินทางแบบไร้รอยต่อ หมายถึง การเดินทางที่มีพาหนะขนส่งให้บริการในทันทีตั้งแต่ออกจากที่อยู่อาศัย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการเดินทางแบบไร้รอยต่อของ Sampo Hietanen (2557) ที่กล่าวว่าเป็นการเดินทางที่เชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนทั้งของภาครัฐ และเอกชนเข้าด้วยกัน ซึ่งรวมเอาบริการขนส่งสาธารณะตั้งแต่รถบัส เรือเฟอร์รี่ รถแท็กซี่ รถเช่า จักรยาน ไปจนถึงพาหนะเท่าที่คนจะเลือกโดยสารได้เข้าไว้ด้วยกัน โดยผู้ใช้บริการสามารถเช็คตารางเวลา เช็คพาหนะที่ดีที่สุดสำหรับเส้นทางไป

จนถึงจุดตัวเบ็ดเสร็จ นอกจากนี้ยังมียังมีการให้บริการการเดินทางแบบแพ็คเกจเหมาจ่ายซึ่งสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมืองที่มักรู้ตารางเวลาชีวิตของตนเองและจำเป็นต้องเดินทางอยู่แล้ว เช่นเดียวกับ Eric Hannonn and other (2016) ที่กล่าวถึงการเคลื่อนที่แบบไร้รอยต่อ (seamless mobility) เน้นการให้บริการตามอุปสงค์แบบประตูสู่ประตู (on-demand door to door service) ด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal) ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น ทั้งบริการของรัฐและเอกชนที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในราคาที่ไม่แพง บริการขนส่งทุกรูปแบบสามารถบริการจัดการร่วมกัน บนแพลตฟอร์มเดียวกันให้บริการผ่านแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟน โดย เทคโนโลยี จะมีบทบาทต่อการท่องเที่ยวแบบวิถีใหม่ โดยเฉพาะเทคโนโลยีดิจิทัลและอุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ เทคโนโลยีโลกเสมือน และการวิเคราะห์ข้อมูล โดยเส้นแบ่งระหว่างอุตสาหกรรมจางหายไป และการท่องเที่ยวจะเชื่อมโยงกับธุรกิจอื่น ๆ มากขึ้น ซึ่งประสบการณ์แบบไร้รอยต่อจะทำให้ธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีความเชื่อมโยงกันมากขึ้น เช่น ธุรกิจท่องเที่ยวกับธุรกิจอาหาร (Gastronomy tourism) โดยนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังแหล่งที่มีเอกลักษณ์ด้านอาหาร ธุรกิจท่องเที่ยวกับธุรกิจดูแลสุขภาพ (Medical tourism) โดยนักท่องเที่ยวเดินทางเพื่อเข้ารับการรักษา/บริการด้านสุขภาพ ธุรกิจท่องเที่ยวและการเดินทางเชิงธุรกิจ (Bleisure) โดยเป็นการท่องเที่ยวระหว่างการเดินทางไปทำงานในจุดหมายปลายทางต่าง ๆ (พุทธชาติ ลุนคำ และคณะ, 2564)

จากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจและสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จึงทำให้พฤติกรรมการท่องเที่ยวได้เปลี่ยนไปจากเดิม โดยมีการใช้เทคโนโลยีเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องมากขึ้นในการจัดการวางแผนการเดินทาง โดยนักท่องเที่ยวสามารถดำเนินการด้วยตนเองได้ตั้งแต่การจองโรงแรม เครื่องบิน และการเดินทาง รวมถึงการชำระเงินออนไลน์ที่มีความสะดวก (Corinna Schindler, 2022) จากรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป จึงทำให้ การเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ เข้ามามีบทบาทในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมากขึ้น

โดย WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL (2021) ได้ให้ความหมายไว้ว่า เป็นการการเดินทางท่องเที่ยวที่มีความคล่องตัว ปลอดภัยและไร้กังวลตั้งแต่ต้นจนจบ ทำให้การเคลื่อนตัวและการจัดการนักท่องเที่ยวทุกรูปแบบการเดินทางเป็นไปอย่างราบรื่น รวมถึงการพัฒนาประสบการณ์ที่ดีของนักท่องเที่ยว อีกทั้งการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อสามารถช่วยป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรคระหว่างผู้โดยสารซึ่งสอดคล้องกับสถานการณ์ใน

ปัจจุบันและอนาคตอีกด้วย โดยมีหลักเกณฑ์สากลคือการนำเทคโนโลยีดิจิทัลที่เป็นนวัตกรรมมาใช้เพื่อให้การเดินทางราบรื่นตั้งแต่การจองไปจนถึงการสิ้นสุดการเดินทาง

จากรายงานของ OECD Report to G20 Tourism Working Group ได้กล่าวถึง แนวคิดการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ (OECD, 2020) ประกอบด้วย

1. การเดินทางแบบ end-to-end หมายถึง การอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่ตั้งแต่เริ่มเดินทางและสิ้นสุดการเดินทาง โดยเริ่มตั้งแต่ออกจากที่อยู่อาศัยไปจนถึงที่หมาย และกลับสู่ที่เดิม นับได้ว่าเป็นขั้นตอนทั้งหมดของการเดินทางท่องเที่ยว ตั้งแต่การเตรียมตัวก่อนการเดินทาง การขอใบอนุญาต (เช่น วีซ่า พาสปอร์ต) การจองที่พัก การขนส่งจากบ้าน การเดินทางผ่านสนามบิน (หรือศูนย์กลางการขนส่งหลักอื่นๆ) พิธีการผ่านแดน การตรวจคนเข้าเมือง และการขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวปลายทาง

2. การเชื่อมต่อการเดินทางจากจุดแรกไปถึงจุดสุดท้าย โดยแนวคิดดังกล่าวส่วนมากจะใช้ในการวางแผนการขนส่งและการจัดส่ง โดยการเดินทางจากจุดแรกหมายรวมถึงการเดินทางออกจากที่พัก และเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ในพื้นที่ เช่น สถานีรถโดยสาร ท่าเรือ หรือสนามบิน เป็นต้น เพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวปลายทาง

3. จุดหมายปลายทางอัจฉริยะ เป็นการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยว โดยจุดหมายปลายทางอัจฉริยะ อาจได้แก่ เมืองอัจฉริยะ หรือพื้นที่ที่มีการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีเข้ามาบริหารจัดการ

จากแนวคิดที่กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่าจะต้องพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวคิดการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อรวมถึงประเด็นสำคัญและความท้าทายที่ต้องได้รับการพัฒนา โดยต้องคำนึงถึงการเดินทางตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง รวมถึงพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับความต้องการของผู้เดินทางหรือนักท่องเที่ยวในการเข้าถึง และเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวปลายทางได้อย่างราบรื่นและจะอำนวยความสะดวกได้อย่างไร จึงทำให้หลายองค์กรในภาคส่วนการเดินทางและการท่องเที่ยวมีบทบาทในการพัฒนาการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ

นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์-ประเด็นสำคัญ ความท้าทาย และโอกาส สำหรับการการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ ของ OECD Report to G20 Tourism Working Group สามารถกล่าวได้ดังนี้ 1) ข้อกำหนดในการเดินทางของแต่ละประเทศ 2) การระบุตัวตนของนักท่องเที่ยวผ่านระบบดิจิทัล 3) การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย และ 4) การจัดการข้อมูลของนักท่องเที่ยวหลังการเดินทาง โดยการค้นพบนี้สนับสนุนความสำคัญในฐานะที่เป็นพื้นที่สำหรับการดำเนินการเพื่อปรับปรุงการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ ซึ่งองค์ประกอบดังกล่าวจะทำให้การเดินทางของนักท่องเที่ยวยุคใหม่ราบรื่นตลอดเส้นทาง อีกทั้งยังสร้างประสบการณ์ที่ดีแก่

นักท่องเที่ยวอีก รวมถึงเกิดการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวหรือชุมชนได้อย่างสะดวกและได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวอีกด้วย

สรุปได้ว่า การเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ เป็นการให้บริการและการอำนวยความสะดวกในการการเดินทางของนักท่องเที่ยวตลอดการเดินทางท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็น 1) ข้อกำหนดในการเดินทางของแต่ละประเทศ 2) การระบุตัวตนของนักท่องเที่ยวผ่านระบบดิจิทัล 3) การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย และ 4) การจัดการข้อมูลของนักท่องเที่ยวหลังการเดินทาง โดยมีรายละเอียดดังภาพต่อไปนี้

	ก่อนการเดินทาง	การเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว	การเดินทางภายในเมืองท่องเที่ยว	หลังการเดินทาง
องค์ประกอบของการท่องเที่ยวไร้รอยต่อ	ข้อกำหนดในการเดินทางของแต่ละประเทศ เป็นขั้นตอนการวางแผนก่อนการเดินทาง โดยการปรับปรุงขั้นตอนให้มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากการเดินทางที่ราบรื่น เช่น การขยายการยกเว้นวีซ่า การใช้เทคโนโลยีที่กว้างขึ้น การสื่อสารที่ดีขึ้น ตลอดจนข้อตกลงเพิ่มเติมและความร่วมมือระหว่างประเทศต่าง เป็นต้น	การระบุตัวตนของนักท่องเที่ยวผ่านระบบดิจิทัล ดิจิทัลไบโอเมตริกซ์ (Biometrics) เป็นระบุตัวตนของนักท่องเที่ยวทางดิจิทัล ซึ่งสามารถช่วยในด้านความปลอดภัยและความรวดเร็วในการตรวจคนเข้าเมือง เช่น การสแกนลักษณะใบหน้า ดวงตา ลายนิ้วมือ โดยขั้นตอนนี้ส่วนมากจะใช้ในบริเวณจุดผ่านแดน สนามบิน เป็นต้น	การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย เป็นการจัดการการเชื่อมโยงการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ประกอบไปด้วย <ol style="list-style-type: none"> 1. การพัฒนาเส้นทางและบริการใหม่ เช่น การจัดให้มีศูนย์กลางคมนาคมขนส่งที่มีความหลากหลายและครอบคลุมพื้นที่ 2. การเชื่อมโยงและการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงการบริการขนส่ง 3. การเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวปลายทาง 	การจัดการข้อมูลของนักท่องเที่ยวหลังการเดินทาง โดยการจัดการข้อมูลสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ และการจัดการผู้มาเยือน จะต้องเป็นข้อมูลที่ชัดเจน ตรงประเด็น และเป็นปัจจุบัน ซึ่งอาจมีการเก็บข้อมูลโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านระบบดิจิทัล เพื่อจัดทำสถิติที่สำคัญและข้อมูลพฤติกรรมกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยข้อมูลดังกล่าวสามารถนำไปกำหนดกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวในอนาคตที่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

ภาพ 4 องค์ประกอบของการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ

ที่มา: OECD Report to G20 Tourism Working Group, 2022

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวชายแดน

การท่องเที่ยวชายแดน หมายถึง การมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างพื้นที่หรือประเทศที่มีภูมิประเทศที่ติดต่อกัน อาจจะเป็นการเชื่อมต่อทางน้ำ อากาศ หรือทางบก และก่อให้เกิดผลประโยชน์การแลกเปลี่ยน การค้าขาย ระหว่างด่านชายแดน โดยรูปแบบการท่องเที่ยว และแหล่งทรัพยากรท่องเที่ยวที่มีรูปแบบที่เหมือนกัน เช่น การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ประเพณี การศึกษาวิถีชีวิตในชุมชน เป็นต้น อีกทั้งยังครอบคลุมไปถึงการพัฒนากระบวนการขนส่งระหว่างประเทศ รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว เช่น ถนน การสร้างสะพานเชื่อมระหว่างประเทศ หรือการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้ต้องมี การกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับจังหวัดและระดับภูมิภาค เนื่องจากเมืองท่องเที่ยวชายแดนมีศักยภาพทางการท่องเที่ยว และสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศจำนวนมากซึ่ง

หน่วยงานต่าง ๆ ให้ความสำคัญกับการวางเป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้กระจายสู่ระดับภูมิภาคมากขึ้น (ภูมิ หมั่นพลศรี, 2554, หน้า 4. อ้างอิงใน เบญจวรรณ จันทรแก้ว, 2558, หน้า 8) สอดคล้องกับ กนกวรรณ มโนรมย์ (2552) ได้อธิบายความหมายของการท่องเที่ยวเมืองชายแดนจากลักษณะเฉพาะของคำ 2 คำเข้ามารวมกันลักษณะการท่องเที่ยวแบบใหม่ที่มีความพิเศษและแตกต่างไป จากการท่องเที่ยวในพื้นที่อื่น ๆ ซึ่ง “การท่องเที่ยวเมืองชายแดน” มาจากคำว่า “การท่องเที่ยว” และ “เมืองชายแดน” โดยลักษณะความเป็นเฉพาะของการท่องเที่ยวเมืองชายแดน หรือ เมืองท่องเที่ยวชายแดน มีความหมายดังนี้

1. การมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างพื้นที่ คือ เป็น การปฏิสัมพันธ์กันกับประเทศเพื่อนบ้าน ตามลักษณะสภาพภูมิประเทศและอาณาเขตที่ติดต่อกัน ซึ่งอาจจะเป็นการเชื่อมต่อกันทั้งในทางบกหรือทางน้ำก่อให้เกิดผลประโยชน์การแลกเปลี่ยนทางการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวในส่วนของแต่ละท่องเที่ยวที่มีลักษณะที่ใกล้เคียงกันของทั้งสองประเทศ เช่น การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประเพณีท้องถิ่น ลักษณะการใช้วิถีชีวิตในชุมชน และการท่องเที่ยวตามสภาพภูมิประเทศที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ เช่น แม่น้ำ ภูเขา สิ่งก่อสร้างและการ เข้าชมสถาปัตยกรรม วัตถุโบราณล้ำค่าที่ยุคหนึ่งเคยอยู่ในอาณาจักรเดียวกัน เป็นต้น

2. การมีกิจกรรมทางการท่องเที่ยวเกิดขึ้นในพื้นที่ จะเห็นได้ว่าเมืองท่องเที่ยวชายแดนนั้น จะมีการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นการเดินทางท่องเที่ยวไปยังสิ่งที่น่าสนใจ (Travel Destination) เพื่อการร่วมกิจกรรม

3. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเป็นเป็นการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทุกประเภทเพื่อตอบสนองความสะดวกให้เกิดขึ้นแก่ระบบการขนส่งของนักเดินทางและเพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านระบบขนส่งสินค้า (Logistic System) ทั้งหมด เช่น การสร้างถนนเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว การสร้างสะพานเชื่อมต่อระหว่างประเทศ

4. มีการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจในระดับจังหวัดและระดับภูมิภาคเนื่องจากเมืองท่องเที่ยวชายแดนมีศักยภาพทางการท่องเที่ยว และยังสามารถสร้างรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้เข้าสู่ประเทศได้อย่างมหาศาล ดังจะเห็นได้จากทั่วโลกเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้เป็นส่วนช่วยในการนำผลประโยชน์เข้าสู่ประเทศ

สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ (2559) ได้ให้ความหมายของ การท่องเที่ยวชายแดน ไว้ว่า การท่องเที่ยวชายแดน หมายถึง การเดินทางติดต่อกับประเทศเพื่อน โดยการทำกิจกรรมหรือเดินทางข้ามแดนผ่านทางจุดผ่านแดนที่จัดตั้งขึ้นบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นทางการตามประกาศกระทรวงมหาดไทยภายใต้พระราชบัญญัติการตรวจคนเข้าเมือง ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน

1. จุดผ่านแดนถาวร (Border Checkpoint) หมายถึง ช่องทางเข้าออกที่รัฐบาลทั้งสองประเทศเปิดเพื่ออนุญาตให้ประชาชนทั้งสองประเทศสัญจรไปมา

2. จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Checkpoint) หมายถึง ช่องทางเข้าออกที่เปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนสำหรับ วัตถุประสงค์เฉพาะภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้แน่นอน

3. จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า (Checkpoint for Border Trade) หมายถึง ช่องทางที่รัฐบาลไทยเปิดเพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น โดยการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็น

4. ช่องทางธรรมชาติ (Natural Border Path) หมายถึง ช่องทางบริเวณชายแดนเพื่อการเดินทางเข้าออกของประชาชนที่เดินทางไปมาหาสู่กัน ซึ่งไม่มีการประกาศเป็นจุดผ่านแดนใด ๆ หรืออาจเคยประกาศเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวหรือจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าที่ประกาศยกเลิกไปแล้ว แต่ยังคงมีการเดินทางเข้าออกของประชาชนอยู่

นอกจากนี้ Timothy and Butler (1995) กล่าวถึง การท่องเที่ยวชายแดนว่า เป็นการเดินทางตั้งแต่ 1 วัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อน ธุรกิจ เยี่ยมเยียนผู้มีความสัมพันธ์ร่วมกับผู้ท่องเที่ยว หรือการช้อปปิ้ง ที่มีการข้ามเขตแดนระหว่างประเทศ โดยเขตแดนระหว่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเดินทางข้ามจะต้องมีความใกล้ชิดกัน หรือมีการใช้เส้นเขตแดนร่วมกันในทางภูมิศาสตร์ เช่นเดียวกับ Saxena and Ilbery (2008) กล่าวถึง การเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวในเมืองชายแดนเป็นไปอย่างยั่งยืน ควรประเด็นพิจารณา ดังนี้

1. ประชาชนในท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน หน่วยงานภาครัฐ จะต้องมีความรู้ความสนใจ และมีส่วนร่วมในการวางแผนเชิงกลยุทธ์ของท้องถิ่นอย่างเพียงพอ เพื่อให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเมืองชายแดนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2. การวางแผนกลยุทธ์ด้านการท่องเที่ยวในภาคธุรกิจ ควรให้ความสำคัญกับการทำตลาดการท่องเที่ยว และการสร้างตราสินค้าทางการท่องเที่ยว ในขณะที่ภาครัฐจะเป็นผู้ออกนโยบายด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับพื้นที่ โดยทั้งสองภาคส่วนจะต้องมีความรู้และประสบการณ์ร่วมกันในเรื่องการจัดการการท่องเที่ยวเมืองชายแดน เพื่อให้แผนกลยุทธ์ที่จัดทำขึ้นเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และต้องคำนึงถึงการพัฒนาเมืองชายแดนระหว่างสองประเทศด้วย ทั้งนี้ภาครัฐ และภาคเอกชนควรคำนึงถึงปัจจัยเชิงพื้นที่ในการวางแผนการท่องเที่ยว เพื่อให้สอดคล้องกับความเฉพาะเจาะจงของพื้นที่ในมิติต่างๆ อาทิ ภาษา หรือภาพลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวทั้งสองประเทศ

3. ปัญหาที่พบได้มากจากการบริหารการท่องเที่ยวเมืองชายแดน มีหลายประการ อาทิ ประเด็นอำนาจการบริหารงานของหน่วยงานภาครัฐระดับท้องถิ่น ผู้บริหารการท่องเที่ยว

กลุ่มธุรกิจและชุมชนท้องถิ่น ประเด็นที่น่าสนใจในปัญหานี้ คือ การจัดการอำนาจในการบริหารงานของแต่ละส่วนควรอยู่ในลักษณะที่เหมาะสม (Necessarily Empowering) อีกทั้งควรผลักดันให้ชุมชนท้องถิ่นเข้าไปในบริบททางสังคมด้านการบริหารการท่องเที่ยวของชุมชนตนเอง

ส่วน Matznetter J. (1979) กล่าวถึง การท่องเที่ยวข้ามชายแดน ว่า ระยะของการเดินทางข้ามแดนเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในการเลือกท่องเที่ยวข้ามชายแดน โดยระยะที่กล่าวถึงมีความหมายใน 2 นัยยะ คือ ระยะทางจากพื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนถึงชายแดน และระยะเวลาในการเดินทางบวกกับระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการข้ามชายแดนในด้านชายแดน โดยมีการจำแนกพื้นที่ท่องเที่ยวชายแดน 3 ลักษณะ ดังนี้

1. พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนของทั้งสองประเทศอยู่ห่างกับเส้นเขตแดนในพื้นที่ ในกรณีนี้พื้นที่จะได้รับผลกระทบจากปัจจัยระยะห่างจากเขตแดนมากที่สุด ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยว

2. พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนอยู่ติดกับเส้นเขตแดนของประเทศหนึ่ง ในขณะที่อีกประเทศหนึ่ง มีพื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนอยู่ห่างจากเขตแดนหรือไม่มีแหล่งท่องเที่ยว ในกรณีดังกล่าวจะทำให้พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนที่อยู่ติดกับเส้นชายแดนได้รับความสนใจในกลุ่มนักท่องเที่ยวอันนำไปสู่การพัฒนาเพียงฝั่งเดียว หากมีการพัฒนาพื้นที่ติดชายแดนอีกฝั่งจะสามารถสร้างแรงจูงใจให้กลุ่มนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

3. พื้นที่ท่องเที่ยวชายแดนตั้งอยู่ติดหรือบนเส้นเขตแดนระหว่างสองประเทศ ในกรณีดังกล่าว เนื่องด้วยพื้นที่ท่องเที่ยวมีความใกล้ชิดกันทำให้มีความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยวมาก ทั้งนี้ปัจจัยพึงพิจารณาคือระดับการเปิดชายแดนของทั้ง 2 ประเทศซึ่งจะมีผลต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวในพื้นที่ของนักท่องเที่ยว

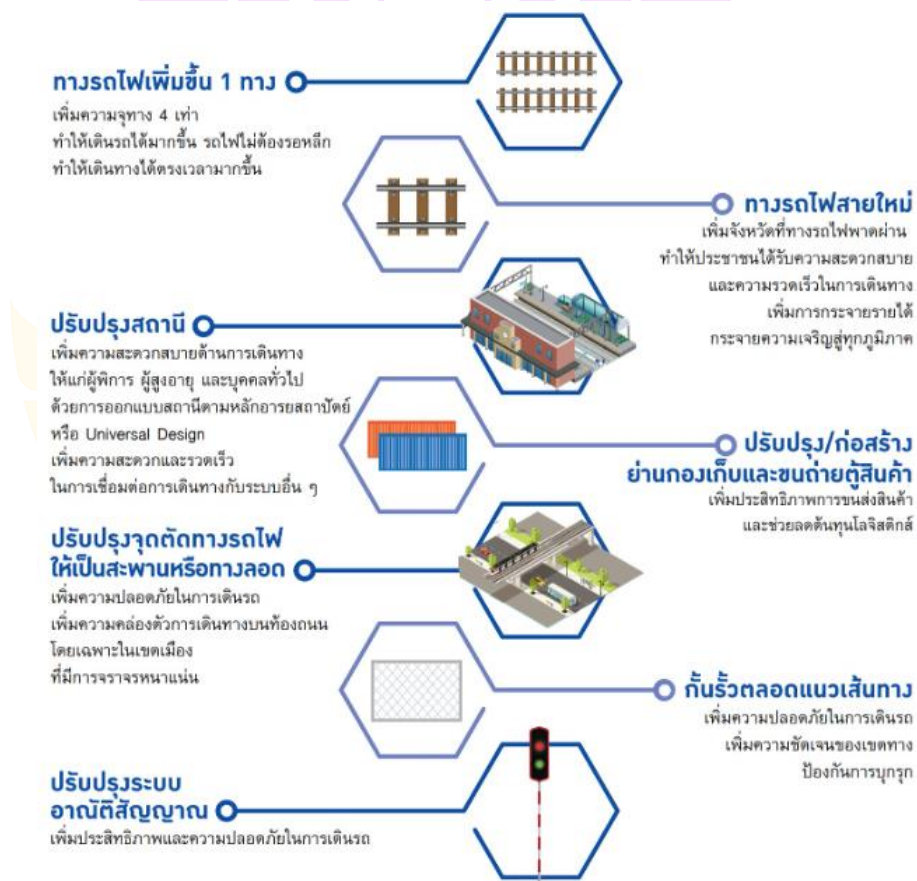
จากการศึกษาเอกสารผู้วิจัย จึงสรุปได้ว่าการท่องเที่ยวข้ามชายแดน คือ การท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนที่อยู่ติดกันระหว่าง 2 ประเทศ ผ่านจุดผ่านแดน (Checkpoint) หมายถึง ช่องทางที่เปิดระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันในทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ เพื่อเข้าไปท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวของอีกประเทศหนึ่ง

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ของประเทศไทย

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมโดยเฉพาะ “รถไฟทางคู่” นับเป็นนโยบายสำคัญรองรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า โดยปรับปรุงพัฒนาโครงข่าย “รถไฟทางเดี่ยว” ให้เป็น “รถไฟทางคู่” เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบ

วาง รองรับจำนวนผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต สามารถลดระยะเวลาและต้นทุนการเดินทางของประชาชน พร้อมเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2565)

ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟทางไกลของประเทศไทยเป็นทางรถไฟมีขนาดความกว้างทาง 1 เมตร และมีระยะทางรวม 4,845.1 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยวมากถึงร้อยละ 91 และมีแผนพัฒนาเป็นรางคู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่เพื่อเพิ่มโครงข่ายเส้นทางรถไฟให้ครอบคลุมประเทศไทย โดยโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ได้ดำเนินการพัฒนาหลัก ได้แก่ การก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้น 1 ทาง การปรับปรุงสถานีและบริเวณโดยรอบ การปรับปรุง/ก่อสร้างย่านกองเก็บและขนถ่ายตู้สินค้า ปรับจุดตัดทางรถไฟให้เป็นสะพานหรือทางลอด และก่อสร้างรั้วกั้นตลอดแนวเส้นทาง รวมถึงการปรับปรุงอาณัติสัญญาณ มีรายละเอียดดังภาพต่อไปนี้



ภาพ 5 การพัฒนารถไฟทางคู่

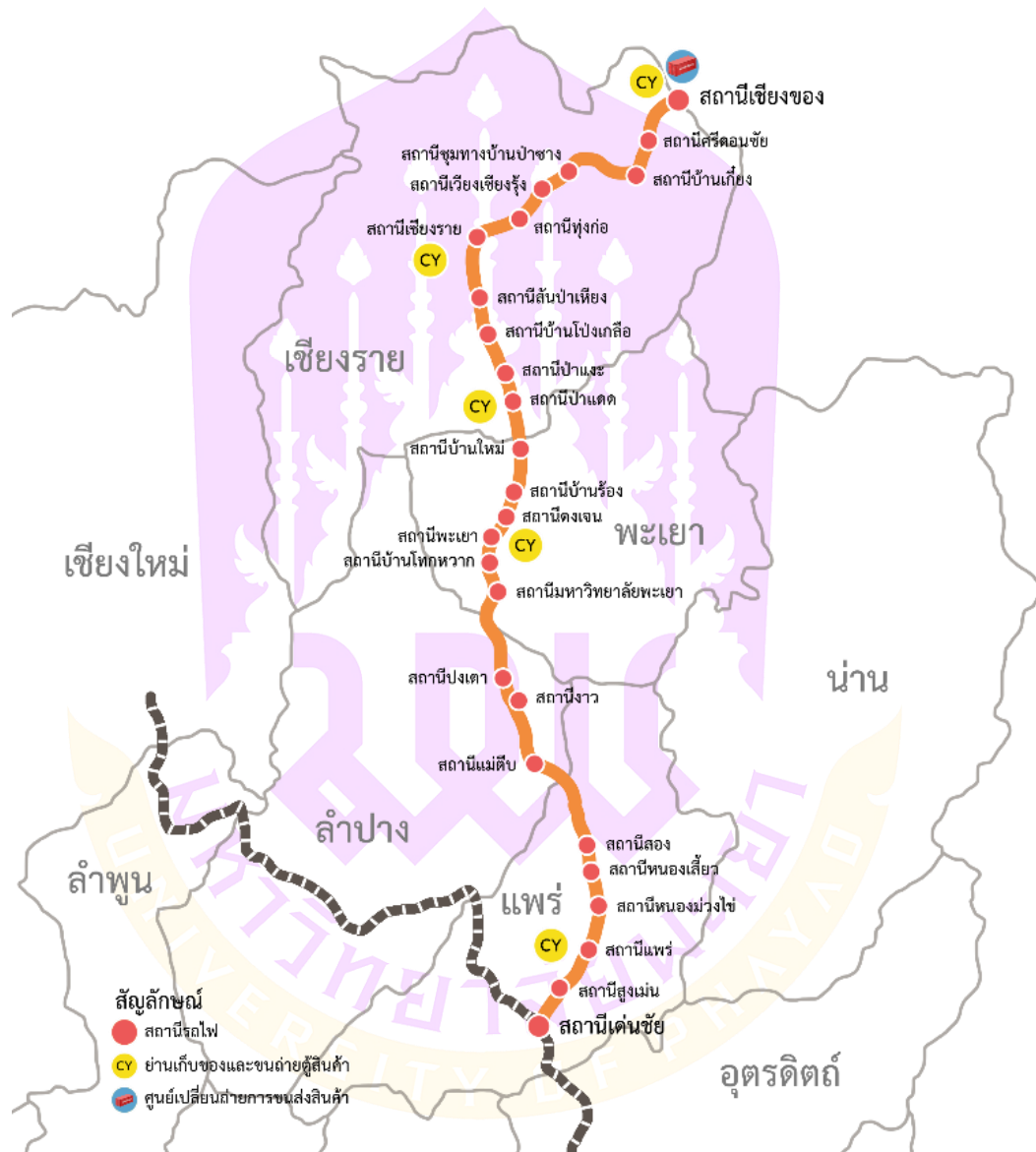
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2566

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เป็นการพัฒนาโครงข่าย และระบบการขนส่งทางรถไฟที่ช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ อีกทั้งยังสนับสนุนการ เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว และจีนตอนใต้ด้วยระยะทาง 325 กิโลเมตรอีกด้วย อีกทั้งยังเป็นการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ในพื้นที่ 4 จังหวัด ภาคเหนือ โดยผ่านพื้นที่ 59 ตำบล 17 อำเภอ 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ ลำปาง พะเยา และ เชียงราย มีสถานีทั้งสิ้น 26 สถานี ประกอบด้วย สถานีขนาดใหญ่ 4 สถานี สถานีขนาดเล็ก 9 สถานี และป้ายหยุดรถ 13 แห่ง และมีย่านเก็บของและขนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) จำนวน 4 แห่ง คือ สถานีแพร่ สถานีพะเยา สถานีป่าแดด และสถานีเชียงราย (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2565) โดยโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ นับว่าเป็น โครงการที่มีศักยภาพทั้งด้านการท่องเที่ยว เศรษฐกิจ และการค้า อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่จะ เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง จากจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ อำเภอเชียงของ สะพาน มิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ไปยังเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว และจีนตอนใต้ (คุณหญิง) (ผู้จัดการออนไลน์, 2564) อีกทั้งรถไฟสาย เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ จะช่วยลดระยะเวลาใน การเดินทางได้เร็วกว่า 1 ชม.-1.30 ชม. เมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยรถยนต์ จึงเป็นเส้นทาง รถไฟแห่งอนาคต ที่จะสร้างมูลค่าเพิ่ม ทั้งด้านการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจการค้าสร้างรายได้ ให้ประชาชนในพื้นที่ที่เส้นทางตัดผ่าน ตลอดจนช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งอย่างยั่งยืน และ เป็นการเปิดประตูสู่การค้าชายแดนภาคเหนือ เพิ่มช่องทางส่งออกสินค้าจากไทย และสร้าง โอกาสที่ดีต่อการค้า การลงทุนของประเทศด้วย

ปัจจุบันโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของได้ผ่านการประกาศจาก เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษา โดยเผยแพร่ประกาศพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) กำหนดเขตที่ดินที่ จะเวนคืนในพื้นที่บางส่วนในท้องที่อำเภอเด่นชัย อำเภอสูงเม่น อำเภอเมืองแพร่ อำเภอหนอง ม่วงไข่อำเภอสอง จังหวัดแพร่ อำเภองาว จังหวัดลำปาง อำเภอเมืองพะเยา อำเภอดอกคำใต้ อำเภอภูกามยาว จังหวัดพะเยา และอำเภอป่าแดด อำเภอเทิง อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ พ.ศ.2564 ให้ใช้บังคับ ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยมี อำนาจเวนคืนที่ดิน มีอายุ 4 ปี (เชียงใหม่นิวส์, 2564) โดยรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟ ทางคู่ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ นั้นมีระยะทางรวมทั้งหมด 323 กิโลเมตร มีความเร็วในการ ให้บริการที่ 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีมูลค่าของโครงการทั้งหมด 85,345 ล้านบาท และระยะเวลาดำเนินการพร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคมทั้งหมด 48

เดือน คาดว่าจะแล้วเสร็จ และสามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ในปี 2571 โดยผลการศึกษาความเหมาะสม พบว่า ค่า FIRR = 2.02% ค่า EIRR=12.09% ปริมาณผู้โดยสาร จำนวน 9,816 คนต่อวันในปี 2595 ส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า พบว่า สามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งหมดจำนวน 8.23 ล้านตันต่อปี ในปี 2595 (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2564)



ภาพ 6 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงใหม่

ที่มา: ประกอบศิริ ภัคดีพิณี และคณะ, 2565

เส้นทางรถไฟจีน-ลาว

เส้นทางรถไฟจีน-ลาว เป็นหนึ่งในเส้นทางยุทธศาสตร์ (Belt and Road Initiative: BRI) ของประเทศจีน ซึ่งได้ประกาศนโยบายการค้าเสรีอาเซียน-จีน จะทำให้เกิดการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจเอเชียในอนาคต โดยเส้นทางรถไฟจีน-ลาว มีระยะทางทั้งหมด 1,035 กม. เริ่มต้นจากสถานีรถไฟเมืองคุนหมิง-เมืองยวี๋ซี มีระยะทาง 88 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 1.5 ชั่วโมง จากนั้นเข้าสู่เมืองปูเอ๋อ และเขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา มีระยะทาง 507 กิโลเมตร และสิ้นสุดที่ด่านบ่อหาญ (THE NATION Thailand Portal, 2561) มีรายละเอียดย่อระหว่างสถานี ดังนี้

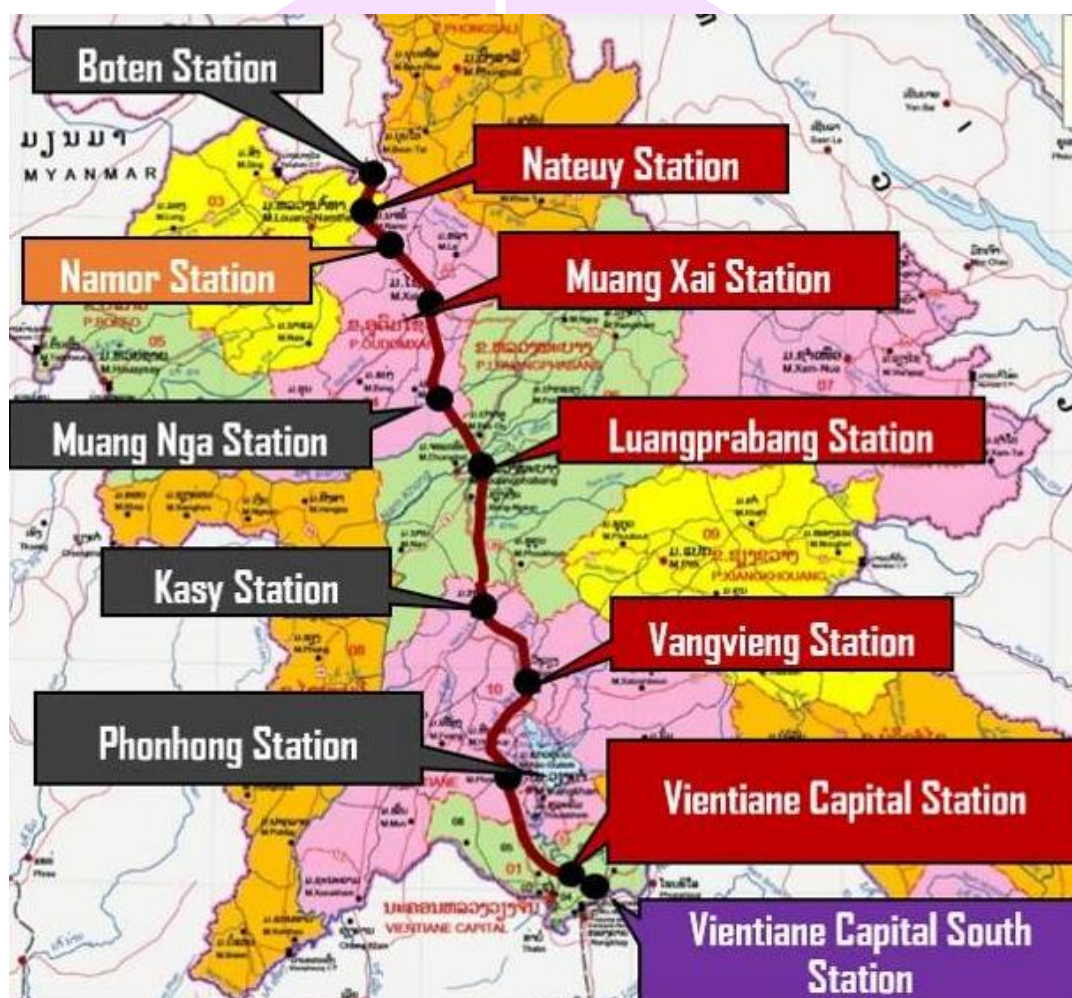
1. คุนหมิงใต้ Kunming South ผ่านสถานีคุนหยาง Kunyang สถานีจิ้นหนิง Jinning East สถานี Huacheng และสถานีเป่าเฟิง Baofeng
2. ยวี๋ซี Yuxi ผ่านสถานียวี๋ซีใต้ Yuxi South สถานีหยวนเจียง Yuanjiang และสถานีโม่เจียง Mojiang
3. ปูเอ๋อ Puer ผ่านสถานีเซียงรุ้ง Jinghong
4. ด่านบ่อหาญ Mohan (สถานีหลักของทางรถไฟ สายคุนหมิง-บ่อหาญ)



ภาพ 7 เส้นทางรถไฟเมืองคุนหมิงประเทศจีน-นครหลวงเวียงจันทน์

ที่มา: THE NATION Thailand Portal, 2561

ส่วนเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ในพื้นที่ สปป.ลาว มีระยะทาง 414 กิโลเมตร โดยเริ่มเดินทางจากสถานีบ่อเต็น นาเตย นาหม้อ เมืองไซ เมืองงา หลวงพระบาง กาสี วังเวียง โพนโฮง และสิ้นสุดที่สถานีนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งขบวนที่รับผู้โดยสารวิ่งด้วยอัตราเร็ว 160-200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่หากเป็นขบวนรถไฟขนส่งสินค้าจะจำกัดความเร็วที่ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งมีค่าโดยสารจากสถานีนครหลวงเวียงจันทน์-สถานีบ่อเต็น ประมาณ 238,000-529,000 กีบ หรือราว 680-1,510 บาท (ปีปีซีไทย, 2564)

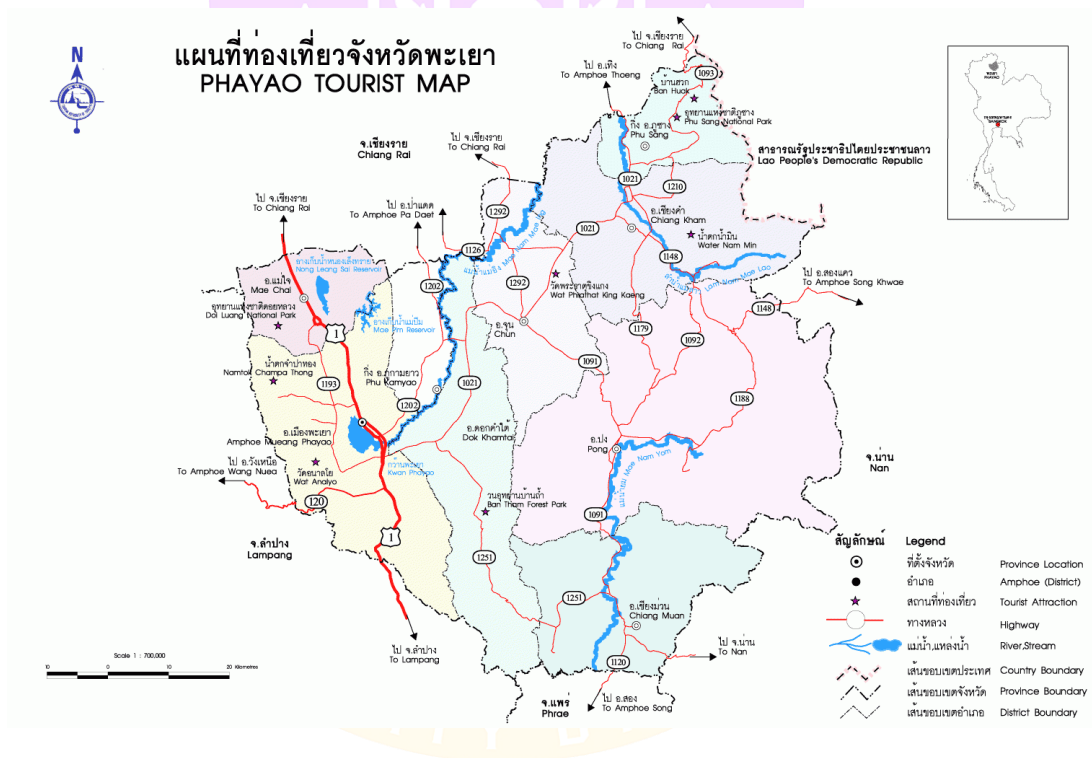


ภาพ 8 สถานีรถไฟจีน-ลาว (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์)

ที่มา: ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ และคณะ, 2561

บริบทพื้นที่ที่ศึกษา (จังหวัดพะเยา)

จังหวัดพะเยา ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย มีอาณาเขตทิศเหนือติดต่อกับอำเภอพาน อำเภอป่าแดด และอำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอแกว จังหวัดลำปาง และอำเภอสอง จังหวัดแพร่ ทิศตะวันออกติดต่อกับแขวงไซยะบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อำเภอท่าวังผา และอำเภอบ้านหลวง จังหวัดน่าน ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอแกว และอำเภอวังเหนือ จังหวัดลำปาง สภาพพื้นที่เป็นที่ราบสูงและภูเขา มีระดับความสูงตั้งแต่ 300-1,500 เมตร จากระดับน้ำทะเล มีพื้นที่อยู่ในที่ลุ่มน้ำโขงและลุ่มน้ำเจ้าพระยา ส่วนที่อยู่ในลุ่มน้ำโขง คือพื้นที่ อำเภอเมือง ดอกคำใต้ จุน ปง (บางส่วน) เชียงคำ และ แม่ใจ ส่วนที่อยู่ในลุ่มน้ำเจ้าพระยา คือ ปง และ เชียงม่วน ซึ่งเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำยม (สำนักงานแรงงานจังหวัดพะเยา, 2563)



ภาพ 9 แผนที่จังหวัดพะเยา

ที่มา: โอเชียนสไมล์ทัวร์, 2560

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กาญจนาทอง หรดาล และคณะ (2566) ได้ศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ในพื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบทและสภาพการณ์ของการจัดการเส้นทางโลจิสติกส์ทางการท่องเที่ยว และศึกษาปัจจัยสภาพปัญหาและสิ่งสนับสนุนของการจัดการเส้นทางโลจิสติกส์ทางการท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกบนฐานการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เป็นการศึกษาวิจัยรูปแบบผสมผสาน โดยการวิจัยเชิงปริมาณดำเนินการศึกษากับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวโดยใช้แบบสอบถาม ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพดำเนินการศึกษากับบุคลากรในสถานประกอบการและกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักจะมาท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวในพื้นที่ในระยะสั้นเท่านั้น โดยการเดินทางท่องเที่ยวในวันนั้นได้เดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพปะปนไปกับแหล่งท่องเที่ยวอื่นเนื่องจากยังไม่มีเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในพื้นที่ ในขณะที่ปัจจัยสภาพปัญหาและสิ่งสนับสนุน พบว่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในพื้นที่สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยว แต่จำเป็นต้องมีการพัฒนาในด้านความสะดวก มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว มีความพร้อมในการป้องกันการติดเชื้อ/แพร่เชื้อจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID 2019) หรือโรคระบาดอื่น ๆ นอกจากนี้สภาพแวดล้อมของสถานที่ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพต้องมีความสวยงามและน่าสนใจ รวมไปถึงบุคลากรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพต้องสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สัมปตี สงวนพวง และคณะ (2565) ได้ศึกษา การพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ด้วยสารสนเทศภูมิศาสตร์ทางการท่องเที่ยวแบบวิถีกิน วิถีถิ่นในจังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ด้วยสารสนเทศภูมิศาสตร์ทางการท่องเที่ยวแบบวิถีกิน วิถีถิ่นในจังหวัดชลบุรี เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ดำเนินการศึกษาโดยการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับกลุ่มร่วมกับกลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชน ผลจากการศึกษาปรากฏว่า พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรี ซึ่งมีองค์ประกอบ 7 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านกายภาพ 2) ด้านข้อมูลข่าวสาร 3) ด้านการเงิน 4) ด้านบุคลากรด้านการท่องเที่ยว 5) ด้านสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว 6) ด้านสถานที่ และ 7) ด้านสิ่งดึงดูดใจ โดยผลการศึกษาด้านกายภาพ พบว่า ถนนหนทางส่วนใหญ่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางให้เข้าถึง แต่ร้านอาหารพื้นถิ่น

มักจะอยู่ในเขตเมือง ช่องทางการเดินรถจึงค่อนข้างคับแคบ ต้องอาศัยที่จอดรถตามข้างทางทั่วไป และอาจได้ที่จอดรถไกลจากร้านอาหาร ปัญหาติดที่ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาเที่ยงและเย็น บางร้านตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับร้านอาหารอื่น ๆ หรือมีจุดแวะอื่นที่น่าสนใจอยู่ด้วย ก่อให้เกิดปัญหาหนาแน่นต่อเนื่อง ปัญหาเหล่านี้มีมานานแต่ไม่สามารถขยายถนนให้กว้างไปกว่าเดิมได้ หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ในชุมชนจะเข้ามาดูแลการจราจรให้ ไม่ว่าจะเป็นการให้จอดรถได้วันคู่-วันคี่ การเดินรถทางเดียว การจัดป้ายบอกเส้นทาง ป้ายบอกสถานที่ ดูแลไฟส่องสว่าง ให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง ทำให้มองเห็นได้อย่างชัดเจนขึ้น เพื่อช่วยบรรเทาการจราจรที่ติดขัด

สมพล ทุงหว่า (2565) ศึกษา รูปแบบการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในเมืองเก่าสตุล ประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยว การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ และปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในเมืองเก่าสตุล โดยศึกษาจากความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการท่องเที่ยว ใช้การวิจัยแบบผสม โดยการวิจัยเชิงปริมาณดำเนินการเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวชาวไทย โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูล ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างในการเก็บข้อมูล ผลการวิจัยพบว่า รูปแบบการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในเมืองเก่าสตุลประกอบด้วยการพัฒนาใน 4 ด้าน คือ 1) ด้านการไหลทางกายภาพ 2) ด้านการไหลของสารสนเทศ 3) ด้านการไหลของเงิน และ 4) ด้านการดำเนินงานเพื่อสร้างภาพลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว เมื่อพิจารณาด้านการไหลทางกายภาพ พบว่า ภูมิทัศน์ในแหล่งท่องเที่ยวมีความสวยงามและเหมาะสม มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ มีความง่ายในการเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่ม สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย แหล่งท่องเที่ยวมีความเป็นเอกลักษณ์และโดดเด่น มีความหลากหลายของสถานที่ท่องเที่ยว มีความปลอดภัยในการเดินทางมาท่องเที่ยว มีสถานที่พักเพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว มีความง่ายในการเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่ม ร้านอาหาร/เครื่องดื่มมีราคาที่เหมาะสม และเพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน (เช่น ถนน ไฟฟ้าประปา) มีคุณภาพใช้การได้ดี ตามลำดับ ส่วนรูปแบบการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในเมืองเก่าสตุลที่ ควรมีการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นทางจังหวัดควรต้องจัดตั้งคณะกรรมการทำงานที่ชัดเจน และมีการมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

อลงกรณ์ เมืองไหว และคณะ (2564) ได้ศึกษา การพัฒนาแบบจำลองระบบโลจิสติกส์และการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงเมืองมรดกโลกภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย สู่เมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์โซ่อุปทานและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยวเมืองมรดกโลกเชื่อมโยงภาคเหนือตอนล่าง และเมืองหลวงพระบาง โดยวิเคราะห์ตามแนวคิดการประเมินห่วงโซ่อุปทานของ Chopra ทั้ง 6 ด้าน และนำมาสังเคราะห์ร่วมกับการพัฒนาแบบจำลองการเลือกระบบขนส่งเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวแบบโลจิสติกส์หลายทางเลือก (Multimodal Logit Model) ผลการศึกษาพบว่า ในพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว สามารถตอบสนองความต้องการได้เป็นอย่างดี มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนอยู่ในระดับดี มีท่าอากาศยานทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับนานาชาติ ซึ่งช่วยเพิ่มศักยภาพในการเดินทาง แต่ทั้งนี้การเชื่อมโยงการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวยังทำได้ไม่คืบหน้า ทรรศนะในพื้นที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงศาสนาและวัฒนธรรมเป็นส่วนใหญ่ แนวทางการพัฒนานั้น ควรมีการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และพบว่า กลุ่มจังหวัดที่เป็นจุดศูนย์กลางการท่องเที่ยวนั้น ได้แก่ จังหวัด อุตรดิตถ์ พิษณุโลก สุโขทัย ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาด้านคุณภาพเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงระบบสาธารณสุข ควรเพิ่มเส้นทางท่องเที่ยวที่ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวตามแนวโน้มการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางออกจากเขตเมืองเพื่อท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น พร้อมกับสนับสนุนการรวมกลุ่มของพื้นที่เพื่อสร้างอัตลักษณ์ที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ซึ่งสามารถช่วยสร้างความน่าสนใจและเป็นสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามายังพื้นที่ รวมถึงการแก้ไขกฎระเบียบข้อจำกัดด้านการขนส่ง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างประเทศเพื่อสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวบนเส้นทางฯ มากยิ่งขึ้นในอนาคต

จิรปนต์ โชติพิชญกุล และคณะ (2564) ได้ศึกษา ประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโซ่อุปทานและโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และศึกษาปัญหาและอุปสรรคการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลกับนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมากที่สุด โดยมีประสิทธิภาพในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน พบว่า ด้านการไหลทางด้านกายภาพ มีภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการไหลทางด้าน

การเงิน และด้านการไหลทางด้านข้อมูลข่าวสาร เมื่อพิจารณาด้านการไหลทางด้านกายภาพ พบว่า การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมีความสะดวก ปลอดภัยและคล่องตัว มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน และการเข้าถึงแหล่งร้านอาหารร้านและเครื่องดื่มที่มีความสะดวก สะอาดและเหมาะสม ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว สถานที่พัก ตามลำดับ

กฤติยา เกิดผล (2563) ได้ศึกษา รูปแบบการจัดการด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยวในจังหวัดจันทบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินและบ่งชี้ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยวในจังหวัดจันทบุรี และเพื่อสร้างรูปแบบการจัดการด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรี โดยรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การคำนวณหาน้ำหนักของปัจจัยด้วยเทคนิคการตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multiple criteria decision making, MCDM) ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรี ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ได้แก่ 1) ความปลอดภัยในการเดินทาง 2) ข้อมูลสารสนเทศในการเดินทาง 3) ความสะอาดของที่พักร 4) ข้อมูลสารสนเทศของสถานที่ท่องเที่ยว และ 5) ความสะอาดของสถานที่ท่องเที่ยว และวิเคราะห์เป็นกลยุทธ์ได้ทั้งหมด 6 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) พัฒนาและฟื้นฟูและสำรวจแหล่งท่องเที่ยว 2) ปรับปรุงเส้นทางในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น 3) ขยายเครือข่ายสัญญาณและตั้งศูนย์ข้อมูลสารสนเทศด้านการท่องเที่ยว 4) เน้นการร่วมเครือข่ายธุรกิจชุมชนให้มากขึ้น 5) พัฒนามาตรฐานระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยว 6) พัฒนาคุณภาพบุคลากรให้มีประสิทธิภาพพร้อมให้บริการนักท่องเที่ยวสามารถสร้างเป็นรูปแบบการจัดการด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยวในจังหวัดจันทบุรีได้

รณรงค์ เคนรักษา (2562) ได้ศึกษา ระบบการจัดการโลจิสติกส์ในการท่องเที่ยวของปรากฏการณ์บั้งไฟพญานาค อำเภอโพธาราม จังหวัดหนองคาย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว และเพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว/ผู้ประกอบการ/ผู้นำชุมชน ในแหล่งท่องเที่ยว เกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชมปรากฏการณ์บั้งไฟพญานาค อำเภอโพธาราม จังหวัดหนองคาย ดำเนินการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้อง โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ผลการวิจัยพบว่า ระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุดผลการ ส่วนผลจากการสัมภาษณ์ พบว่า ควรมีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่ายในพื้นที่ใกล้เคียง การจัดอบรมให้ความแก่ชุมชนในท้องถิ่นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนา ฟื้นฟู และอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่น การ

ให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมมือในการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวของชุมชนทั้งด้าน ความสะอาด ความปลอดภัย การประสานงานต่างๆ และ การประชาสัมพันธ์ทั้งในสื่อออนไลน์ สื่ออื่น ๆ จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวเที่ยวมาเที่ยวมากขึ้นส่งผลให้เศรษฐกิจและการขยายตัวของระบบ ด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวได้

วาสนา จรูญศรีโชติกำจร (2560) ทำการศึกษา ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ ของแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดกำแพงเพชร โดยเป็นการศึกษาแบบเชิงผสมผสาน (Mixed Methodology) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบทและระบบการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยว เพื่อศึกษาองค์ประกอบของปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ และเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งได้เก็บรวบรวมข้อมูลแบบitudinalการสัมภาษณ์เชิงลึก การอภิปรายกลุ่ม และการเก็บแบบสอบถาม ผลการวิจัย พบว่า แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับ ความนิยม 5 ลำดับแรก คือ 1) บ่อน้ำพุร้อนพระร่วง (บึงสาป) 2) อุทยานประวัติศาสตร์ กำแพงเพชร 3) อุทยานแห่งชาติคลองลาน 4) อุทยานแห่งชาติแม่วงก์ 5) พิพิธภัณฑ์สถาน แห่งชาติกำแพงเพชร ซึ่งระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การ ท่องเที่ยวในภาพรวม มีความคิดเห็นในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายปัจจัย พบว่า ปัจจัยการ จัดการโลจิสติกส์ด้านการบริการลูกค้ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด และปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ด้าน การไหลทางสารสนเทศมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ส่วนแนวทางการพัฒนา พบว่า ควรมีการพัฒนาสภาพ เส้นทางจราจรให้ดีขึ้น พัฒนาการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว และป้ายบอกทางให้ ชัดเจน รวมถึงการพัฒนาระบบการขนส่งมวลชนที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยว โดยมีหน่วยงาน ภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบให้การสนับสนุนทั้งด้านสาธารณูปโภคและด้านงบประมาณ

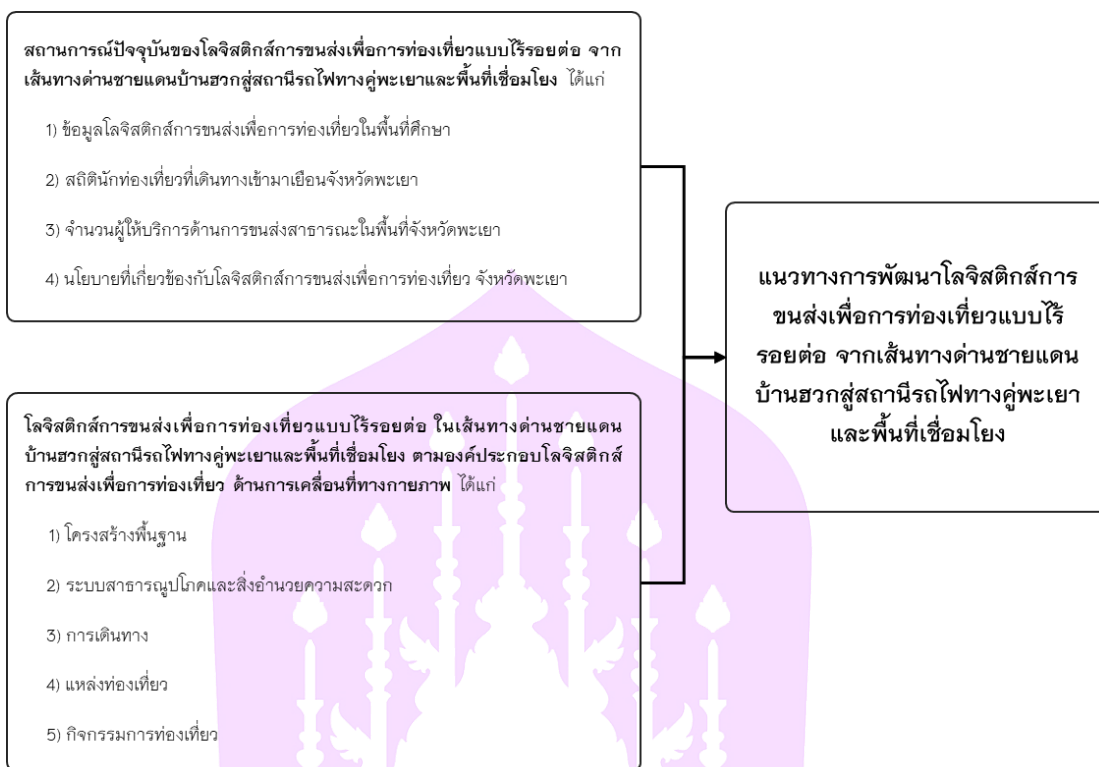
อมลฉัตรศรี ศรีบัวนา (2559) ศึกษา การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในวัด ศรีสุพรรณ. อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงการจัดการโลจิสติกส์ สำหรับการท่องเที่ยวในวัดศรีสุพรรณ โดยดำเนินการศึกษากับนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปท่องเที่ยวที่วัดศรีสุพรรณ จำนวน 400 ราย ผลการศึกษาพบว่า องค์ประกอบโลจิสติกส์การ ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจระดับมากที่สุดคือ ในด้านสถานที่ และมีความพึงพอใจ ในระดับมาก ในด้านการไหลทางกายภาพ ด้านบุคลากร ด้านการให้บริการ ตามลำดับ นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ของวัดศรีสุพรรณ ไว้ว่าควรมีการปรับปรุงและพัฒนาองค์ประกอบโลจิสติกส์ในทุกด้าน ได้แก่ ด้านการไหลทางกายภาพด้านการไหลของสารสนเทศ ด้านการให้บริการ ด้านสถานที่ และ ด้านบุคลากร

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว พบว่า การศึกษาของ ญัฐชัย บุรณะวิมลวรรณ (2561) และ เศรษฐวิวัฒน์ พรหมสิทธิ์ (2559) ได้กล่าวถึง การเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว การคงอยู่ในแหล่งท่องเที่ยว และการออกจากแหล่งท่องเที่ยว โดยผลการศึกษาโดยส่วนใหญ่กล่าวถึงสภาพบริบททั่วไปของพื้นที่ศึกษา การเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวและระหว่างการเดินทาง ผู้ให้บริการขนส่งในพื้นที่ เป็นต้น ผู้วิจัยจึงได้สรุปสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว 4 ด้าน ได้แก่ 1) ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา 2) สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา 3) จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา และ 4) นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา

สำหรับข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านกายภาพ จากการศึกษาของนักวิชาการที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ ได้ศึกษาปัจจัยด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพที่แตกต่างกันออกไป จึงทำให้ผู้วิจัยนำข้อมูลของแต่ละท่านมาเปรียบเทียบตรวจสอบข้อมูลที่มีลักษณะเหมือนกันเพื่อนำมากำหนดองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ โดยองค์ประกอบที่มีการศึกษามากที่สุดนั้น ประกอบไปด้วย 1) โครงสร้างพื้นฐาน 2) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 3) การเดินทาง 4) แหล่งท่องเที่ยว และ 5) กิจกรรมการท่องเที่ยว

เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาถึงสถานการณ์ปัจจุบันและข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยดำเนินการศึกษาจากการทบทวนวรรณกรรม การสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง การลงพื้นที่สำรวจ และการจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับผู้ให้ข้อมูลหลัก ดังนั้นจึงได้สรุปกรอบแนวคิดในการวิจัยดังภาพต่อไปนี้



ภาพ 10 กรอบแนวคิดในการวิจัย



บทที่ 3

วิธีการดำเนินงาน

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง และเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง มีวิธีการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

1. ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง รวมทั้ง 8 หน่วยงาน ดังนี้

1.1 หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ขนส่งจังหวัดพะเยา โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพะเยา ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา จำนวน 3 หน่วยงาน

1.2 หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา หอการค้าจังหวัดพะเยา จำนวน 2 หน่วยงาน

1.3 ผู้ประกอบการธุรกิจ ได้แก่ ผู้ประกอบการนำเที่ยว ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการรถเช่า จำนวน 3 องค์กร

จากนั้นดำเนินการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักโดยไม่ใช้หลักความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) โดยการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) ซึ่งมีลักษณะเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งและการท่องเที่ยว จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง หน่วยงานละ 1 คน รวม 8 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การทบทวนวรรณกรรม (Review Literature) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับองค์ความรู้ และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงวิจัยที่เกี่ยวข้อง หนังสือ ตำรา ที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ดำเนินการวางแผนสัมภาษณ์ไว้ก่อนล่วงหน้าอย่างเป็นขั้นตอน และมีคำถามกำหนดตายตัว เพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมทุกประเด็น โดยการสัมภาษณ์สามารถปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความชัดเจนในคำตอบที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลหลักและสามารถควบคุมทิศทางโครงสร้างของเนื้อหาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้อย่างครบถ้วน

มีประเด็นการทบทวนวรรณกรรมและประเด็นการสัมภาษณ์ที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา
2. สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา
3. จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา
4. นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา

3. การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ

หลังจากดำเนินการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จึงร่างแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) และนำไปตรวจสอบความเที่ยงตรงโดยผู้เชี่ยวชาญ เพื่อพิจารณาข้อคำถามในการสัมภาษณ์ให้ครอบคลุมเนื้อหาครบถ้วน จากนั้นปรับปรุงแบบสัมภาษณ์แบบตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ พร้อมนำเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญประเมินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยการหาค่าความสอดคล้อง IOC (Item Objective Congruen Index) แล้วพิจารณาเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC มากกว่า 0.5 ขึ้นไป

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างกับผู้ให้ข้อมูลหลัก เช่น หัวหน้าหรือตัวแทนจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ เพื่อรวบรวมข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมากำหนดประเด็นที่ต้องการสอบถามและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ข้อมูลตามวัตถุประสงค์แล้ว ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีการเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) และการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

1. ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง รวมทั้ง 8 หน่วยงาน/องค์กร ดังนี้

1.1 หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ขนส่งจังหวัดพะเยา โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพะเยา ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา จำนวน 3 หน่วยงาน

1.2 หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา หอการค้าจังหวัดพะเยา จำนวน 2 หน่วยงาน

1.3 ผู้ประกอบการธุรกิจ ได้แก่ ผู้ประกอบการนำเที่ยว ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการรถเช่า จำนวน 3 องค์กร

จากนั้นดำเนินการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักโดยไม่ใช้หลักความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) โดยการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) ซึ่งมีลักษณะเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งและการท่องเที่ยว จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง หน่วยงานละ 1 คน รวม 8 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสำรวจ (Survey Research) ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่

เชื่อมโยง ตามองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow)

แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ดำเนินการวางแผนสัมภาษณ์ไว้ก่อนล่วงหน้าอย่างเป็นขั้นตอนและมีคำถามกำหนดตายตัวเพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมทุกประเด็น โดยการสัมภาษณ์สามารถปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความชัดเจนในคำตอบที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลหลักและสามารถควบคุมทิศทางโครงสร้างของเนื้อหาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้อย่างครบถ้วน

โดยแบบสำรวจและแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง ได้ดำเนินการศึกษาตามองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) 5 ด้าน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ เส้นทาง การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว หมายเลขทางหลวง ระยะเวลาการเดินทาง เป็นต้น
2. ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ เชื้อเพลิง จุดพักรถ ห้องน้ำ ร้านกาแฟ ร้านค้า ร้านอาหาร เป็นต้น
3. การเดินทาง ได้แก่ รถโดยสารสาธารณะ รถไฟ และเครื่องบิน รวมถึงจุดเชื่อมต่อระบบขนส่ง (Terminal hub) ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ และท่าอากาศยาน รวมถึงความสามารถในการรองรับจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะทั้ง 3 รูปแบบ เป็นต้น
4. แหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ ความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว ซึ่งพิจารณาจากสถานที่ท่องเที่ยว ได้แก่ ที่พัก ร้านค้า/ร้านจำหน่ายของที่ระลึก ร้านอาหาร และการเดินทางภายในแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น
5. กิจกรรมการท่องเที่ยว ได้แก่ รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยว เทศกาล ประเพณี กิจกรรมการผลิตและจำหน่ายสินค้าภูมิปัญญาของชาวบ้าน หรือกลุ่มวิสาหกิจชุมชน ที่กระจายตัวอยู่ระหว่างเส้นทางท่องเที่ยว เป็นต้น

3. การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ

แบบสำรวจ (Survey Research) ดำเนินการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากนั้นนำข้อมูลมาร่างแบบสำรวจโดยดัดแปลงมาจากแบบสำรวจข้อมูลศักยภาพทางการท่องเที่ยวของโครงการการวิเคราะห์โครงสร้างโลจิสติกส์ขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคเหนือ (ประกอบศิริ ภัคดีพิณิช, 2564) และนำไปเสนอผู้เชี่ยวชาญเพื่อประเมินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยการหาค่าความสอดคล้อง IOC (Item

Objective Congruen Index) เป็นรายชื่อ แล้วพิจารณาเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC มากกว่า 0.5 ขึ้นไป

แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview form) หลังจากดำเนินการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จึงร่างแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) และนำไปตรวจสอบความเที่ยงตรงโดยผู้เชี่ยวชาญ เพื่อพิจารณาข้อคำถามในการสัมภาษณ์ให้ครอบคลุมเนื้อหาครบถ้วน จากนั้นปรับปรุงแบบสัมภาษณ์แบบตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ พร้อมนำเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญประเมินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยการหาค่าความสอดคล้อง IOC (Item Objective Congruen Index) แล้วพิจารณาเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC มากกว่า 0.5 ขึ้นไป

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

แบบสำรวจ (Survey Research) รวบรวมข้อมูลโดยการลงพื้นที่สำรวจโลจิสติกส์ การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยงรวมถึงแหล่งท่องเที่ยวระหว่างเส้นทาง

แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview form) รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างกับผู้ให้ข้อมูลหลัก เช่น หัวหน้าหรือตัวแทนองค์กรและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ เพื่อรวบรวมข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ข้อมูลตามวัตถุประสงค์แล้ว ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีการเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) และการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

1. ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาคั้งนี้ คือ หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง รวมทั้งหมด 18 หน่วยงาน/องค์กร ดังนี้

1.1 หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ขนส่งจังหวัดพะเยา, โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพะเยา, ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา, องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา, เทศบาลเมืองพะเยา อำเภอเมืองพะเยา, องค์การบริหารส่วนตำบลจำป่าหวาย อำเภอเมืองพะเยา, เทศบาลตำบลแม่กา อำเภอเมืองพะเยา, เทศบาลตำบลท่าวังทอง อำเภอเมืองพะเยา, องค์การบริหารส่วนตำบลดงเจน อำเภอภูกามยาว, องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยแก้ว อำเภอภูกามยาว, เทศบาลตำบลห้วยข้าวกล้า อำเภอจุน, เทศบาลตำบลหย่วน อำเภอเชียงคำ, องค์การบริหารส่วนตำบลภูซาง อำเภอภูซาง จำนวน 13 หน่วยงาน/องค์กร

1.2 หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา หอการค้าจังหวัดพะเยา จำนวน 2 หน่วยงาน

1.3 ผู้ประกอบการธุรกิจ ได้แก่ ผู้ประกอบการนำเที่ยว ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการรถเช่า จำนวน 3 องค์กร

จากนั้นดำเนินการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักโดยไม่ใช้หลักความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) โดยการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) ซึ่งมีลักษณะเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งและการท่องเที่ยว จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง หน่วยงานละ 1 คน รวม 18 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ดำเนินการเก็บข้อมูลจากการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำประเด็นสำคัญที่ได้รับจากการศึกษานำเสนอให้แก่ประธานที่ปรึกษาและคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบ แก้ไข และดำเนินการปรับปรุงตามคำแนะนำ จากนั้นนำข้อมูลที่แก้ไขแล้วมานำเสนอในการจัดประชุมระดมความคิดเห็นร่วมกับผู้ให้ข้อมูลหลัก

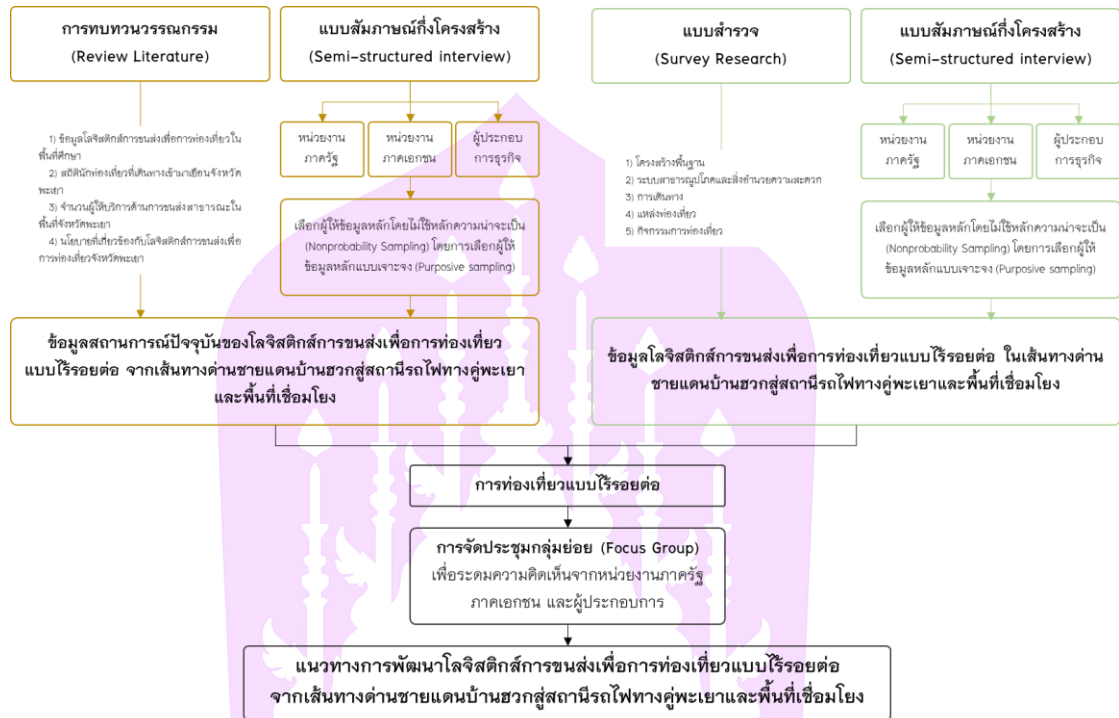
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมจากการจัดประชุมกลุ่มย่อย โดยทำการจัดประชุมเพื่อระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ จากนั้นทำการบันทึกเสียง บันทึกภาพนิ่ง และบันทึกภาพเคลื่อนไหว บุคคล หรือตัวแทนจากหน่วยงาน ที่ได้ให้ความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพื่อนำมาวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ข้อมูลจากการระดมความคิดเห็นในการประชุมแบบกลุ่มย่อย (Focus Group) ผู้วิจัยได้ดำเนินการสรุปข้อมูลด้วยการวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analysis Induction) จากนั้น

สรุปผลการศึกษาและนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง



ภาพ 11 กรอบขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย



บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง และเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

1. ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดพะเยา

1.1 ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยา

การเข้าถึงในพื้นที่จังหวัดพะเยา สามารถเดินทางได้รูปแบบเดียว คือ ทางบกหรือทางถนน โดยมีเส้นทางการเข้าถึง ได้แก่ 1) การเดินทางจากกรุงเทพมหานครเข้าสู่จังหวัดพะเยา และ 2) การเดินทางจากจังหวัดใกล้เคียงเข้าสู่จังหวัดพะเยา โดยมีรายละเอียดดังตาราง 4 และตาราง 5 ดังนี้

ตาราง 4 ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว จากกรุงเทพมหานคร-จังหวัด
พะเยา

ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	รายละเอียดการเดินทาง
กรุงเทพมหานคร-จังหวัด พะเยา (ผ่านทางหลวง แผ่นดินหมายเลข 1)	726	ใช้ทางหลวงหมายเลข 32 สายเอเชีย ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท นครสวรรค์ เข้าสู่ทาง หลวงหมายเลข 1 ที่นครสวรรค์ ผ่าน อำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดตาก ผ่านอำเภอเถิน อำเภอสบ ปราบ อำเภองาว จังหวัดลำปาง
กรุงเทพมหานคร-จังหวัด พะเยา (เลี่ยงทางหลวง แผ่นดินหมายเลข 1)	688	ใช้ทางหลวงหมายเลข 32 สายเอเชีย ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี และนครสวรรค์ เลี้ยวขวาเข้าสู่ ทางหลวงหมายเลข 117 ผ่านจังหวัด พิจิตร จนถึงจังหวัดพิษณุโลก เดิน ทางเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 11 ผ่าน จังหวัดอุตรดิตถ์ เข้าสู่อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวง หมายเลข 103 ผ่านอำเภอร้องกวาง เข้า สู่ทางหลวงหมายเลข 1 ผ่านอำเภองาว เข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา

ตาราง 5 ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว จากจังหวัดใกล้เคียง-จังหวัด
พะเยา

ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	รายละเอียดการเดินทาง
จังหวัดเชียงราย-จังหวัด พะเยา	93	ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1.20 ชั่วโมง โดย เริ่มเดินทางจาก สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดเชียงราย แห่งที่ 1 อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 จากนั้นเดินทางผ่านอำเภอแม่ ลาว พาน และเข้าสู่อำเภอแม่ใจ และ อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา
จังหวัดลำปาง-จังหวัด พะเยา	137	ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง เดินทาง จากสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง เข้าสู่ทางหลวง แผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เติ นทางผ่านอำเภอแม่เมาะ งาม เข้าสู่อำเภอ เมือง จังหวัดพะเยา
จังหวัดเชียงใหม่-จังหวัด พะเยา	150	ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2.20 ชั่วโมง โดย เริ่มเดินทางจาก สถานีขนส่งจังหวัด เชียงใหม่ (อาเขต 2) อำเภอเมือง จังหวัด เชียงใหม่ เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 118 ผ่านอำเภอสันทราย ดอยสะเก็ด และเข้า สู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 120 บริเวณสาม แยกแม่ชะจาน อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัด เชียงราย เดินทางผ่านอำเภอวังเหนือ จังหวัด ลำปาง และเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา

ตาราง 5 (ต่อ)

ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	รายละเอียดการเดินทาง
จังหวัดพะเยา-พื้นที่ อำเภอต่าง ๆ ภายใน จังหวัด	-	อำเภอเมืองพะเยา-อำเภอดอกคำใต้ 12 กิโลเมตร อำเภอเมืองพะเยา-อำเภอภูพานยาว 14 กิโลเมตร อำเภอเมืองพะเยา-อำเภอแม่ใจ 24 กิโลเมตร อำเภอเมืองพะเยา-อำเภอจุน 48 กิโลเมตร อำเภอเมืองพะเยา-อำเภอเชียงคำ 76 กิโลเมตร อำเภอเมืองพะเยา-อำเภอปง 79 กิโลเมตร อำเภอเมืองพะเยา-อำเภอภูซาง 85 กิโลเมตร อำเภอเมืองพะเยา-อำเภอเชียงม่วนมี 117 กิโลเมตร

สำหรับการเดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านสวก สามารถเดินทางโดยใช้บัตรผ่านแดน (Border Pass) ซึ่งจะมีระยะเวลาพำนัก 3 วัน 2 คืน และการเดินทางโดยใช้หนังสือเดินทาง (Passport) ซึ่งมีระยะเวลาพำนัก 30 วัน จุดผ่านแดนถาวรบ้านสวกเปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 น. ถึง 17.00 น. นอกจากนี้สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่พบ เช่น ลานจอดรถ และห้องน้ำ (นพรัช ยังดำรง, ผู้ให้สัมภาษณ์, 27 มีนาคม 2564)

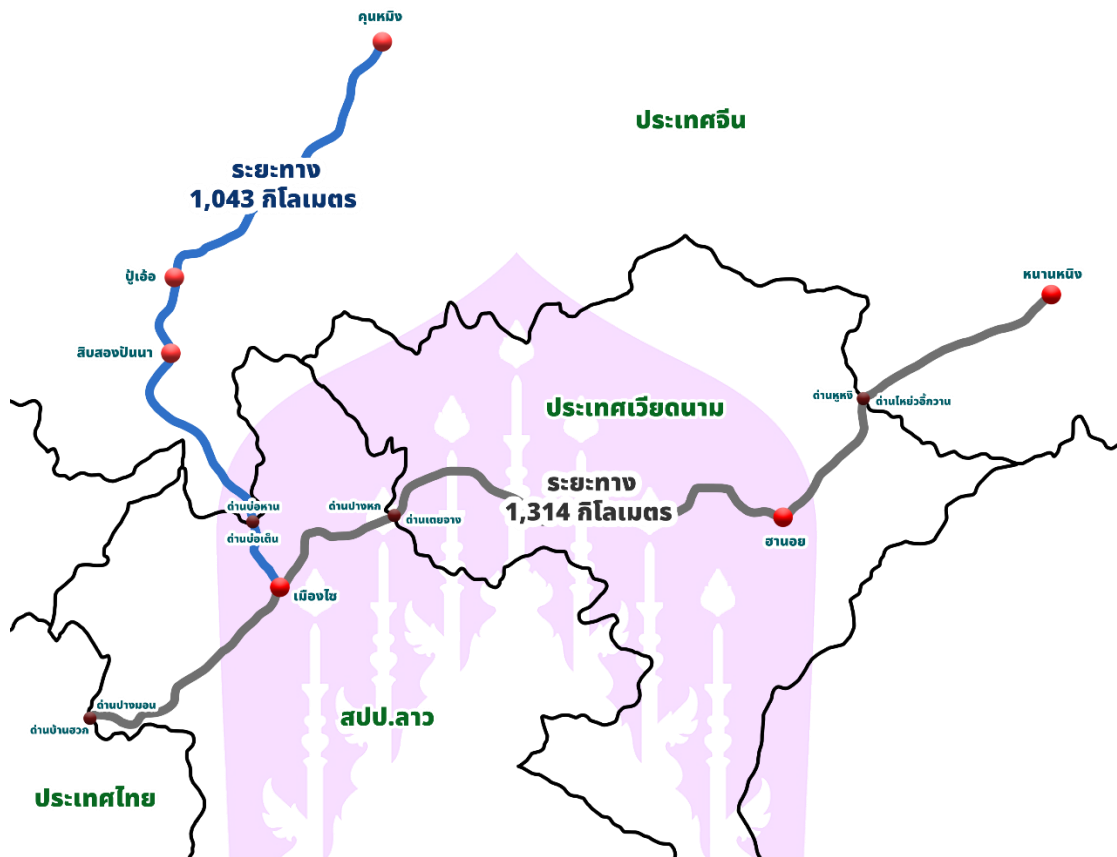
โดยการเดินทางจากประเทศที่สาม ผ่าน สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านสวก-เข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา สามารถเดินทางได้ต่อไปนี้

1.2.1 ประเทศจีน-สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านสวก พบว่ามี 2 เส้นทาง มีรายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 6 รายละเอียดการเดินทางจากประเทศจีน-สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านสวก

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	รายละเอียดการเดินทาง
เมืองหนานหนิง-ประเทศเวียดนาม-สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านสวก	1,314	เริ่มจาก เมืองหนานหนิง มณฑลกุ้ยโจว ผ่านด่านชายแดนไห่ยวอ๊กวาน เมืองจงจั่ว ประเทศจีน และเข้าสู่ด่านสาเกิลหูหิง เมืองหลั่งเซิน ประเทศเวียดนาม จากนั้นเดินทางเข้าสู่เมืองบั๊กซาง แบกนินท์ เมืองฮานอย เมืองหวิงฟุก พูเทอ เซินลา ผ่านด่านชายแดนเตยจาง เมืองเคียนเบียน ประเทศเวียดนาม เข้าสู่ด่านชายแดนด่านปางทก แขวงพงสาลี สปป.ลาว เดินทางผ่านแขวงอุดมไซ ผ่านด่านปางมอน แขวงไซยะบูลี สปป.ลาว และเข้าสู่ด่านบ้านสวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา
เมืองคุนหมิง-สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านสวก	1,043	เริ่มจาก เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ผ่านเมืองยู่ซี ปู้เอ้อ เข้าสู่ด่านค่านบ่อหาน เขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา ประเทศจีน จากนั้นเข้าสู่ด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว และเดินทางต่อไปยังแขวงอุดมไซ ผ่านด่านปางมอน แขวงไซยะบูลี สปป.ลาว และเข้าสู่ด่านบ้านสวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา

ที่มา: ประกอบศิริ ภัคดีพิณีจ และคณะ, 2562



ภาพ 14 เส้นทางเมืองคุนหมิงและเมืองหนานหนิง-ด่านชายแดนบ้านฮวก

1.2.2 สถานีรถไฟจีนลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก โดยสามารถเดินทางท่องเที่ยว เชื่อมโยงด่านชายแดนบ้านฮวก มีจำนวน 2 สถานี โดยมีรายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 7 รายละเอียดการเดินทางจากสถานีรถไฟจันทบุรี-ด่านชายแดนบ้านฮวก

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	รายละเอียดการเดินทาง
สถานีรถไฟเมืองไช-ด่านชายแดนบ้านฮวก	280	เดินทางจากสถานีรถไฟเมืองไช เข้าสู่ถนนหมายเลข 2 ผ่านเมืองแบ่ง เมืองสุน เมืองปากแบ่ง แขวงอุดมไช เข้าสู่เมืองเงิน เมืองเชียงฮ่อน เมืองเมืองคอบ ผ่านด่านปางมอน แขวงไชยะบูลี สปป.ลาว และเข้าสู่ด่านบ้านฮวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา
สถานีรถไฟหลวงพระบาง-ด่านชายแดนบ้านฮวก	275	เดินทางจากสถานีรถไฟหลวงพระบาง เข้าสู่ถนนหมายเลข 1 ผ่านเมืองจอมเพชร แขวงหลวงพระบาง และเข้าสู่เมืองหงสา เมืองเงิน เมืองเชียงฮ่อน เมืองคอบ ผ่านด่านปางมอน แขวงไชยะบูลี สปป.ลาว และเข้าสู่ด่านบ้านฮวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา

ที่มา: ประกอบบริรักษ์ดีพินิจ, 2563



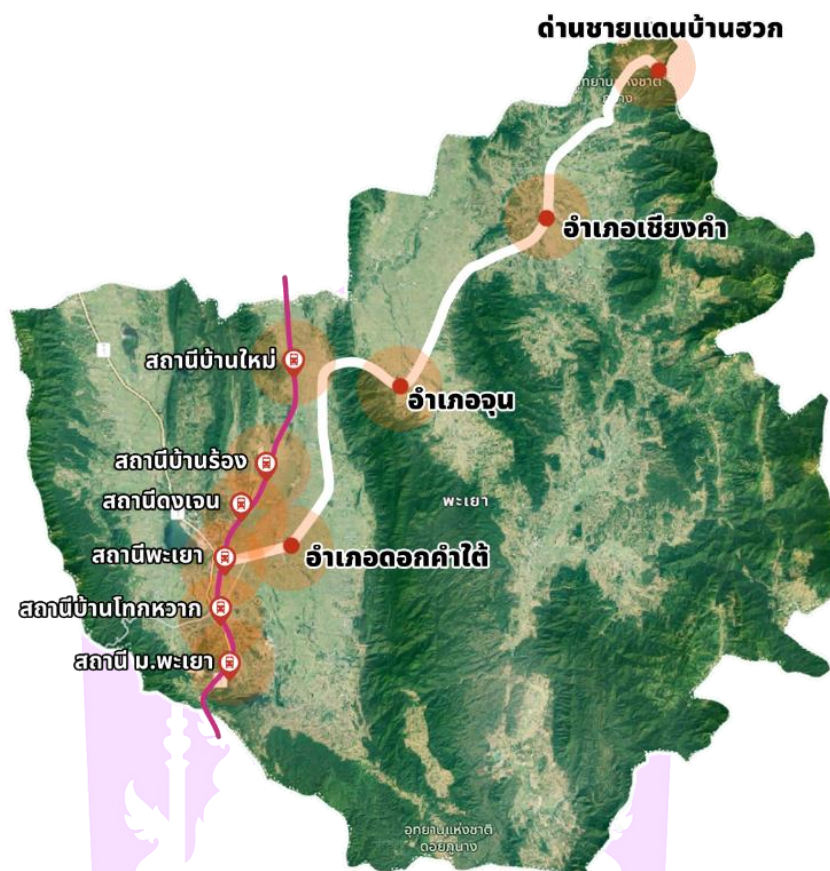
ภาพ 15 เส้นทางสถานีรถไฟจันทน์ลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก

ที่มา: ปรับปรุงจาก ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ, 2565

1.2.3 ด่านชายแดนบ้านฮวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา

ตาราง 8 รายละเอียดการเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	รายละเอียดการเดินทาง
ด่านชายแดน บ้านฮวก-สถานี รถไฟทางคู่พะเยา	100	เริ่มเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวก เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 จากนั้นเข้าสู่ทางหลวงชนบท พย. 4010 ผ่านอำเภอภูซาง และเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 ผ่านอำเภอเชียงคำ อำเภอจุน อำเภอดอกคำใต้ และเข้าสู่ อำเภอเมืองพะเยา โดยสถานีรถไฟทางคู่พะเยาตั้งอยู่บริเวณถนนพะเยา-ดอกคำใต้ ตำบลจำปาหวาย อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา



ภาพ 16 เส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง

1.3 โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ในพื้นที่จังหวัดพะเยา โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ คาดว่าจะแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการประชาชน ในปี พ.ศ. 2571 (อนุชา บุรพชัยศรี, 2565) โดยพื้นที่จังหวัดพะเยานั้นเป็น สัญญาที่ 2 มีกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-ดีซี 2 เป็นผู้รับจ้าง โดยก่อสร้างในพื้นที่ อำเภอองาว จังหวัดลำปาง ไปจนถึงจังหวัดเชียงราย ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ได้ดำเนินการขุดอุโมงค์คาบเกี่ยว 2 จังหวัดคือ จังหวัดลำปาง และจังหวัดพะเยา เป็นอุโมงค์คู่รางเดี่ยว แบ่งเป็นฝั่งอุโมงค์ฝั่งซ้าย (up track) และอุโมงค์ฝั่งขวา (down track) ความยาว 2,700 เมตร จากทั้งหมด 5,400 เมตร ซึ่งปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการขุดครึ่ง ส่วนบนของหน้าตัดอุโมงค์ (top heading) และติดตั้งระบบค้ำยันดิน (primary support) นอกจากนี้ภายในอุโมงค์มีทางเชื่อม 2 ประเภทคือ ทางเชื่อมกรณีฉุกเฉินเพื่ออพยพ 11 จุด และทางเชื่อมที่เป็นห้องควบคุมงานระบบ 4 แห่ง (เดลินิวส์ออนไลน์, 2566)



ภาพ 17 การขุดเจาะอุโมงค์ในพื้นที่จังหวัดลำปางและจังหวัดพะเยา

ที่มา: เดลินิวส์ออนไลน์, 2566

สำหรับปัญหาในการก่อสร้างและความยากในงานขุดเจาะอุโมงค์ โดยส่วนใหญ่พบปัญหาเกี่ยวกับ สภาพภูมิประเทศที่มีความระดับไม่เท่ากัน สภาพดินที่อ่อนแอ (ดินอ่อน) โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดพะเยา ซึ่งต้องใช้เวลาดำเนินการมากเป็นพิเศษ (ไทยโพสต์, 2565) นอกจากนี้ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับประชากรและชุมชนท้องถิ่นที่ส่วนใหญ่ก็ยังไม่รับรู้ถึงความสำคัญของโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ทำให้ไม่มีการตื่นตัว และยังไม่มีการวางแผนในอนาคต และยังมองว่า โครงการดังกล่าวอาจทำให้เกิดผล

กระทบกับชุมชนท้องถิ่นในอนาคต เช่น หากมีการพัฒนาพื้นที่จะทำให้นักลงทุนเล็งเห็นโอกาสเข้ามาลงทุนซึ่งทำให้ราคาที่ดินบางที่มีราคาสูงถึงเท่าตัว ส่งผลให้พื้นที่ทางการเกษตรลดลงและเป็นพื้นที่สังคมเมืองมากขึ้น

2. สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา

2.1 นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพะเยา

เมื่อพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในจังหวัดพะเยาในช่วงปี พ.ศ. 2558–2563 พบว่า มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงปี พ.ศ. 2561–2562 นับได้ว่าเป็นช่วงที่การท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยาอยู่ในช่วงที่เติบโตสูงที่สุด ซึ่งก่อให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวมากถึง 1.3 พันล้านบาท เมื่อพิจารณาระยะเวลาที่นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยว พบว่า โดยส่วนใหญ่จะเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ 2 วัน โดยประมาณ โดยนักท่องเที่ยวชาวไทย มีค่าใช้จ่ายทางการท่องเที่ยวมากกว่า 1,100 บาท ขึ้นไป ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินั้น มีค่าใช้จ่ายทางการท่องเที่ยวมากกว่า 1,200 บาท ขึ้นไป จะเห็นได้ว่าในระยะเวลาที่ผ่านมาการพัฒนาการด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยานั้นนับว่ามีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันมีแหล่งท่องเที่ยว ร้านอาหาร และโรงแรม เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (สำนักงานจังหวัดพะเยา, 2561) แต่ในปี พ.ศ. 2563 การเติบโตของภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวของทั่วโลกได้หยุดลงเนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) จึงทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ตาราง 9 สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา

ปี พ.ศ.	2558	2559	2560	2561	2562	2563
นักท่องเที่ยวชาวไทย (Domestic)						
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน	541,111	572,194	604,647	630,156	630,220	409,103
เวลาพักโดยเฉลี่ย	2.40	2.33	2.25	2.24	2.19	2.12
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย	1,118.44	1,156.83	1,209.00	1,261.80	1,289.70	1,222.54
รายได้การท่องเที่ยว	1,082.61	1,160.31	1,247.60	1,354.56	1,359.93	814.69
นักท่องเที่ยวต่างประเทศ (International)						
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน	23,517	24,560	26,078	27,296	27,157	7,770
เวลาพักโดยเฉลี่ย	2.95	2.86	2.67	2.66	2.60	2.43
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย	1,283.69	1,325.84	1,410.85	1,469.19	1,500.32	1,415.66
รายได้การท่องเที่ยว	32.22	35.01	38.92	42.61	43.23	10.49

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2563

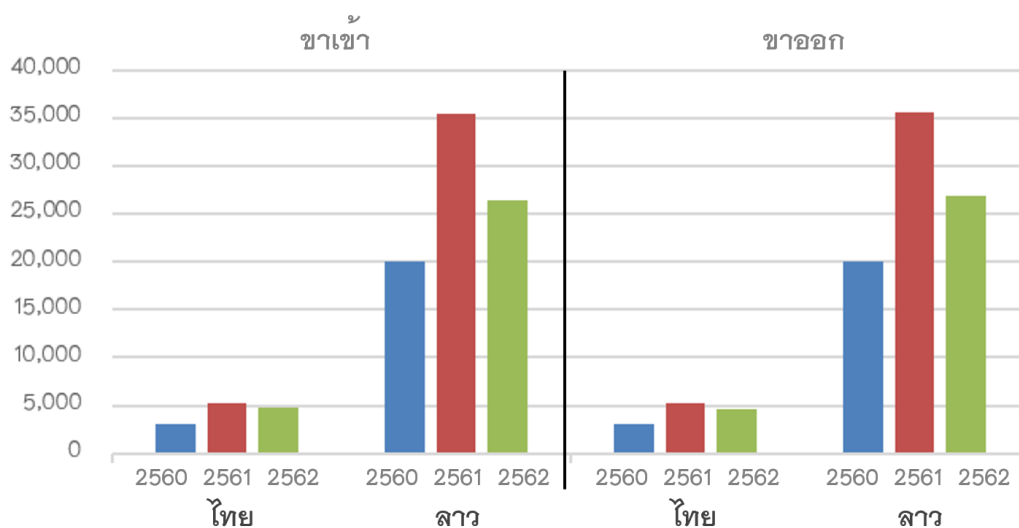
2.2 นักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก

ระหว่างปี พ.ศ. 2560-2562 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวกไม่มีความเสถียร โดยมีการเพิ่มและลดในระยะเวลา 3 ปี ที่ผ่านมา ซึ่งขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจและปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (นพรัช ยังดำรง, ผู้ให้สัมภาษณ์, 27 มีนาคม 2564) แต่คาดการณ์ว่าหลังจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเพิ่มขึ้น เมื่อพิจารณาสถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก พบว่า การเดินทางข้ามด่านชายแดนบ้านฮวกก่อนการยกระดับเป็นด่านถาวรจะใช้บัตรผ่านแดน (Border Pass) ทำให้อัตราการเดินทางขาเข้าน้อยกว่าขาออกอย่างเห็นได้ชัดเจน ซึ่งเป็นประชากรจาก สปป.ลาว มากกว่าประเทศไทย สอดคล้องกับแนวโน้มของการเดินทางข้ามด่านชายแดนบ้านฮวกในอนาคต

ตาราง 10 สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก (หน่วยนับ: คน)

พ.ศ.	ขาเข้า			ขาออก		
	ไทย	ลาว	รวม	ไทย	ลาว	รวม
2560	3,070	19,977	23,047	3,068	20,101	23,169
2561	5,308	35,466	40,774	5,299	35,645	40,944
2562	4,730	26,411	31,141	4,678	26,854	31,532

ที่มา: นพรัช ยังดำรง, ผู้ให้สัมภาษณ์, 27 มีนาคม 2564



ภาพ 18 นักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก

ที่มา: เคนิวิวิธออนไลน์, 2566

3. จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา

ปัจจุบัน จังหวัดพะเยา ได้รับผลกระทบจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นของรถที่ต้องผ่านจังหวัดพะเยาโดยมีแนวโน้มของปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่บนเส้นทางสายหลัก ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และเนื่องจากรถโดยสารสาธารณะยังไม่มีบริการครอบคลุมทุกพื้นที่ การคมนาคมโดยรถส่วนบุคคลจึงมีความจำเป็นในการเดินทาง ซึ่งปริมาณจราจรของจำนวนรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นบนเส้นทางสายรองและสายย่อย สำหรับจำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา พบว่า มีธุรกิจรถเช่าบริการนักท่องเที่ยวเช่า

รถยนต์ขนาดเล็ก มีจำนวน 2 บริษัท ได้แก่ รันเวย์รถเช่าพะเยา และ Phayao Car Rental (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2564)

เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะจังหวัดพะเยา รวมมีจำนวน 15 เส้นทาง มีจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด 225 คัน และมีผู้ประกอบการขนส่ง 6 ผู้ประกอบการ ส่วนรถจักรยานยนต์สาธารณะมีให้บริการในพื้นที่ 6 อำเภอ ได้แก่ เมืองพะเยา เชียงม่วน แม่ใจ ดอกคำใต้ จุน และเชียงคำ รวมจำนวน 15 แห่ง และมีจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะทั้งหมด 140 คัน (สำนักงานจังหวัดพะเยา, 2563)



ภาพ 19 ประเภทยานพาหนะที่ให้บริการขนส่งภายในจังหวัดพะเยา

ระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดพะเยา แบ่งออกเป็น ระบบขนส่งสาธารณะภายในอำเภอ ระหว่างอำเภอ และระหว่างจังหวัด มีรายละเอียดดังนี้

ตาราง 11 ระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดพะเยา

ประเภทรถ	การรองรับผู้โดยสาร	ตารางเวลาในการให้บริการ
ระบบขนส่งสาธารณะภายในอำเภอ		
รถสองแถวสีฟ้า	10-12 คน	ให้บริการทุก 15 - 20 นาที โดยมีช่วงเวลาดำเนินการ ตั้งแต่ 06.00 - 19.30 น.
รถซีดีบัส	10-12 คน	ให้บริการทุก 30 นาที โดยมีช่วงเวลาดำเนินการ ตั้งแต่ 06.00 - 20.00 น.
รถแท็กซี่	3-5 คน	มีรอบการเดินทางไม่แน่นอน โดยจะขึ้นอยู่กับจำนวนและความต้องการนักท่องเที่ยว
ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างอำเภอ		
รถประจำทางสีฟ้าหรือน้ำเงิน, รถประจำทางสีเขียวหรือคาดเขียว, รถประจำทางสีชมพูหรือสีแดง	30-40 คน	มีรอบการเดินรถที่ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับเส้นทางที่รถวิ่ง
รถตู้คาดสีน้ำเงิน	10-12 คน	มีรอบการเดินรถที่ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับเส้นทางที่รถวิ่ง
ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด		
รถตู้หนานคำ	10-12 คน	ให้บริการในทุก 30 นาที โดยมีช่วงเวลาวิ่งตั้งแต่ ช่วงเวลา 06.00-19.30 น.
รถวินทัวร์	50 คน	
รถกรีนบัส	50 คน	

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา, 2563

ผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะจากจังหวัดพะเยาไปยังพื้นที่ต่างจังหวัดของประเทศไทย มีรายละเอียดดังนี้

ตาราง 12 ผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะจากจังหวัดพะเยาไปยังพื้นที่อื่น ๆ

เส้นทาง	รายละเอียด	บริษัทผู้เดินรถ	
พะเยา-กรุงเทพฯ	กรุงเทพฯ-พะเยา (กรุงเทพฯ-นครสวรรค์-พิษณุโลก-แพร่-งาว-พะเยา) บริษัทผู้เดินรถ	บขส. สมบัติทัวร์ เชิดชัยทัวร์ นครชัยแอร์	
	กรุงเทพฯ-เชียงราย (ก) (กรุงเทพฯ-นครสวรรค์-ตาก-ลำปาง-พะเยา-เชียงราย)	สมบัติทัวร์ เชิดชัยทัวร์ นครชัยแอร์ อินทราทัวร์	
	กรุงเทพฯ-เชียงราย (ข) (กรุงเทพฯ-นครสวรรค์-พิษณุโลก-แพร่-เชียงราย)	บขส. สมบัติทัวร์ เชิดชัยทัวร์	
	กรุงเทพฯ-แม่สาย (กรุงเทพฯ-นครสวรรค์-พิษณุโลก-พะเยา-เชียงราย-แม่สาย)	บขส. บุษราคัมทัวร์ เชิดชัยทัวร์	
	กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (กรุงเทพฯ-นครสวรรค์-แพร่-ดงก่ำใต้-เชียงใหม่-เชียงใหม่)	บขส. สมบัติทัวร์ เชิดชัยทัวร์	
	กรุงเทพฯ-เชียงค้ำ-ภูซาง (บ้านฮวก) (กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-แพร่-เชียงใหม่-ปง-เชียงใหม่-ภูซาง)	บขส.	
	พะเยา-ภาคกลาง	สาย 662 พิษณุโลก-เชียงราย-แม่สาย (พิษณุโลก-สุโขทัย-สวรรคโลก-อุตรดิตถ์-แพร่-พะเยา-เชียงราย-แม่สาย)	สุโขทัยวินทัวร์
		สาย 663 นครสวรรค์-เชียงราย (นครสวรรค์-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์-แพร่-พะเยา-เชียงราย)	ดิงส์ดีเอ็มทัวร์

ตาราง 12 (ต่อ)

เส้นทาง	รายละเอียด	บริษัทผู้เดินรถ
พะเยา-ภาคใต้	สาย 780 ภูเก็ต-เชียงใหม่ (ภูเก็ต-สุราษฎร์ธานี-ชุมพร-ประจวบฯ-หัวหิน-ชะอำ-เพชรบุรี-อยุธยา-นครสวรรค์-พิษณุโลก-แพร่-พะเยา-เชียงใหม่)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 877 แม่สาย-ด่านนอก (แม่สาย-เชียงใหม่-พะเยา-แพร่-อุตรดิตถ์-พิษณุโลก-ทุ่งสง-พัทลุง-หาดใหญ่-ด่านนอก)	ปิยะชัยพัฒนา จำกัด
พะเยา-ภาคตะวันออก	สาย 660 ระยอง-เชียงใหม่-แม่สาย (ระยอง-พัทลุง-ชลบุรี-ฉะเชิงเทรา-สระบุรี-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์-แพร่-พะเยา-เชียงใหม่-แม่สาย)	นครชัยแอร์
	สาย 660 ระยอง-เชียงใหม่-แม่สาย (สายเก่า-รถด่วน) (ระยอง-พัทลุง-ชลบุรี-ฉะเชิงเทรา-นครสวรรค์-ตาก-ลำปาง-พะเยา-เชียงใหม่-แม่สาย)	นครชัยแอร์
พะเยา-ภาคอีสาน	สาย 661 เชียงราย-นครพนม (นครพนม-สกลนคร-อุดรธานี-หนองบัวลำภู-เลย-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์-แพร่-พะเยา-เชียงใหม่-แม่สาย)	สมบัติทัวร์
	สาย 633 ขอนแก่น-เชียงใหม่ (ขอนแก่น-ชุมแพ-หล่มสัก-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์-แพร่-พะเยา-เชียงใหม่)	อีสานทัวร์ และสมบัติทัวร์

ตาราง 12 (ต่อ)

เส้นทาง	รายละเอียด	บริษัทผู้เดินรถ
	สาย 651 นครราชสีมา-แม่สาย (นครราชสีมา-สระบุรี-โคกสำโรง- ตากฟ้า-เขาทราย-วังทอง- พิษณุโลก-อุตรดิตถ์-แพร่-พะเยา- เชียงราย)	นครชัยทัวร์
	บึงกาฬ-แม่สาย (บึงกาฬ- หนองคาย-อุดรธานี-ขอนแก่น-ชุม แพ-หล่มสัก-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์- แพร่-พะเยา-เชียงราย-แม่สาย)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 587 อุบลราชธานี-เชียงราย (อุบลฯ-ศีร์ษะเกษ-สุรินทร์-บุรีรัมย์- ชัยภูมิ-พิษณุโลก-แพร่-พะเยา- พาน-เชียงราย)	นครชัยแอร์ จำกัด
พะเยา-ภาคเหนือ	สาย 671 เชียงใหม่-เชียงใหม่ (เชียงใหม่-แม่ชะจาน-วังเหนือ- พะเยา-ดอกคำใต้-จุน-เชียงคำ-เทิง- เชียงใหม่)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 198 เชียงใหม่-พะเยา (เชียงใหม่-แม่ชะจาน-วังเหนือ- พะเยา)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 113 เชียงใหม่-น่าน (เชียงใหม่- แม่ชะจาน-วังเหนือ-พะเยา-ดอก คำใต้-ปง-เชียงใหม่-น่าน)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 148 เชียงใหม่-เชียงราย (เชียงใหม่-ลำพูน-ดอยติ-ลำปาง- งาว-พะเยา-พาน-เชียงราย)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด

ตาราง 12 (ต่อ)

เส้นทาง	รายละเอียด	บริษัทผู้เดินรถ
	สาย 149 เชียงใหม่-แม่สาย (เชียงใหม่-ลำพูน-ดอยติ-ลำปาง- งาว-พะเยา-พาน-เชียงราย-แม่จัน- แม่สาย)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 150 เชียงใหม่-สามเหลี่ยม ทองคำ (ข) (เชียงใหม่-ลำพูน-ดอยติ- ลำปาง-งาว-พะเยา-พาน-เชียงราย- แม่จัน-เชียงใหม่-สามเหลี่ยมทองคำ)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 146 ลำปาง-เชียงราย (ลำปาง- งาว-พะเยา-แม่ใจ-พาน-เชียงราย)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 2160 พะเยา-เชียงคำ (พะเยา- ดอกคำใต้-จุน-เชียงคำ)	ดอกคำใต้เดินรถ จำกัด
	สาย 197 พะเยา-ปง (พะเยา-ดอก คำใต้-จุน-ปง)	อารยะเดินรถ จำกัด
	สาย 612 พะเยา-น่าน (พะเยา-ดอก คำใต้-จุน-ปง-เชียงม่วน-บ้านหลวง- น่าน)	พะเยาขนส่ง จำกัด
	สาย 679 เชียงราย-จุน (เชียงราย- เทิง-ป่าแดด-จุน)	สหกิจเดินรถเชียงราย จำกัด
	สาย 620 เชียงราย-เชียงคำ (เชียงราย-เทิง-เชียงคำ)	ก.สหกิจเดินรถเชียงราย จำกัด
	สาย 686 เชียงราย-เชียงคำ (เชียงราย-แม่ลอยไร่-ร่องแมด-เชียง คำ)	บุญณัฐเดินรถ จำกัด
	สาย 621 เชียงราย-พะเยา (เชียงราย-พาน-แม่ใจ-พะเยา)	ก.สหกิจเดินรถเชียงราย และ พะเยาขนส่ง จำกัด
	สาย 144 เชียงราย-แพร่ (เชียงราย- พาน-พะเยา-แพร่)	แพร่ยานยนต์ขนส่ง (หนานคำท้าว) จำกัด

ตาราง 12 (ต่อ)

เส้นทาง	รายละเอียด	บริษัทผู้เดินรถ
	สาย 672 แม่สาย-แม่สอด (แม่สาย- เชียงราย-พะเยา-งาว-ลำปาง-เถิน- ตาก-แม่สอด)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด
	สาย 1131 เชียงใหม่-เชียงใหม่ (เชียงใหม่-แม่ชะจาน-วังเหนือ- พะเยา-ดอกคำใต้-จุน-ปง-เชียงใหม่ ม่วง)	ไทยพัฒนกิจขนส่ง จำกัด

ที่มา: <https://www.wikiwand.com/th/>

4. นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา

จังหวัดพะเยา ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับนโยบายด้านการท่องเที่ยว ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านชายแดน จึงมีการกำหนดให้อยู่ในแผนพัฒนาจังหวัดพะเยา (สำนักงานจังหวัดพะเยา, 2563) โดยกล่าวถึงใน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เรียนรู้วิถีชุมชนในแนวทางเศรษฐกิจสร้างสรรค์ โดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้า และบริการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การพัฒนามาตรฐานและบุคลากร การบริหารจัดการ และการประชาสัมพันธ์และการตลาด

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยพัฒนาเมือง พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม วางโครงข่ายระบบสื่อสารโทรคมนาคม และศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ของโครงการ

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ส่งเสริมความมั่นคงภายในและตามแนวชายแดน โดยส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการพิทักษ์รักษาสถาบันหลักของชาติ ป้องกัน ปราบปราม และบำบัดยาเสพติด ภายใต้กลไกประชารัฐ เพิ่มศักยภาพด้านความมั่นคงภายในและตามแนวชายแดนของจังหวัด และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการเตรียมความพร้อมรับมือกับภัยพิบัติ

นอกจากนี้ จังหวัดพะเยา มีแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่เขตรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงพะเยา ทั้งหมด 7 โครงการ (ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ, 2563) ได้แก่

1. ทางหลวงหมายเลข ทล.1 ทางลัดหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา วงเงินก่อสร้าง 600 ล้านบาท ศึกษาออกแบบ โดยมีแผนจะเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณปี 2563
2. ทางเลี่ยงเมืองพะเยาฝั่งตะวันตก รวมระยะทาง 30 กิโลเมตร วงเงินก่อสร้าง 10 ล้านบาท ออกแบบทางเลี่ยงเมืองแนวใหม่ 4 ช่องจราจร
3. ทางหลวงหมายเลข ทล.1 สาย พะเยา-อ.พาน-อ.แม่สาย รวมระยะทาง 110 กิโลเมตร วงเงินก่อสร้าง 2,120 ล้านบาท จากทางเดิมมาตรฐานพิเศษ 4 ช่องจราจร บูรณะทางหลวงสายหลัก
4. ทางหลวงหมายเลข ทล.1202 สาย พะเยา-ภูกามยาว รวมระยะทาง 16 กิโลเมตร วงเงินก่อสร้าง 650 ล้านบาท จากทางเดิมมาตรฐานชั้น 4(7/8) ก่อสร้างเป็น 4 ช่องจราจร
5. ทางหลวงหมายเลข ทล.1201 สาย อ.ดอกคำใต้-อ.จุน รวมระยะทาง 45 กิโลเมตร วงเงินก่อสร้าง 2,150 ล้านบาท จากเดิมมาตรฐานทางชั้น 3(7/10) ก่อสร้างเป็น 4 ช่องจราจร
6. ทางหลวงหมายเลข ทล.1201 สาย อ.จุน-อ.เทิง รวมระยะทาง 45.019 กิโลเมตร วงเงินก่อสร้าง 1,000 ล้านบาท จากเดิมมาตรฐานทางชั้น 3(7/10) ก่อสร้างเป็น 4 ช่องจราจร
7. ทางหลวงหมายเลข ทล.1093 โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสาย อ.ภูซาง-ด่านชายแดนบ้านฮวก รวมระยะทาง 10.27 กิโลเมตร วงเงินก่อสร้าง 80 ล้านบาท จากเดิมมาตรฐานทางชั้น 5(6/6) ก่อสร้างทางมาเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 จะดำเนินการปรับปรุงทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร

สำหรับแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา พบว่า จังหวัดพะเยามีการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยมีการผลักดันให้จังหวัดพะเยาเป็นศูนย์กลางของการเดินทางเชื่อมโยง (HUB) เส้นทางจาก หลวงพระบาง-เชียงใหม่ โดยผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก โดยจังหวัดเชียงใหม่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน ซึ่งพบว่าเส้นทางนี้ถือเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด และยังใช้เส้นทางเชื่อมโยงไปยังจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดเชียงราย และจังหวัดน่าน ดังนั้นจังหวัดพะเยาจึงควรผลักดันให้เส้นทางการเดินทางระหว่างประเทศผ่านเส้นทางดังกล่าวให้สามารถเกิดขึ้นได้ และมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวระหว่างเส้นทางให้มีความน่าสนใจ จึงจะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งต่างชาติและนักท่องเที่ยวภายในประเทศให้เข้ามาท่องเที่ยวภายในจังหวัดพะเยาได้มากขึ้น (สำนักงานจังหวัดพะเยา, 2563)

โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

การศึกษาในภาพรวม พบว่า ระหว่างเส้นทางมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายกระจายตัวตลอดเส้นทาง นักวิจัยจึงได้ดำเนินการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่ออยู่ในฐานระบบข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2562) จำนวนทั้งหมด 35 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

ตาราง 13 แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

ภูซาง	เชียงคำ	จุน	ดอกคำใต้	เมืองพะเยา	ภูงามยาว
ตลาดค้าฝิ่น	วัดพระธาตุสบ	วัดพระธาตุซิง	วัดศรีชุม, วัด	เตาเผาโบราณ	วัดศรีดอนชัย,
ปรนชายแดน	แวน, เขื่อนไท	แกง, เขตรักษา	บุญเกิด, วัด	เวียงบัว, อ่าง	วัดจำปาราม ,
ไทย-ลาว,	ลือแม่แสงดา,	พันธุ์สัตว์ป่า	พระธาตุจอม	เก็บน้ำแม่ต้า,	วัดพระธาตุภู
อุทยาน	ศูนย์	เวียงลอ, ช่าง	ศีล	ม่อนสามเคียน	ขวาง, วัดป่า
แห่งชาติภูซาง,	วัดนธรรมไท	นกยูงบ้านกิว		ฟาร์มสเตย์,	พุทธชินวงศา
วัดพระธาตุภู	ลือ, วัดนันทา	แก้ว		วัดดงพระเจ้า,	ราม , วัดพระ
ซาง	ราม, วัดแสน			อนุสาวรีย์ ร.อ.	ธาตุห้วยลาน
	เมืองมา			เยนเซ่น, วัด	
				เกษตรสุข, วัด	
				ร่องคำหลวง,	
				วัดบุญโยง,	
				กวีานพะเยา,	
				วัดติโลก	
				อาราม, วัดศรี	
				อุโมงค์คำ, วัด	
				ศรีโตมคำ, วัด	
				พระธาตุ	
				จอมทอง, วัด	
				ลี, วัดห้วยผา	
				เกียง, บ่อลึบ	
				สอง	

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2562

1.1 เส้นทางจากด่านชายแดนบ้านฮวก-สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเชียงคำ

1.1.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวก ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 มีจำนวนช่องทางจราจร 2 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนคอนกรีตและถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทางมีโค้งบ้าง และมีถนนชันบ้าง ส่วนผิวจราจรเรียบบ้างและขรุขระบ้าง เข้าสู่ทางหลวงชนบทหมายเลข พย. 4010 มีจำนวนช่องทางจราจร 2 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทางมีถนนตรง โค้งน้อย ไมชัน ส่วนผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 มีจำนวนช่องทางจราจร 4 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนคอนกรีตและถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทางมีถนนตรง โค้งน้อย ไมชัน ส่วนผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง เมื่อถึงอำเภอเชียงคำเดินทางต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1148 เพื่อเข้าสู่สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเชียงคำ

1.1.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก มีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน 5 แห่ง โดยแต่ละแห่งมีจุดบริการห้องน้ำที่จัดไว้ในตำแหน่งที่เข้าถึงสะดวก มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 121 แห่ง มีหลากหลายให้เลือก มีร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก จำนวน 3 แห่ง ซึ่งมีจำนวนน้อยแห่งหรือไม่หลากหลาย มีที่พักแรมจำนวน 14 แห่ง โดยมีทั้ง รีสอร์ท โฮมสเตย์ โรงแรม และเกสเฮาส์ ให้บริการตลอดเส้นทาง ส่วนไฟสาธารณะ พบว่า มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอโดยส่วนใหญ่จะติดบริเวณถนนที่เป็นเส้นทางหลัก

1.1.3 ด้านการเดินทาง ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ พบว่า มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการในพื้นที่ แต่การเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ หากต้องการที่จะเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวนั้นจำเป็นต้องเช่าเหมาลำ ประเภทของรถโดยสารสาธารณะเป็นรถสองแถว สภาพรถส่วนใหญ่มีมาตรฐานรวมถึงพนักงานให้บริการด้วยใจและพนักงานมีความพร้อมในการให้บริการ เวลาเดินทางมีเวลาที่ชัดเจน หากต้องการที่จะเดินทางนอกจากเวลาดำเนินการจะต้องเช่าเหมาลำซึ่งมีราคาที่สูง ค่าครองชีพของจรรยาจรมีจำนวนรถสัญจรคล่องตัวไม่แออัด

1.1.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว พบว่า มีจำนวน 8 แห่ง ได้แก่ ตลาดค้าผอนปรนชายแดนไทย-ลาว อุทยานแห่งชาติภูซาง วัดพระธาตุภูซาง วัดพระธาตุสบแวน เขื่อนหือลือแม่แสงดา ศูนย์วัฒนธรรมหือลือ (วัดหือลือ) วัดนันทาราม วัดแสนเมืองมา โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

- 1) ตลาดค้าฝิ่นปรนชายแดนไทย-ลาว เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 150 เมตร ไม่พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่มีจุดบริการนักท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา
- 2) อุทยานแห่งชาติภูซาง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ระยะทางจากติดกับเส้นทางหลัก พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ โดยภาษาของป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ มีมากกว่า 1 ภาษา มีจุดบริการนักท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา
- 3) วัดพระธาตุภูซาง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 800 เมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว อีกทั้งไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา
- 4) วัดพระธาตุสบแวน เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 350 เมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว อีกทั้งไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา
- 5) เขื่อนไทลื้อแม่แสงดา เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 900 เมตร ไม่พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว อีกทั้งไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา
- 6) ศูนย์วัฒนธรรมไทลื้อ เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 2 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยวและไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา
- 7) วัดนันทาราม เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 2.8 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงพบจุดบริการนักท่องเที่ยวแต่ไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา
- 8) วัดแสนเมือง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 3.6 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยวและไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

1.1.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) ตลาดค้าฝิ่นปรนชายแดนไทย-ลาว มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ เช่น การศึกษาวิถีชีวิตหรือชาติพันธุ์และวัฒนธรรมระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ส่วนกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ 2 แผ่นดิน กิจกรรมตาม

เทศกาล/ประเพณี เป็นต้น 2) อุทยานแห่งชาติภูซาง มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย เช่น การเดินป่าศึกษาระบบนิเวศ การปั่นจักรยาน การปีนหน้าผา เป็นต้น 3) วัดพระธาตุภูซาง วัดพระธาตุสบแวน เขื่อนไถลื้อแม่แสงดา ศูนย์วัฒนธรรมไถลื้อ วัดนันทาราม และวัดแสนเมืองมา มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ เช่น การศึกษาวิถีชีวิตหรือชาติพันธุ์และวัฒนธรรมของชนชาติไถลื้อ ส่วนกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี เป็นต้น

1.2 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเชียงคำ-สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอจุน

1.2.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มเดินทางจากสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเชียงคำ ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 มีจำนวนช่องทางจราจร 4 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทางมีโค้งบ้าง และมีถนนชันบ้าง ส่วนผิวจราจรเรียบเป็นส่วนใหญ่ และมีบางช่วงผิวจราจรเรียบบ้างและขรุขระบ้าง เมื่อเดินทางถึงแยกห้วยข้าวทำให้เสียเวลาเพื่อเข้าสู่สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอจุน

1.2.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก มีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน 8 แห่ง โดยแต่ละแห่งมีจุดบริการห้องน้ำที่จัดไว้ในตำแหน่งที่เข้าถึงสะดวก มีป้ายบอกทาง พื้นไม่ลื่น และสะอาด มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 64 แห่ง มีหลากหลายให้เลือก ตลอดเส้นทางไม่พบร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก มีที่พักแรมจำนวน 20 แห่ง โดยมีทั้ง รีสอร์ท โฮมสเตย์ โรงแรม และเกสเฮาส์ ให้บริการตลอดเส้นทาง ส่วนไฟสาธารณะ พบว่ามีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ โดยส่วนใหญ่จะติดบริเวณถนนที่เป็นเส้นทางหลัก

1.2.3 ด้านการเดินทาง ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ พบว่ามีรถโดยสารสาธารณะให้บริการระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเชียงคำ-สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอจุน แต่การเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ หากต้องการที่จะเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวจำเป็นต้องเช่าเหมาลำ ประเภทของรถโดยสารสาธารณะเป็น รถบัส รถเมล์ รถสองแถว สภาพรถส่วนใหญ่มีมาตรฐานยกเว้นสภาพของรถเมล์ที่มีการให้บริการมานานจึงทำให้เสื่อมไปตามสภาพการใช้งาน ในส่วนของพนักงานมีการให้บริการด้วยใจและพนักงานมีความพร้อมในการให้บริการ เวลาเดินทางมีเวลาที่ชัดเจน หากต้องการที่จะเดินทางนอกจากเวลาดำเนินการจะต้องเช่าเหมาลำซึ่งมีราคาที่สูงกว่า ความคล่องตัวของจราจรมีจำนวนรถสัญจรคล่องตัว/ไม่แออัด

1.2.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว พบว่า มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดพระธาตุขิงแกง และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเวียงลอ โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

1) วัดพระธาตุขิงแกง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 8.4 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว รวมถึงไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเวียงลอ เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 10 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ โดยภาษาของป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ มีมากกว่า 1 ภาษา มีจุดบริการนักท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

1.2.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) วัดพระธาตุขิงแกง มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ เช่น การศึกษาวิถีชีวิตหรือชาติพันธุ์และวัฒนธรรมของชนชาติไทลื้อ ล้านนา เมียนมาร์ และไทใหญ่ ส่วนกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี เช่น ประเพณีสงฆ์พระธาตุขิงแกง เป็นต้น 2) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเวียงลอ มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย เช่น การเดินป่าศึกษาระบบนิเวศ การปั่นจักรยาน การปีนหน้าผา เป็นต้น 3) ช่างนกยุงบ้านก๊วกแก้ว มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ ได้แก่ กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ กิจกรรมชมนกยุง และกิจกรรมการเรียนรู้ศึกษาชีวิตของสัตว์ป่า เป็นต้น

1.3 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอจุน-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา

1.3.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มเดินทางจาก สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอจุน ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 โดยช่วงอำเภอจุนถึงอำเภอดอกคำใต้ มีจำนวนช่องทางจราจร 2 ช่องทาง ส่วนช่วงอำเภอดอกคำใต้เข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา มีจำนวนช่องทางจราจร 4 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตและถนนคอนกรีตในช่วงอำเภอดอกคำใต้ สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทางมีโค้งบ้างและมีถนนชันบ้าง ส่วนผิวจราจรเรียบเป็นส่วนใหญ่ และมีบางช่วงผิวจราจรเรียบบ้างและขรุขระบ้าง

1.3.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก มีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน 8 แห่ง โดยแต่ละแห่งมีจุดบริการห้องน้ำที่จัดไว้ในตำแหน่งที่เข้าถึงสะดวก มีป้ายบอกทาง พื้นไม้สีน้ำตาล และสะอาด มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 55 แห่ง มีหลากหลายให้เลือก ตลอดเส้นทางไม่พบร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก มีที่พักแรม

จำนวน 11 แห่ง โดยมีทั้ง รีสอร์ท โฮมสเตย์ โรงแรม และเกสเฮาส์ ให้บริการตลอดเส้นทาง ส่วน
ไฟสาธารณะ พบว่า มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ โดยส่วนใหญ่จะติดบริเวณถนนที่เป็น
เส้นทางหลัก

1.3.3 ด้านการเดินทาง ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ พบว่า มีรถโดยสาร
สาธารณะให้บริการระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอจุน-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา แต่ไม่[รถ
โดยสารสาธารณะให้บริการจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยว ประเภทของรถโดยสาร
สาธารณะเป็น รถบัส รถเมล์ รถสองแถว สภาพรถส่วนใหญ่มีมาตรฐาน ยกเว้นสภาพของ
รถเมล์ที่มีการให้บริการมานานจึงทำให้เสื่อมไปตามสภาพการใช้งาน ในส่วนของพนักงานมีการ
ให้บริการด้วยใจและพนักงานมีความพร้อมในการให้บริการ เวลาเดินทางมีเวลาที่ชัดเจน หาก
ต้องการที่จะเดินทางนอกจากเวลาดำเนินการจะต้องเช่าเหมาลำซึ่งมีราคาที่ค่อนข้างสูง ความ
คล่องตัวของจราจรมีจำนวนรถสัญจรคล่องตัว/ไม่แออัด

1.3.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว พบว่า มีจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ชวงนกยูงบ้านกิว
แก้ว วัดศรีชุม วัดบุญเกิด และวัดพระธาตุจอมศีล โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยว
ดังต่อไปนี้

1) ชวงนกยูงบ้านกิวแก้ว เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยมี
ระยะทางจากเส้นทางหลัก 1 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ
โดยภาษาของป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ มีมากกว่า 1 ภาษา มีจุดบริการ
นักท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2) วัดศรีชุม เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมี
ระยะทางจากเส้นทางหลัก 1.5 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ
แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว รวมถึงไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

3) วัดบุญเกิด เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมี
ระยะทางจากเส้นทางหลัก 300 เมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่
ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว รวมถึงไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

4) วัดพระธาตุจอมศีล เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี
โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 2 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง
ๆ รวมถึงพบจุดบริการนักท่องเที่ยว แต่ไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

1.3.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) ชวง
นกยูงบ้านกิวแก้ว มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัยและเชิงศึกษาและเรียนรู้ ได้แก่
กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ กิจกรรมชมนกยูง และกิจกรรมการเรียนรู้ศึกษาชีวิตของ

ลัทธิป่า เป็นต้น 2) วัดศรีชุม วัดบุญเกิด และวัดพระธาตุจอมคีล มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี เช่น การแห่พระวันสงกรานต์ ประเพณียี่เป็ง ประเพณีเข้าสลากภัต เป็นต้น

2. เส้นทางจากสถานีรถไฟทางคู่พะเยา-แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง



ภาพ 21 สถานีรถไฟทางคู่พะเยาเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

2.1 สถานีรถไฟทางคู่มหาวิทยาลัยพะเยา เป็นสถานีรถไฟทางคู่แห่งแรกที่เข้าสู่จังหวัดพะเยา โดยมีพิกัด 19.037534980650975, 99.93527493732958 แนวเส้นทางและตำแหน่งสถานีอยู่ที่ กม. 670 + 650 ตั้งอยู่บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา การศึกษาองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

2.1.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มจากสถานีรถไฟทางคู่มหาวิทยาลัยพะเยา เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 มีจำนวนช่องทางจราจร 4 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทาง พบว่า ถนนตรง ไค้่งน้อย ไม่ชัน ผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง จากนั้นเข้าสู่ทางหลวงชนบท พย.1016 มีจำนวนช่องทางจราจร 2 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่ง

ระหว่างเส้นทาง พบว่า ถนนมีโค้งบ้าง มีถนนชันบ้าง ส่วนผิวจราจรผิวจราจรเรียบบ้าง ขรุขระบ้าง

2.1.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก มีสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน 2 แห่ง โดยแต่ละแห่งมีจุดบริการห้องน้ำที่จัดไว้ในตำแหน่งที่เข้าถึงสะดวก มีป้ายบอกทาง พื้นไม่ลื่น และสะอาด มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 57 แห่ง มีหลากหลายให้เลือก ตลอดเส้นทางไม่พบร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก มีที่พักแรมจำนวน 19 แห่ง โดยส่วนใหญ่เป็น รีสอร์ท ห้องพักแบบรายวัน และโรงแรมขนาดกลาง ส่วนไฟสาธารณะ พบว่า มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ โดยส่วนใหญ่จะติดบริเวณถนนที่เป็นเส้นทางหลัก ส่วนเส้นทางหลวงชนบท พย.1016 เส้นทางค่อนข้างเปลี่ยว และไม่มีแสงสว่างจากดวงไฟสาธารณะจึงควรหลีกเลี่ยงการเดินทางในตอนกลางคืน

2.1.3 ด้านการเดินทาง ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ พบว่า มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการระหว่างมหาวิทยาลัยพะเยาถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดพะเยา ซึ่งการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในปัจจุบันจะต้องขึ้นรถโดยสารบริเวณศาลารอรถสองแถวหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา สำหรับการเดินทางทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวไม่พบรถโดยสารสาธารณะให้บริการ หากต้องการที่จะเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวนั้นจำเป็นต้องเช่าเหมาลำ ประเภทรถโดยสารสาธารณะเป็น รถสองแถว และรถตู้ สภาพรถส่วนใหญ่มีมาตรฐานในส่วนของการให้บริการดีและพนักงานมีความพร้อมในการให้บริการ เวลาเดินทางมีเวลาที่ชัดเจน โดยรถสองแถวให้บริการทุก ๆ 30 นาที ความคล่องตัวของจราจรมีจำนวนรถสัญจรคล่องตัว/ไม่แออัด

2.1.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว มีจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ม่อนสามเคียนพาร์มสเตย์ วัดดงพระเจ้า พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเตาเผาโบราณเวียงบัว และอ่างเก็บน้ำแม่ต้า โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

1) ม่อนสามเคียนพาร์มสเตย์ เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 1.2 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงพบจุดบริการนักท่องเที่ยว และมีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

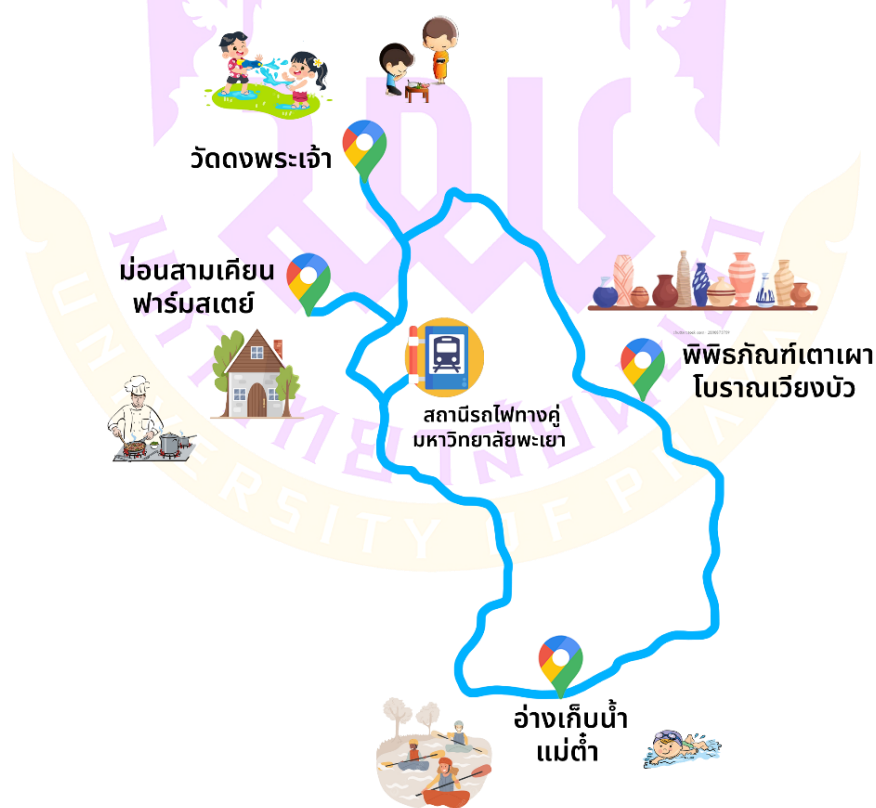
2) วัดดงพระเจ้า เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยอยู่ติดกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว รวมถึงไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

3) พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเตาเผาโบราณเวียงบัว เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 4 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูล

ต่าง ๆ รวมถึงพบจุดบริการนักท่องเที่ยว แต่ไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

4) อ่างเก็บน้ำแม่ต๋ำ เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 7 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว รวมถึงไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2.1.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) ม่อนสามเคียนฟาร์มสเตย์ มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและเชิงศึกษาและเรียนรู้ ได้แก่ การทำอาหารและการรับประทานอาหารเพื่อสุขภาพ 2) วัดดงพระเจ้า มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี 3) พิพิธภัณฑ์เตาเผาโบราณเวียงบัว มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ เช่น การศึกษาวิถีชีวิตหรือชาติพันธุ์และวัฒนธรรม 4) อ่างเก็บน้ำแม่ต๋ำ มีกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย ได้แก่ การปั่นจักรยาน การพายเรือแคนู/เรือคายัค



ภาพ 22 สถานีรถไฟทางคู่มหาวิทยาลัยพะเยา เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

2.2 สถานีรถไฟทางคู่บ้านโทกหวาก มีพิกัด 19.097412973241852 , 99.92362117336285 โดยแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานีอยู่ที่ กม. 677 + 700 ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงชนบท พย. 1042 (ถนนอุบลาลี) ในพื้นที่หมู่บ้านโทกหวาก ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา การศึกษาองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

2.2.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มเดินทางจากสถานีรถไฟทางคู่บ้านโทกหวาก เข้าสู่ทางหลวงชนบท พย. 1042 (ถนนอุบลาลี) จำนวนช่องทางจราจร 4 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทาง พบว่า ถนนตรง โค้งน้อย ไมชัน ผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง จากนั้นเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 มีจำนวนช่องทางจราจร 4 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทาง พบว่า ถนนตรง โค้งน้อย ไมชัน ผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง

2.2.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก มีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน 3 แห่ง โดยแต่ละแห่งมีจุดบริการห้องน้ำที่จัดไว้ในตำแหน่งที่เข้าถึงสะดวก มีป้ายบอกทาง พื้นไม่ลื่น และสะอาด มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 13 แห่ง มีหลากหลายให้เลือก ตลอดเส้นทางไม่พบร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมถึงไม่พบที่พักแรม ส่วนไฟสาธารณะ พบว่า มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ โดยส่วนใหญ่จะติดบริเวณถนนที่เป็นเส้นทางหลัก

2.2.3 ด้านการเดินทาง ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ พบว่า ในพื้นที่ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการในพื้นที่ ซึ่งหากจะเดินทางไปยังพื้นที่อื่น ๆ นั้น จำเป็นต้องโบกรถที่เดินทางมาจากมหาวิทยาลัยพะเยา สำหรับการเดินทางทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวไม่พบรถโดยสารสาธารณะให้บริการ ความคล่องตัวของจราจรมีจำนวนรถสัญจรคล่องตัวไม่แออัด

2.2.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวระหว่างเส้นทาง มีจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ อนุสาวรีย์ ร.อ.แสนดี มาร์คอส เยนเซน วัดเกษตรสุข วัดร่องคำหลวง วัดบุญโยง โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

1) อนุสาวรีย์ ร.อ.แสนดี มาร์คอส เยนเซน เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยอยู่ติดกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว รวมถึงไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

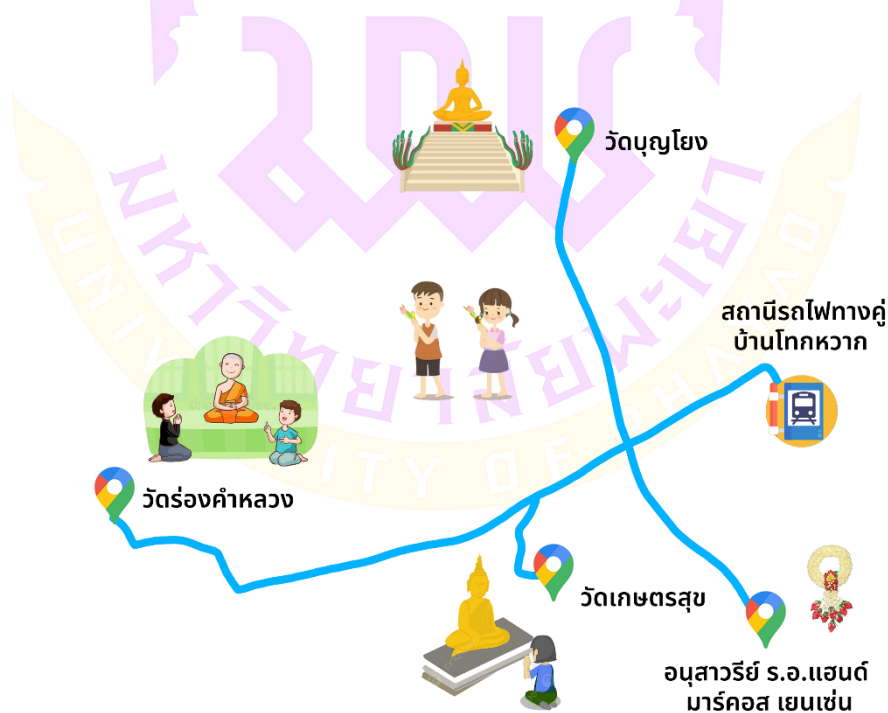
2) วัดเกษตรสุข เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 1.4 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง แต่ไม่พบป้ายเตือนและป้ายให้ข้อมูล

ต่าง ๆ รวมถึงไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

3) วัดร่องคำหลวง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 1.6 กิโลเมตร พบป้ายบอกทาง แต่ไม่พบป้ายเตือนและป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

4) วัดบุญโยง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางติดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 พบป้ายบอกทาง แต่ไม่พบป้ายเตือนและป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยวและไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2.2.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) อนุสาวรีย์ ร.อ.แฮนด์ มาร์คอส เยนเซน มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ การวางพวงมาลาเพื่อสวดดีในวันสำคัญต่าง ๆ เป็นต้น 2) วัดเกษตรสุข วัดร่องคำหลวง และวัดบุญโยง มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี



ภาพ 23 สถานีรถไฟทางคู่บ้านโศกหวาก เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

2.3 สถานีรถไฟทางคู่พะเยา มีพิกัด 19.14885831566159, 99.92757380267884 โดยแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานีอยู่ที่ กม. 683 + 500 (Container Yard) ซึ่งเป็นสถานีใหญ่ของโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ตั้งอยู่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 ตำบลจำปาหวาย อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา การศึกษาองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

2.3.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มเดินทางจากสถานีรถไฟทางคู่พะเยาเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 เมื่อถึงแยกแม่ต้า ให้เลี้ยวขวา เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 มีจำนวนช่องทางจราจร 4 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีตและคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทาง พบว่า ถนนตรง โค้งน้อย ไม่ชัน ผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง จากนั้นเข้าสู่ถนนดอนสนาม ถนนชายกว๊าน และถนนสวนดอก มีจำนวนช่องทางจราจร 2 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีตและคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทาง พบว่า ถนนตรง โค้งน้อย ไม่ชัน ผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง

2.3.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกมีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน 7 แห่ง โดยแต่ละแห่งมีจุดบริการห้องน้ำที่จัดไว้ในตำแหน่งที่เข้าถึงสะดวก มีป้ายบอกทาง พื้นไม่ลื่น และสะอาด มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 44 แห่ง มีหลากหลายให้เลือก พบร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจำนวน 9 แห่ง หากเทียบกับภายในตัวเมืองแล้วจะเห็นว่าร้านขายของที่ระลึกมีน้อยแห่ง หรือไม่หลากหลาย ส่วนที่พักแรมมีจำนวน 16 โดยส่วนใหญ่เป็นโรงแรมขนาดกลางและรีสอร์ท ส่วนไฟสาธารณะ พบว่า มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ โดยส่วนใหญ่จะติดบริเวณถนนที่เป็นเส้นทางหลัก

2.3.3 ด้านการเดินทาง พบว่า ระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่เป็นเส้นทางเดินรถระหว่างพะเยา-เชียงคำ ซึ่งผ่านบริเวณสถานีรถไฟทางคู่พะเยา ส่วนการเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวพบว่า มีรถสองแถวให้บริการโดยมีตารางการให้บริการและอัตราค่าโดยสารที่ชัดเจน ส่วนมอเตอร์ไซด์รับจ้างจะรับส่งผู้โดยสารได้ทันทีแต่มีค่าใช้จ่ายที่ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับระยะทางของสถานที่ท่องเที่ยว ส่วนความคล่องตัวของจราจรนั้นพบว่า จำนวนรถสัญจรติดเป็นบางช่วงโดยเฉพาะช่วงเทศกาลหรือวันหยุดและช่วงเวลาตอนเย็นซึ่งเป็นช่วงเวลาเลิกงานและเลิกเรียนทำให้การจราจรในบางพื้นที่ติดขัดเป็นบางช่วง

2.3.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว มีจำนวน 6 แห่ง ได้แก่ กว๊านพะเยา วัดติโลกอาราม วัดศรีอุโมงค์คำ วัดศรีโคมคำ วัดพระธาตุจอมทอง และวัดลี โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

1) กว๊านพะเยา เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยมีพื้นที่ติดกับถนนชายกว๊านตลอดชายฝั่ง พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ และพบจุดบริการนักท่องเที่ยว มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2) วัดติโลกอาราม เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีพื้นที่อยู่กลางกว๊านพะเยาการเดินทางเข้าถึงนั้นจะต้องนั่งเรือเพื่อข้ามกว๊านพะเยาไปเยี่ยมชม นอกจากนี้ยังพบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงพบจุดบริการนักท่องเที่ยว และมีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

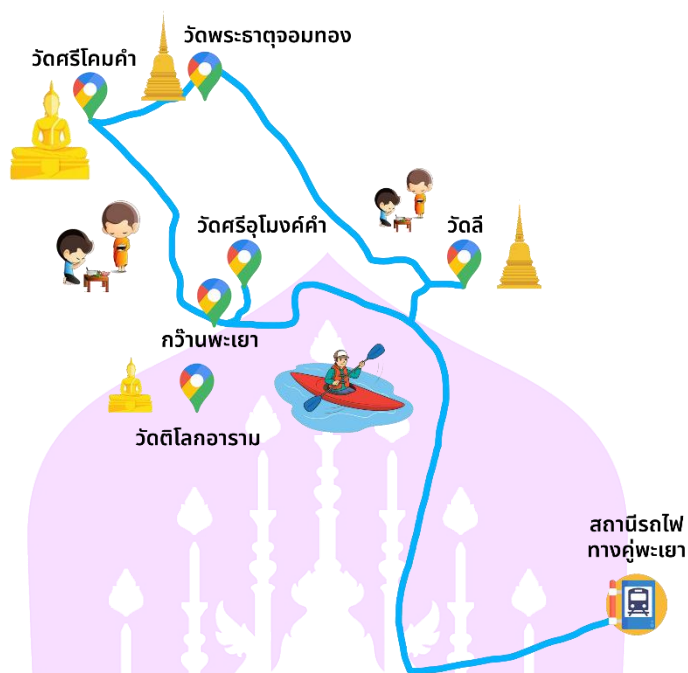
3) วัดศรีอุโมงค์คำ เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี อยู่เส้นทางหลัก (ถนนชายกว๊าน) 500 เมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว รวมถึงไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

4) วัดศรีโคมคำ เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยอยู่ติดกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงพบจุดบริการนักท่องเที่ยว และมีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

5) วัดพระธาตุจอมทอง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี อยู่ห่างจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ระยะทาง 500 เมตร พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงพบจุดบริการนักท่องเที่ยว และมีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

6) วัดลี เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยอยู่ติดกับเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2.3.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) กว๊านพะเยา มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย ได้แก่ กิจกรรมล่องเรือชมทัศนียภาพ บันจอร์รยาน พายเรือ ชมพระอาทิตย์ตก เป็นต้น 2) วัดติโลกอาราม วัดศรีอุโมงค์คำ วัดศรีโคมคำ และวัดลี มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ การเวียนเทียนทางน้ำ งานประเพณีนมัสการพระเจ้าตนหลวงเดือนแปดเป็ง เป็นต้น



ภาพ 24 สถานีรถไฟทางคู่พะเยา เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

2.4 สถานีรถไฟทางคู่ดงเจน มีพิกัด 19.198739863520284, 99.95388342971539 โดยแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานีอยู่ที่ กม. 689 + 700 มีลักษณะเป็นป้ายหยุดรถไฟ ตั้งอยู่บริเวณตำบลท่าวังทอง อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา การศึกษาองค์ประกอบของโลจิสติกส์ การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

2.4.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มเดินทางจากสถานีรถไฟทางคู่ดงเจน เข้าสู่ถนนท่าวังทอง 37 และ 39 เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1202 และเข้าสู่ทางหลวงชนบท พย.4026 จากนั้นเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1019 มีจำนวนช่องทางจราจร 2 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทางพบว่า ถนนตรง ไค้่น้อย ไม่ชัน ผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง

2.4.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่พบสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 8 แห่ง มีหลากหลายให้เลือก ไม่พบร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ส่วนที่พักแรม มีจำนวน 2 แห่ง เป็นที่พักลักษณะรีสอร์ทและห้องเช่า ส่วนไฟสาธารณะ พบว่า มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้ไม่เพียงพอ

2.4.3 ด้านการเดินทาง พบว่า ไม่พบระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ และไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการไปยังแหล่งท่องเที่ยว ความคล่องตัวของจราจรมีจำนวนรถสัญจรคล่องตัว/ไม่แออัด

2.4.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดห้วยผาเกียง และบ่อสิบสอง โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

1) วัดห้วยผาเกียง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 450 เมตร นอกจากนี้ยังพบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2) บ่อสิบสอง เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 500 เมตร นอกจากนี้ยังพบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงพบจุดบริการนักท่องเที่ยว และมีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2.4.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) วัดห้วยผาเกียง มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี เป็นต้น 2) บ่อสิบสอง มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัยและกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ ได้แก่ การเดินป่าศึกษาระบบนิเวศ การปีนหน้าผา การปั่นจักรยาน และการศึกษาวิถีชีวิตหรือชาติพันธุ์และวัฒนธรรม เป็นต้น



ภาพ 25 สถานีรถไฟทางคู่ต่งเจิน เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

2.5 สถานีรถไฟทางคู่บ้านร้อง มีพิกัด 19.25367150442509, 99.97828888063941 โดยแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานีอยู่ที่ กม. 696 + 600 ลักษณะเป็นป้ายหยุดรถไฟ ตั้งอยู่บริเวณตำบลดงเจน อำเภอภูกามยาว จังหวัดพะเยา การศึกษาองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

2.5.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มเดินทางจากสถานีรถไฟทางคู่บ้านร้อง เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1202 มีจำนวนช่องทางจราจร 2 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทาง พบว่า ถนนตรง ไค้งน้อย ไม่ชัน ผิวจราจรเรียบบ้าง ขรุขระบ้าง

2.5.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่พบสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 15 แห่ง ไม่พบร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมถึงที่พักแรม ส่วนไฟฟ้าสาธารณะ พบว่า มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้ไม่เพียงพอ

2.5.3 ด้านการเดินทาง พบว่า ไม่พบระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ และไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการไปยังแหล่งท่องเที่ยว ความคล่องตัวของจราจรมีจำนวนรถสัญจรคล่องตัว/ไม่แออัด

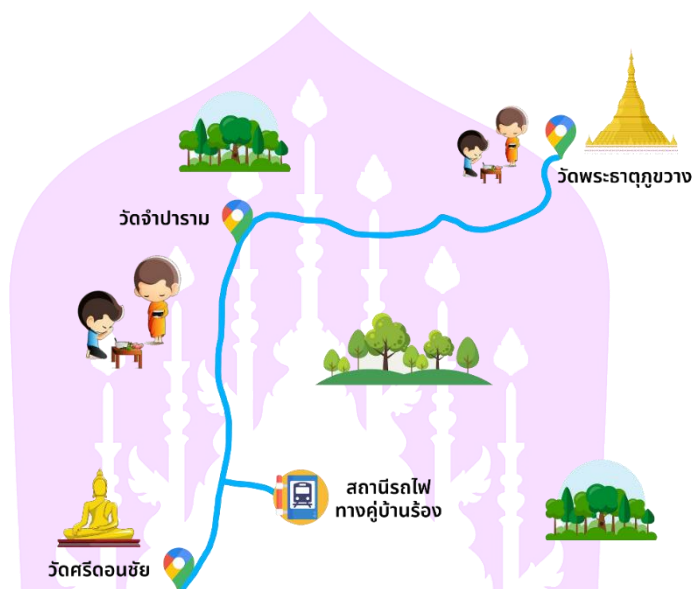
2.5.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวระหว่างเส้นทาง มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดศรีดอนชัย วัดจำปาราม และวัดพระธาตุภูขวาง โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

1) วัดศรีดอนชัย ประเภทแหล่งท่องเที่ยว เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยอยู่ติดกับจากเส้นทางหลัก นอกจากนี้ยังพบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2) วัดจำปาราม ประเภทแหล่งท่องเที่ยว เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยอยู่ติดกับจากเส้นทางหลัก นอกจากนี้ยังพบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

3) วัดพระธาตุภูขวาง ประเภทแหล่งท่องเที่ยว เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 3.2 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังพบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2.5.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวที่มีตามแหล่งท่องเที่ยว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ วัดศรีดอนชัย วัดจำปาราม วัดพระธาตุดอยขวาง มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี เป็นต้น



ภาพ 26 สถานีรถไฟทางคู่บ้านร้อง เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

2.6 สถานีรถไฟทางคู่บ้านใหม่ มีพิกัด 19.36592935325466, 100.00330975005988 โดยแนวเส้นทางและตำแหน่งสถานีอยู่ที่ กม. 709 + 900 ลักษณะเป็นป้ายหยุดรถไฟ ตั้งอยู่บริเวณตำบลห้วยลาน อำเภอดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา การศึกษาองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

2.6.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เริ่มเดินทางจากสถานีรถไฟทางคู่บ้านใหม่ เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1202 มีจำนวนช่องทางจราจร 2 ช่องทาง ประเภทวัสดุถนนเป็นถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทาง พบว่า ถนนตรง ไค้งน้อย ไม่ชัน ผิวจราจรเรียบบ้าง ขรุขระบ้าง

2.6.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่พบสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม มีจำนวน 6 แห่ง ไม่พบร้าน

จำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมถึงที่พักแรม ส่วนโไฟสาธารณะ พบว่า มีดวงโไฟสาธารณะติดตั้งไว้ไม่เพียงพอ

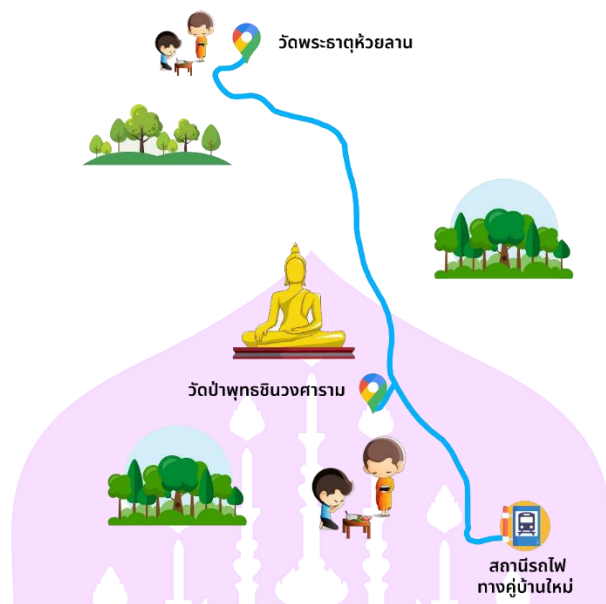
2.6.3 ด้านการเดินทาง ไม่พบระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ และไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการไปยังแหล่งท่องเที่ยว การจราจรมีจำนวนรถสัญจรคละงตัว/ไม่แออัด

2.6.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดป่าพุทธชินวงศาราม (ม่อนพญานาค) และวัดพระธาตุห้วยลาน โดยมีผลการสำรวจแหล่งท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

1) วัดป่าพุทธชินวงศาราม (ม่อนพญานาค) เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 300 เมตร โดยอยู่ติดกับจากเส้นทางหลัก นอกจากนี้ยังพบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ แต่ไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2) วัดพระธาตุห้วยลาน เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี โดยมีระยะทางจากเส้นทางหลัก 1.8 กิโลเมตร โดยอยู่ติดกับจากเส้นทางหลัก ทางเข้าไม่พบป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงไม่พบจุดบริการนักท่องเที่ยว และไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

2.6.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่า วัดป่าพุทธชินวงศาราม (ม่อนพญานาค) และวัดพระธาตุห้วยลาน มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ ได้แก่ การร่วมพิธีบายศรีสู่ขวัญ กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี นอกจากนี้ยังมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาขอพรและโชคลาภอีกด้วย



ภาพ 27 สถานีรถไฟทางคู่บ้านใหม่ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

**แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทาง
ด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง**

จากการศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง และโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ในภาพรวมพบว่า จังหวัดพะเยานั้นมีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ในพื้นที่จังหวัดพะเยา แต่ทั้งนี้การเดินทางภายในจังหวัดพะเยายังขาดการเดินทางเชื่อมโยงจากสถานีขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว และจากแหล่งท่องเที่ยวไปยังพื้นที่อื่น ๆ จึงทำให้การท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดพะเยาไม่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวในปัจจุบันได้ ซึ่งสอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในอนาคตที่นักท่องเที่ยวจะเดินทางโดยรูปแบบการเดินทางเที่ยวแบบไร้รอยต่อมากขึ้น

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาควบคู่ไปกับการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ พบว่า ปัจจุบันภาพรวมของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในพื้นที่ยังไม่สอดคล้องกับ

องค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ โดยเฉพาะด้าน การเดินทางภายในเมืองท่องเที่ยว โดยเฉพาะนั้นมีรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวเพียงรูปแบบเดียวคือการเดินทางทางถนน อีกทั้งระบบรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่ซึ่งยังไม่มีการพัฒนาให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ส่วนใหญ่จะต้องขึ้นรถที่สถานีขนส่งผู้โดยสารประจำอำเภอเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว รวมถึงปัญหาการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งควรจะมีการขนส่งและการเชื่อมต่อหลายรูปแบบ เช่น จากด่านชายแดนบ้านฮวก-แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ เมื่อเดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก นักท่องเที่ยวสามารถเลือกรูปแบบการเดินทางและแหล่งท่องเที่ยวที่โดยมีการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยมีรูปแบบการเดินทางที่รวบรวมสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนเดินทางท่องเที่ยวทั้งหมด ทั้งที่พัก ร้านอาหาร และรถเช่า เป็นต้น เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวในอนาคตที่เดินทางผ่านเส้นทางรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการจัดการโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากสถานีรถไฟทางคู่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว

สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ได้กำหนดประเด็นที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของการเดินทางท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อตั้งแต่ ก่อนเดินทาง การเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การเดินทางภายในเมืองท่องเที่ยว และหลังการเดินทางท่องเที่ยว จากตารางที่ 4.10 จะเห็นว่า สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวยังไม่พร้อมสำหรับการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ โดยเฉพาะการนำเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนช่วยในการตรวจคนเข้าเมือง เช่น การสแกนลักษณะบนใบหน้า ดวงตา ลายนิ้วมือ รวมถึงการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายซึ่งปัจจุบันการเดินทางภายในจังหวัดพะเยามีเพียงรูปแบบทางถนนเพียงรูปแบบเดียว ดังแสดงในตาราง 14

ตาราง 14 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่ง
เพื่อการท่องเที่ยวเกี่ยวกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ

สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์ การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว	องค์ประกอบของการท่องเที่ยว แบบไร้รอยต่อ			
	A	B	C	D
1. ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวใน พื้นที่ศึกษา	✓	X	X	X
2. สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัด พะเยา	X	X	X	✓
3. จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะใน พื้นที่จังหวัดพะเยา	X	X	✓	X
4. นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อ การท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา	X	X	X	✓

หมายเหตุ A = ข้อกำหนดในการเดินทางของแต่ละประเทศ
B = การระบุตัวตนของนักท่องเที่ยวผ่านระบบดิจิทัล
C = การเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย
D = การจัดการข้อมูลของนักท่องเที่ยวหลังการเดินทาง

สำหรับการศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทาง
ด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็น
พื้นที่ภายในประเทศและเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งการเดินทางรูปแบบ
ดังกล่าวเป็นการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เดินทางข้ามด่านชายแดนมาแล้ว ผู้วิจัยจึงได้กำหนด
องค์ประกอบของการเดินทางท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อด้านการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งที่
หลากหลายเพียงด้านเดียว จากการเปรียบเทียบผลการศึกษา พบว่า เส้นทางด่านชายแดน
บ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ยังไม่มีความพร้อมในการเข้าสู่รูปแบบ
การท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ เนื่องจากยังขาดองค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ
การพัฒนาเส้นทางและบริการใหม่ การเชื่อมโยงและการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงการ
บริการขนส่ง ดังแสดงในตาราง 15

ตาราง 15 แสดงการเปรียบเทียบระหว่างองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว กับองค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อด้านการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย

องค์ประกอบของโลจิสติกส์ การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว	องค์ประกอบของการท่องเที่ยว แบบไร้รอยต่อ ด้านการเชื่อมโยง รูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย		
	A	B	C
1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	X	✓	X
2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก	X	✓	X
3. ด้านการเดินทาง	X	✓	X
4. ด้านแหล่งท่องเที่ยว	✓	X	X
5. ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว	✓	X	X

หมายเหตุ A = การพัฒนาเส้นทางและบริการใหม่

B = การเชื่อมโยงและการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงการบริการขนส่ง

C = การเดินทางภายในแหล่งท่องเที่ยวปลายทาง

จากผลการศึกษาของวัตถุประสงค์ที่ 1 และ 2 สรุปได้ว่า เส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ยังไม่พร้อมในการเข้าสู่การท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ เนื่องจากโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างเส้นทางนั้นยังไม่ได้รับการพัฒนาที่นำไปสู่การเดินทางแบบไร้รอยต่อ อีกทั้งแนวคิดที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อยังเป็นแนวคิดรูปแบบใหม่ที่ยังไม่มีการนำไปปรับใช้อย่างแพร่หลาย แต่เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวในอนาคตที่จะเกิดขึ้นอย่างแน่นอน เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวที่จากประเทศที่สามที่จะเดินทางผ่านรถไฟจีน-ลาว เข้าสู่ด้านชายแดนบ้านฮวก และเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดพะเยาในอนาคต การศึกษาวิจัยในครั้งนี้จึงได้เสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยนำแนวคิดที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อบูรณาการร่วมกับแนวคิดของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังต่อไปนี้

ตาราง 16 แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านสวกสู่สถานีรถไฟทางคู่ พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

โลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อการท่องเที่ยว	แนวทางการพัฒนา	กิจกรรมการดำเนินงาน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	(1) พัฒนาโครงข่ายทางถนน รวมถึง การก่อสร้าง ปรับปรุง ซ่อมแซมถนนที่เชื่อมโยงระหว่าง ตำบล และระหว่างอำเภอ	- การขยายถนนช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 ด่านชายแดนบ้านสวก-อำเภอภูซาง - การปรับปรุงถนนช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 อำเภอเชียงคำ-อำเภอจุน - การขยายถนนช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 อำเภอดอกจุน-อำเภอคำใต้	- กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท - แขวงทางหลวงพะเยา - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
(2) การศึกษาออกแบบพร้อมวางผังแม่บทให้สอดคล้องกับผังเมืองเพื่อพัฒนาเมืองและเมืองชายแดน	- ดำเนินการก่อสร้างถนนเชื่อมสถานีรถไฟทางคู่จังหวัดพะเยากับเส้นทางหลัก - ดำเนินการออกแบบผังเมืองให้สอดคล้องกับพื้นที่ มีการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะเมืองชายแดน โดยคำนึงการใช้ประโยชน์ร่วมกันทุกภาคส่วน	- กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท - แขวงทางหลวงพะเยา - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น - โยธาธิการและผังเมือง	

ตาราง 16 (ต่อ)

โลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อการท่องเที่ยว	แนวทางการพัฒนา	กิจกรรมการดำเนินงาน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	(3) จัดทำแผนแม่บทโลจิสติกส์ เพื่อรองรับรถไฟทางคู่เชื่อมโยง เด่นชัย-พะเยา-เชียงของ	-สนับสนุนงานวิจัยในพื้นที่เพื่อศึกษาสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว -จัดทนายุทธศาสตร์เพื่อรองรับรถไฟทางคู่เชื่อมโยง เด่นชัย- พะเยา-เชียงของ รวมถึงผลักดันให้นำไปสู่การปฏิบัติจริง	-กรมทางหลวง -การรถไฟแห่งประเทศไทย -สำนักงานจังหวัดพะเยา
2. ด้านระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ และสิ่งอำนวยความสะดวก	(1) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ระหว่างเส้นทางและ ภายในแหล่งท่องเที่ยว รวมถึง ความปลอดภัยและเทคโนโลยีที่ เกี่ยวข้อง	-เพิ่มสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างเส้นทางที่เปิด ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง -เพิ่มจุดพักรถก่อนถึงทางโค้งและภูเขาเพื่อให้นักท่องเที่ยว ได้พักก่อนเดินทาง -สนับสนุนให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ใช้ระบบ E-Banking เพื่ออำนวยความสะดวกในการชำระสินค้าและบริการ -ติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ และติดตั้งระบบ ไฟฟ้าสาธารณะในเขตชุมชนหนาแน่นและจุดอันตรายเพื่อ ลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สิน ของประชาชน	-สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด พะเยา -สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เชียงราย -การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดเชียงราย

ตาราง 16 (ต่อ)

โลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อการท่องเที่ยว	โครงการดำเนินงาน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. ด้านการเดินทาง	<p>แนวทางการพัฒนา</p> <p>(1) การพัฒนาการขนส่งระหว่าง ด้านชายแดนบ้านฮวก ประเทศ ไทย กับ ค่ายปางมอญ สปป.ลาว และสถานีขนส่งผู้โดยสารในพื้นที่ ใกล้เคียง</p> <p>(2) การพัฒนาระบบรถรับจ้าง สาธารณะในระดับพื้นที่ โดย ยกระดับให้เป็นศูนย์บริการ เบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ตั้งแต่ การจัดหารถ การเช่ารถ การจองตั๋ว ผ่านระบบ แอปพลิเคชัน</p> <p>(3) ยกระดับมาตรฐานและความ ทันสมัยของระบบขนส่งสาธารณะ</p>	<p>กิจกรรมการดำเนินงาน</p> <p>- เพิ่มเส้นทางของการขนส่งสาธารณะ ความถี่ในการให้บริการ จำนวนรถโดยสารสาธารณะ และสามารถเดินทางเชื่อมฝั่ง กับสถานีขนส่งหลักและสถานีขนส่งรอง</p> <p>- พัฒนาแอปพลิเคชันโดยรวมเอาทุกการให้บริการเกี่ยวกับ การส่งทั้งเอกชนและสาธารณะร่วมกันอยู่ในแพลตฟอร์ม ออนไลน์เดียวกัน</p> <p>- ปรับปรุงมาตรฐานของรถและสภาพรถให้มีความทันสมัย และได้รับมาตรฐาน</p> <p>- มีการจัดการระบบความปลอดภัยในการขับขี่ และสิ่ง อำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ</p> <p>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา - ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ เกี่ยวข้องในพื้นที่</p> <p>- กรมการขนส่งทางบก - สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา - ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ เกี่ยวข้องในพื้นที่</p>

ตาราง 16 (ต่อ)

<p>โลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อการท่องเที่ยว</p>	<p>แนวทางการพัฒนา</p>	<p>กิจกรรมการดำเนินงาน</p>	<p>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>(4) ดำเนินด้านความปลอดภัย</p> <p>ตลอดการเดินทางท่องเที่ยว</p>	<p>- จัดให้มีหน่วยงานที่ดูแลรักษาความปลอดภัย ณ สถานที่ขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยว จะทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงและมั่นใจในการท่องเที่ยวโดยใช้การขนส่งมวลชนมากขึ้น</p>	<p>- จัดให้มีหน่วยงานที่ดูแลรักษาความปลอดภัย ณ สถานที่ขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยว จะทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงและมั่นใจในการท่องเที่ยวโดยใช้การขนส่งมวลชนมากขึ้น</p>	<p>- กรมการขนส่งทางบก</p> <p>- สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา</p> <p>-ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่</p>
<p>(5) ควรมีการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐภาคเอกชนและผู้ประกอบการ</p>	<p>- เปิดให้บริการโดยสวัสดิการและเพิ่มเติมที่สามารถจอดตามแหล่งท่องเที่ยว พร้อมก็มีประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวเกิดการใช้บริการรับบริการรถโดยสารสาธารณะ</p>	<p>- กรมการขนส่งทางบก</p> <p>- สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา</p> <p>- ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่</p>	<p>- กรมการขนส่งทางบก</p> <p>- สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา</p> <p>- ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่</p>
<p>4. ด้านแหล่งท่องเที่ยว</p>	<p>(1) ควรพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่ได้มาตรฐานแก่นักท่องเที่ยว เช่น แผนที่ ป้ายบอกทางที่ชัดเจน เว็บไซต์แจ้งข้อมูล และศูนย์บริการนักท่องเที่ยวให้ครบคลุมพื้นที่การท่องเที่ยว</p>	<p>- หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวข้ามแดน โดยเฉพาะการสร้างการรับรู้ให้กับนักท่องเที่ยวจากประเทศที่สามที่มีแนวโน้มเดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวกในอนาคต</p> <p>- พัฒนาเนื้อหา (content) ด้านการท่องเที่ยว ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ รวมถึงการสร้างสื่อเพื่อสื่อความหมายด้านการท่องเที่ยว</p>	<p>- กรมการขนส่งทางบก</p> <p>- สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา</p> <p>- สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา</p> <p>- สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย</p>

ตาราง 16 (ต่อ)

<p>โลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อการค้าท่องเที่ยว</p>	<p>แนวทางการพัฒนา</p>	<p>กิจกรรมการค้าเมืงงาน</p>	<p>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>(2) การปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวให้มีความพร้อมและมีมาตรฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว</p>	<p>- กำหนดมาตรการหรือกฎหมายเพื่อคุ้มครองนักท่องเที่ยว ตลอดจนการเตือนทาง - ในระดับพื้นที่ควรมีการติดตั้งกล้อง CCTV ในพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยงเพิ่มเติม รวมไปถึงการติดตั้งไฟส่องสว่างในพื้นที่จุดเสี่ยง</p>	<p>- ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ - สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา - สำนักท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดเชียงราย - ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ - สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา</p>	<p>- ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ - สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดเชียงราย - ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ - สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา</p>
<p>(3) การพัฒนารูปแบบและเส้นทางท่องเที่ยวในพื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว</p>	<p>- จัดเส้นทางท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็น ประเภทของนักท่องเที่ยว ระยะเวลาท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลทำให้การวางแผนเดินทางมีความสะดวกสบายและก่อให้เกิดความปลอดภัยกับนักท่องเที่ยว</p>	<p>- ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ - สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดเชียงราย - ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ - สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา</p>	<p>- ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ - สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดเชียงราย</p>

ตาราง 16 (ต่อ)

โลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อการท่องเที่ยว	แนวทางการพัฒนา	กิจกรรมการค้าเม็ดเงิน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว	(1) การจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว	-โครงการจัดกิจกรรมถนนคนเดิน โครงการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวแบบบ้านพี่เมืองน้อง โดยจับคู่แลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดหรือระหว่างประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> -ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ -สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา -สำนักท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย -การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย -สำนักงานจังหวัดเชียงราย -ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ตาราง 16 (ต่อ)

โลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อการท่องเที่ยว	แนวทางการพัฒนา	กิจกรรมการดำเนินงาน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	(2) ส่งเสริมการจัดกิจกรรมด้าน ศาสนา วัฒนธรรมและประเพณี ของท้องถิ่นเพื่อดึงดูดใจให้ นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวมาก ขึ้น	-จัดงานประเพณี จัดงานสืบสานวัฒนธรรม และกิจกรรม การท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยกระตุ้นการประชาสัมพันธ์ใน ช่องทางออนไลน์ สื่อสิ่งพิมพ์ โทรทัศน์ วิทยุ เป็นต้น อย่าง สม่ำเสมอและต่อเนื่อง	-สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด พะเยา -สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เชียงราย -การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดเชียงราย -ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ เกี่ยวข้องในพื้นที่

จะเห็นได้ว่า แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านสวนกล้วยสถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง ควรมีการจัดการการเดินทางเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport) โดยการนำแนวคิดเกี่ยวกับระบบการเดินทาง (Mobility as a Service หรือ MaaS) มาปรับใช้ในการให้บริการการเดินทางที่รวมบริการทุกอย่างที่เกี่ยวกับการขนส่งไว้ด้วยกัน เช่น การพัฒนาในรูปแบบของบัตรแมงมุมที่รวมการจ่ายค่าเดินทางของขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ให้สามารถจ่ายได้ผ่านระบบ ๆ เดียว หรือการพัฒนา ระบบแอปพลิเคชัน ที่รวมเอาบริการขนส่งสาธารณะทั้งหมดเข้าไว้ด้วยกัน โดยผู้ใช้บริการสามารถเช็คตารางเวลา เช็คพาหนะที่ดีที่สุดสำหรับเส้นทางไปจนถึงจองตั๋วเบ็ดเสร็จได้ในแอปเดียว ทั้งนี้จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการบูรณาการร่วมมือกันทุกภาคส่วนทั้งภาคประชาชน ภาคเอกชน โดยเฉพาะภาครัฐ ในการแก้ไขและปรับตัวบทกฎหมายให้สอดคล้องกับสังคมที่เปลี่ยนไป หรือการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาปรับใช้กับขนส่งมวลชนเดิมที่มีอยู่



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง และเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยมีบทสรุปผลการวิจัยดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

1. สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง สรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

1.1 ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

ผลการศึกษา พบว่า เส้นทางคมนาคมจากด่านชายแดนบ้านฮวกถึงอำเภอเมือง จังหวัดพะเยา มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค โดยการพัฒนาดังกล่าวเป็นการรองรับโครงข่ายทางถนนที่สามารถเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว และประเทศจีนตอนใต้ (อีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ, 2563) สถานการณ์การก่อสร้างสถานีรถไฟทางคู่ภายในจังหวัดพะเยา พบว่า มีทั้งหมดจำนวน 6 สถานี ได้แก่ 1) สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา 2) สถานีบ้านโศกหวาน 3) สถานีพะเยา 4) สถานีดงเจน 5) สถานีบ้านร่อง และ 6) สถานีบ้านใหม่ สำหรับการเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา มีระยะทาง 100 กิโลเมตร เริ่มจากด่านชายแดนบ้านฮวกเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 จากนั้นเข้าสู่ทางหลวงชนบท พย. 4010 เพื่อเข้าสู่อำเภอภูซาง และเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 เพื่อเข้าสู่สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอเชียงคำ และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอจุน ผ่านอำเภอดอกคำใต้ และเข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา โดยเส้นทางดังกล่าวมีรถโดยสารให้บริการตลอด

เส้นทาง เช่น รถกรีนบัส รถเมล์ และรถสองแถว (วารวุฒิ ศุภมิตรมงคล, 2560) แต่ขาดประสิทธิภาพในการรองรับการท่องเที่ยวที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น จึงทำให้การเดินทางโดยส่วนใหญ่นั้นเป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวและรถเช่าเหมา ซึ่งมีอัตราค่าบริการไม่เป็นมาตรฐานและมีระยะเวลาการเดินทางที่ไม่แน่นอน (รัตติกร สมฤทธิ์, 2546) นอกจากนี้หากเดินทางมาถึงสถานีรถไฟทางคู่พะเยาแล้วนั้น ยังสามารถเดินทางเชื่อมโยงทางถนนสู่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญระดับโลกและเป็นเมืองที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั่วโลก (สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่, 2560) โดยเส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างเมืองมรดกโลกอย่างเมืองหลวงพระบางและเมืองเชียงใหม่ที่ใกล้ที่สุดอีกด้วย (ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ, 2564) ประกอบกับเมื่อพิจารณาร่วมกับเส้นทางรถไฟจีน-ลาว พบว่า สถานีรถไฟจีน-ลาว ที่มีระยะทางใกล้กับด่านชายแดนบ้านฮวก มีจำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีรถไฟเมืองไชย มีระยะทาง 280 กิโลเมตร และสถานีรถไฟหลวงพระบาง มีระยะทาง 275 กิโลเมตร

1.2 สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา พบว่า นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพะเยาในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2554-2562) พบว่า นักท่องเที่ยวมีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า ในช่วง ปี พ.ศ. 2560 จากนั้นมีจำนวนคงที่ในช่วงปี พ.ศ. 2561-2562 และลดลงในปี พ.ศ. 2563 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2563) ซึ่งเป็นช่วงของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) จึงทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (รพีพัฒน์ มัณฑนะรัตน์, 2563) ในระยะเวลาที่ผ่านมากการพัฒนาการด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยานั้นนับว่ามีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันมีแหล่งท่องเที่ยว ร้านอาหาร และโรงแรม เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (แผนพัฒนาจังหวัดพะเยา 2561-2565) สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2562 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวไม่มีความเสถียรโดยมีการเพิ่มและลดในระยะเวลา 3 ปี ที่ผ่านมามีจำนวนที่ไม่แน่นอน ซึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์เศรษฐกิจและปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย (นพรัช ยิ่งดำรง, ผู้ให้สัมภาษณ์, 27 มีนาคม 2564) แต่ทั้งนี้คาดว่าหลังจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) มีการคาดการณ์ว่านักท่องเที่ยวจากประเทศจีนจะเดินทางเข้ามาทางด่านชายแดนบ้านฮวกเพิ่มขึ้น

1.3 จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา พบว่ามีบริษัทที่ดำเนินการเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่จำนวน 10 บริษัท ทั้งยังมีธุรกิจรถเช่าบริการนักท่องเที่ยวเช่ารถยนต์ขนาดเล็ก มีจำนวน 2 บริษัท ได้แก่ รันเวย์รถเช่าพะเยา และ Phayao Car Rental (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2564) สำหรับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารในพื้นที่จังหวัดพะเยา (ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ, อธิวัฒน์ หมั่นวงษ์เทพ และทวาริกา

พลโลก, 2564) มีดังนี้ 1) รถสาธารณะที่ให้บริการภายในอำเภอ เป็นรถสองแถวสีน้ำเงิน สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้จำนวน 10 คน ให้บริการทุก 15-20 นาที โดยมีช่วงเวลาวิ่ง ตั้งแต่ 06.00-18.00 น. 2) รถสาธารณะที่ให้บริการระหว่างอำเภอ เป็นรถประจำทาง โดยจะวิ่งไป-กลับ ในเส้นทางเชียงคำ-บ้านห้วยก้า, เชียงคำ-ช่องกิวหก, เชียงคำ-ปง, เชียงคำ-บ้านสันปูเลย, พะเยา-แม่ใจ, พะเยา-ดอกคำใต้, พะเยา-เชียงคำ, พะเยา-เชียงม่วน สามารถบรรทุกได้ 40-50 คน โดยจะมีรอบการเดินทาง ช่วงเวลาอัตราค่าโดยสาร ที่กำหนดโดยกรมขนส่งจังหวัด พะเยากำหนดไว้ และ 3) รถประจำทางระหว่างจังหวัด ประกอบด้วย รถตู้หนานคำ สามารถบรรทุกได้ 10 คน รถวินทัวร์ สามารถบรรทุกได้ 50 คน และรถกรีนบัส สามารถบรรทุกได้ 50 คน โดยรถทั้ง 3 ประเภท จะให้บริการในทุก 30 นาที

1.4 นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา จังหวัดพะเยา มีแผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่เขตรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวง พะเยา ทั้งหมด 7 โครงการ และมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยมีการผลักดัน ให้จังหวัดพะเยาเป็นศูนย์กลางของการเดินทางเชื่อมโยง (HUB) เส้นทางจาก หลวงพระบาง- เชียงใหม่ โดยผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก ทั้งนี้หน่วยงานภายในพื้นที่ควรมีการทำงาน ร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชนของฝั่งไทยและ สปป.ลาว โดยการทำข้อตกลงร่วมกันในการ พัฒนาด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว ซึ่งคาดว่าหากมีการ ทำงานบูรณาการร่วมกันจะสามารถทำให้เศรษฐกิจของพะเยาพัฒนาขึ้น

2. โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดน บ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง สรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

2.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในภาพรวมพบว่า ช่วงด่านชายแดนบ้านฮวกถึงทาง แยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 สภาพถนนเป็นถนนผิวจราจรแบบคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรเรียบบ้าง ขรุขระบ้าง ถนนมีโค้งและชันบ้างในบางช่วง จากนั้นเข้าสู่ทาง หลวงชนบท พย. 4010 สภาพถนนเป็นถนนผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่อง จราจร ผิวจราจรเรียบเป็นส่วนใหญ่ ถนนตรง โค้งน้อย ไม่ชัน เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 สภาพถนนเป็นถนนผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร จากอำเภอ เชียงคำถึงโรงเรียนชุมชนบ้านห้วยจี่ว จากนั้นมีขนาด 2 ช่องจราจร จนถึงก่อนถึงแยกบริเวณ ตำบลสว่างอารมณ์ อำเภอดอกคำใต้ และเปลี่ยนเป็น ขนาด 4 ช่องจราจร จนถึงสถานีรถไฟทาง คู่พะเยา ส่วนใหญ่ผิวจราจรเรียบบ้าง ขรุขระบ้าง ถนนตรง โค้งน้อย ไม่ชัน

2.2 ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก ในภาพรวมพบว่า ระหว่างเส้นทางมีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน 12 แห่ง มีจุดบริการ

ห้องน้ำทุกที่ ส่วนร้านอาหาร/เครื่องดื่ม และร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก มีบริการตลอดเส้นทาง สำหรับที่พักแรมโดยส่วนใหญ่มีหลายประเภทให้เลือกใช้บริการ เช่น โรงแรม รีสอร์ท และโฮมสเตย์ ส่วนจุดแลกเปลี่ยนเงินตราให้บริการในธนาคารที่ตั้งอยู่ในระหว่างเส้นทาง นอกจากนี้เส้นทางที่มีถนนมีโค้งและชันบ้างในบางช่วงมีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ

2.3 ด้านการเดินทาง ในภาพรวมพบว่า มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ แต่ในกรณีที่จะเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวระหว่างเส้นทางจะต้องใช้บริการเช่าเหมาลำประเภทของรถโดยสารสาธารณะที่พบ ได้แก่ รถทัวร์ รถบัส รถเมล์ รถสองแถว และรถตู้ โดยมีเวลาเดินทางที่ชัดเจนซึ่งขึ้นอยู่กับทางบริษัทที่กำกับดูแล สำหรับความคล่องตัวของจราจรพบว่า จำนวนรถสัญจรคล่องตัว/ไม่แออัด ส่วนความปลอดภัย พบปัญหาเกี่ยวกับสภาพรถที่ไม่ได้มาตรฐานและมีอายุการใช้งานที่นานมากแล้ว

2.4 ด้านแหล่งท่องเที่ยว พบแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายทั้งทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรม/ประเพณี จำนวน 33 แห่ง ประกอบด้วย 1) แหล่งท่องเที่ยวจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านสวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา พบแหล่งท่องเที่ยวจำนวน 13 แห่ง 2) แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงสถานีรถไฟในจังหวัดพะเยา พบแหล่งท่องเที่ยวจำนวน 20 แห่ง โดยการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ มีป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ ในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวหลักและมีชื่อเสียงอยู่แล้ว ส่วนแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ พบว่า โดยส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ มีรูปแบบการท่องเที่ยวแบบความสนใจโดยเฉพาะ จึงทำให้แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวมากเท่าที่ควร นอกจากนี้จุดบริการนักท่องเที่ยวและเจ้าหน้าที่มีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

2.5 ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว ในภาพรวมพบว่า มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย โดยแยกออกเป็น กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย เช่น การเดินป่า ศึกษาระบบนิเวศ การพายเรือแคนู/เรือคายัค การปั่นจักรยาน กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เช่น การนวดเพื่อสุขภาพ และการรับประทานอาหารเพื่อสุขภาพ กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ เช่น กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การศึกษาวิถีชีวิตหรือชาติพันธุ์และวัฒนธรรม การทำอาหาร กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ เช่น กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี

3. แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านสวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง สรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

ควรมีการจัดการการเดินทางเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Transport) โดยการนำแนวคิดเกี่ยวกับระบบการเดินทาง (Mobility as a Service หรือ MaaS) มาปรับใช้ในการให้บริการการเดินทางที่รวมบริการทุกอย่างที่เกี่ยวกับการขนส่งไว้ด้วยกัน เช่น การพัฒนาในรูปแบบของ บัตรแมงมุม ที่รวมการจ่ายค่าเดินทางของขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ให้สามารถจ่ายได้ผ่านระบบๆ เดียว หรือการพัฒนา ระบบแอปพลิเคชัน ที่รวมเอาบริการขนส่งสาธารณะทั้งหมดเข้าไว้ด้วยกัน โดยผู้ใช้บริการสามารถเช็คตารางเวลา เช็คพาหนะที่ดีที่สุดสำหรับเส้นทางไปจนถึงจองตั๋วเบ็ดเสร็จได้ในแอปเดียว ทั้งนี้ควรมีการบูรณาการร่วมมือกันทั้งประชาชน ภาคเอกชน โดยเฉพาะภาครัฐ ในการแก้ไขและปรับตัวกฎหมายให้สอดคล้องกับสังคมที่เปลี่ยนไป รวมถึงการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาปรับใช้กับขนส่งมวลชนเดิมที่มีอยู่ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยงออกเป็นรายองค์ประกอบ มีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 1) ควรพัฒนาโครงข่ายทางถนนรวมถึง การก่อสร้างปรับปรุง ซ่อมแซมถนนที่เชื่อมโยงระหว่างตำบล และระหว่างอำเภอ เช่น การขยายถนนช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 อำเภอดอกคำใต้-จุน และช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 อำเภอภูซาง-ด่านชายแดนบ้านฮวก 2) ควรมีการศึกษาออกแบบพร้อมวางผังแม่บทให้สอดคล้องกับผังเมืองเพื่อพัฒนาเมืองและเมืองชายแดน 3) ควรมีแผนแม่บทโลจิสติกส์เพื่อรองรับรถไฟทางคู่เชื่อมโยง เด่นชัย-พะเยา-เชียงของ

2. ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 1) ควรมีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างเส้นทางที่เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 2) ควรเพิ่มจุดพักรถก่อนถึงทางโค้งและภูเขา 3) สนับสนุนให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ใช้ระบบ E-Banking เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการชำระสินค้าและบริการ 4) ควรติดตั้งเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟตามความจำเป็น รวมถึงติดตั้งระบบไฟฟ้าสาธารณะในเขตชุมชนหนาแน่นและจุดอันตรายเพื่อลดอุบัติเหตุ

3. ด้านการเดินทาง 1) การพัฒนาการขนส่งระหว่างด่านชายแดนบ้านฮวก ประเทศไทย กับ ด่านปางมอน สปป. ลาว และสถานีขนส่งผู้โดยสารในพื้นที่ใกล้เคียง เช่น การเพิ่มเส้นทางขนส่งสาธารณะ ความถี่ในการให้บริการ และจำนวนรถโดยสารให้เพียงพอ 2) การพัฒนาระบบรถรับจ้างสาธารณะในระดับพื้นที่ โดยยกระดับให้เป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ตั้งแต่ การจัดการรถ การเช่ารถ การจองคิว ผ่านระบบ Application 3) ควรรยกระดับมาตรฐานและความทันสมัยของระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การปรับปรุงมาตรฐาน

ของรถและสภาพรถที่ทันสมัยและได้รับมาตรฐาน ระบบความปลอดภัยในการขับขี่ 4) ควรคำนึงถึงด้านความปลอดภัย โดยจัดให้มีหน่วยงานที่ดูแลรักษาความปลอดภัย ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยว 5) ควรมีการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ เพื่อเปิดบริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มเติมที่สามารถจอดตามแหล่งท่องเที่ยว พร้อมกับมีประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

4. ด้านแหล่งท่องเที่ยว 1) ควรพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือช่องทางกาให้ข้อมูล ข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ ที่ได้มาตรฐานแก่นักท่องเที่ยว เช่นแผนที่ บ้ายบอกทางที่ชัดเจน เว็บไซต์แจ้งข้อมูล และศูนย์บริการนักท่องเที่ยวให้ครอบคลุมพื้นที่การท่องเที่ยว 2) การปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวให้มีความพร้อมและมีมาตรฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว

5. ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว 1) การจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น กิจกรรมถนนคนเดิน การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวแบบบ้านพี่เมืองน้องโดยจับคู่แลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดหรือระหว่างประเทศ เป็นต้น 2) ส่งเสริมการจัดกิจกรรมด้านศาสนา วัฒนธรรม และประเพณีของท้องถิ่น เช่น การจัด งานประเพณี การจัดงานสืบสานวัฒนธรรม 3) จัดกิจกรรมเพื่อดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น และกระตุ้นการประชาสัมพันธ์ในช่องทางต่าง ๆ เช่น สื่อสังคมออนไลน์ สื่อสิ่งพิมพ์ โทรทัศน์ วิทยุ เป็นต้น

อภิปรายผลการวิจัย

สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต สอดคล้องกับ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ (2564) ที่ได้กล่าวถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปรับปรุงปัจจัยเอื้อเพื่อสนับสนุนต่อการฟื้นตัวและเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว นอกจากนี้จังหวัดพะเยานับว่าเป็นจุดศูนย์กลางระหว่างจังหวัดเชียงใหม่และเมืองหลวงพระบาง ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก โดยมีระยะทางการเดินทางที่ใกล้ที่สุดเมื่อเทียบกับเส้นทางถนนในพื้นที่อื่น ๆ สอดคล้องกับการศึกษาของ ประกอบศิริ ภักดีพิณีจ และคณะ (2564) ที่กล่าวถึงเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ผ่านด่านชายแดนบ้านฮวกเข้าสู่เมืองหลวงพระบางมีระยะทางประมาณ 480 กิโลเมตร

โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง การเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวกเข้าสู่

จังหวัดพะเยา สภาพถนนส่วนใหญ่เป็นถนนผิวจราจรแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ผิวจราจรเรียบบ้าง ขรุขระบ้าง ถนนตรง โค้งน้อย ไม่นั้น ตลอดจนเส้นทางมีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกอีกทั้งยังมีดวงไฟสาธารณะติดตั้งในเส้นทางที่มีถนนมีโค้งและชัน สอดคล้องกับการศึกษาของ ธีรุตม์ หมื่นวงษ์เทพ (2563) โดยผลการศึกษาได้กล่าวถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ด้านชายแดนบ้านฮวกเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต สำหรับการเดินทางภายในพื้นที่นั้น พบว่า มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ แต่พบปัญหาเกี่ยวกับสภาพรถที่ไม่ได้มาตรฐานและมีอายุการใช้งานที่นานมากแล้ว สอดคล้องกับการศึกษาของ รัตติกร สมฤทธิ์ (2546) ที่ได้กล่าวถึงปัญหาในการขนส่งนักท่องเที่ยว เช่น อัตราค่าบริการไม่เป็นมาตรฐาน และมีระยะเวลาการเดินทางที่ไม่แน่นอน รวมถึงมาตรฐานของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ มีป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ และมีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย สอดคล้องกับการศึกษาของ สุเทพ สารบรรณ (2563) ที่กล่าวถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดพะเยานั้นมีความหลากหลายตั้งแต่แหล่งท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม เชิงอนุรักษ์ เชิงเชิงศาสนา

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ควรพัฒนาโครงข่ายทางถนนให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมโยธา สอดคล้องกับการศึกษาของ อติศัย วรรณระภูติ (2563) ที่ได้ให้เหตุผลว่าการมีเส้นทางคมนาคมที่หลากหลายช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกช่องทางในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ควรมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทางและภายในแหล่งท่องเที่ยว สอดคล้องกับ ศิรินันท์ พงษ์นิรันดร และคณะ (2559) ที่ศึกษาแนวทางในการพัฒนาศักยภาพการจัดการท่องเที่ยว โดยพบว่า ปัจจัยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวในพื้นที่ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการอย่างเพียงพอ สอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยวรรณ คงประเสริฐ (2551) พบว่า โรงแรมที่พักหรือรีสอร์ทที่ได้มาตรฐานและการบริการด้านการคมนาคมขนส่งที่สะดวกช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการท่องเที่ยวให้มากขึ้น ควรมีการพัฒนาระบบรถรับจ้างสาธารณะในระดับพื้นที่และมีการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องกับผลการศึกษาของ พัลลภักษ์ เพ็ญจำรัส และคณะ (2554) โดยเสนอแนะว่าควรร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนด้านการท่องเที่ยวในการบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อพัฒนาให้เป็นระบบ One Stop Service ด้านแหล่งท่องเที่ยว และปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวให้มีความพร้อมและมีมาตรฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว สอดคล้องกับการศึกษาของ ชลิตา ตริยาวนิช (2562) ที่ศึกษาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยผล

การศึกษากล่าวถึงการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูล ควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น และกระตุ้นการประชาสัมพันธ์ในช่องทางต่าง ๆ สอดคล้องกับการศึกษาของ โอปอล์ รังสิมันตุชาติ และทิพาพร โพธิ์ศรี (2564) ที่ศึกษาการพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยว โดยผลการศึกษาได้กล่าวถึงการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว 3 รูปแบบ ได้แก่ กิจกรรมทางศาสนา ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ภาครัฐ

1. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรกำหนดนโยบายและแนวทางการสนับสนุนการเชื่อมโยงโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านสวนกุสุมาลย์ไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ในด้านนโยบายและการจัดสรรงบประมาณต่าง ๆ เพื่อพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวก รวมถึงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค
2. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจให้แก่ผู้ประกอบการด้วยการสร้างมาตรฐานและความเชื่อถือไม่ว่าจะเป็น ด้านความปลอดภัย สุขอนามัย และคุณภาพ รวมถึงควรมีกฎหมายรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่ เพื่อเป็นการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวต่อชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในท้องถิ่น
3. ควรมีการบูรณาการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแบ่งหน้าที่ตามลักษณะความชำนาญการ เพื่อให้เกิดการดำเนินงานและปฏิบัติงานได้ถูกต้องและสอดคล้องกัน

ภาคเอกชน

1. ผู้ประกอบการหรือคนท้องถิ่นควรมีการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกันภายใต้กลไกที่มีอยู่ในรูปแบบของชมรม วิสาหกิจชุมชน หรือสมาคมการท่องเที่ยวระดับจังหวัดและระดับประเทศ เพื่อเกิดการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนและกำหนดแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และลดการทำงานซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน
2. ควรมีการจัดกิจกรรมที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และยกระดับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้เข้าสู่มาตรฐานระดับสากล รวมถึงส่งเสริมการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ เพื่อให้เกิดการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวไปยังพื้นที่ต่าง ๆ มากขึ้น

3. ควรผลักดันรูปแบบการขับเคลื่อน อุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีนวัตกรรมผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัล เนื่องจากปัจจุบันนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่วางแผนการท่องเที่ยวหรือรับสื่อการท่องเที่ยวต่าง ๆ ผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

ภาควิชาการ

1. ควรศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยงเพิ่มเติม โดยเป็นการศึกษาผ่านความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว รวมถึงประเทศที่สาม เช่น ประเทศจีน และประเทศเวียดนาม

2. ควรสนับสนุนและส่งเสริมการจัดฝึกอบรมและการปฏิบัติจริงเพื่อให้เกิดองค์ความรู้เกี่ยวกับการท่องเที่ยวและบริการอื่น ๆ ภายในชุมชน โดยมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง สนับสนุนและส่งเสริมการแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างชุมชน เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาตามบริบทของชุมชนนั้น ๆ หรือจัดกิจกรรมท่องเที่ยวที่มีลักษณะสอดคล้อง เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอย่างมีระบบและยั่งยืน

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. การศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เป็นการศึกษาด้านการเคลื่อนที่ด้านกายภาพ (Physical Flow) เพียงอย่างเดียว การศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) และการเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) เพื่อทราบถึงข้อมูลและประสิทธิภาพในการเพิ่มขึ้น ความสามารถของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางนี้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

2. การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจาก เส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง การศึกษาครั้งต่อไปควร ทำการศึกษาในพื้นที่อื่น ๆ โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศไทยเชื่อมโยกับ สปป. ลาว เพิ่มเติม เพื่อทราบถึงองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ และรูปแบบการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง

บรรณานุกรม

- กนกวรรณ มะโนรัมย์. (2552) พัฒนาการและการขยายตัวของเมืองชายแดน: กรณีศึกษาเมืองโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี. อุบลราชธานี: มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565, จาก DOI:https://doi.nrct.go.th/ListDoi/listDetail?Resolve_DOI=10.14457/UBU.res.2009.39
- กฤติยา เกิดผล. (2563). รูปแบบการจัดการด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยวในจังหวัดจันทบุรี. วารสารวิจัย มทร.กรุงเทพ, 14(1), 112-124.
- กาญจนา คงภิรมย์. (2557). แนวทางการพัฒนาการส่งเสริมการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ รป.ม., มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา, นครราชสีมา.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2560). ท่องเที่ยวไทยในปี 2560. สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2565, จาก <http://www.tatreviewmagazine.com/web/menu-read-tat/menu-2016/menu-42016/745-42016-th2560>.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2562). แผนปฏิบัติการของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2562. สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2565, จาก https://api.tat.or.th/upload/annual_report/live/.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2564). รายงานประจำปี 2564. สืบค้นเมื่อ 25 พฤศจิกายน 2565, จาก https://api.tat.or.th/upload/live/about_tat/การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย_2564.pdf.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2565). อนาคตรถไฟไทย อนาคตประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 10 มีนาคม 2566, จาก <https://online.fliphtml5.com/ctvfc/muir/>
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2566). โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ. สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2565, จาก <https://www.srt-denchai-chiangrai-chiangkhong.com/>.
- กุลภา ไสรัตน์, สุรฉัตร จันระวิงยศ, กษาปณ์ ถิ่นถาน, อาวีวรรณ มั่งมีชัย, ปรียานุช เมฆฉาย และวศิน ปัญญาวุฒตระกุล (2563). การศึกษาการเชื่อมโยงโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของเส้นทางเมืองมรดกโลกสุโขทัยและพื้นที่เชื่อมโยง (กำแพงเพชร พิษณุโลก และเพชรบูรณ์): กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.

- กุลวรา สุวรรณพิมล. (2548). ความหมายของนักท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า.
- กัญญาทอง หรดาล, รุ่งนภา เลิศพัชรพงศ์ และประศาสน์ นิยม. (2566). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในพื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC). วารสารวิจัยและวิชาการบวรพัฒน์, 1(1), 1-27. สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565, จาก <https://doi.org/10.14456/journal-rabij.2023.8>
- คณพศ สิทธิเลิศ. (2554). โลจิสติกส์กับการท่องเที่ยวยุคปัจจุบัน. ศิลปศาสตร์ปริทัศน์, 6(11), 1-14.
- คมสัน สุริยะ. (2551). โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว. สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2565, จาก <http://www.tourismlogistics.com>.
- จิรพนต โชติพิชญกุล และศลิษา เจริญสุข. (2564). ประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิชาการนอร์ทเทิร์น, 8(2), 30-41.
- จิรัชญา แก้วจ้อน. (2553). แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงโลจิสติกส์บนเกาะสีชัง. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- เจมณี ทะริยะ. (2563). รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ที่เหมาะสมสำหรับศูนย์ปมเพาะธุรกิจอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและโรงแรม วิทยาลัยอาชีวศึกษาอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม., มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี, อุบลราชธานี.
- ชนิดา มณีรัตน์รุ่งโรจน์, พัชรี ทองคำ, กนกวรรณ มัติโก, พงศกร ไพรโต, พิชามญชู่ ชูพุดชา และ ศศิครันย์ ฉัตรคำภู. (2561). โลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่. คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์. วารสารสหศาสตร์, 18(2), 184-209.
- ชลิตา ตรียาวนิช. (2562). การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอเมือง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี, 8(1), 23-33.
- เชียงใหม่นิวส์. (2564). เริ่มดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางเด่นชัย-เชียงใหม่. สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565, จาก <https://www.chiangmainews.co.th/news/2232830/>.
- ณภัทร ทิพย์ศรี และขจีโสม เจียตระกูล. (2558). การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวของธุรกิจนำเที่ยวในจังหวัดเชียงราย. วารสารการบริการและการท่องเที่ยวไทย, 10(2), 60-70.

- ณัฐชัย บุรณะวิมลวรรณ. (2561). บริบทโลจิสติกส์การท่องเที่ยว: การไหลทางกายภาพบน
เส้นทางตาก-แม่สอด. วารสารวิทยาลัยดุสิตธานี, 12(2), 80-96.
- คโนยา ตั้งอุทัยสุข. (2564). การท่องเที่ยว...รูปแบบที่นึกไม่ถึง. สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2565,
จาก <http://oweb.cpu.ac.th/cpu2010/graduate/index.php/2010-10-11-12-32-28>.
- เดลินิวส์ออนไลน์. (2566). ชวนแข่งออกแบบ 4 หน้าปากอุโมงค์! รถไฟทางคู่สายใหม่ “เด่นชัย-
เชียงใหม่”. สืบค้นเมื่อ 30 เมษายน 2566, จาก
<https://www.dailynews.co.th/news/2255286/>.
- คำเกิง โถทอง และวสันต์ชัย กากแก้ว. (2550). เส้นทางการท่องเที่ยวสายอารยธรรมขอมใน
ประเทศไทย กัมพูชา และลาว. สุรินทร์: มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์.
- ฉิพร แสงพิรุณ. (2565). การศึกษากิจกรรมท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
ในชุมชนคลองรางจระเข้ อำเภอเสนา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. วารสารมนุษยศาสตร์
วิชาการ, 29(1), 274-294.
- เถกิงศักดิ์ ชัยชาญ. (2555). การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอวังน้ำเขียว
จังหวัดนครราชสีมา. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2551). บทบาทของโลจิสติกส์และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวหมู่เกาะล้าน
อย่างยั่งยืน. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- ไทยโพสต์. (2565). รถพ.เร่งทางคู่ 'เด่นชัย-เชียงใหม่' ลุยเคลียร์เวนคืนคืบ 40%. สืบค้นเมื่อ 25
ตุลาคม 2565, จาก <https://www.thaipost.net/economy-news/243975/>.
- ธนดล จันทร์ก้อน. (2565). การจัดการโลจิสติกส์ท่องเที่ยวและแพตternแบบความปลอดภัย
หมู่บ้านท่าเรือภูสิงห์ จังหวัดกาฬสินธุ์. วารสารวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม
มหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์, 1(2), 14-24.
- ธนพัฒน์ นะคะจัด. (2561). โลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการไหลทางกายภาพที่ส่งผลต่อความ
พึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาท่องเที่ยว อำเภอหาดใหญ่ จังหวัด
สงขลา. สงขลา: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ
จังหวัดสงขลา.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2564). เปิดหูดรถไฟจีน-ลาว: นัยต่อเศรษฐกิจไทย. กรุงเทพฯ:
สำนักเศรษฐกิจภูมิภาค ฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย.
- ธนัชชา ฤทธิเดช. (2558). แนวทางการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวให้เกิด
ความยั่งยืนของตลาดน้ำอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม. วารสารการบริหารและการ
ท่องเที่ยวไทย, 10(2), 18-33.

- ธีรุตม์ หมิ่นวงษ์เทพ. (2563). การจัดการโลจิสติกส์ด้านชายแดนบ้านฮวก อ.ภูซาง จ.พะเยา เพื่อ
ยกระดับการค้าชายแดนไปสู่เมืองเศรษฐกิจชายแดน. พะเยา: มหาวิทยาลัยพะเยา.
- ธีระพันธ์ ปัญญาดี. (2565). การสร้างเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในรูปแบบนวัตกรรม
อาหารพื้นถิ่นเพื่อการเป็นสินค้าทางการท่องเที่ยว ในเขตจังหวัดเพชรบุรี. วารสารมนุษย
สังคมปริทัศน์ (มสป.), 24(1), 7-24.
- นิตา ชัชกุล. (2557). อุตสาหกรรมท่องเที่ยว (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- น้ำทิพย์ ตระกูลเมธี. (2565). ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านคุณภาพของอาหารคุณภาพการ
บริการ สภาพแวดล้อมทางกายภาพของร้านอาหารและความพึงพอใจของลูกค้า
ร้านอาหารไทยในประเทศมาเลเซีย. วารสารวิทยาการจัดการ, 3(1), หน้า 41-61.
- บีบีซีไทย. (2564). รถไฟลาว-จีน: เปิดประสบการณ์ 2 ชั่วโมง เวียงจันทน์-หลวงพระบาง ที่
ความเร็ว 155 กม. สืบค้นเมื่อ 5 พฤศจิกายน 2565, จาก
<https://www.bbc.com/thai/59764529>.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: เพรส แอนด์ ดีไซน์.
- เบญจวรรณ จันทร์แก้ว. (2558). การศึกษาศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวชายแดนอำเภอเชียง
ของ จังหวัดเชียงราย. วิทยานิพนธ์ บธ.ม., มหาวิทยาลัยแม่โจ้, เชียงใหม่.
- ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ, ธนวัต ลิ้มป้าพาณิชย์กุล, ณัฏฐพัชร มณีโรจน์, จุฑาธิปต์ จันทร์เอียด, วีระ
พงษ์ กิตติวงศ์, สุขทัย พงศ์พัฒนศิริ, วีรวิชญ์ เลิศไทยตระกูล, เศรษฐวิวัฒน์ พรมสิทธิ์, ชาลี
ทองเรือง และอังสุมาลิน จำนงชอบ. (2561). แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเชื่อมโยง
ประเทศไทยและสปป. ลาว. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ, สุขทัย พงศ์พัฒนศิริ, ธีรุตม์ หมิ่นวงษ์เทพ, วีระพงษ์ กิตติวงศ์, นุชนาฏ หมิ่น
จันทร์, จุฑาภา สนิททางกูร, ปิยะพงษ์ แสงแก้ว และอุษณีย์ รัตมิมวงษ์จันทร์ (2562).
การศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคงจากโครงการ
ก่อสร้างรถไฟลาว – จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) พื้นที่จังหวัดเชียงรายและจังหวัด
พะเยา (2562). กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ, ธีรุตม์ หมิ่นวงษ์เทพ และทาทิกา พลโลก. (2564). การวิเคราะห์และ
จัดทำแนวทางการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาพิเศษล้านนา
ตะวันออก (จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา จังหวัดแพร่ และจังหวัดน่าน). กรุงเทพฯ:
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.).

- ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ, ชีรุติร์ม หมื่นวงษ์เทพ, ทาริกา พลโลก, สมยศ โองเคสือบ, (2565). การวิเคราะห์โครงสร้างโลจิสติกส์ขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคเหนือ. กรุงเทพฯ: หน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.).
- ปรัชญาพร พัฒนผล. (2554). การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยววัฒนธรรมแม่น้ำเพชรบุรี. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม., มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ปิ่นอุทัย คงทอง. (2565). แนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว จังหวัดสุราษฎร์ธานี. คณะศิลปศาสตร์และวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตสุราษฎร์ธานี. วารสารเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวสู่ความยั่งยืน, 4(2), 1-21.
- ปิยวรรณ คงประเสริฐ. (2551). การท่องเที่ยวเชิงนิเวศแบบบูรณาการเพื่อการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนที่เกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี. วารสารสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 11(11), 20-34.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2564). รถไฟ “เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่” ทางคู่สายประวัติศาสตร์ ประตูการค้าเชื่อมไทย-อาเซียน และจีนตอนใต้. สืบค้นเมื่อ 10 กรกฎาคม 2565, จาก <https://mgronline.com/business/detail/9640000063439>.
- พยอม ธรรมบุตร. (2549). เอกสารประกอบการเรียนการสอนหลักการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์. กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- พัลลภช เพ็ญจรัส, วลัยกมล ดงยัง และโสภิตา ส่งแสง. (2554). การศึกษาแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- พุทธชาติ ลุนคำ และระชฎ เลียงจันทร์. (2564). ธุรกิจท่องเที่ยวและโรงแรมหลัง COVID-19. กรุงเทพฯ: วิจัยกรุงศรี. สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565, จาก https://www.krungsri.com/getmedia/ab21638a-4089-4bb4-bb8a-62ba89d2c7da/RI_Future.
- ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์. (2556). โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน: เศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการจัดการ. เชียงใหม่: ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ห่วงโซ่อุปทาน.
- มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (2551). ศูนย์วิจัยท่องเที่ยวภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยขอนแก่น. สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2565, จาก <https://recmert.kku.ac.th/index.php/about-organization>.

- มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ. (2551). การวิเคราะห์ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในเมืองท่องเที่ยว. เชียงใหม่: สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580. (13 ตุลาคม 2561). ราชกิจจานุเบกษา. 135(82ก), หน้า 22–23. สืบค้นเมื่อ 14 พฤศจิกายน 2563, จาก <https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php>.
- รณรงค์ เคนรักษา. (2562). ระบบการจัดการโลจิสติกส์ในการท่องเที่ยวของปรากฏการณ์บั้งไฟพญานาค อำเภอพนมพิสัย จังหวัดหนองคาย. วารสารวิชาการสังคมศาสตร์เครือข่ายวิจัยประชาชน, 1(2), 38–51.
- รพีพัฒน์ มั่นทนระรัตน์. (2563). สถานการณ์การท่องเที่ยวในวิกฤต COVID-19. กรุงเทพฯ: สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน). สืบค้นเมื่อ 10 สิงหาคม 2565, จาก <https://www.cea.or.th/th/single-research/cultural-heritage-tourism-industry-covid-19>.
- รัตติกกร สมฤทธิ์. (2546). ผลกระทบทางสุขภาพของประชาชน จากการเปิดตลาดการค้าชายแดน ไทย-ลาว ณ จุดผ่อนปรนบ้านฮวก กิ่งอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2565, จาก DOI: https://doi.nrct.go.th/ListDoi/listDetail?Resolve_DOI=10.14457/CMU.res.2003.622
- วรารุณี ศุภมิตรมงคล, (2560). การศึกษาและสังเคราะห์สถานภาพและทิศทางการวิจัยภายใต้ นโยบายเศรษฐกิจจากฐานชีวภาพ. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (สกสว.)
- วาสนา จรูญศรีโชติกำจร. (2560). ประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยว จังหวัดกำแพงเพชร. วารสารวิทยาการจัดการสมัยใหม่, 10(2), 213–229.
- วีระสิทธิ์ ปิติเจริญพร. (30 มีนาคม 2562). การออกแบบระบบสมาร์ตฟาร์มโดยใช้ เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่งสำหรับมะนาว จังหวัดเพชรบุรี. ใน การประชุมวิชาการระดับชาติ วิทยาลัยนครราชสีมา ครั้งที่ 6 (หน้า 808–816). นครราชสีมา: วิทยาลัยนครราชสีมา.
- วีระสิทธิ์ ปิติเจริญพร และพูลพงศ์ สุขสว่าง. (2562). การออกแบบโครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวลุ่มแม่น้ำบางปะกง. วิทยาการวิจัยและวิทยาการปัญญา, 17(2), 149–163.
- ศิรินันทน์ พงษ์นิรันดร, โอษฐ์ญา บัวธรรม และชัชชญา ยอดสุวรรณ. (2559). แนวทางในการพัฒนาศักยภาพการจัดการท่องเที่ยว อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิทยาลัยบัณฑิตศึกษาการจัดการ มข., 9(1), 234–259.

- เศรษฐวิวัฒน์ พรหมสิทธิ์. (2559). แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในเขต กรุงเทพมหานคร. *JOURNAL OF SOUTHERN TECHNOLOGY*, 9(1), 37–44. สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2564, จาก https://so04.tci-thaijo.org/index.php/journal_sct/article/view/82418.
- สมพล ท่งหว่า. (2565). รูปแบบการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในเมืองเก่า สตูล ประเทศไทย. *วารสารวิชาการสังคมศาสตร์เครือข่ายวิจัยประชาชื่น*, 4(1), 14–29.
- สุเทพ สารบรรณ. (2563). ศักยภาพของชุมชนท้องถิ่นในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ใน เขตวัดดีโลกอาราม อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา. พะเยา: มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตพะเยา
- สิริกร ประทุม. (2564). การพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวจังหวัด สมุทรปราการ. *วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี*, 3(2), 71–87.
- สิริภัทร โชติช่วง และธัญญลักษณ์ บริบูรณ์. (2565). ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจซื้อเครื่องดื่มรีนุกถารฤทัย. *วิทยาการจัดการวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์*, 3(2), 29–41.
- สิริวดี ไทยสมัคร, ขวัญกมล ดอนขวา และชนิศา มณีรัตน์รุ่งโรจน์. (2562). การศึกษาอิทธิพลของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่มีต่อคุณภาพการบริการในการท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์พิมาย จังหวัดนครราชสีมา โดยมีเพศและอายุเป็นตัวแปรกำกับ. *วารสารสหศาสตร์*, 19(1), 153–183.
- สุขุม คงดิษฐ์, วรธา พรหมศิลป์, ธนรัตน์ รัตนพงศ์ธระ, จิตภา เร่งมีศรีสุข และธารณี นวสนธิ. (2560). รูปแบบและกิจกรรมที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวในเขตเกษตรอย่างมีส่วนร่วมของชุมชนสามเรือน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. *Area Based Development Research Journal*, 9(4), 314–326. สืบค้นเมื่อ 18 ตุลาคม 2564, จาก <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/abcjournal/article/view/106385>.
- สุภัศรา ปัญญาธิรัฐโรจน์. (2561). Logistics Management for Tourism in Nonthaburi Province. *Journal of Humanities and Social Sciences, Rajaprak University*, 4 (supplement), 151–161. สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2565, จาก <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/rpu/article/view/159626>.
- สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา. (2563). ข้อมูลสถิติโดยสารสาธารณะจังหวัดพะเยา. สืบค้นเมื่อ 25 ตุลาคม 2565, จาก <https://pyo.dlt.go.th/th/null>.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580) (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักงานเลขาธิการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่. (2560). ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเชียงใหม่. เชียงใหม่: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด.

สำนักงานจังหวัดพะเยา. (2561) แผนพัฒนาจังหวัดพะเยา (พ.ศ. 2561 – 2565) ฉบับทบทวนประจำปี พ.ศ. 2563. พะเยา: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด.

สำนักงานจังหวัดพะเยา. (2563). แผนพัฒนาจังหวัดพะเยา พ.ศ. 2564–2565 ฉบับทบทวนประจำปี 2563. พะเยา: กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด. สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565, จาก <http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER66/DRAWER028/GENERAL/DATA0000/00000715.PDF>

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (2562). ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580). กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.

สำนักงานแรงงานจังหวัดพะเยา, (2563). จังหวัดพะเยา. สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2565, จาก <https://phayao.mol.go.th/>.

สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดพะเยา. (2564). แผนพัฒนาการศึกษาจังหวัดพะเยา. สืบค้นเมื่อ 7 สิงหาคม 2565, จาก <http://phayaopeo.com/news.php?n=585>.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2563). สถิติการท่องเที่ยวและกีฬา. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2565, จาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/17.aspx>.

สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่. (2559). เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สัมปตี สงวนพวง, ปิยะทิพย์ ประดู่พรม, และกนก พานทอง. (2565). การพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ด้วยสารสนเทศภูมิศาสตร์ทางการท่องเที่ยวแบบวิถีถิ่น วิถีถิ่นในจังหวัดชลบุรี. *Journal of Roi Kaensarn Academi*, 8(1), 1–13.

อดิศัย วรรัตนะภูติ. (2563). การจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวส่งผลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และความภักดีของนักท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. *วารสารการจัดการสมัยใหม่*, 18(2), 15.

- อมลิตนรัศมี ศรีบัวนำ. (2559). การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในวัดศรีสุพรรณ อำเภอมือง จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ บธ.ม., มหาวิทยาลัยแม่โจ้, เชียงใหม่.
- อรอนงค์ เขียบแหลม และจันทิรา รัตนรัตน์. (2562). พฤติกรรมและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในการเดินทางมาเยือนชุมชนท่องเที่ยวบ้านถ้ำเสือ อำเภอดำรงวิทยะ จังหวัดกระบี่. วารสารทางการจัดการมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์, 8(4), 42–54.
- อลงกรณ์ เมืองไหว, ชิระ วิจิตรพงษ์ และธณิดา โชนงนุช. (2564). การพัฒนาแบบจำลองระบบโลจิสติกส์และการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงเมืองมรดกโลกภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย สู่เมืองหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์ สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (เพื่อการพัฒนาท้องถิ่น), 17(1), 131–147.
- อนุชา บุรพชัยศรี. (2565). โฆษกรัฐบาลเผย รัฐบาลเชื่อมั่น ไทยเป็นฐานการลงทุนที่มีศักยภาพของภูมิภาค พร้อมสนับสนุน และส่งเสริมการลงทุน เดินหน้าธุรกิจสำคัญ. สืบค้นเมื่อ 7 สิงหาคม 2565, จาก <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/37/iid/119961>.
- โอเชียนสไมล์ทัวร์. (2560). สถานที่ท่องเที่ยว จังหวัดพะเยา. สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2565, จาก <http://www.oceansmile.com/>.
- โอปอล์ รังสิมันตุชาติ และทิพาพร โพธิ์ศรี. (2564). การพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นนครชุม จังหวัดอุตรดิตถ์. Journal of Modern Learning Development, 6(3), 355–369.
- ANN inspiration of japan, (2022). Reservation Information for International Flights. สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2565, จาก <https://www.ana.co.jp/en/us/the-ana-experience/brand/>.
- Cohen, L. (1976). Educational Research in Classroom and Schools. A manual of; Materials and Methods. London: Harper and Row.
- Corinna, S. S. (2022). Inadequacy of Continuum Solvation for Polar Reactions: Predicting the Mechanism of Carbonyl–Olefin Metathesis. Retrieved November 23, 2022, from DOI:10.26434/chemrxiv-2022-nnp81
- Eric, M. H. (2016). An integrated perspective on the future of mobility. Retrieved November 23, 2022, from <https://www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/an-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility>.

- Langley, C. J., Coyle, J. J., Gibson, B. J., Novack, R. and Bardi, E. J. (2009), *Managing Supply Chains. A Logistics Approach* (8th ed.), Independence, KY: South-Western Cengage Learning.
- Lumsdon, L. and Page, S. (2004) *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*. London: Elsevier.
- Matznetter, J. (1979) Border and tourism: Fundamental relations. *Tourism and Borders: Proceedings of the Meeting of the IGU Working Group–Geography of Tourism and Recreation*. Frankfurt: Institut Für Wirtschaftsund Sozialgeographie der Johann Wolfgang Goethe Universität.
- OECD Tourism Papers. (2020). *SAFE AND SEAMLESS TRAVEL AND IMPROVED TRAVELLER EXPERIENCE*. OECD Report to G20 Tourism Working Group. Retrieved November 23, 2022, from <https://doi.org/10.1787/23071672>
- Perreault, W. D. and Dorden, D. K. (1979). A Psychological Classification of Vacation Life-styles. *Journal of Leisure Research*, 9(1), pp. 208–24.
- Sampo, H. (2557). *MOBILITY AS A SERVICE (MAAS)*. Retrieved November 23, 2022, from <https://www.neckermann.net/2017/06/02/mobility-as-a-service/>.
- Saxena, G. and Ilbery, B. (2008). Integrated rural tourism a border case study. *Annals of Tourism Research*, 35(1), 233–254.
- TAT Review. (2562). *ทิศทางท่องเที่ยวไทยในปี 2562*. Tourism Thailand: Keep calm and look forward to 2019. TOURISM AUTHORITY OF THAILAND. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2565, จาก <https://tatreviewmagazine.com/article/tourism-thailand-2562/>.
- THE NATION Thailand Portal. (2561). *HAVE YOU HEARD OF THE ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE?*. Retrieved November 23, 2022, from <https://www.isanrealestate.com/en/have-you-heard-of-the-one-belt-one-road-initiative/>.
- Timothy, D. J. and Butler, R. W. (1995). Cross-border shopping. A North American perspective. *Annals of Tourism Research*, 22(1), 16–34. Retrieved November 23, 2022, [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(94\)00052-T](https://doi.org/10.1016/0160-7383(94)00052-T)
- UNWTO (United Nations World Tourism Organization). (1997). *International tourism: a global perspective*. Madrid: UNWTO.

Wanpen, P. (2562). ชี้อากาศของเครื่องสำอางไทย. Retrieved November 23, 2022, from <https://www.thebangkokinsight.com/159509/>.

WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL. (2021). Security & Travel Facilitation. Retrieved November 23, 2022, from <https://wtcc.org/Initiatives/Security-Travel-Facilitation>.





ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยพะเยา
UNIVERSITY OF PHAYAO

ภาคผนวก ก ประเด็นสัมภาษณ์สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการ
ท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟ
ทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบสัมภาษณ์

1. ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....
2. ตำแหน่ง.....
3. ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้.....

ส่วนที่ 2 ข้อคำถาม

1. โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

- โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยาในปัจจุบันเป็นอย่างไร
และในอนาคตจะมีรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ เข้ามาในพื้นที่หรือไม่

- โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ด้านชายแดนบ้านฮวกเป็นอย่างไร
และในอนาคตจะมีรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ เข้ามาในพื้นที่หรือไม่

- โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ปัจจุบันดำเนินการถึงไหน
และมีแผนการดำเนินการต่อไปในอนาคตอย่างไร

2. สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา

- ข้อมูลจำนวนสถิตินักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพะเยา
มีจำนวนเท่าไร

- ข้อมูลจำนวนสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัด
พะเยา มีจำนวนเท่าไร

- ข้อมูลจำนวนสถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด้านชายแดนบ้านฮวก จังหวัด
พะเยา มีจำนวนเท่าไร

3. ผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา

- รายละเอียดของจำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา
ในปัจจุบัน

- เส้นทางการเดินทางโดยรถโดยสารเข้ามาในพื้นที่จังหวัดพะเยามีอะไรบ้าง

- ปัจจุบันการให้บริการขนส่งสาธารณะมีแนวทางดำเนินการอย่างไร และใน
อนาคตมีแผนการดำเนินการอย่างไร

ภาคผนวก ข แบบสำรวจโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ ใน
เส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

-ชื่อถนน.....ระยะทาง.....กิโลเมตร

-จำนวนช่องทางจราจร.....ช่องทาง

-ประเภทวัสดุถนน

ถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต

ถนนคอนกรีต

ถนนลูกรัง

-สภาพถนนและการขนส่งระหว่างเส้นทาง

ถนนตรง โค้งน้อย ไม่นชัน

ถนนมีโค้งบ้าง มีถนนชันบ้าง

เครื่องหนึ่งเป็นทางโค้งและสูงชัน

ถนนโค้ง และสูงชันเป็นส่วนใหญ่

ถนนโค้งและสูงชันตลอดเส้นทาง

-สภาพผิวถนนระหว่างเส้นทาง

ผิวจราจรเรียบตลอดเส้นทาง

ผิวจราจรเรียบเป็นส่วนใหญ่

ผิวจราจรเรียบบ้าง ขรุขระบ้าง

ผิวจราจรขรุขระ มีฝุ่น เป็นส่วนใหญ่

ผิวจราจรขรุขระ มีฝุ่น ตลอดเส้นทาง

2. ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก

-สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน.....แห่ง

-จุดบริการห้องน้ำ

จัดไว้ในตำแหน่งที่เข้าถึงสะดวก มีป้ายบอกทาง พื้นไม่ลื่น และสะอาด

ห้องสุขาไม่สะอาด

ไม่มีห้องสุขา

-ร้านอาหาร/เครื่องดื่ม จำนวน.....แห่ง

- มีหลากหลายให้เลือก
- มีบริการบ้าง
- ไม่มีร้านอาหาร/เครื่องดื่ม

-ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก จำนวน.....แห่ง

- มีหลายแห่งให้เลือก และหลากหลาย
- มีน้อยแห่ง หรือไม่หลากหลาย
- ไม่มีร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

-ที่พักแรม จำนวน.....แห่ง

-ไฟฟ้าสาธารณะ

- มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ
- มีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้บางแห่ง
- ไม่มีมีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ

3. ด้านการเดินทาง

-ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่

- มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการในพื้นที่
- ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการในพื้นที่

-การเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยว

- มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ
- ไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ
- มีบริการเช่าเหมาลำ

-ประเภทของรถโดยสารสาธารณะ

- รถทัวร์
- รถบัส
- รถเมล์
- รถสองแถว
- รถตู้
- รถไฟ
- รถแท็กซี่

-ความปลอดภัย

- สภาพรถได้มาตรฐาน
- พนักงานให้บริการด้วยใจ (service mind)
- พนักงานมีความพร้อมในการให้บริการ

-ตารางการให้บริการ

- มีเวลาเดินทางที่ชัดเจน
- มีเวลาเดินทางที่ไม่ชัดเจน

-ความคล่องตัวของจราจร

- จำนวนรถสัญจรคล่องตัว/ไม่แออัด
- จำนวนรถสัญจรติดเป็นบางช่วง
- จำนวนรถสัญจรติดตลอดเส้นทาง

4. ด้านแหล่งท่องเที่ยว

-แหล่งท่องเที่ยวที่.....ชื่อแหล่ง.....

-ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว

- มี
- ไม่มี

-ประเภทแหล่งท่องเที่ยว

- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
- แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี
- แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น

-ระยะทางจากเส้นทางหลัก.....กิโลเมตร

-ป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ

- มี
- ไม่มี

-ภาษาของป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ

- ภาษาไทย
- ภาษาอังกฤษ
- ภาษาจีน
- ภาษาอื่น ๆ (ภาษา.....)

-จุดบริการนักท่องเที่ยว

มี

ไม่มี

-เจ้าหน้าที่สามารถให้ข้อมูลได้มากกว่า 1 ภาษา

มี

ไม่มี

5. ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว

-สถานที่ทำกิจกรรม.....ชื่อกิจกรรม.....

-รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยว

กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย

การเดินป่าศึกษาาระบบนิเวศ

การล่องแก่งในแม่น้ำท้องถิ่น

การพายเรือแคนู/เรือคายัค

การปีนหน้าผา

การปั่นจักรยาน

กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

การนวดเพื่อสุขภาพ

การรับประทานอาหารเพื่อสุขภาพ

กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้

การดำเนินการเกี่ยวข้าว

กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

การศึกษาวิถีชีวิตหรือชาติพันธุ์และวัฒนธรรม

การทำอาหาร

กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ

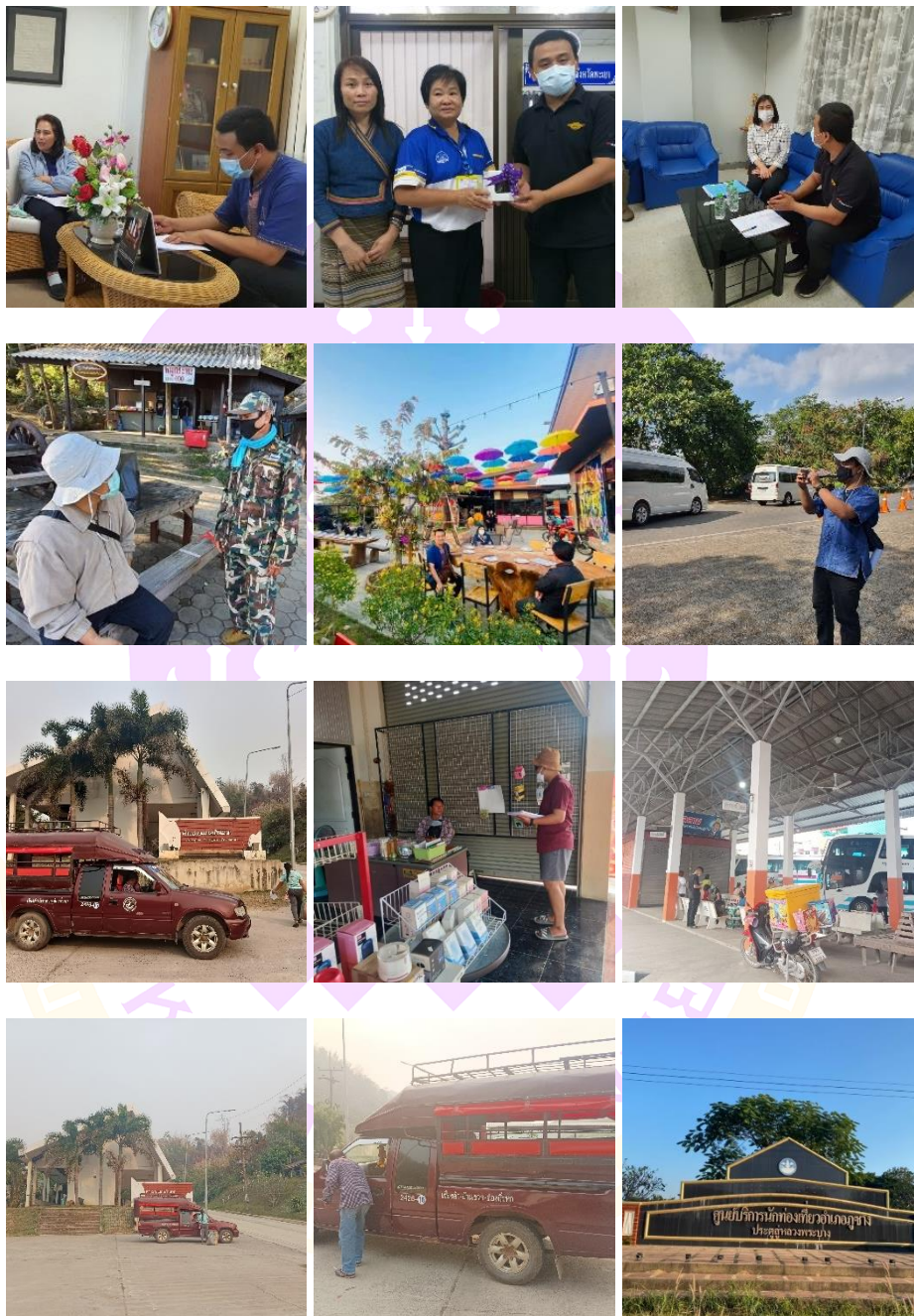
การร่วมพิธีบายศรีสู่ขวัญ

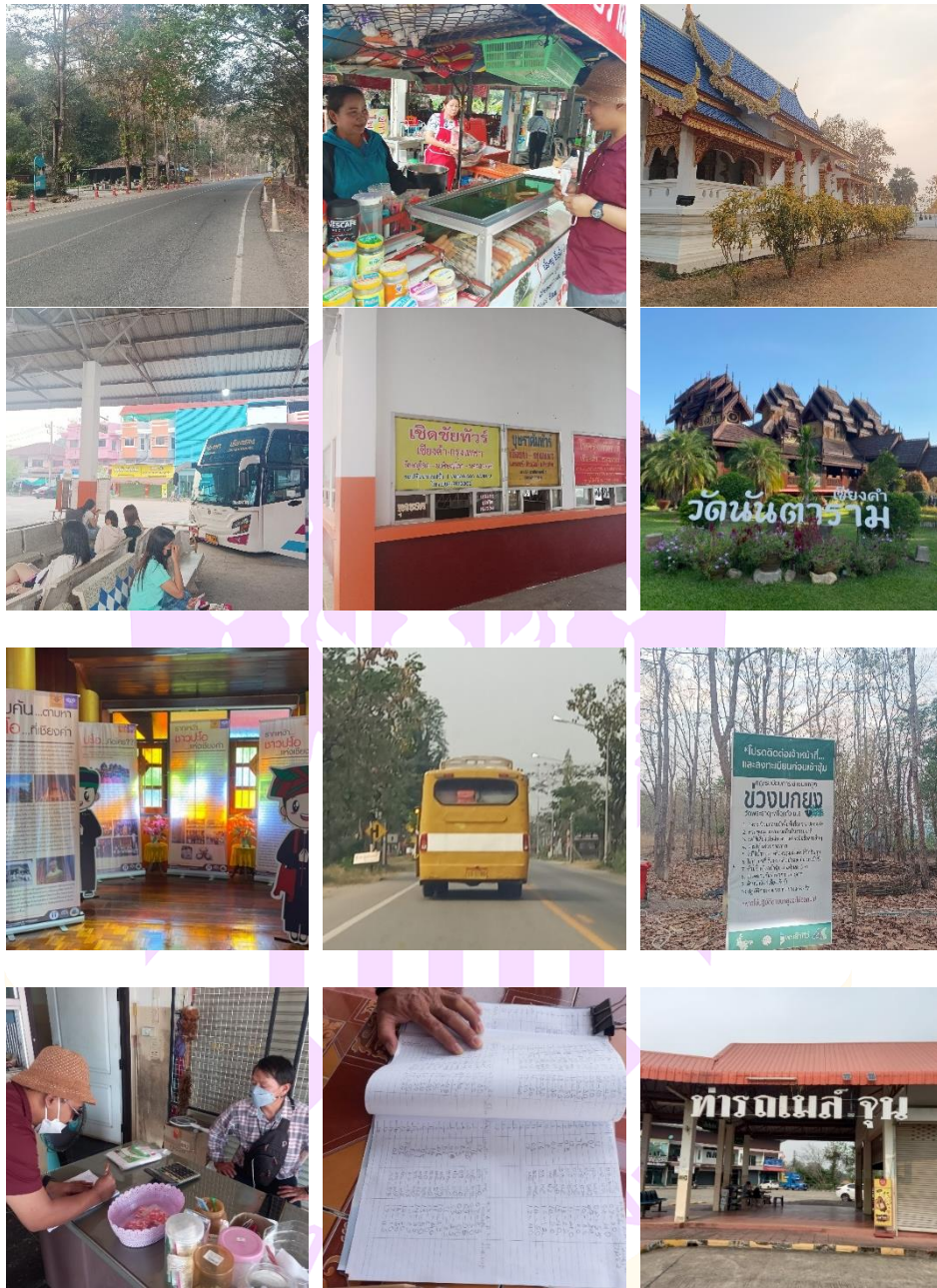
กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ

กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ

กิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี

ภาคผนวก ค ภาพประกอบ





ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นายปฐมพงษ์ ธิโน
วัน เดือน ปี เกิด	14 กรกฎาคม 2537
สถานที่เกิด	จังหวัดเชียงใหม่
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2561 บธ.บ. (การท่องเที่ยว), มหาวิทยาลัยพะเยา, พะเยา
ที่อยู่ปัจจุบัน	342 หมู่ 14 ตำบลช่างเคิ่ง อำเภอแม่แจ่ม จังหวัดเชียงใหม่ 50270
ผลงานตีพิมพ์	ปฐมพงษ์ ธิโน, ประกอบศิริ ภักดีพินิจ, สุริยา สัมจันทร์. (อยู่ระหว่าง การเผยแพร่). แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการ ท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานี รถไฟรางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง. วารสารวิชาการการท่องเที่ยวไทย นานาชาติ, 19(2).

