



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยย่อย 1

การพัฒนาเส้นทาง การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมอะลำไย

The Development of Tourism Logistics Connectivity on

Lao PDR-Indochina-Myanmar Route

โดย

ดร.ภูวนาท พักเกตุ และคณะ

สิงหาคม 2561



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยย่อย 1

การพัฒนาเส้นทาง การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่ำไย

The Development of Tourism Logistics Connectivity on
Laos PDR-Indochina-Myanmar Route

โดย

ดร.ภูวนาท พิภพเกตุ และคณะ

สิงหาคม 2561

สัญญาเลขที่ RDG5950054

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยย่อย 1

การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

The Development of Tourism Logistics Connectivity on

Lao PDR-Indochina-Myanmar Route

คณะวิจัย

ดร.ภูวนาท พิภพเกตุ
นางสาวฉัตรชญา แก้วเมืองมา

สังกัด

วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยรัตนนคร
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยรัตนนคร

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณ เครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (คอบช.) ภายใต้สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) สำหรับการสนับสนุนทุนวิจัยในการทำวิจัยโครงการการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย ภายใต้โครงการวิจัยอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ

ขอขอบคุณหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน รวมทั้งผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทางด้านการท่องเที่ยวที่ได้ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยครั้งนี้ และขอขอบคุณคณะทีมงานวิจัยที่ให้ความช่วยเหลือตลอดการทำวิจัยในโครงการนี้

คณะผู้วิจัย
สิงหาคม 2561

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

โครงการวิจัยย่อยที่ 1 การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย

The Development of Tourism Logistics Connectivity on Lao PDR-
Indochina-Myanmar Route

คณะผู้วิจัย

ดร.ภูวนาท พักเกตุ
นางสาวฉัตรชญา แก้วเมืองมา

สังกัด

มหาวิทยาลัยนเรศวร
มหาวิทยาลัยนเรศวร

1. บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างรายได้ค่อนข้างสูง อีกทั้งยังมีบทบาทและเป็นกลยุทธ์สำคัญที่นำมาใช้ในการพัฒนาประเทศ รัฐบาลได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว โดยกำหนดให้การท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515-2519) ต่อเนื่องถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ในประเด็นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการและการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพให้เติบโตและสนับสนุนภาคการผลิต เน้นการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความสมดุลและยั่งยืนในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ และศักยภาพของพื้นที่ ดังนั้นประเทศไทยจึงให้ความสำคัญและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีศักยภาพทางทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นปัจจัยการผลิตของอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวได้ ทำให้รายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีมูลค่าเพิ่มขึ้นทุกปี ส่งผลให้เศรษฐกิจโดยรวมมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจึงมีส่วนสำคัญที่ช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและก่อให้เกิดความสมดุลทางเศรษฐกิจของประเทศ ช่วยสร้างงาน สร้างอาชีพ ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ประชาชนอย่างกว้างขวาง รวมทั้งทำให้เกิดการพัฒนาสาขาธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องให้กระจายทั่วทุกพื้นที่ นับเป็นการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจอันเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาประเทศ

การศึกษาครั้งนี้จึงมีมุ่งเน้นในการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทางดังกล่าว และเพื่อเป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป รวมไปถึงทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเพิ่มการลงทุนในด้านการท่องเที่ยวผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย โดยการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาศักยภาพของเส้นทาง 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางที่ผ่านไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ด่านถาวรภูตู๋ จังหวัดอุดรธานี) เส้นทางผ่านไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก) และเส้นทางในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาและประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)

1.2.2 เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)

1.2.3 เพื่อเสนอเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)

1.3 ขอบเขตการวิจัย

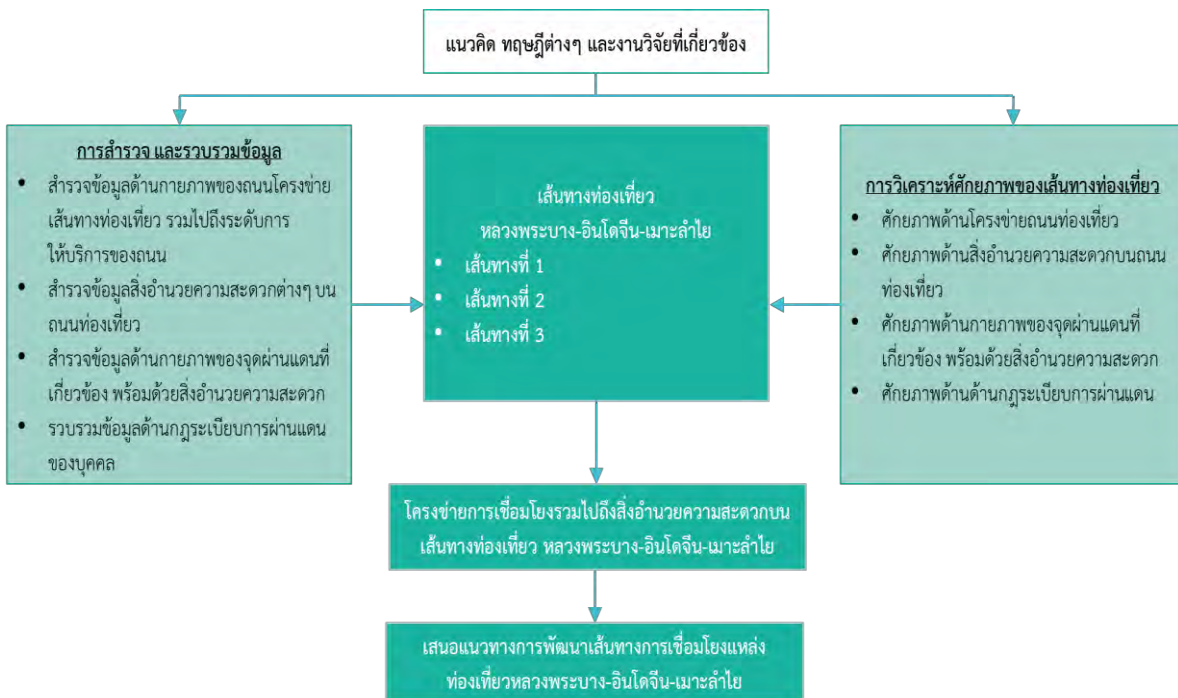
1.3.1 เส้นทางหลวงหมายเลข 12 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูตู)-พิชญ์โลก (อำเภอชาติตระการ)-เพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ อำเภอวังโป่ง)-พิชญ์โลก (อำเภอเมือง)-สุโขทัย (อำเภอเมือง)-ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล่าย

1.3.2 เส้นทางหลวงหมายเลข 11 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูตู และอำเภอท่าปลา)-สุโขทัย (อำเภอเมือง)-ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล่าย

1.3.3 เส้นทางหลวงหมายเลข 101 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูตู)-อุตรดิตถ์ (อำเภอท่าปลา)-สุโขทัย (อำเภอศรีสัชชนาลัย และอำเภอเมือง)-ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล่าย

1.4 วิธีการศึกษา

โครงการวิจัยย่อยที่ 1 การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย กำหนดวิธีการศึกษา ดังแสดงในภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กระบวนการดำเนินการวิจัย “การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย”

2. สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

2.1 สรุปผลการวิจัย

ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

การประเมินถึงศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวที่ศึกษานี้ มีประเด็นสำคัญของการเดินทางท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย ได้แก่

- ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง
- ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก
- ด้านศักยภาพบุคลากรเพื่อบริการทางท่องเที่ยว
- ด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์
- ข้อปฏิบัติ/กฎระเบียบการผ่านแดนแต่ละจุดผ่านแดน

จากการวิเคราะห์ SWOT Analysis ของเส้นทางท่องเที่ยวนี้ สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1. จุดแข็ง จุดอ่อน และข้อจำกัดจากกระบวนการจัดทำแผนด้านการท่องเที่ยว พบว่าจุดแข็ง ได้แก่ ชุมชนและภาครัฐให้ความสนใจ และเห็นความสำคัญของการจัดทำแผนพัฒนาเป็นอย่างดี มีความเข้าใจในการเชื่อมโยงแผนและโครงการเพียงพอ และมีความสัมพันธ์อันดีกับภาคประชาสังคม ผู้แทนชุมชนทุกฝ่าย อีกทั้งเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย มีจุดเด่น คือ สภาพเส้นทางทางด้านกายภาพรวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวล้วนแต่เป็นสถานที่ที่มีความเป็นธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติค่อนข้างสูงตลอดเส้นทาง ดังนั้นการเป็นเส้นทางที่มีความเป็นธรรมชาติจึงส่งผลทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ดีตาม สำหรับจุดอ่อนคือระบบข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านการท่องเที่ยวไม่ชัดเจนเท่าที่ควร ทั้งทางด้านนโยบายที่ไม่ชัดเจนด้านยุทธศาสตร์ที่จะตอบสนองการพัฒนาการท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอ การวางแผนด้านกลุ่มเป้าหมายในการท่องเที่ยวยังไม่ชัดเจน รวมทั้งการลงทุนที่ยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐและการลงทุนจากต่างประเทศ

2. พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการท่องเที่ยว คือ กลุ่มอายุ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุจะนิยมท่องเที่ยวสถานที่เชิงวัฒนธรรมและโบราณ กลุ่มวัยรุ่นจะนิยมท่องเที่ยวสถานที่เชิงธรรมชาติ เช่น ทางทะเล ภูเขา น้ำตก และกลุ่มที่มีกำลังซื้อ เช่น ผู้ที่มีรายได้สูงจะนิยมมาท่องเที่ยวแบบ shopping

3. แนวทางการพัฒนาหรือการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ทางด้านขีดความสามารถของเส้นทางท่องเที่ยวบนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย พบว่า

- ทั้งหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้ประกอบการด้านธุรกิจการท่องเที่ยว มีแนวทางในการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดนหรือด่านถาวร รวมทั้งกฎระเบียบข้อปฏิบัติในการผ่านแดนให้มีความเป็นมาตรฐานสากลและสะดวกรวดเร็วต่อการเข้าถึงของนักท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น

- การจัดทำนโยบายในการนำเสนอต่อนักลงทุนต่างประเทศเพื่อดึงดูดการลงทุนทางการท่องเที่ยว ทั้งด้านการโรงแรม ร้านอาหาร การสร้างถนนที่สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์และเอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวที่ดีและมีศักยภาพที่เพียงพอและสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ รวมทั้งการนำเสนอภาพลักษณ์ที่จะดึงดูดความสนใจต่อนักลงทุนและนักท่องเที่ยว

- แนวทางการพัฒนาและส่งเสริมด้านบุคลากรเพื่อการบริการด้านการท่องเที่ยว และธุรกิจบริการ การจัดการ/การบริหารการท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย

จากการขับเคลื่อนการเคลื่อนย้ายระหว่างสามประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไยเกิดขึ้นโดยการเริ่มต้นจากการเคลื่อนย้ายคน เนื่องจากเป็นจุดเริ่มของการเคลื่อนย้ายหลาย ๆ สิ่งตามมาไม่ว่าจะเป็นสินค้า บริการ ความรู้ เทคโนโลยี เงินทุน การลงทุน และข้อมูลสารสนเทศ จากการประชุมนานาชาติระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (LIMEC International Conference) ครั้งที่ 1-3 ได้แบ่งการประชุมย่อยออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการศึกษา ด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ ด้านสุขภาพ ด้านการท่องเที่ยว และ ด้านโลจิสติกส์ โดยสรุปประเด็นที่สำคัญ คือ

- ด้านการศึกษา ผู้เข้าร่วมประชุมทั้ง 3 ประเทศ ได้มีความเห็นร่วมกันในการผลักดันให้การศึกษาเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจนี้ เริ่มจากการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการศึกษาในทุกระดับของทั้งสามประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการแลกเปลี่ยนระหว่างกัน และพัฒนาให้เกิดความร่วมมือกันในด้านหลักสูตรที่มีความเกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้านการแลกเปลี่ยนคณาจารย์ นักศึกษาและนักเรียนระหว่างกัน นอกจากนี้ยังมีความเห็นร่วมกันในการพัฒนาหลักสูตรที่เกี่ยวกับภาษาอังกฤษและภาษาอาเซียนสำหรับประชาชนทั่วไปด้วย

- ด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ ได้ยกประเด็นสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ด่านพรมแดนไทย-ลาว (ด่านถาวรภูตู่) และด่านพรมแดนไทย-เมียนมา (ด่านศุลกากรแม่สอด-ด่านพรมแดนเมียวดี) โดยเสนอให้มีการตรวจตราสินค้าจุดเดียว และเสนอให้มีการประชุมระหว่างภาคเอกชน 3 ประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้อย่างต่อเนื่องเพื่อทำให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นและเกิดการค้ำระหว่างกัน นอกจากนี้ยังมีความเห็นร่วมกันในการกำหนดตัวแทนภาคเอกชนแต่ละประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้ เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและประสานงานต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจนี้ให้ออกมาเป็นโครงการต่าง ๆ ร่วมกัน

- ด้านสุขภาพ ที่ประชุมให้ความเสนอความร่วมมือระหว่าง 3 ประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้ ในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านสาธารณสุขโดยให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นแกนหลัก และเสนอให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศด้านสาธารณสุขระหว่างกัน นอกจากนี้ที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันในการผลักดันการแพทย์ควบคู่ไปกับธรรมชาติ อาทิเช่น การจัดตั้งรีสอร์ท สปา เป็นต้น ซึ่งการส่งเสริมการแพทย์ทางเลือก อาทิเช่น การแพทย์แผนโบราณ การนวด เป็นต้น และการพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์โดยใช้วัสดุท้องถิ่นของแต่ละประเทศ

- ด้านการท่องเที่ยว ทุกภาคส่วนในที่ประชุมเห็นร่วมกันในการพัฒนาการท่องเที่ยวในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงศาสนา การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ การท่องเที่ยวด้านการศึกษา การท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม การท่องเที่ยวเชิงชายฝั่งทะเล ซึ่งศักยภาพของ 3 ประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้มีความพร้อมในการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกัน ซึ่งคณะที่ประชุมลงความเห็นร่วมกันในผลักดันการอำนวยความสะดวกผ่านแดน การส่งเสริมการลงทุนด้านท่องเที่ยว การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว การสร้างผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยวที่หลากหลาย และการผลักดันตลาดการประชุมเพื่อเป็นรางวัลและการจัดนิทรรศการ (MICE) นอกจากนี้ที่ประชุมยังเสนอให้เชิญผู้แทนจากประเทศกัมพูชาและเวียดนามเข้าร่วมประชุมในฐานะผู้สังเกตการณ์ในการประชุมครั้งนี้

- ด้านโลจิสติกส์ ได้มีความเห็นร่วมกันในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพ (Hard Infrastructure) อาทิเช่น อาคาร ถนน สะพาน ไฟฟ้า โทรศัพท์ เป็นต้น และโครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ (Soft

Infrastructure) เช่น ระบบเอกสาร พิธีการศุลกากร กฎระเบียบข้อบังคับ พิธีการตรวจคนเข้าเมือง กรอบความร่วมมือต่าง ๆ เป็นต้น โดยต้องสร้างความสมดุลในการพัฒนาระหว่างโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพ (Hard Infrastructure) และ โครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ (Soft Infrastructure) นอกจากนี้ที่ประชุมยังเสนอการให้บริการขนส่งผู้โดยสารเชื่อมโยงระหว่าง 3 ประเทศ ไม่ว่าจะเป็นรถบัสประจำทาง เครื่องบิน เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสำหรับประชาชนทั้ง 3 ประเทศ ซึ่งจากการให้ความร่วมมือนี้เป็นอีกหนึ่งก้าวของการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ใน 3 ประเทศ สู่การนำไปประยุกต์ในเชิงธุรกิจได้ในอนาคต

จากผลการศึกษาการประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวนำมาข้อมูลดังกล่าวมาเป็นแนวทางเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและยังเป็นแนวทางเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยต่อไป ซึ่งจะส่งผลทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเพิ่มการลงทุนธุรกิจด้านการท่องเที่ยวโดยผ่านการเชื่อมโยงบนเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

เส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ที่ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อกระตุ้นความร่วมมือระหว่าง ลาว-ไทย-พม่า ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ทั้ง 3 ประเทศ มีจุดเชื่อมต่อระหว่างพรมแดนที่มีการทำการค้า การลงทุนร่วมกัน รวมถึงการถ่ายทอดลักษณะความเป็นอยู่ วัฒนธรรม และการแบ่งปันทรัพยากรร่วมกันด้วย ดังจะเห็นได้ชัดเจนจากความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เช่น การตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Economic Corridor: GMS Economic Corridor) และ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) นอกจากนี้ ยังเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจบริเวณด้านพรมแดนระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) ได้แก่ ด้านภูตู่ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทย ที่เปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 เชื่อมต่อกับด้านภูตู่ บ้านผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี สปป. ลาว ที่เปิดเป็นด่านสากล เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 โดยจุดผ่านแดนถาวรภูตู่ (ด่านภูตู่) มีศักยภาพในการส่งเสริมเศรษฐกิจของพื้นที่ และจังหวัดต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก อุดรดิตถ์ ตาก สุโขทัย และเพชรบูรณ์ รวมไปถึงแขวงไชยะบูลีและหลวงพระบาง ของ สปป. ลาว และรัฐมอญและกะเหรี่ยง ประเทศพม่า ในด้านต่าง ๆ เช่น การค้า การลงทุน การศึกษา การขนส่ง และการท่องเที่ยว

การพัฒนาการท่องเที่ยวของเส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย นี้ ถือว่ามีศักยภาพสูงมาก เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อตลอดเส้นทาง โดยการเดินทางจาก สปป. ลาว มายังประเทศไทย และต่อเนื่องไปถึงประเทศพม่า มีเส้นทางให้เลือกถึง 3 เส้นทาง ได้แก่

- เส้นทางที่ 1 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุดรดิตถ์ (ด่านภูตู่) – พิษณุโลก (อำเภอชาติตระการ) – เพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ อำเภอวังโป่ง) – พิษณุโลก (อำเภอเมือง) – สุโขทัย (อำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด) - เมะล่าย
- เส้นทางที่ 2 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุดรดิตถ์ (ด่านภูตู่ และอำเภอท่าปลา) - สุโขทัย (อำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล่าย

- เส้นทางที่ 3 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านภูดู่) – อุตรดิตถ์ (อำเภอท่าปลา และอำเภอเมือง) – สุโขทัย (อำเภอศรีสำราญ และอำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด) - เมะล่าย

โดยทั้ง 3 เส้นทางนั้น ผ่านสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ หลายแห่ง เช่น วัดเชียงทอง (หลวงพระบาง) เขื่อนสิริกิติ์ อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสำราญ ตลาดริมเมย และพระนอนวัดวินเส่งตอวัยยะ (เมะล่าย) เป็นต้น ดังนั้น จึงควรพัฒนาศักยภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย โดยการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางควรเป็นลักษณะคลัสเตอร์เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนใน/ระเปียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย ได้แก่ อุตรดิตถ์ พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ และตาก ซึ่งเป็นการสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และทำให้พื้นที่สามารถสร้างประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ โดยไม่เป็นเพียงแค่ทางผ่าน รวมถึงกระจายประโยชน์ในการพัฒนา และเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route) จะครอบคลุมทั้งทั้งการเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านระบบ/กระบวนการทำงานต่าง ๆ และการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนด้วยกัน ได้แก่

- การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) จะเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ทั้งโดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น

- การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบ/กระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกันที่จะนำมาซึ่งการดำเนินการในเชิงรูปธรรม ทั้งนี้ ปัจจุบันมีความตกลงหลายกรอบที่เอื้อต่อความเชื่อมโยงของระบบ แต่ยังไม่มีความบังคับใช้และต้องปรับปรุงรายละเอียดให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ

- การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-people Connectivity) โดยการส่งเสริมการเรียนรู้วัฒนธรรมและสังคม เช่น การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษา การถ่ายทอดหรือแลกเปลี่ยนระบบการศึกษาระหว่างกัน รวมถึงการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี เช่น การยกเว้นระบบวีซ่าระหว่างกัน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route)

การพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน “หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route)” บนเส้นทางดังกล่าวเป็นยุทธศาสตร์ที่ควรได้รับการสนับสนุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป รวมไปถึงทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเพิ่มการลงทุนในด้านท่องเที่ยวโดยผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

2.2 ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

1. ควรพัฒนาระบบอำนวยความสะดวก ในขั้นตอนการขอวีซ่าและการอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตราแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Visa) และการผ่านแดนทั้งจุดเข้าออกชายแดนและสนามบิน โดยเฉพาะบริเวณด่านชายแดนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และการปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

2. ควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและมีความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานตามหลักสากลโดยคำนึงถึงอารยสถาปัตย์ (Universal Design) สำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวคนพิการ และผู้สูงอายุ เช่น ห้องน้ำ ที่จอดรถ ป้ายบอกทาง ป้ายข้อมูล จุดบริการ เครือข่ายสัญญาณไร้สาย (Wi-fi) ทางลาด ราวจับ ห้องละหมาด เป็นต้น

3. ควรพัฒนาการสื่อความหมายในแหล่งท่องเที่ยว ศูนย์ข้อมูล ศูนย์เรียนรู้เพื่อสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวอย่างสร้างสรรค์ผ่านเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่โดยได้มุ่งเน้นการใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศต่าง ๆ ในการพัฒนารูปแบบสื่อความหมายเพื่อบอกเล่าเรื่องราวข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวให้ดูโดดเด่นน่าสนใจ การสร้างสุนทรียภาพด้านการท่องเที่ยว เพื่อสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวที่ดีและความประทับใจแก่นักท่องเที่ยว เช่น การนำเทคโนโลยีผสมผสานเสมือนจริงเพื่อเกิดการกลมกลืนกัน (Augmented Reality; AR) การใช้คิวอาร์โค้ด (QR Code) เพื่อสะดวกต่อการเข้าถึงข้อมูลโดยการลิงค์คิวอาร์โค้ดก็สามารถทราบข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว การใช้ภาพหรือกราฟิกมาแบ่งชี้หรือนำมาจัดทำข้อมูลแบบย่อเพื่อเกิดการประมวลผลได้ง่ายซึ่งเหมาะสำหรับผู้คนในยุคไอทีที่ต้องการเข้าถึงข้อมูลที่ซับซ้อนและมีข้อมูลจำนวนมากในเวลาอันจำกัด (Info Graphic) เป็นต้น แต่ทั้งนี้ต้องพิจารณาถึงศักยภาพในการเข้าถึง Internet ของแหล่งท่องเที่ยว และนักท่องเที่ยวมีความพร้อมที่จะใช้ในการรับข้อมูลหรือไม่

4. ขยายศูนย์บริการช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยวครอบคลุมทุกพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และสร้างเครือข่ายอาสาสมัครอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว เพื่อเป็นล่ามแปลสื่อสารกับนักนักท่องเที่ยว และให้บริการข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น สถานที่ท่องเที่ยว ข้อมูลการเดินทาง โรงแรมที่พัก เป็นต้น ด้วยจิตสำนึกการเป็นเจ้าบ้านที่ดี และมีใจให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนช่วยเหลือประสานงานแก้ไขปัญหา และช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยวกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินได้สะดวกรวดเร็วทันที่

5. ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ เพื่อเป็นเครือข่ายในการสอดส่องผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการกระทำความผิดต่อพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 และการสร้างเครือข่ายอาสาสมัครตำรวจท่องเที่ยวเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยและการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

1. หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางท่องเที่ยวที่ยังเข้าไม่ถึงแหล่งท่องเที่ยว หรือแหล่งชุมชนที่ห่างไกลความเจริญควรมีการจัดทำนโยบายในการพัฒนา สนับสนุน ตลอดจนขั้นตอนการดำเนินงานโดยที่หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องนั้นมีการติดตามดูแลเพื่อประเมินผลจากการดำเนินการพัฒนาว่าเกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายไว้ที่ตั้งไว้ได้หรือไม่

2. ควรมีการจัดอบรมให้แก่คนในชุมชนเพื่อให้คนในชุมชนมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

3. หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านการท่องเที่ยวควรวางแผนการจตุรบรรพประมาณในการดำเนินงานด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวให้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากปัจจุบันนี้ ปัญหาหลักในเรื่องของการพัฒนาการท่องเที่ยวมีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนา เพื่อให้การพัฒนาสามารถดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน

4. การจัดทำนโยบายระดับท้องถิ่นหรือหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ควรมีการบูรณาการงานด้านการท่องเที่ยวร่วมกับหน่วยงานของรัฐทุกฝ่ายในพื้นที่ในการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและร่วมกันในพื้นที่และการออกมาตรการในการป้องกันทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีตามเส้นทางการท่องเที่ยวและมีความสอดคล้องกับนโยบายระดับชาติ

5. การจัดทำนโยบายระดับชาติหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการเสนอแนวทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวแก่หน่วยงานภาครัฐ เอกชน หรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวได้รับทราบถึงแนวทางหรือแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวให้เป็นไปทิศทางเดียว และมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและต่างประเทศและให้เกิดการเชื่อมโยงของการท่องเที่ยวโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อให้การท่องเที่ยวมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น

3. ความสำเร็จและความคุ้มค่าของงานวิจัย

ผลจากการวิจัยนี้สามารถทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่ายีประกอบด้วย

1. มีแนวทางการพัฒนาด้านวิศวกรรมของทางเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่และแนวทางในการพัฒนาศักยภาพในพื้นที่โครงข่ายการท่องเที่ยว

2. มีแนวทางในการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม ที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการทำให้องค์การเพื่อพัฒนาศักยภาพเส้นทางท่องเที่ยว ให้เกิดความยั่งยืน

3. มีแนวทางในการเตรียมความพร้อมให้กับชุมชนในพื้นที่ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้สามารถบริหารจัดการการท่องเที่ยวบนเส้นทางได้

4. จากการดำเนินการวิจัยในส่วนต่าง ๆ เป็นการเตรียมความพร้อมของบุคลากรด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ทั้งในส่วนของชุมชนและเจ้าหน้าที่ภาครัฐ

5. มีแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการด้านการท่องเที่ยวที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ศึกษา ที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถการท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่ายี

6. ได้นำเสนอข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในพื้นที่หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่ายี ในด้านต่าง ๆ ทั้งในด้านของการพัฒนาองค์กร การสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนและแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการเพื่อการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับพื้นที่ โดยเน้นการออกแบบที่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม และเกิดผลกระทบต่อพื้นที่ให้น้อยที่สุด

อีกประเด็นหนึ่งที่กล่าวได้ว่าเป็นความสำเร็จของงานวิจัย คือ การส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานที่ดูแลพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชน เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและร่วมกันและการออกมาตรการในการป้องกันทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีตามเส้นทางการท่องเที่ยวและมีความสอดคล้องกับนโยบายระดับชาติ และมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและต่างประเทศและให้เกิดการเชื่อมโยงของการท่องเที่ยวโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้การท่องเที่ยวมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น

4. การนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

1. จากผลการวิจัยในแต่ละส่วน หน่วยงานภาคีเครือข่ายการท่องเที่ยว ได้แนวทางในการเตรียมความพร้อมให้กับชุมชนทั้งในด้านการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการของชุมชนในพื้นที่ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และการจัดกิจกรรม เพื่อให้สามารถบริหารจัดการการท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย ได้ด้วยตัวเอง

2. หน่วยงานในยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 สามารถนำผลการดำเนินงานไปจัดการประชุมนานาชาติระดับเชิงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (LIMEC International Conference) ครั้งที่ 3 และ 4 รวมทั้งนำไปกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) และแผนดำเนินการของหน่วยงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของหน่วยงานที่ได้กำหนดไว้

บทคัดย่อ

เส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ที่กำลังได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อกระตุ้นความร่วมมือระหว่าง ลาว-ไทย-พม่า ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ทั้ง 3 ประเทศมีจุดเชื่อมต่อระหว่างพรมแดนที่มีการทำการค้า การลงทุนร่วมกัน รวมถึงการถ่ายทอดลักษณะความเป็นอยู่ วัฒนธรรม และการแบ่งปันทรัพยากรร่วมกัน อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมและทำให้เกิดการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ ซึ่งงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทรัพยากร เส้นทาง โครงสร้างพื้นฐาน เส้นทาง กฎระเบียบ และข้อกำหนดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 แขวงหลวงพระบางอยู่ทางภาคเหนือของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐกะเหรี่ยง และรัฐมอญในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวโดยการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวจากระบบฐานข้อมูลอินเทอร์เน็ตที่มีการจัดตั้งสถานที่สำคัญที่เชื่อมโยงกับชุมชนท้องถิ่นและการสร้างระบบรักษาความปลอดภัยของการเชื่อมโยงข้อมูลทางด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว ทั้งในรูปแบบสื่อสิ่งพิมพ์โฆษณาและการสื่อสารตลอดจนการประเมินผลการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ระดับความพึงพอใจต่อโครงการผ่านแบบสอบถามและเพื่อประเมินผลหลังจากการใช้งานของโครงการหรือกิจกรรมย่อย สำหรับการประเมินเส้นทางท่องเที่ยว LIMR พบว่า ศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานและการบริการการท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่จะมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับการท่องเที่ยวทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ สำหรับการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางในช่วงระยะเวลาสั้นๆ สามารถเดินทางได้สะดวกแต่อาจไม่ดีเท่าที่ควร แต่สภาพบรรยากาศของสิ่งแวดล้อมในการเดินทางเหมาะสำหรับการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ สรุปผลการวิจัยสำหรับยุทธศาสตร์และข้อเสนอเชิงนโยบาย การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว ประเด็นสำคัญคือต้องสามารถจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกเบื้องต้น เช่น ถนน น้ำประปา ไฟฟ้า การจัดการขยะ ที่จอดรถ ระบบสื่อสารคมนาคม ที่พักโรงแรม ร้านอาหาร และร้านขายของที่ระลึกให้พอเพียงกับจำนวนนักท่องเที่ยว รวมถึงต้องควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่ดังกล่าวตลอดจนปัญหาและผลกระทบที่จะตามมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ และจัดประชุมเพื่อเผยแพร่ผลงานวิจัยสู่สาธารณะ

Abstract

The Laos PDR-Indochina-Myanmar Route (LIMR) is a new strategic road being developed to stimulate cooperation between three countries in the economic, social and cultural development. A connection point is a border trade, investment including the sharing of cultural well-being and resources. In addition, also promotes and connects economic growth to economic development of each area. The purpose of this research aims to study tourism resources, infrastructure, routes, rules and regulations in Lower Northern Provincial Cluster 1 of Thailand (Phitsanulok, Uttaradit, Tak, Sukhothai and Phetchabun), Luang Prabang Province in northern Laos PDR, Kayin and Mon State in Myanmar. The development of tourism route the accessibility of tourist attractions, internet database systems, the establishment of landmarks that are linked to local communities and security systems, the tourism activity network, the printed media, advertisements and communication, as well as the assessment of tourists' satisfaction towards the project through questionnaire and to evaluate the results after the implementations of the project or sub-activities. For the LIMR route were found that the potential of infrastructure, facilities and tourism services are likely to have adequate capacity to accommodate both quantitative and qualitative tourism. In short, the destinations to which it is easy to travel may not be good but the environmental impact of transport is suitable for travel especially ecotourism. In conclusion, concerning the strategy and policy suggestions for the development of the tourism route, the major concern is to provide and manage infrastructures such as roads, water supply, electricity, garbage management, parking area, telecommunication system, accommodations, restaurants and souvenir shops in order to support the tourists. Moreover, there must be the control over the number of tourists in the area, as well as other issues and effects from the development of the tourism in the area. There must also be meetings held for publicizing the findings from the research.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทสรุปผู้บริหาร	ข
บทคัดย่อภาษาไทย	ฉ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
สารบัญ	ฐ
สารบัญตาราง	ฒ
สารบัญรูปภาพ	ณ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	2
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	6
1.3 ขอบเขตการศึกษา	6
1.4 กรอบแนวความคิดการวิจัย	7
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
1.6 แผนการดำเนินงาน	8
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
2.1 อุตสาหกรรมท่องเที่ยว	10
2.2 ประเภทของการเดินทางท่องเที่ยว	13
2.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการท่องเที่ยว	14
2.4 กฎระเบียบการผ่านแดน/ข้อปฏิบัติ	17
2.5 การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเขตอาเซียน	19
2.6 การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	21
บทที่ 3 วิธีการศึกษา	26
3.1 วิธีการดำเนินการวิจัย	27
3.2 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง	27
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	28
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	29
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	30
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและผลการศึกษา	31
4.1 ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์)	32
4.2 ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-เมะล้าโย-ตาก (อำเภอลำปาง จังหวัดอุตรดิตถ์ – ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก)	47
4.3 ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (ภาคเหนือตอนล่าง 1)	64

สารบัญ

	หน้า
4.4 แนวทางการพัฒนาและเส้นทางเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	93
4.5 วิเคราะห์เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	118
บทที่ 5 สรุปและอภิปรายผล	122
5.1 สรุปและอภิปรายผล	123
5.2 ข้อเสนอแนะจากการจัดสัมมนา	126
5.3 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา	128
บรรณานุกรม	129
ภาคผนวก	130
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	131
ภาคผนวก ข บทความการเผยแพร่ข้อมูล	141
ภาคผนวก ค หน่วยงานที่เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก	144
ภาคผนวก ง ภาพกิจกรรมสัมมนา	150
ภาคผนวก จ ตารางเปรียบเทียบกิจกรรมที่วางแผนไว้	152

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1	8
ตารางที่ 4.1	39
ตารางที่ 4.2	43
ตารางที่ 4.3	45
ตารางที่ 4.4	57
ตารางที่ 4.5	60
ตารางที่ 4.6	62
ตารางที่ 4.7	63
ตารางที่ 4.8	87
ตารางที่ 4.9	88
ตารางที่ 4.10	90
ตารางที่ 4.11	105
ตารางที่ 4.12	106
ตารางที่ 4.13	107
ตารางที่ 4.14	109
ตารางที่ 4.15	111
ตารางที่ 4.16	113
ตารางที่ 5.1	127

สารบัญญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 กระบวนการดำเนินการวิจัย “การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย”	ค
ภาพที่ 2.1 เส้นทางหลวงหมายเลข 12 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	3
ภาพที่ 1.2 เส้นทางหลวงหมายเลข 11 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	4
ภาพที่ 1.3 เส้นทางหลวงหมายเลข 101 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	4
ภาพที่ 1.4 กรอบแนวความคิดของการวิจัย	7
ภาพที่ 2.1 โครงข่ายการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน	20
ภาพที่ 2.2 ทิศทางการพัฒนาจังหวัดกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1	22
ภาพที่ 4.1 เส้นทางท่องเที่ยวไปยังไชยะบูลี-หลวงพระบาง	32
ภาพที่ 4.2 เส้นทางจากสี่แยกอินโดจีนเข้าสู่จังหวัดอุตรดิตถ์	33
ภาพที่ 4.3 เส้นทางจากอำเภอชาติตระการผ่านเส้นทางอำเภอปากทำไปยังด่านถาวรภูดู	34
ภาพที่ 4.4 ด่านภูดู (ไทย)	34
ภาพที่ 4.5 ด่านพุดู่ ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	35
ภาพที่ 4.6 ช่วงด่านพุดู่ - เมืองปากกลาย แขวงไชยะบูลี	36
ภาพที่ 4.7 เมืองปากกลาย - แขวงไชยะบูลี	36
ภาพที่ 4.8 เมืองไชยะบูลี - แขวงหลวงพระบาง	37
ภาพที่ 4.9 สภาพเส้นทางในตัวเมืองแขวงหลวงพระบาง	41
ภาพที่ 4.10 สภาพเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวภายในหลวงพระบาง (น้ำตกกว้างสี่)	43
ภาพที่ 4.11 เส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมะล้าโย รัฐมอญ	47
ภาพที่ 4.12 ลักษณะของเส้นทางจากจังหวัดตากไปยังอำเภอแม่สอด	49
ภาพที่ 4.13 ด่านแม่สอด - เมืองเมียวดี	50
ภาพที่ 4.14 เส้นทางเมืองกอกะเร็ก - เมืองผะอัน	51
ภาพที่ 4.15 เส้นทางเมืองผะอัน	51
ภาพที่ 4.16 สภาพโดยรอบวัดกลางน้ำ	52
ภาพที่ 4.17 สภาพเส้นทางเข้าไปยังวัดพระนั่งดิน	52
ภาพที่ 4.18 สภาพเส้นทางไปยังวัดเขาตะปู	52
ภาพที่ 4.19 เส้นทางเมืองผาอัน - เมืองเมะล้าโย	53
ภาพที่ 4.20 เส้นทางเมืองเมะล้าโย	54
ภาพที่ 4.21 เส้นทางเมืองเมะล้าโย - เมืองใจโท (พระธาตุอินทร์แขวน)	55

สารบัญรูปร่างภาพ

	หน้า	
ภาพที่ 4.22	เส้นทางและสภาพโดยรอบทั่วไปของการเดินทางไปยังวัดถ้ำหมื่นพระ	56
ภาพที่ 4.23	เส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	64
ภาพที่ 4.24	เส้นทางท่องเที่ยววัดจุฬามณี อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก	65
ภาพที่ 4.25	เส้นทางท่องเที่ยวบริเวณพระราชวังจันทน์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก	66
ภาพที่ 4.26	เส้นทางท่องเที่ยววัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดพิษณุโลก	67
ภาพที่ 4.27	เส้นทางจังหวัดพิษณุโลก (สี่แยกอินโดจีน) – จังหวัดพิษณุโลก (อำเภอวังทอง)	68
ภาพที่ 4.28	เส้นทางท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง	68
ภาพที่ 4.29	เส้นทางท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ)	69
ภาพที่ 4.30	เส้นทางท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า	70
ภาพที่ 4.31	เส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงหมายเลข 12	71
ภาพที่ 4.32	เส้นทางท่องเที่ยวหมู่บ้านท่าเรือ	72
ภาพที่ 4.33	เส้นทางท่องเที่ยวหมู่บ้านนาต้นจัน	73
ภาพที่ 4.34	เส้นทางปั่นจักรยานท่องเที่ยวในหมู่บ้านนาต้นจัน	74
ภาพที่ 4.35	เส้นทางท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย	75
ภาพที่ 4.36	เส้นทางท่องเที่ยวเมืองลับแล	76
ภาพที่ 4.37	เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเมืองลับแล	76
ภาพที่ 4.38	เส้นทางท่องเที่ยวไปยังอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย	77
ภาพที่ 4.39	เส้นทางท่องเที่ยวในจังหวัดสุโขทัย	78
ภาพที่ 4.40	เส้นทางท่องเที่ยวไปยังจังหวัดตาก	78
ภาพที่ 4.41	เส้นทางท่องเที่ยวในจังหวัดตาก	79
ภาพที่ 4.42	สถานที่ท่องเที่ยวศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	80
ภาพที่ 4.43	สถานที่ท่องเที่ยวพิพิธภัณฑ์เฉลิมพระเกียรติ	80
ภาพที่ 4.44	เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวในตัวเมืองจังหวัดตาก	81
ภาพที่ 4.45	เส้นทางท่องเที่ยวไปยังอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	82
ภาพที่ 4.46	ศาลเจ้าพ่อพะลอ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	82
ภาพที่ 4.47	เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวในอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	83
ภาพที่ 4.48	เส้นทางท่องเที่ยวไปยังน้ำพุร้อนแม่กาษา	83
ภาพที่ 4.49	เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวบริเวณน้ำพุร้อนแม่กาษา	84

สารบัญญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 4.50 เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวบริเวณน้ำตกพาเจริญ	85
ภาพที่ 4.51 มูลค่าการส่งออกสินค้าระหว่างไทย-เมียนมา บริเวณด่านศุลกากรแม่สอด	86
ภาพที่ 4.52 โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2	86
ภาพที่ 4.53 โซ่คุณค่าด้านศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว	114
ภาพที่ 4.54 ตัวชี้วัดจากการพัฒนาการเชื่อมโยงของเส้นทางท่องเที่ยว	117
ภาพที่ 4.55 แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงของเส้นทางท่องเที่ยว	118
ภาพที่ 4.56 เส้นทางที่ 1 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	119
ภาพที่ 4.57 เส้นทางที่ 2 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	120
ภาพที่ 4.58 เส้นทางที่ 3 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	120

บทที่ 1

บทนำ

- ❖ ความสำคัญและที่มาของปัญหา
- ❖ วัตถุประสงค์ของโครงการ
- ❖ ขอบเขตการศึกษา
- ❖ กรอบแนวการวิจัย
- ❖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
- ❖ แผนการดำเนินงาน

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

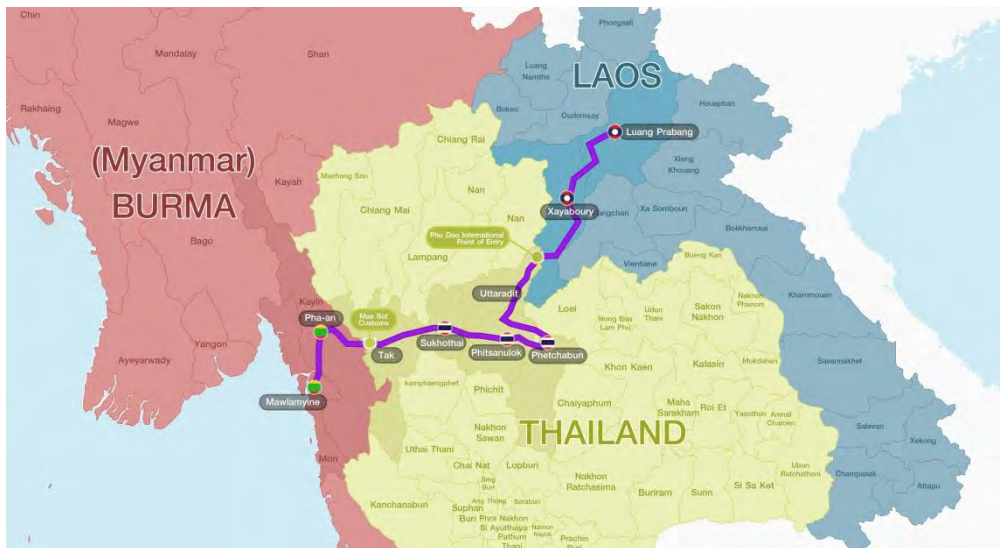
การเดินทางท่องเที่ยว เป็นกิจกรรมธรรมชาติของมนุษย์ที่มีมาในอดีต และได้มีพัฒนาการมาเป็นลำดับ โดยเฉพาะยังมีความเจริญก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ อันได้แก่ การคมนาคมขนส่งที่ยังส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวขยายวงกว้างขวางออกไป โดยมีวัตถุประสงค์ต่าง ๆ หลากหลาย ทั้งเพื่อธุรกิจ เพื่อนันทนาการ หรือเพื่อศึกษาหาความรู้ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจึงเข้ามามีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับความนิยมทั่วโลก มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี อย่างต่อเนื่องนี้ทำให้หลายประเทศให้ความสนใจต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างรายได้ได้ค่อนข้างสูง อีกทั้งยังมีบทบาทและเป็นกลยุทธ์สำคัญที่นำมาใช้ในการพัฒนาประเทศ รัฐบาลได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว โดยกำหนดให้การท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515-2519) ต่อเนื่องถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีศักยภาพทางทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สามารถนำมาพัฒนาเป็นปัจจัยการผลิตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวได้ ทำให้รายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีมูลค่าเพิ่มขึ้นทุกปี ส่งผลให้เศรษฐกิจโดยรวมมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจึงมีส่วนสำคัญที่ช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและก่อให้เกิดความสมดุลทางเศรษฐกิจของประเทศ ช่วยสร้างงาน สร้างอาชีพ ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ประชาชนอย่างกว้างขวาง รวมทั้งทำให้เกิดการพัฒนาสาขาธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องให้กระจายทั่วทุกพื้นที่ นับเป็นการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจอันเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาประเทศ

โดยเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ที่กำลังได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อกระตุ้นความร่วมมือระหว่าง ลาว-ไทย-พม่า ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ทั้ง 3 ประเทศมีจุดเชื่อมต่อระหว่างพรมแดนที่มีการทำการค้า การลงทุน ร่วมกัน รวมถึงการถ่ายทอดลักษณะความเป็นอยู่ วัฒนธรรม และการแบ่งปันทรัพยากรร่วมกันด้วย ดังจะเห็นได้ชัดเจนจากความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เช่น การตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Economic Corridor: GMS Economic Corridor) และ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) นอกจากนี้ เพื่อเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจบริเวณด้านพรมแดนระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) ได้แก่ ด่านภูคู้ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทย ที่เปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 เชื่อมต่อกับด่านภูคู้ บ้านผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี สปป. ลาว ที่เปิดเป็นด่านสากล เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 โดยจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (ด่านภูคู้) มีศักยภาพในการส่งเสริมและทำให้เกิดการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ ซึ่งบริเวณพื้นที่ที่ได้ทำการศึกษา คือ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก อุดรดิตถ์ ตาก สุโขทัย และเพชรบูรณ์ รวมไปถึงแขวงไชยะบูลีและหลวงพระบาง ของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐมอญ รัฐกะเหรี่ยง ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ในด้านต่าง ๆ เช่น การค้า การลงทุน การศึกษา การขนส่ง รวมทั้งการท่องเที่ยว

การพัฒนาการท่องเที่ยวของเส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย นี้ถือว่ามีศักยภาพสูงมาก เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อตลอดเส้นทางโดยการเดินทางจาก สปป. ลาว มายังประเทศไทย และต่อเนื่องไปถึงประเทศเมียนมา มีเส้นทางให้เลือกถึง 3 เส้นทาง ได้แก่

- เส้นทางหลวงหมายเลข 12 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูตู) – พิษณุโลก (อำเภอชาติตระการ) – เพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ อำเภอวังโป่ง) – พิษณุโลก (อำเภอเมือง) – สุโขทัย (อำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด) -
- เมะล่าย (ภาพที่ 1.1)
- เส้นทางหลวงหมายเลข 11 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูตู) และอำเภอท่าปลา) - สุโขทัย (อำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล่าย (ภาพที่ 1.2)
- เส้นทางหลวงหมายเลข 101 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูตู) – อุตรดิตถ์ (อำเภอท่าปลา และอำเภอเมือง) –สุโขทัย (อำเภอศรีสัชชนาลัย และอำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด) - เมะล่าย (ภาพที่ 1.3)



ภาพที่ 1.1 เส้นทางหลวงหมายเลข 12 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย
ที่มา: คณะวิจัย



ภาพที่ 1.2 เส้นทางหลวงหมายเลข 11 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่ำไย
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 1.3 เส้นทางหลวงหมายเลข 101 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่ำไย
ที่มา : คณะวิจัย

โดยทั้งสามเส้นทางนั้นผ่านสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ หลายแห่ง เช่น วัดเชียงทอง (หลวงพระบาง) เชื้อนสิริกิติ์ อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย ตลาดริมน้ำ และพระนอนวัดวินเส่งตอร์วียะ (เมอะลำไย) เป็นต้น ดังนั้น จึงควรพัฒนาศักยภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมอะลำไย โดยการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางควรเป็นลักษณะคลัสเตอร์เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนใน/ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมอะลำไย ได้แก่ อุตุนิยมวิทยา พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ และตาก เพื่อสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และเพื่อให้พื้นที่สามารถสร้างประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ โดยไม่เป็นเพียงทางผ่าน รวมถึงกระจายประโยชน์ในการพัฒนา และเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมอะลำไย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route) จะครอบคลุมทั้งทั้งการเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านระบบ/กระบวนการทำงานต่าง ๆ และการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนด้วยกัน (โลกการค้า ออนไลน์, 2010)

1) การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) จะเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ทั้งโดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น

2) การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบ/กระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกันที่จะนำมาซึ่งการดำเนินการในเชิงรูปธรรม ทั้งนี้ ปัจจุบันมีความตกลงหลายกรอบที่เอื้อต่อความเชื่อมโยงของระบบ แต่ยังไม่ีผลบังคับใช้และต้องปรับปรุงรายละเอียดให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ

3) การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-people Connectivity) โดยการส่งเสริมการเรียนรู้วัฒนธรรมและสังคม เช่น การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษา การถ่ายทอดหรือแลกเปลี่ยนระบบการศึกษาระหว่างกัน รวมถึงการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี อาทิ การยกเว้นระบบวีซ่าระหว่างกัน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมอะลำไย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)

ดังนั้น แนวทางการศึกษาครั้งนี้ จึงมีความมุ่งเน้นในการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน “หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมอะลำไย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)” ส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทางดังกล่าว เพื่อเป็นยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป รวมไปถึงทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเพิ่มการลงทุนในด้านการท่องเที่ยวโดยผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมอะลำไย

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาและประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)
2. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)
3. เพื่อเสนอเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)

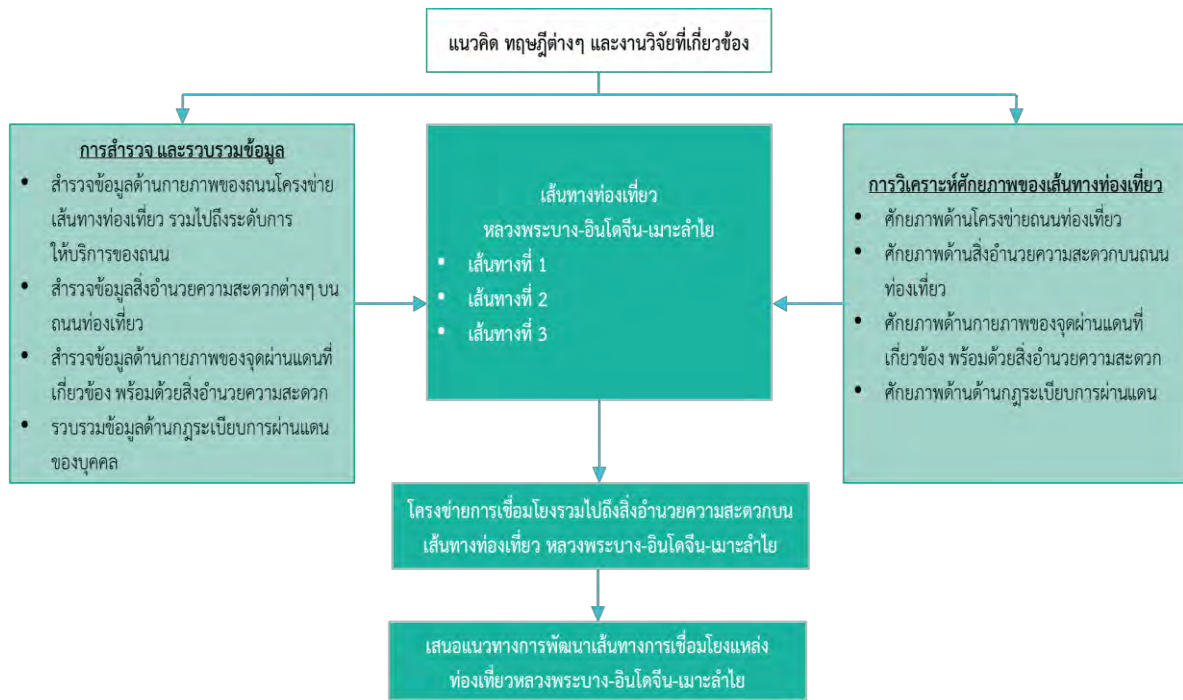
1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1. เส้นทางหลวงหมายเลข 12 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูคู้)-พิษณุโลก (อำเภอชาติตระการ)-เพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ อำเภอวังโป่ง)-พิษณุโลก (อำเภอเมือง)-สุโขทัย (อำเภอเมือง)-ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล้าโย

1.3.2. เส้นทางหลวงหมายเลข 11 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูคู้ และอำเภอท่าปลา)-สุโขทัย (อำเภอเมือง)-ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล้าโย

1.3.3. เส้นทางหลวงหมายเลข 101 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูคู้)-อุตรดิตถ์ (อำเภอท่าปลา)-สุโขทัย (อำเภอศรีสัชนาลัย และอำเภอเมือง)-ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล้าโย

1.4 กรอบแนวการวิจัย



ภาพที่ 1.4 กรอบแนวความคิดของการวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทราบถึงศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)

1.5.2 ทราบถึงแนวทางการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route)

1.5.3 สามารถเสนอเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route) ที่มีประสิทธิภาพได้

1.6 แผนการดำเนินงาน

ระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 12 เดือน สถานที่ทำการวิจัย คือ มหาวิทยาลัยนเรศวร จังหวัดพิษณุโลก รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 แผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย

กิจกรรม	เดือน												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1. ศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์													
2. ศึกษาสำรวจข้อมูลพื้นฐานทางด้านวิศวกรรมต่างๆ เพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์													
3. วิเคราะห์โครงข่ายการเชื่อมโยงรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางท่องเที่ยว													
4. จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนร่วม ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงประชาชนที่อยู่บนเส้นทางท่องเที่ยวดังกล่าว													
5. เสนอแนวทางการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว													
6. รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 1 ให้แผนงานวิจัยดำเนินการ													
7. ส่งผลการดำเนินงานให้แผนงานวิจัยดำเนินการ													

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- ❖ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- ❖ ประเภทของการเดินทางท่องเที่ยว
- ❖ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการท่องเที่ยว
- ❖ กฎระเบียบการผ่านแดน/ข้อปฏิบัติ
- ❖ การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเขตอาเซียน
- ❖ การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
- ❖ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีศักยภาพที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดความสนใจนักท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้นนั้น จำเป็นจะต้องทราบถึงองค์ประกอบที่สำคัญของการท่องเที่ยวและมีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การพัฒนาสามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยว นอกจากจะต้องมีทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นสิ่งดึงดูดใจของนักท่องเที่ยวแล้วยังจำเป็นต้องมีองค์ประกอบต่างๆ อีกหลายประการที่จะทำให้ให้นักท่องเที่ยวเกิดความสนใจเข้ามาแวะเยี่ยมชมและท่องเที่ยว ซึ่งองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว คือองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวที่ประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน (Infrastructure) ในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การขนส่ง การสื่อสาร การต้อนรับอย่างเป็นมิตร ต้อนรับด้วยใจ มีสิ่งดึงดูดใจ (Attractions) มีสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) มารองรับทั้งในด้านร้านอาหาร ที่พัก รวมทั้งการมีบริการที่น่าประทับใจสำหรับผู้มาใช้บริการ (Morrison and Mill, 1992) เช่นเดียวกับ McIntosh and Goeldner (1995) กล่าวว่า องค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวจะประกอบด้วยทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดี (Facilities) ระบบการขนส่งที่เข้าถึงได้สะดวก (Transportation) ปัจจัยพื้นฐานที่ดีและความพร้อมของทรัพยากรทางธรรมชาติที่ดึงดูดใจ (Infrastructure) และมีการต้อนรับที่ดีด้วยไมตรีจิต

จากลักษณะของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากผลรวมของเหตุการณ์ต่าง ๆ และความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งประชาชนในท้องถิ่นผู้ซึ่งเป็นเจ้าของทรัพยากรของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งถูกรวมในกระบวนการของการดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวผู้มาเยือน ซึ่งลักษณะของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นสามารถครอบคลุมองค์ประกอบหลัก ๆ คือ

1. นักท่องเที่ยวหรือผู้มาเยือน ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้นิยามศัพท์ทางนักท่องเที่ยวออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยวภายในประเทศ (Domestic Visitor) คือ บุคคลทุกสัญชาติที่มีที่พำนักถาวรอยู่ในราชอาณาจักรไทย และเดินทางไปยังสถานที่หนึ่งในอีกจังหวัดหนึ่ง ซึ่งไม่ใช่ถิ่นที่อยู่ประจำ และกลุ่มนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Visitor) คือ บุคคลที่ไม่ได้มีที่พำนักถาวรในราชอาณาจักรไทย แต่เดินทางมาเพื่อการพักผ่อนและสนุกสนานเพลิดเพลิน

2. สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวหรือแหล่งท่องเที่ยว หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวจะต้องมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี ซึ่งอาจจะเป็นทางวัฒนธรรมประเพณี ศิลปวัฒนธรรม ความงามตามธรรมชาติ สถานบันเทิง สถานโบราณ โบราณวัตถุ กิจกรรมต่างๆ เช่น การเดินป่า การล่องแก่ง การพายเรือ หรือการจัดกิจกรรมร่ำรำ เป็นต้น (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548)

3. ผู้ประกอบธุรกิจการท่องเที่ยว คือ ผู้ประกอบการที่ผลิตสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการ หรือวัตถุประสงค์ในการเดินทางของนักท่องเที่ยว (กุลวดี ละม้ายจีน, 2552)

4. โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านการท่องเที่ยว คือ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางมาท่องเที่ยวที่ให้นักท่องเที่ยวมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี เช่น มีการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเกิดขึ้นในแหล่งท่องเที่ยว เช่น ไฟฟ้า การประปา ถนน ระบบการสื่อสารต่าง ๆ ที่พัก ร้านค้า ร้านอาหาร สถานบันเทิง และบริการอื่น ๆ ที่จะให้นักท่องเที่ยวเกิดความสะดวกสบาย (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548) และสามารถทำให้การท่องเที่ยวเชื่อมโยงกันได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

5. องค์กรภาครัฐ หรือหน่วยงานภาครัฐ หมายถึง องค์กรของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลกำกับการท่องเที่ยวให้เป็นไปตามแผนนโยบายที่รัฐบาลได้วางไว้ ซึ่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยการทำงานธุรกิจต่าง ๆ และมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องมีหน่วยงานระดับต่างๆ เข้ามามีบทบาทในการติดต่อประสานงานหาข้อมูลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของผู้ประกอบประเภทต่างๆ รวมทั้งการออกนโยบาย ทำการประชาสัมพันธ์ ควบคุมดูแลการท่องเที่ยว โดยมีหน่วยงานที่สำคัญ ได้แก่

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

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ส่งเสริมประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่าง ๆ ด้านการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้นอย่างกว้างขวางและต่อเนื่อง

- สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว เป็นหน่วยงานส่งเสริมสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนามาตรฐานการบริการด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งสนับสนุนการประกอบธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ให้อยู่ในมาตรฐานเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง มีหน้าที่ควบคุม ดูแลคนต่างด้าวที่เข้ามาอยู่ในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรของบุคคลและพาหนะ รวมทั้งควบคุม ดูแลคนต่างด้าวที่เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักร

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

- กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว หรือที่เรียกกันว่าตำรวจท่องเที่ยว มีหน้าที่ให้ความช่วยเหลืออำนวยความสะดวก ให้ความปลอดภัยและคุ้มครองผลประโยชน์ให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ สืบสวนป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ดูแลความสงบเรียบร้อยให้กับนักท่องเที่ยวทั่วราชอาณาจักร

6. องค์กรภาคเอกชน เป็นหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ดำเนินการโดยภาคเอกชนโดยให้การตอบสนองในเชิงธุรกิจสินค้าบริการด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ทั้งแบบสมาคม บริษัทจำกัดมหาชน เช่น ภาคธุรกิจที่พัก ภาคธุรกิจนำเที่ยว ภาคธุรกิจขนส่ง เป็นต้น

- สมาคมมัคคุเทศก์อาชีพ หรือ ส.ม.อ. (Professional Tourist Guide Association: PTGA) สมาคมมัคคุเทศก์อาชีพ เป็นองค์กรที่เป็นศูนย์รวมของผู้ประกอบอาชีพมัคคุเทศก์ เพื่อให้สมาชิกได้พบปะสังสรรค์ แลกเปลี่ยนความคิดเห็น และเป็นศูนย์สื่อข่าวสารระหว่างสมาชิกของสมาคม

- สมาคมไทยธุรกิจท่องเที่ยว (Association of Thai Travel Agents: ATTA) สมาคมไทยธุรกิจท่องเที่ยว เป็นองค์กรท่องเที่ยวเอกชนที่รวมตัวกันขึ้นในการประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูลเสนอแนะการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างสมาชิก ให้ความร่วมมือกับองค์กรอื่น ๆ และหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศ

- สมาคมโรงแรมไทย (Thai Hotel Association: THA) สมาคมโรงแรมไทย เป็นองค์กรที่ส่งเสริมการประกอบธุรกิจโรงแรม สร้างความสามัคคีระหว่างสมาชิก แลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็นเชิงวิชาการซึ่งกันและกันคุ้มครองส่งเสริมและรักษาผลประโยชน์ร่วมกัน ประสานงานกับภาครัฐและภาคเอกชนในการอำนวยความสะดวก

ประโยชน์เพื่อให้บรรล่วัตถุประสงค์ร่วมกัน สมาคมมีนโยบายในการดำเนินงานบริหารสมาคมโดยร่วมประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ในการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริหารตลอดจนการพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพ และมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น

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

7. ประชาชนในท้องถิ่น คือ ประชาชนท้องถิ่นที่อยู่ในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ซึ่งมีปฏิสัมพันธ์โดยตรงกับนักท่องเที่ยวในการต้อนรับและการเป็นเจ้าของบ้านที่ดีให้กับนักท่องเที่ยว ยังสามารถเข้ามาประกอบอาชีพในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้ (กุลวดี ละม้ายเงิน, 2552) ซึ่งการมีส่วนร่วมของชุมชนหรือประชาชนในท้องถิ่นในการร่วมปฏิบัติและร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ เพื่อพัฒนาท้องถิ่นให้เป็นที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวให้การยอมรับและต้องการมาท่องเที่ยว เป็นปัจจัยสำคัญซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Critical Success Factors) และปัจจัยหนึ่งที่หากต้องการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ประสบความสำเร็จ นิรันดร์ จงวุฒิเวศก์ (2527) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของชุมชนว่า หมายถึงการเกี่ยวข้องทางด้านจิตใจและอารมณ์ของบุคคลในกลุ่ม ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกว่ามีส่วนรับผิดชอบในกลุ่ม ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมคือความศรัทธา ความเชื่อถือที่มีต่อบุคคลและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ในชุมชน ประชาชนจะมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การทำบุญงานวัด ลงแขก ขึ้นบ้านใหม่ของผู้ใหญ่บ้าน การร่วมแรงบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ การสร้างโบสถ์ เป็นต้น

องค์ประกอบที่กล่าวมาข้างต้นดังกล่าว เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการท่องเที่ยวแบบมวลชน (Mass Tourism) เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งแตกต่างจากกลุ่มนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มผู้สนใจเฉพาะ เช่น กลุ่มอนุรักษ์ กลุ่มนักผจญภัย กลุ่มนักวิชาการ นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะไม่ให้ความสนใจกับสิ่งอำนวยความสะดวกนัก เนื่องจากกลุ่มบุคคลดังกล่าวต้องการศึกษาแหล่งท่องเที่ยวที่มีสภาพใกล้เคียงกับธรรมชาติและวัฒนธรรมเดิม

2.2 ประเภทของการเดินทางท่องเที่ยว

การจัดทำข้อมูลข่าวสารเพื่อการท่องเที่ยว เป็นอีกองค์ประกอบที่สำคัญในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพราะเป็นตัวที่เผยแพร่ข้อมูลการท่องเที่ยว เพื่อชักจูงให้เกิดการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง ยังมีข้อมูลข่าวสารที่ดียิ่งทำให้มีการท่องเที่ยวมากขึ้น การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวทำโดยผ่านสื่อต่างๆ ให้บริการ ณ ศูนย์บริการข่าวสาร ร่วมมือกับองค์กรท่องเที่ยวทั้งในแต่และต่างประเทศให้ช่วยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร เช่น สื่อมวลชนและธุรกิจต่างประเทศที่เป็นเป้าหมายมาทัศนศึกษา จัดแถลงข่าวและพบปะสื่อมวลชน หรือการจัดทำโครงการพิเศษเพื่อประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น (สายันต์ น้อยใหญ่, 2558) นอกจากนี้สิ่งที่สำคัญประการหนึ่งของการท่องเที่ยวเพื่อที่จะนำนักท่องเที่ยวมาสู่จุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวได้นั้นคือประเภทของการเดินทางมาท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งระบบการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบ่งเป็น 3 ประเภท ซึ่งการขนส่งแต่ละประเภทต่างก็มีข้อดีและข้อเสียและมีความเหมาะสมกับการท่องเที่ยวแต่ละประเภท ดังนี้

➤ การขนส่งทางบก (Land Transportation) การขนส่งทางบก มีบทบาทสำคัญที่สุดต่อการท่องเที่ยวในประเทศไทย สามารถกระทำได้ 2 ทาง คือ การขนส่งทางรถยนต์ และการขนส่งทางรถไฟ รถยนต์ที่ใช้ในการท่องเที่ยว เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล (Private Car) รถยนต์โดยสารบริการ รถยนต์โดยสารสาธารณะ

(Public Car) การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางรถไฟเป็นกิจการที่ต้องลงทุนสูงมากทั้งด้านการสร้างสถานี (Terminal) เส้นทางหรือรางวิ่ง (Track) และตัวรถไฟ (Train) โดยทั่วไปรัฐจะเป็นผู้ดำเนินการซึ่งนอกจากจะให้บริการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ยังให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้นอน ตู้เสบียง เป็นต้น

➤ การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) การขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งด้วยเครื่องบินเป็นที่รู้จักแพร่หลายในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 การขนส่งทางอากาศ มีบทบาทสำคัญในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Tourism)

➤ การขนส่งทางน้ำ (Sea Transportation) ประเทศไทยอาจจะมีกลุ่มธุรกิจเดินเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับท่องเที่ยว โดยพิจารณาจากพื้นที่หรือแหล่งน้ำที่ใช้เดินเรือ ซึ่งบางครั้งมีวัตถุประสงค์ทั้งเพื่อการขนส่งและเพื่อการท่องเที่ยวพร้อมกัน เช่น เรือท่องเที่ยวตามแม่น้ำ เรือหรือแพท่องเที่ยว บริเวณเขื่อนอ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ คลอง แคว เรือเดินสมุทร เรือสำหรับเดินทะเลขนาดใหญ่ บริการเดินทางและท่องเที่ยวระหว่างประเทศ หรือภูมิภาคเดียวกัน เรือสำราญ เป็นเรือเพื่อการท่องเที่ยวขนาดเล็กใช้เพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ (สายันต์ น้อยใหญ่, 2558) แต่ทั้งนี้การท่องเที่ยวโดยรถยนต์มีจุดเด่นที่สามารถนำนักท่องเที่ยวไปสู่จุดหมายปลายทางได้ดีที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับบริการขนส่งประเภทอื่น

2.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการท่องเที่ยว

2.3.1 ปัจจัยภายใน

1. ทรัพยากรการท่องเที่ยว (Tourism Resource) สุวีริณัสญ์ โสภณศิริ (2554) ได้นิยามทรัพยากรการท่องเที่ยว (Tourism Resource) หมายถึง สิ่งดึงดูดใจที่ทำให้คนเดินทางมาเยือน อันจะมีสิ่งที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ สิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นมา รวมทั้งเทศกาลและงานประเพณีต่าง ๆ ที่มีอยู่ในท้องถิ่น แบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1.1 แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ คือ สถานที่ที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติทั้งทางด้านชีวภาพและกายภาพ รวมทั้งบริเวณที่มนุษย์เข้าไปปรับปรุงแต่งเติมจากสภาพธรรมชาติในบางส่วน ซึ่งทรัพยากรประเภทนี้ไม่ต้องมีต้นทุนทางการผลิต แต่ยังคงต้องมีต้นทุนในการรักษาดูแล อาทิเช่น ป่าไม้ เขื่อน ภูเขา น้ำตก ทะเล ชายหาด อุทยานแห่งชาติ เป็นต้น

1.2 แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ศาสนสถาน โบราณวัตถุ โบราณสถาน สิ่งก่อสร้างอื่น ๆ โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้าง รวมทั้งรูปแบบสถาปัตยกรรมที่แตกต่างไป

1.3 แหล่งท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรม หมายถึง แบบอย่างหรือวิถีการดำเนินชีวิตของชุมชน แต่ละกลุ่มที่สามารถนำมาพัฒนาให้กลายเป็นจุดสนใจของนักท่องเที่ยวได้

2. ความปลอดภัย (Security) ในการตัดสินใจเลือกจุดหมายของการเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นประการสำคัญอย่างหนึ่ง ซึ่งมาตรการรักษาความปลอดภัยจึงต้องมีประสิทธิภาพและทั่วถึงของทุกแหล่งท่องเที่ยว

3. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ถนน สะพาน สนามบิน สถานีรถไฟ สถานีขนส่งรถโดยสาร ท่าเรือ ไฟฟ้า น้ำประปา ระบบสื่อสารที่ทันสมัย เป็นต้น โดยปกติทางรัฐบาลจะเป็นผู้ลงทุนจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกของประชาชนในท้องถิ่นและสำหรับการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว หรือหากมีการลงทุนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวประชาชนในท้องถิ่นก็สามารถเป็นได้และการรับผลประโยชน์โดยตรงอย่างถาวร

4. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) เป็นสถานที่หรือการบริการที่ส่วนใหญ่เอกชนจะเป็นผู้จัดหาไว้บริการแก่นักท่องเที่ยวในรูปแบบการประกอบธุรกิจ แต่มีการบริการของภาครัฐอยู่ในบางส่วน เช่น

4.1 การคมนาคม ทั้งจากต่างประเทศและภายในประเทศจะต้องมีความสะดวก รวดเร็ว และมี ความปลอดภัยทั้ง 3 ทาง คือทางบกมีถนนที่พาหนะต่าง ๆ สามารถผ่านเข้า-ออกได้สะดวก หรือมีบริการรถไฟ ทางน้ำมีท่าเทียบเรือ ทางอากาศมีบริการบินที่รองรับการบินมาลง

4.2 พิธีการเข้าเมืองและบริการข่าวสาร มีการผ่อนปรนระเบียบพิธีการเข้าเมือง ให้สะดวก รวดเร็ว มีบริการให้ข่าวสาร บริการจองที่พัก บริการขนส่งไปยังที่พัก เป็นต้น

4.3 ที่พัก มีโรงแรมระดับต่าง ๆ ให้เลือก มีอัตราค่าที่พักที่เหมาะสมกับคุณภาพ สะอาด และบริการตามมาตรฐานสากล

4.4 การบริการนำเที่ยว มีบริการนำเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยที่ มัคคุเทศน์ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการนำเที่ยว มีความเข้าใจที่ถูกต้อง มีอัตราค่ามัคคุเทศน์ และมีความ รับผิดชอบหน้าที่

5. สินค้าของที่ระลึก (Souvenirs) จะต้องมีการควบคุมคุณภาพ มีการกำหนดราคาที่เหมาะสม ตามความเหมาะสมของสินค้าชนิดนั้น ๆ รวมทั้งมีการส่งเสริมการใช้วัสดุพื้นบ้าน การออกแบบสินค้าให้มี เอกลักษณ์รวมทั้งการออกแบบบรรจุภัณฑ์ที่สวยงามเพื่อดึงดูดความสนใจของผลิตภัณฑ์จากนักท่องเที่ยว

6. การโฆษณาเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ (Advertising and Public Relation) เป็นปัจจัย สำคัญต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นวิธีที่จะทำให้แหล่งท่องเที่ยวเป็นที่รู้จักและ สนใจของนักท่องเที่ยวได้มากขึ้นทั้งจากนักท่องเที่ยวในประเทศและต่างประเทศได้เป็นอย่างดี

7. ภาพลักษณ์ (Image) เป็นตัวกำหนดของกลุ่มนักท่องเที่ยวหากมีภาพลักษณ์ที่แสดงถึง ความไม่เหมาะสมต่อการท่องเที่ยว หรือเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ เช่น ประเทศไทยเรามี แหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ดังนั้น หน่วยงาน ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจึงควรฟื้นฟูภาพลักษณ์ของประเทศในฐานะเป็นเมืองที่มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ที่ นักท่องเที่ยวให้ความสนใจในการเดินทางมาท่องเที่ยว อาทิเช่น เมืองมรดกโลกทางประวัติศาสตร์ จังหวัด สุโขทัย วัดพระธาตุดอยสุเทพ จังหวัดเชียงใหม่ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดพิษณุโลก และเขาค้อ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ตั้งอยู่จังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นต้น

2.3.2 ปัจจัยภายนอก

1. สภาวะทางเศรษฐกิจและการเมือง มีส่วนสำคัญในการกำหนดกระแสการเดินทางมา ท่องเที่ยว ซึ่งสภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำจะทำให้การเดินทางท่องเที่ยวอ่อนตัวลง โดยเฉพาะการเดินทาง ท่องเที่ยวระยะไกล เช่นเดียวกับความเคลื่อนไหวทางการเมืองในบางประเทศอาจก่อให้เกิดความไม่มั่นคง และความไม่น่าเชื่อถือต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว ในทางตรงกันข้ามหากมีการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจและ สภาพความมั่นคงทางการเมืองจะเป็นตัวกระตุ้นของกระแสการเดินทางให้มีการขยายตัวอย่างกว้างขวาง และเป็นไปทิศทางที่ดีขึ้น

2. ค่านิยมในการท่องเที่ยว ธุรกิจท่องเที่ยวได้ปรับปรุงรูปแบบของการบริการให้มีค่าใช้จ่าย เบ็ดเตล็ดในระบบประหยัดทำให้ผู้ที่รักการเดินทางท่องเที่ยวสามารถจัดรายการได้เพื่อการท่องเที่ยวที่ดีขึ้น ซึ่ง ความนิยมในการใช้เวลาว่างพักผ่อนด้วยการเดินทางจะไม่มีวันตกกระต๊อบลงตราบดีที่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ยัง สามารถจูงใจให้ผู้คนใช้จ่ายเงินเหลือใช้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวได้

3. การขยายเส้นทางคมนาคม ในโลกยุคใหม่ที่มีการคมนาคมขนส่งจะต้องรวดเร็วและมี ประสิทธิภาพ ทำให้เกิดระบบเครือข่ายถนนเชื่อมโยงเพื่อการเดินทางด้วยรถยนต์ มีความยืดหยุ่นสูงกว่าตาราง เดินทางรถไฟที่ค่อนข้างจำกัด และยังมีบริการทางสายการบินที่มีเที่ยวบินและสายการบินให้เลือกเป็นจำนวน

มาก ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็วปลอดภัยและประหยัด (สุวิวัฒน์ และ วิจิตร, 2554)

2.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการท่องเที่ยว

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการมาท่องเที่ยวของแต่ละบุคคลมีความแตกต่างกันหลายอย่าง กล่าวคือ ปัจจัยที่ทำให้บุคคลตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวประกอบไปด้วย

เงิน หรือค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว เป็นสิ่งแรกและผู้เดินทางท่องเที่ยวจะต้องคำนึงถึง เพราะการเดินทางมาท่องเที่ยวไม่ว่าระยะใกล้หรือระยะไกลจำเป็นต้องใช้เงินไม่ว่ามากหรือน้อย เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในด้านต่างๆ เช่น ค่าพาหนะ ค่าที่พัก ค่าอาหาร ค่าบริการสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกและการใช้จ่ายซื้อของ เป็นต้น

1. เวลา เป็นสิ่งที่มีความสำคัญสำหรับผู้เดินทาง เพราะแต่ละบุคคลย่อมอยู่ในสถานภาพทางการประกอบอาชีพที่แตกต่างกัน บางคนใช้เวลาวันหยุดสุดสัปดาห์ วันหยุดประจำปี หรือช่วงเทศกาลต่าง ๆ เพื่อการท่องเที่ยว หรือบางคนใช้เวลาหลังช่วงชีวิตทำงานเพื่อการท่องเที่ยว เป็นต้น

2. ความตั้งใจที่จะไป ปัจจัยข้อนี้เกิดจากเหตุผลและความรู้สึกนึกคิดส่วนตัวอย่างแท้จริง การมีเงินและเวลาคงไม่สามารถกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวได้ถ้าไม่ตั้งใจที่จะไป นักท่องเที่ยวอาจจะถูกกระตุ้นได้จากสิ่งต่างๆ เช่น ความต้องการที่จะเดินทางท่องเที่ยว การเก็บรวบรวมข้อมูลการท่องเที่ยว การเสริมสร้างทัศนคติที่ดีให้เห็นคุณค่าของการท่องเที่ยว ปัจจัยทางสังคม เศรษฐกิจ ความเสถียรภาพทางการเมือง ฤดูกาล สิ่งอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และภาพพจน์ทางการท่องเที่ยว เป็นต้น (ฉลองศรี พิมลสมพงศ์, 2549)

2.3.4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อแนวโน้มพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในอนาคต

1. ระยะเวลาการวางแผนการเดินทางหรือระยะเวลาในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวสั้นลง ลักษณะการตัดสินใจในการเดินทางจะเป็นแบบกระชั้นชิดหรือ Last minute holiday มากขึ้น เนื่องจากมีตัวเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น รวมทั้งลักษณะการสำรองบริการที่สะดวกเร็วขึ้น เพียงแค่ใช้บัตรเครดิตในการจอง หรือผ่านระบบแบบออนไลน์ที่สามารถพิมพ์เอกสารยืนยันการจองได้ทันที

2. การซื้อแพ็คเกจทัวร์ในลักษณะที่รวมบริการทุกอย่างไว้ด้วยกันจะมีน้อยลง แต่จะเป็นการจัดแบบแยกราคามากขึ้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวต้องการอิสระในการเดินทางมากขึ้น

3. ปัจจัยด้านราคาจะเป็นปัจจัยสำคัญอันดับต้น ๆ ในการตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการ นักท่องเที่ยว (วลัยพร ธีวตระกูลไพบูลย์, 2551)

2.4 กฎระเบียบการผ่านแดน/ข้อปฏิบัติ

2.4.1 สำหรับการเดินทางท่องเที่ยวไปยังนอกประเทศนักท่องเที่ยวจำเป็นต้องศึกษาถึงกฎระเบียบการข้ามแดนไปยังประเทศนั้น ๆ และข้อมูลการเดินทางต่างๆ เช่น การเดินทางท่องเที่ยวไปยังสาธารณรัฐประชาชนลาว โดยผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้หรือด่านภูคู้ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวร ด่านพรมแดนภูคู้ (Phu Doo International Point of Entry) เป็นด่านการค้าชายแดนถาวรสังกัดด่านศุลกากรทุ่งช้าง ด่านภูคู้ถือเป็นจุดผ่านแดนถาวรไทย-ลาวแห่งที่ 3 ของประเทศไทยที่เชื่อมต่อกับแขวงไซบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเป็นแขวงเดียวในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ที่มีด่านสากลเชื่อมต่อกับประเทศไทยมากที่สุด เพราะมีเขตติดต่อกับ 6 จังหวัดของประเทศไทย และเป็นจุดผ่านแดนถาวรแห่งแรกของจังหวัดอุดรดิตถ์ ด่านภูคู้ตั้งอยู่ที่ บ้านภูคู้ หมู่ที่ 2 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ ฝั่งตรงข้ามติดต่อกับด่านสากลภูคู้ (เดิมใช้ชื่อผาแก้ว) บ้านผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไซบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เดิมมีฐานะเป็นเพียงจุดผ่อนปรนชั่วคราวซึ่งเปิดให้บริการในวันศุกร์และวันเสาร์ แต่ปัจจุบันทางคณะรัฐมนตรีได้ยกระดับช่องภูคู้ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ทำให้จังหวัดอุดรดิตถ์เป็นเส้นทางผ่านทางอีกแห่งในอินโดจีนของกลุ่มจังหวัดอินโดจีน วันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 กระทรวงมหาดไทยประกาศยกฐานะขึ้นเป็นจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ซึ่งกฎหมายการเข้าเมืองไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีขั้นตอน คือ

1. การเข้าเมืองสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยไม่ใช้เอกสารเดินทางที่ถูกต้อง อาทิเช่น หนังสือเดินทาง หรือบัตรผ่านแดนการเข้าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยไม่มีเอกสารเดินทางที่ถูกต้องจะถือว่าเป็นการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย

- หนังสือเดินทาง ต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 6 เดือน สามารถเดินทางไปเที่ยว สปป.ลาว ได้โดยไม่ต้องวีซ่าผู้ถือหนังสือเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวพำนักได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน หากเกินกำหนดที่ได้รับอนุญาตจะถูกปรับวันละ 10 ดอลลาร์สหรัฐ/วันที่อยู่เกินกำหนด
- บัตรผ่านแดน อำเภอที่มีชายแดนติดกับ สปป.ลาว โดยใช้บัตรประจำตัวประชาชนและเสียค่าธรรมเนียม 40 บาท สามารถพำนักอยู่ได้ 3 วัน 2 คืน แต่ไม่สามารถเดินทางออกนอกพื้นที่ที่กำหนด เช่น หากข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1 จากจังหวัดหนองคายไปนครหลวงเวียงจันทน์จะไม่สามารถเดินทางไปนอกเขตนครหลวงเวียงจันทน์ได้ เช่น เวียงเวียง แดนสะหวัน เขื่อนน้ำจึม (ยกเว้นไปกับบริษัทนำเที่ยวของลาว) หรือเมื่อข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2 จากจังหวัดมุกดาหารไปแขวงสะหวันนะเขตก็ไม่สามารถเดินทางต่อไปแขวงอื่น หากละเมิดจะถูกจับในข้อหาเดินทางออกนอกพื้นที่โดยไม่ได้รับอนุญาต หากเกินกำหนดที่ได้รับอนุญาต จะถูกปรับวันละ 5 ดอลลาร์สหรัฐ/วันที่อยู่เกินกำหนด หรือค่าปรับขั้นต่ำ 100 ดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นควรถือหนังสือเดินทางเข้ามายังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยต่อการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ
- ผู้ใช้บัตรผ่านแดนสามารถขอยุ่ต่อได้อีกไม่เกิน 3 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 3 วัน โดยติดต่อกับแผนกคุ้มครองคนต่างประเทศ กองบัญชาการป้องกันรักษาความสงบ (ปกส) ในพื้นที่
- ตามกฎหมายลาว การเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะต้องติดต่อผ่านบริษัททัวร์ของลาวที่องค์การท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว รับรอง และต้องมีมัคคุเทศก์ชาวลาวยุติบัตรเนื่องจากทางการลาวไม่อนุญาตให้ชาวต่างชาติทำหน้าที่มัคคุเทศก์หรือบรรยายตามสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ หากฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุด 2,000 ดอลลาร์สหรัฐ

2. กรณีการพักค้างคืนที่บ้านของชาวบ้านที่อาศัยในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยไม่แจ้งต่อนายบ้าน (ผู้ใหญ่บ้าน) ก่อนการเข้าพัก ถือว่าผิดระเบียบปฏิบัติได้ (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน, กรมประชาสัมพันธ์)

3. การนำยานพาหนะข้ามแดน

3.1 รถยนต์ส่วนบุคคล ใช้เอกสารดังนี้

- หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (สีม่วง) และเครื่องหมายแสดงประเทศ ขอดีที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่รถนั้นจดทะเบียนไว้หรือจังหวัดที่มีพื้นที่รับผิดชอบติดกับ สปป.ลาว
- หนังสือคู่มือจดทะเบียนรถ (ฉบับจริง)
- ใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุและแปลเป็นภาษาอังกฤษ ขอดีที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถและสำนักงานขนส่งจังหวัดชายแดน
- หากมิได้เป็นเจ้าของรถยนต์ต้องมีหนังสือมอบอำนาจจากเจ้าของและติดอากรแสตมป์ 30 บาท
- รถของบริษัทต้องมีหนังสือบริคณห์สนธิ
- กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่ 3 ของ สปป.ลาว ซึ่งมีเจ้าหน้าที่สำนักงานสาขาของบริษัทประกันภัยที่จุดผ่านแดนฝั่งลาว

3.2 รถที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ

- หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (สีเขียว) และเครื่องหมายแสดงประเทศ ขอดีที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่รถนั้นจดทะเบียนไว้หรือจังหวัดที่มีพื้นที่รับผิดชอบติดกับ สปป.ลาว
- สำเนาใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ
- ใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุและแปลเป็นภาษาอังกฤษ ขอดีที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถและสำนักงานขนส่งจังหวัดชายแดน
- หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ ขอดีที่สำนักงานขนส่งที่รถนั้นจดทะเบียน หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดชายแดน
- กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่ 3 ของ สปป.ลาว ซึ่งมีเจ้าหน้าที่สำนักงานสาขาของบริษัทประกันภัยที่จุดผ่านแดนฝั่งลาว

2.4.2 กฎหมายการเข้าเมืองไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา มีขั้นตอน คือ

1. กรณีต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ระยะทางไกลกว่า 5 กิโลเมตร ต้องทำการขอวีซ่าเข้าประเทศที่กรมศุลกากร กรุงเทพมหานคร และหนังสือเดินทางต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 6 เดือน

2. การข้ามแดนไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ต้องทำการแสตมป์วีซ่าที่ด่านสำนักงานด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอแม่สาย ทั้งฝั่งไทยและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สามารถท่องเที่ยวได้ไม่เกิน 5 กิโลเมตร ในเขตสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

3. การทำบัตรผ่านแดนทั้งฝั่งไทยและฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ณ สำนักงานด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอแม่สาย และด่านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง

4. กรณีเดินทางโดยสายการบินจะใช้เฉพาะหนังสือเดินทางที่มีอายุไม่น้อยกว่า 6 เดือน

5. กรณีเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว ต้องทำการขออนุมัติหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ ที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ที่ได้ทำการจดทะเบียนไว้ หนังสือคู่มือ

จดทะเบียน ใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุ แสดงเอกสารและแจ้งความจำนงที่สำนักงานด้านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอแม่สายและฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

2.5 การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเขตอาเซียน

สำหรับโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้กลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกัน มีกิจกรรมทางด้านการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างกันมากขึ้น ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับ Asian Highway Network แต่ได้มุ่งเน้นมายังประเทศในกลุ่มภูมิภาคนี้ โดยสำหรับประเทศไทยมีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก คือ กรมทางหลวง ซึ่งต้องดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในด้านถนนกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้ ซึ่งผลเกิดจากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Minister: ATM) ครั้งที่ 2 ที่จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2540 ที่ประชุมเห็นชอบในหลักเกณฑ์การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียนที่ประเทศไทยนำเสนอ

โครงข่ายทางหลวงอาเซียนมีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงการเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกัน โดยกำหนดให้ทางหลวงอาเซียนมี 4 มาตรฐาน ดังนี้

- ทางหลวงเอเชียชั้นพิเศษ : ทางด่วนที่ควบคุมทางเข้า – ออก สมบูรณ์แบบ
- ทางหลวงเอเชียชั้น 1 : ถนนลาดยางหรือคอนกรีต 4 ช่องจราจร
- ทางหลวงเอเชียชั้น 2 : ถนนลาดยางหรือคอนกรีต 2 ช่องจราจร ผิวทางกว้าง 7 เมตร
- ทางหลวงเอเชียชั้น 3 : ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ผิวทางกว้าง 6 เมตร

โดยศักยภาพของโครงข่ายคมนาคมขนส่งแนวเหนือ – ใต้ และตะวันออก – ตะวันตก กล่าวได้ว่ามีศักยภาพเหมาะสมที่จะเป็นโครงข่ายหลักของไทยในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน ดังแสดงในภาพ 4 แต่อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องให้ความสำคัญแก่การปรับปรุงศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมให้ให้มีคุณภาพและมาตรฐาน เช่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การจัดวางโครงข่ายของสถานีขนส่งสินค้า ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ได้แก่ จุดพักรถ เป็นต้น (AMP Consultants Ltd, 2007)

2.5.1 นโยบายด้านการท่องเที่ยวบนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

โอกาสในการเชื่อมโยงแหล่งมรดกโลกบนเส้นบนระเบียงเศรษฐกิจ ไม่เพียงแต่ สุโขทัย และ หลวงพระบางเท่านั้น แต่สามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองอื่นและแหล่งมรดกวัฒนธรรมอื่น ๆ ในสามประเทศจากการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ ทั้งทางบก ทางน้ำ และ ทางอากาศ หากมีการลดข้อจำกัดด้าน VISA และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งมรดกโลกของไทย มีความเชื่อมโยงกับแหล่งมรดกโลกและวัฒนธรรมในหลายมิติ อาทิ ประวัติศาสตร์ศิลปะ ทัศนกรรม และประเพณี



ภาพที่ 2.1 โครงข่ายการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน
ที่มา : ปรับปรุงจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2550)

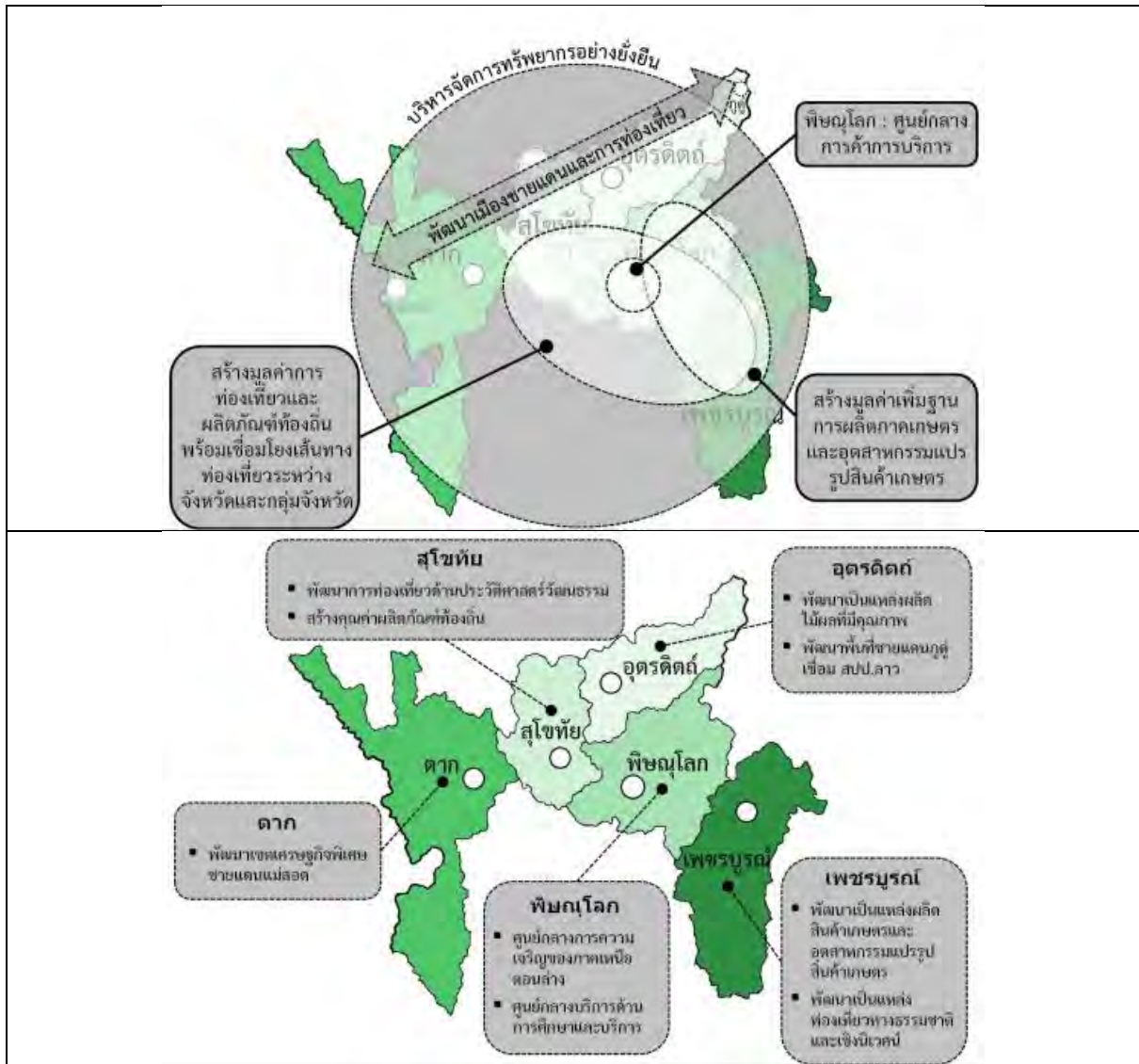
2.6 การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

จากการทบทวนทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดเพชรบูรณ์ (สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, 2555) พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคเหนือตอนล่างที่เชื่อมโยงกับจังหวัดต่าง ๆ และสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS เนื่องจากที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดเอื้อต่อการเชื่อมโยงกับการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยมีความพร้อมในด้านโครงข่ายคมนาคม ซึ่งทั้ง 5 จังหวัด มีบทบาทสนับสนุนกันดังนี้

- พิษณุโลก เป็นเมืองศูนย์กลางของกลุ่มจังหวัดและภาคเหนือตอนล่าง ที่สามารถเชื่อมโยงกับภูมิภาคต่างและเป็นแหล่งผลิตทางการเกษตรและมีระบบชลประทานที่สมบูรณ์
- สุโขทัย เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง และอ้อย และเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์ที่เป็นมรดกโลก
- ตาก เป็นเมืองชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมาที่อำเภอแม่สอด ซึ่งมีมูลค่าการค้าชายแดนมากกว่าครึ่งของมูลค่าการค้าชายแดนภาคเหนือ
- เพชรบูรณ์ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรทั้งพืชอาหารและพืชไร่ และเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงนิเวศน์เนื่องจากสภาพภูมิประเทศเอื้ออำนวย
- อุตรดิตถ์ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรโดยเฉพาะไม้ผลยืนต้น ได้แก่ ทูเรียน และกลางสาด นอกจากนี้ยังเป็นเมืองชายแดนเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่บ้านภู

โดยทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ให้ความสำคัญกับการใช้ศักยภาพของที่ตั้งในการสร้างฐานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคเกษตรและการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการวิจัยครั้งนี้ ดังนี้

- พัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ เชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และประเทศเพื่อนบ้าน มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการสร้างโอกาสให้เกิดการขยายตัว และการเชื่อมโยงทางการค้าและบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบ Logistics เพื่อสนับสนุนการค้าและบริการ โดยพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลางการบริการทางการศึกษา และการบริการด้านสุขภาพและพัฒนาเมืองชายแดนแม่สอดและภูู่ เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- สร้างมูลค่า (Value Creation) การท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นรู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ เชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดและกลุ่มจังหวัดรวมถึงประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาด้านการบริหารจัดการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร การเดินทาง และความปลอดภัย รวมถึงการพัฒนาเพื่อสร้างคุณค่าของผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น



ภาพที่ 2.2 ทิศทางการพัฒนาจังหวัดกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1

จากการทบทวนทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 แสดงให้เห็นว่า มีความจำเป็นต้องพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวในเมืองประวัติศาสตร์ เนื่องจากจังหวัดสุโขทัยเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์ที่เป็นมรดกโลก ซึ่งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูงในปัจจุบัน เนื่องจากเมืองประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมเหล่านี้ได้รับการวางแผนในด้านการอนุรักษ์ ตลอดจนการพัฒนาให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายขึ้น เช่น การจัดนิทรรศการ เทศกาล การจัดแสดงแสงสี เสียง เพื่อเพิ่มความน่าสนใจแก่นักท่องเที่ยวหลักการจัดเส้นทางท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (Edward, 1999) มีดังนี้

- นำเสนอวัฒนธรรม ความเชื่อ วิถีชีวิตความเป็นอยู่ รวมถึงธรรมเนียม ประเพณี การแต่งกาย ระเบียบแบบแผนในการดำรงชีวิต ศาสนา การได้เข้าไปมีส่วนร่วมในวิถีของท้องถิ่น
- นำเสนอศิลปะท้องถิ่น เช่น ดนตรี การละเล่น การฟ้อนรำ และศิลปหัตถกรรมที่ผลิตขึ้น เช่น ภาพวาด งานประติมากรรม เครื่องมือเครื่องใช้ นอกจากนี้รูปแบบทางสถาปัตยกรรมก็เป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวที่สำคัญ
- นำเสนอกิจกรรมทางเศรษฐกิจ จากการสำรวจความคิดเห็นด้านการท่องเที่ยวที่ประสบความสำเร็จนั้น มีผลจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่น่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ เช่น การแสดงช้างในป่าเขตร้อนชื้น เทศกาลล่าสัตว์ งานแสดงสินค้า เกษตรกรรม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเทคนิคในการจัดการของแหล่งท่องเที่ยว การเที่ยวชมอุตสาหกรรมท้องถิ่น ตลาด ชุมชน ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวมาก และเป็นกิจกรรมหนึ่งที่ถูกจัดอยู่ในโปรแกรมการท่องเที่ยวของบริษัทนำเที่ยวทั่วไป
- นำเสนอความแตกต่างของเมือง และชุมชน ความแตกต่างของเมือง และชนบทอาคาร บ้านเรือน ความเป็นอยู่ของผู้คนในเมือง ย่านศูนย์กลางเมือง ร้านค้า ร้านอาหาร สิ่งอำนวยความสะดวก สวนสาธารณะ พิพิธภัณฑ์ และอาคารสาธารณะ เหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่ชอบการศึกษาเรียนรู้ และซึมซับความรู้สึกที่มีต่อเมืองท่องเที่ยว นั้น การนั่งรถไปตามถนนสายสำคัญภายในเมือง ผ่านสถานที่สำคัญ เมืองท่องเที่ยวบางแห่งยังได้จัดกิจกรรมกลางแจ้งเพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว ซึ่งการแสดงเหล่านี้ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเสมอ
- นำเสนอรูปแบบทางวัฒนธรรมผ่านทางพิพิธภัณฑ์ เป็นการบอกกล่าวเล่าเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ อารยธรรม ชาติพันธุ์ งานศิลปะท้องถิ่น หรือแม้กระทั่งความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี โดยวัตถุประสงค์หลักของพิพิธภัณฑ์นั้นเพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนในเมือง และดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- นำเสนอประเพณี เทศกาลท้องถิ่น ความเชื่อ ค่านิยมในท้องถิ่น หรืออิทธิพลทางศาสนา ประเพณี และเทศกาล สิ่งเหล่านี้ล้วนก่อให้เกิดฤดูกาลท่องเที่ยวจากความนิยมของนักท่องเที่ยว

นอกจากการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวในเมืองประวัติศาสตร์แล้ว ยังควรมีการพัฒนาการเส้นทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เนื่องจากจังหวัดเพชรบูรณ์เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติเชิงนิเวศน์ ซึ่งเส้นทางธรรมชาติเป็นเส้นทางสำคัญสำหรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพราะนอกจากการทำหน้าที่เชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวแล้ว ยังช่วยรักษาทรัพยากรธรรมชาติในแหล่งท่องเที่ยวจากผลกระทบของการเหยียบย่ำ และกิจกรรมการใช้ประโยชน์ต่าง ๆ ได้อีกด้วย สามารถเป็นสื่อกลางที่จะทำให้นักท่องเที่ยวเข้าไปเรียนรู้ เพื่อสร้างความเข้าใจ และซาบซึ้งต่อธรรมชาติอย่างใกล้ชิดมากขึ้น (USDA Forest Service 1964: อังใน กัลยารัตน์ ศิริรัตน์)

- เส้นทางเดินชมธรรมชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำนักท่องเที่ยวเข้าไปชื่นชมธรรมชาติ ระหว่างการใช้เส้นทางอาจมีการศึกษาเรียนรู้ธรรมชาติบ้าง
- เส้นทางเดินป่าระยะไกล เป็นเส้นทางเดินชมธรรมชาติ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแรงของร่างกาย หรือเพื่อการเรียนรู้ และเข้าใจความเป็นไปของธรรมชาติ
- เส้นทางสื่อความหมายธรรมชาติ เป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นเพื่อการสื่อความหมาย ให้ความรู้ และความเพลิดเพลินแก่นักท่องเที่ยว มีระยะทางยาวไม่มาก ควรเป็นเส้นทางแบบวงรอบ ซึ่งจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดเส้นทางควรมาบรรจบอยู่บริเวณเดียวกัน เส้นทางสื่อความหมายนี้สามารถแบ่งเป็น เส้นทางสื่อความหมายที่มีบุคคลนำ หรือเส้นทางสื่อความหมายโดยให้ศึกษาธรรมชาติด้วยตนเอง
- เส้นทางเชื่อมโยงจุดท่องเที่ยว หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นเส้นทางที่สร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์หลักในการนำนักท่องเที่ยวจากจุดหมายหนึ่งไปยังอีกจุดหมายหนึ่งในแหล่งท่องเที่ยว มักออกแบบให้เป็นระยะทางที่สั้นที่สุดเพื่อไปถึงจุดหมายปลายทางที่ต้องการอย่างรวดเร็วที่สุด

ดังจะเห็นได้ว่าการศึกษาหาข้อมูลเพื่อประกอบการเดินทางท่องเที่ยว นั้น มีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการเดินทางท่องเที่ยว เพื่อให้การเดินทางบรรลุความสำเร็จตามจุดประสงค์ และเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรือการก่อเหตุร้ายอาชญากรรมข้ามชาติได้ จากการศึกษาเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว สามารถนำมาวิเคราะห์ SWOT Analysis สำหรับข้อมูลเบื้องต้นในการเดินทางท่องเที่ยวได้ ดังนี้

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ โครงสร้างพื้นฐานและโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก โดยทั่วไปมีความสมบูรณ์และมีมาตรฐาน ➢ การเข้าถึงประเทศ มีความสะดวกทั้งทางอากาศ ทางถนน ทางรถไฟ และทางทะเล เพียงพอต่อการบริการมาท่องเที่ยว ➢ ระบบสาธารณูปโภค มีความพร้อมในการรองรับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะเมืองหลักทางการท่องเที่ยว ➢ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการทางการท่องเที่ยวเพียงพอต่อการบริการทั้งในด้านเชิงปริมาณและคุณภาพ มาตรฐานและราคาที่เหมาะสมต่อการบริการ ➢ ระบบการคมนาคม การสื่อสาร การขนส่ง มีความสะดวกและความพร้อมในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ แหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง ที่ยังมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบถนนที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบประปา ไฟฟ้า ป้ายการจราจร เป็นต้น ➢ ระบบการจราจร ความเข้มงวดในการขับซึ่รถบนถนนและทางหลวง ประสิทธิภาพการจราจรที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ ➢ มาตรการด้านความปลอดภัย ทั้งที่พักอาศัย อาคารสถานที่ต่างๆ ยังไม่มีมาตรการ หรือกระบวนการป้องกันที่ชัดเจน ➢ สภาพแวดล้อม ความสะอาด หรือบรรยากาศการเดินทาง ที่ยังไม่เหมาะสมต่อการเดินทางท่องเที่ยว
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ การสร้างโครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเชื่อมต่อโยงการท่องเที่ยวระหว่างกัน ➢ การกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่จะทำให้เกิดการพัฒนาและความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้มีสภาพที่ดีและสามารถรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนาคตได้ ➢ มีการสนับสนุนและเงินทุนจากผู้ประกอบการในระดับต่าง ๆ เพื่อการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดจนการบริการที่ได้มาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ สภาพการเดินทาง หรือ อากาศในแต่ละช่วงฤดูที่อาจส่งผลกระทบต่อท่องเที่ยว ➢ ระบบการขนส่ง หรือเที่ยวรถ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร ในช่วงฤดูการท่องเที่ยวที่อาจมีไม่เพียงพอ ➢ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกมีความสมบูรณ์เฉพาะในเมืองหลักของการท่องเที่ยว แต่เส้นทางท่องเที่ยวในเมืองอื่น ๆ ยังขาดความพร้อม เช่น ระบบการจราจร โครงสร้างถนน ไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร เป็นต้น

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพของการท่องเที่ยวพบว่า ส่วนใหญ่เป็นการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว โดยมีเกณฑ์ในการประเมินที่แตกต่างกันดังนี้ ศูนย์บริการวิชาการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2540) ประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวที่ศึกษาจาก

ภาคสนาม โดยดัดแปลงวิธีการประเมินมาจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2536) และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร (2537) โดยมีเกณฑ์การพิจารณาศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว 6 ปัจจัย คือ (1) การเข้าถึง (2) สิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว (3) ความสำคัญและความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว (4) ช่วงเวลาที่ท่องเที่ยวได้ (5) การรวมกลุ่มแหล่งท่องเที่ยว และ (6) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งเกณฑ์ทั้ง 6

ปัจจัยมีความสำคัญไม่เท่ากัน และได้กำหนดปัจจัยย่อยในการประเมิน รวมทั้งการให้น้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ดังนี้ ปัจจัยการเข้าถึง พิจารณาจากปัจจัยย่อยในด้าน (1) ความสะดวกในการเข้าถึง เช่น มีผิวถนนที่มีผิวจราจรดี ไม่ห่างจากถนนสายหลักมากเกินไป (2) สามารถเข้าถึงได้โดยการคมนาคมหลายแบบ เช่น ทางบก ทางน้ำ มีพาหนะรับจ้างนำเข้าสู่สถานที่แห่งนั้นได้ หรืออาจเข้าถึงได้โดยการเดินเท้าอย่างเดียว และ (3) ระยะทางของการเข้าถึงจากจังหวัดหรืออำเภอมายังแหล่งท่องเที่ยว นั้น ปัจจัยในการเข้าถึงถือว่ามีความสำคัญต่อการเยี่ยมชมเยือนแหล่งท่องเที่ยวมากที่สุด จึงให้ค่าน้ำหนักดังนี้ (1) การเข้าถึงดีหรือดีมาก ให้ 5 หน่วย (2) การเข้าถึงดีมีความสะดวกปานกลาง ให้ 3 หน่วย และ (3) การเข้าถึงควรได้รับการปรับปรุง ให้ 1 หน่วย

ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว พิจารณาปัจจัยย่อยในด้าน (1) ใกล้ศูนย์กลางเมืองหรือศูนย์กลางชุมชน (2) ที่พัก (3) ปัจจัยในการเดินทางต่อเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยว และ (4) สิ่งอำนวยความสะดวกในตัวแหล่งท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก ที่จอดรถ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ห้องสุขา มนุษย์สัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่และอื่นๆ โดยให้ค่าน้ำหนักดังนี้ (1) มีสิ่งอำนวยความสะดวกดีหรือดีมาก ให้ 4 หน่วย (2) มีสิ่งอำนวยความสะดวกปานกลาง ให้ 2 หน่วย และ (3) มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรได้รับการปรับปรุง ให้ 1 หน่วย ปัจจัยด้านความสำคัญและความดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว พิจารณาปัจจัยย่อยในด้าน (1) ความสำคัญในแง่ของประวัติศาสตร์และโบราณคดี (2) ความสำคัญในแง่ศิลปวัฒนธรรมและประเพณี (3) ความสำคัญในแง่ของศาสนา (4) ความงามตามธรรมชาติหรือโดยฝีมือมนุษย์ของแหล่งท่องเที่ยว หรือในแง่ของลักษณะทางนิเวศวิทยาของแหล่งท่องเที่ยว (5) ความเป็นเอกลักษณ์ของแหล่งเที่ยวนั้นในภูมิภาคหรือจังหวัด โดยให้ค่าน้ำหนัก ดังนี้ (1) มีความสำคัญและมีสิ่งดึงดูดใจดีหรือดีมาก ให้ 4 หน่วย (2) มีความสำคัญและมีสิ่งดึงดูดใจปานกลาง ให้ 2 หน่วย และ (3) มีความสำคัญและมีสิ่งดึงดูดใจควรได้รับการปรับปรุง ให้ 1 หน่วย ปัจจัยด้านช่วงเวลาที่ท่องเที่ยวได้ พิจารณาปัจจัยย่อยและให้ค่าน้ำหนักดังนี้ (1) สามารถใช้บริการได้ตลอดปี ให้ 3 หน่วย (2) สามารถใช้บริการได้ 8-9 เดือนขึ้นไป ให้ 2 หน่วย และ (3) สามารถใช้บริการได้ไม่เกิน 6 เดือนขึ้นไป ให้ 1 หน่วย ปัจจัยด้านการรวมกลุ่มแหล่งท่องเที่ยว พิจารณาปัจจัยย่อยและให้ค่าน้ำหนักดังนี้ (1) มีแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ตั้งแต่ 1 แห่งหรือมากกว่าตั้งอยู่ในระยะทางไม่เกิน 70-100 กิโลเมตร (ทางถนน) ให้ 2 หน่วย (2) มีแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ตั้งอยู่ในระยะทางไม่เกิน 100-150 กิโลเมตร (ทางถนน) ให้ 1 หน่วย และ (3) ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ตั้งอยู่ในระยะทาง 150 กิโลเมตร (ทางถนน) ให้ 0 หน่วย)

ปัจจัยด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พิจารณาปัจจัยย่อยในด้าน (1) ความปลอดภัยต่อชีวิต และทรัพย์สินจากโจรผู้ร้ายและมิจฉาชีพ (2) ความปลอดภัยต่อยานพาหนะในการเดินทาง (3) ความปลอดภัยในการเข้าถึงโดยการเดินเท้า และ (4) ความปลอดภัยจากสภาพธรรมชาติ โดยให้ค่าน้ำหนักดังนี้ (1) มีความปลอดภัยสูงต่อชีวิตและทรัพย์สิน ต่อยานพาหนะ การเข้าถึงโดยทางเท้า รวมถึงปลอดภัยจากสภาพธรรมชาติให้ 2 หน่วย และมีความปลอดภัยปานกลางต่อสิ่งดังกล่าว ให้ 1 หน่วย

สำหรับการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวแล้ว ได้มีการจัดลำดับศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวออกเป็น 3 ระดับคือ มีศักยภาพและความสำคัญสูง จัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของภูมิภาคนั้น ซึ่งหมายความว่า

หากนักท่องเที่ยวจะมายังภูมิภาคนี้ ๆ จะต้องนึกถึงแหล่งท่องเที่ยวนี้ก่อน ซึ่งในกรณีนี้ แหล่งท่องเที่ยวดังกล่าวต้องได้คะแนนตั้งแต่ร้อยละ 80 หรือมากกว่า (16 คะแนนหรือ มากกว่า) มีศักยภาพและความสำคัญปานกลาง จัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวรองของภูมิภาคนี้ ๆ ซึ่งหมายความว่านักท่องเที่ยวอาจไปเยี่ยมชมยังแหล่งท่องเที่ยวนี้เป็นแห่งที่ 2 ในการมาเยือนภูมิภาคนี้ ๆ ซึ่งในกรณีนี้ แหล่งท่องเที่ยวดังกล่าวต้องได้คะแนนตั้งแต่ร้อยละ 60-79 (12-16 คะแนน) มีศักยภาพและความสำคัญต่ำ จัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวบริวารของภูมิภาคนี้ ๆ ซึ่งหมายความว่า เป็นแหล่งท่องเที่ยวซึ่งอาจตั้งอยู่ไม่ไกลนักจากแหล่งท่องเที่ยวหลัก แต่อาจไม่อยู่ในแผนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว หากมีเวลาเหลือหรือเป็นทางผ่านก็อาจแวะเข้าไปเยี่ยมชมได้ ในกรณีนี้มีคะแนนการประเมินต่ำกว่าร้อยละ 60 (ต่ำกว่า 12 คะแนน)

สภาสถาบันราชภัฏ (2543) บริษัท เทสโก้ จำกัด และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ (2545) ได้ประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว โดยใช้เกณฑ์เดียวกันคือ พิจารณาจาก (1) ความสำคัญของสถานที่ท่องเที่ยว (2) กิจกรรมเสริมในแหล่งท่องเที่ยว (3) ความเก่าแก่ที่ทรงคุณค่าของโบราณสถาน และ (4) สุนทรียภาพ นอกจากนี้ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2547) ได้กำหนดเกณฑ์ประเมินศักยภาพในตัวเองด้านการท่องเที่ยวหรือคุณค่าของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินของสภาสถาบันราชภัฏ (2543) บริษัท เทสโก้ จำกัดและคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ (2545)

จากวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวข้างต้น พบว่าการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวโดยศูนย์บริการวิชาการมหาวิทยาลัยขอนแก่น (2540) นั้น มีบางส่วนที่เป็นการประเมินความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวรวมอยู่ด้วย ในขณะที่การประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวของสภาสถาบันราชภัฏ (2543) บริษัท เทสโก้ จำกัด และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ (2545) และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2547) เป็นการประเมินเฉพาะในส่วนของคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น ดังนั้นในการวิจัยครั้งนี้จะประเมินศักยภาพของเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย

นอกจากนี้การศึกษาพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย ยังนำไปขยายผลในการพัฒนาทางการศึกษา โดยสำนักงานศึกษาธิการภาค 17 เป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ปฏิบัติภารกิจ ของกระทรวงศึกษาธิการในระดับพื้นที่ มีจังหวัดในความรับผิดชอบ 5 จังหวัด คือ พิษณุโลก ตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์และเพชรบูรณ์ ทำหน้าที่ขับเคลื่อนการศึกษาในระดับภาคและจังหวัดของทุกหน่วยงานทางการศึกษาทุกระดับทุกประเภท โดยมีคณะกรรมการศึกษาธิการจังหวัดเป็นหน่วยงานประสานการดำเนินงานของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การจัดการศึกษาเชิงรุก เพื่อบริหารจัดการศึกษาให้ตอบสนองต่อวิถีชีวิต เศรษฐกิจและสังคมของ 5 จังหวัดในภูมิภาคนี้ โดยใช้เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสายตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน และเมะล้าโย (Luangprabang – Indochina - Mawlamyine Economic Corridor : LIMEC) มาเป็นอีกหนึ่งเส้นทางเศรษฐกิจร่วมกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้พื้นฐานเดียวกัน สำคัญต่อนองหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้นำเสนอจุดเด่นและยุทธศาสตร์ทางการท่องเที่ยวของจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ดังนี้

จังหวัดพิษณุโลก

จุดเด่น ศูนย์กลางกลุ่มจังหวัด สถาบันอุดมศึกษา บริการสุขภาพ แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ ไร่ชนพระนเรศวรและสุนัขบางแก้ว

ยุทธศาสตร์ ศูนย์กลางบริการด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ศูนย์กลางการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ศูนย์บริการด้านสุขภาพที่ได้มาตรฐานสากล

จังหวัดเพชรบูรณ์

จุดเด่น สมรภูมิสงครามการเมือง เมืองหนาว ชาวเขา แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ อุทยานแห่งชาติ
ยุทธศาสตร์ สินค้าเกษตรปลอดภัย ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จุดเด่นวัฒนธรรม

จังหวัดสุโขทัย

จุดเด่น เมืองหลวงเก่า สินค้าพื้นเมือง ขนมและอาหารโบราณ แหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์
เกษตรกรรม

ยุทธศาสตร์ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และธรรมชาติ มรดกโลกและวัฒนธรรม
ประเพณี เชื่อมโยงเส้นทางการค้าและบริการตามแนว East-West Economic Corridor

จังหวัดตาก

จุดเด่น เมืองชายแดนไทย-พม่า การค้าชายแดน แรงงานต่างชาติ แม่สอด/เฟอร์นิเจอร์ไม้ เชื้อนภูมิพล
ยุทธศาสตร์ สร้างความเข้มแข็งภาคการเกษตร ส่งเสริมการท่องเที่ยว สินค้า OTOP และ
การค้าชายแดน

จังหวัดอุตรดิตถ์

จุดเด่น เมืองชายแดนไทย-ลาว ผลไม้ทุเรียน-ลำปาง เหล็กน้ำพี้ แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ
ชลประทาน/เขื่อนสิริกิติ์

บทที่ 3

การดำเนินงานวิจัย

- ❖ วิธีการดำเนินการวิจัย
- ❖ ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง
- ❖ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- ❖ การเก็บรวบรวมข้อมูล
- ❖ การวิเคราะห์ข้อมูล

บทที่ 3 การดำเนินงานวิจัย

3.1 วิธีการศึกษา

การศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมระหว่างล้านช้าง และแหล่งมรดกโลก (หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย) มีการดำเนินการวิจัยประกอบด้วยขั้นตอน ดังนี้

3.1.1 การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) และการเก็บรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน และเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) จากกลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน ระหว่างเส้นทางจากแขวงหลวงพระบาง แขวงไชยบุรีลี (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) จังหวัดอุดรดิตถ์ (ด่านถาวรภูคู้ อำเภอลำปำ และอำเภอเมือง) จังหวัดพิษณุโลก (อำเภอชาติตระการ และอำเภอเมือง) จังหวัดเพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ และอำเภอวังโป่ง) จังหวัดสุโขทัย (อำเภอศรีสัชนาลัย และอำเภอเมือง) จังหวัดตาก (อำเภอเมือง ด่านศุลกากรแม่สอด และด่านแม่สอด) และเมืองเมะล้าโย (สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา) โดยวิธีการศึกษาจะใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มประชากรตัวอย่าง

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้แบ่งเป็น 4 กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมระหว่างล้านช้าง และแหล่งมรดกโลก (หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย) ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชน ดังนี้

- กลุ่มนักท่องเที่ยว หมายถึง นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
- กลุ่มคนในชุมชน หมายถึง กลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในระหว่างในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
- กลุ่มผู้ประกอบการ หมายถึง กลุ่มผู้บริหารธุรกิจ หรือหน่วยงานที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยวอาหารเครื่องดื่ม รถเช่า ในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
- กลุ่มผู้นำชุมชน หมายถึง กลุ่มผู้บริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวผู้นำชุมชน หัวหน้า หน่วยงาน และหัวหน้าส่วนราชการในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย

3.2.1 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ แบ่งเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มนักท่องเที่ยวโดยที่ไม่ทราบจำนวนประชากรที่ชัดเจนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย จำนวน 40 คน
- กลุ่มคนในชุมชน ผู้วิจัยได้ศึกษาชุมชนในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง แบบอาศัยความน่าจะเป็น (Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) เช่น ผู้นำชุมชน ประธานกลุ่มชมรมในชุมชน เป็นต้น จำนวน 5 คน
- กลุ่มผู้ประกอบการ (ภาคเอกชน) ผู้วิจัยได้ศึกษาผู้ประกอบการในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย โดยใช้ วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability

Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่าง แบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling) เช่น ผู้ประกอบการร้านค้า สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว สมาคมหอการค้า เป็นต้น จำนวน 10 คน

- กลุ่มผู้นำชุมชน (ภาครัฐ) ผู้วิจัยได้ศึกษาผู้นำชุมชนในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย โดยใช้วิธีการสุ่ม ตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบ เฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling) เช่น สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ผู้นำองค์กรจากหน่วยงานรัฐบาล เป็นต้น
 - กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย อาทิ ผู้ว่าราชการจังหวัดแต่ละจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา กรมโยธาธิการและผังเมือง เป็นต้น จำนวน 15 คน
 - แขวงไซยะบูลี แขวงหลวงพระบาง และนครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อาทิ เจ้าแขวง สำนักงานกระทรวงแผนการและการลงทุน กระทรวงโยธาธิการและผังเมือง เป็นต้น จำนวน 6 คน
 - รัฐกะเหรี่ยงและรัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา อาทิ กระทรวงประจำภูมิภาค รัฐมอญ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เป็นต้น จำนวน 5 คน

3.2.2 เกณฑ์การคัดเลือกจำนวนกลุ่มตัวอย่าง

- สุ่มตัวอย่างจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการธุรกิจทัวร์ท่องเที่ยว (บริษัททัวร์) สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานขนส่งจังหวัด สุ่มตัวอย่างโดยวิธีสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยกำหนดประชากรดังกล่าวในเขตพื้นที่ประเทศเมียนมา ก็คือ เมาะลำไย แล้วก็เดินทางบนเส้นทางสาย 12 ผ่านมาทางผาอัน เข้าประเทศไทยที่รอยต่อชายแดนระหว่างเมียวดีกับแม่สอด จังหวัดตาก ต่อเนื่องมาทางจังหวัดสุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ และประเทศลาว ผ่านบริเวณด่านถาวรภูคู้ เพื่อเข้าสู่ไซยะบูลี และหลวงพระบาง

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามและสัมภาษณ์ 4 แบบดังนี้

- แบบสอบถามและสัมภาษณ์ ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย ในวันที่เก็บข้อมูล แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังนี้
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่มีผลจากความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
 - ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว
 - ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- แบบสอบถาม และสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลของคนในชุมชนที่อาศัยอยู่ในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย แบ่งแบบสอบถามและสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

- ส่วนที่ 2 ความพร้อมและแนวทางการพัฒนาความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวในมุมมองของคนในชุมชนที่เป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว
- ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- แบบสอบถามและสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลของผู้ประกอบการ ที่อาศัยอยู่ในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย โดยแบ่งแบบสอบถามและสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และแหล่งท่องเที่ยว
 - ส่วนที่ 2 ความพร้อมและแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว
 - ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว
- แบบสอบถาม และสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลของผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่อาศัยอยู่ในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย โดยแบ่งแบบสอบถามและสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์และแหล่งท่องเที่ยว
 - ส่วนที่ 2 ความพร้อมและแนวทางการพัฒนา
 - ส่วนที่ 3 ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

3.3.1 การสร้างเครื่องมือและการหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ

กระบวนการในการสร้างเครื่องมือ มีขั้นตอนดังนี้

- ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวคิดในการกำหนดแนวทางในการสร้างเครื่องมือ
- วิเคราะห์เอกสารและร่างแบบสอบถามอย่างมีโครงสร้าง
- สร้างแบบสอบถามตามนิยามและวัตถุประสงค์

3.4 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลดังนี้

- ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการออกสำรวจ แบบสอบถาม การสัมภาษณ์เชิงลึกจากนักท่องเที่ยว คนในชุมชน ผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน ในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
- ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร วารสาร งานวิจัย บทความ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ภาคเอกชนที่ได้เก็บรวบรวมไว้ รวมทั้งจากเว็บไซต์ต่าง ๆ

3.4.1 การประเมินศักยภาพ

- ศักยภาพด้านโครงข่ายของถนนที่เป็นเส้นทางของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
- ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนเป็นเส้นทางของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
- ศักยภาพด้านกายภาพของจุดผ่านแดนที่เกี่ยวข้องพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

- ศักยภาพด้านกฎระเบียบการผ่านแดนสำหรับการท่องเที่ยวข้ามแดน

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่นำมาใช้วิเคราะห์ คือ การวิเคราะห์จากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้มีการเผยแพร่ รวมถึงข้อมูลภาคสนามจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูล (Primary Data)

- การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยใช้เครื่องมือการวิเคราะห์ ศักยภาพการแข่งขันทางการจัดการธุรกิจและโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว เช่น การวิเคราะห์จุดอ่อนจุดแข็ง (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์โซ่คุณค่า (Value Chain Analysis)
- วิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Method) จะรวบรวมข้อมูล และข้อเท็จจริงมาวิเคราะห์ด้านข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ โดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)
- การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวสำหรับการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ซึ่งองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ได้ทำการศึกษา ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีต่อการท่องเที่ยว ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางการท่องเที่ยว ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว รวมถึงข้อปฏิบัติกฎระเบียบการผ่านแดนสำหรับการท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล และผลการศึกษา

- ❖ ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์
(ด่านถาวรภูตู๋ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์)
- ❖ ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-เมะล๋าย-ตาก
(อำเภอเมือง – ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก)
- ❖ ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล๋าย
(ภาคเหนือตอนล่าง 1)
- ❖ แนวทางการพัฒนาและเส้นทางเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-
เมะล๋าย
- ❖ วิเคราะห์เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล๋าย

บทที่ 4 ผลการศึกษาและศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว

4.1 ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-ไซยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูตู่ อำเภอ บ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์)



ภาพที่ 4.1 เส้นทางท่องเที่ยวไปยังไซยะบูลี-หลวงพระบาง
ที่มา : คณะวิจัย

จากความร่วมมือของกลุ่มเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย (Laos-Indochina-Myanmar Economic Corridor; LIMEC) เป็นระเบียบเศรษฐกิจที่ทุกภาคส่วนในภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย แขวงหลวงพระบาง/แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและรัฐกะเหรี่ยง หรือรัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาได้ร่วมกันเปิดระเบียบเศรษฐกิจนี้ขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2558 โดยเส้นทางของระเบียบเศรษฐกิจนี้เป็นเส้นทางผ่านสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญๆ หลายแห่ง อาทิเช่น เขื่อนสิริกิติ์ อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย ตลาดริมเมย วัดเชียงทอง (หลวงพระบาง) และวัดเขาตะปู (เมืองผาอัน รัฐกะเหรี่ยง) เป็นต้น ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาและพัฒนาศักยภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย โดยการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางควรเป็นในรูปแบบลักษณะคลัสเตอร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ในระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย ได้แก่ อุตรดิตถ์ พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ และตาก เพื่อสร้างกิจกรรมที่จะสามารถเพิ่มมูลค่าให้พื้นที่ที่สามารถสร้างประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ โดยไม่เพียงพึ่งทางผ่านรวมถึงการกระจายประโยชน์ในการพัฒนา และเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route) จะครอบคลุมทั้งทั้งการเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายเส้นทางถนนที่ไปยังแหล่งท่องเที่ยว ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางท่องเที่ยว กระบวนการทำงานต่างๆ (โลกการค้าออนไลน์, 2010)

จากการศึกษาและประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route) ตามเส้นทางหลวงหมายเลข 11 หลวงพระบาง-ไชยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านถาวรภูคู้ และอำเภอท่าปลา)

1.1 เส้นทางในประเทศไทย

จากจุดเริ่มต้นเส้นทางจากสี่แยกอินโดจีน จังหวัดพิษณุโลกไปบนเส้นทางถนนหมายเลข 11 ขึ้นไปทางทิศเหนือเข้าสู่จังหวัดอุตรดิตถ์ระยะทางประมาณ 102 กิโลเมตรใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 20 นาที จากนั้นผ่านไปยังบนถนนเส้นทางหลวงหมายเลข 11 (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 11) ไปทางตะวันออกเฉียงเหนือเข้าสู่ถนนเส้นทางสาย 1045 จากตัวเมืองอำเภอลับแล จังหวัดอุตรดิตถ์ ผ่านตลาดสดเทศบาลอุตรดิตถ์แล้วตรงเข้าสู่ทางไปเขื่อนสิริกิติ์ ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางเส้นนี้เป็นเส้นทางขนาน 2 ฝั่ง 4 ช่องจราจร และเมื่อผ่านเส้นทาง อ.ท่าปลา ระยะทาง 60 กิโลเมตร เพื่อเข้าสู่เขตอำเภอพากทำบนเส้นทางถนนหมายเลข 117 มุ่งหน้าไปยังด่านถาวรภูคู้ ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที พบว่า ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางเส้นนี้เป็นเส้นทางขนาน 2 ฝั่ง 2 ช่องจราจร ซึ่งลักษณะของถนนเป็นแบบลาดยางมีสภาพภูมิประเทศที่ราบและถนนเรียบ มีบางช่วงที่มีสภาพรอบ ๆ ตลอดเส้นทาง 2 ฝั่งถนน เป็นพื้นที่ทำการเกษตรสลับบ้านเรือนของชุมชน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อาทิเช่น สถานบริการน้ำมัน ตลาดสด ร้านค้า ร้านสะดวกซื้อ เป็นต้น จากนั้นเดินทางเข้าสู่เขตอำเภอพากทำผ่านโรงเรียนพากทำวิทยาเข้าสู่เขตอำเภอบ้านโคก และถึงด่านถาวรภูคู้ระยะทางประมาณ 108 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง



ภาพที่ 4.2 เส้นทางจากสี่แยกอินโดจีนเข้าสู่จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย



ภาพที่ 4.3 เส้นทางจากอำเภอชาติตระการผ่านเส้นทางอำเภอปากท่าไปยังด่านถาวรภูคู้
ที่มา: คณะวิจัย

1.2 เส้นทางในประเทศไทย ด่านภูคู้ – ไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวช่วงด่านพุดู่ (ไทย) ถึง ด่านพุดู่ (ลาว) สภาพถนนช่วงเชื่อมต่อระหว่างด่านภูคู้ของประเทศไทยกับด่านพุดู่ของประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจะมีสภาพเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร พื้นผิวเรียบสามารถสัญจรได้ดี



ภาพที่ 4.4 ด่านภูคู้ (ไทย)
ที่มา : คณะวิจัย

จากด่านภูตู (ไทย) ข้ามมายังฝั่งประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พบว่า สภาพของถนนนั้นมีสภาพทางที่แคบและขรุขระ เป็นหลุมเล็กน้อยเพียงบางช่วงของระยะทางก่อนถึงด่านตรวจแดนคนเข้าเมืองของด่านภูตู (ลาว) จะมีสภาพของถนนที่ดีขึ้น สภาพของถนนเป็นแบบลาดยาง 2 ช่องทางจราจร ขนาด 8 เมตร พื้นผิวเรียบ ดังภาพที่ 4.5



ภาพที่ 4.5 ด่านภูตู ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ที่มา : คณะวิจัย

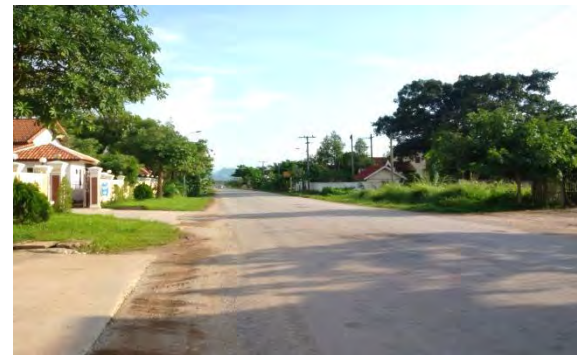
จากการเดินทางข้ามช่วงด่านภูตูเข้าสู่ยังเขตเมืองปากลายจะมีระยะทางโดยประมาณ 38 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 40 นาที ได้มีการปรับปรุงเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร ขนาด 8 เมตร พื้นผิวถนนค่อนข้างเรียบ แต่มีขรุขระเป็นบางช่วงของถนน สภาพเส้นทาง 2 ช่องทางมีลักษณะเป็นพื้นที่เนินเขาสลับกับการทำเกษตร เช่น นาข้าว ยางพารา ข้าวโพด เป็นต้น



ภาพที่ 4.6 ช่วงด่านพู่ - เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี
ที่มา : คณะวิจัย

1.3 เส้นทางช่วงเมืองปากลาย ไปยัง เมืองไชยบุรี แขวงไชยบุรี

เส้นทางการเดินทางจากเมืองปากลายไปยังเมืองไชยบุรีนั้นมีระยะทางประมาณ 154 กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางเป็นเวลา 3 ชั่วโมง 30 นาที สภาพโครงสร้างถนนเป็นแบบลาดยาง 2 ช่อง การจราจร ถนนค่อนข้างแคบสำหรับการจราจร พื้นผิวถนนค่อนข้างเรียบ มีขรุขระเป็นบางช่วงของถนน สภาพเส้นทาง 2 ข้างทางมีลักษณะเป็นพื้นที่เนินเขาสลับกับการทำเกษตร เช่น นาข้าว ยางพารา ข้าวโพด เป็นต้น นอกจากนี้ตลอดเส้นทางยังมีส่วนอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานสำหรับการมาท่องเที่ยว อาทิเช่น สถานบริการน้ำมัน ร้านอาหาร ร้านขายของขนาดเล็ก รวมทั้งจุดพักรถ ดังภาพที่ 4.7



ภาพที่ 4.7 เมืองปากลาย – แขวงไชยบุรี
ที่มา : คณะวิจัย

1.4 เส้นทางช่วงแขวงไชยบุรี ไปยัง แขวงหลวงพระบาง

จากระยะทางเชื่อมต่อเส้นทางเดินทางจากแขวงไชยบุรีไปยังแขวงหลวงพระบาง บนถนนหมายเลข 4 มีระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางเป็นเวลาประมาณ 2 ชั่วโมง สภาพโครงสร้างถนนเป็นแบบลาดยาง 2 ช่องการจราจร ถนนค่อนข้างแคบสำหรับการจราจรในช่วงแรก พื้นผิวถนนสภาพขรุขระเป็นบางช่วงของถนน และสภาพเส้นทาง 2 ข้างทางมีลักษณะเป็นพื้นที่ภูเขาและที่ราบสูงสลับกับการทำเกษตรและชุมชน นอกจากนี้ในตัวเมืองแขวงไชยบุรียังมีบริการขนส่งมวลชนของการเดินทางไปยังแขวงหลวงพระบาง ซึ่งจะมีเที่ยวรถจำกัดวันละ 2 ช่วง คือช่วงเวลา 9.00 น. และ 14.00 น. จากนั้น

ในช่วงถนนที่ผ่านไปยังเชียงไชยบูลีจะมีสภาพของถนนที่ดีขึ้นโดยลักษณะถนนเป็นแบบลาดยาง 2 ช่องจราจร มีพื้นผิวถนนที่ราบเรียบ ดังภาพที่ 4.8



ภาพที่ 4.8 เมืองไชยบูลี – แขวงหลวงพระบาง
ที่มา : คณะวิจัย

1.5 เส้นทางท่องเที่ยวแขวงหลวงพระบาง

สำหรับเส้นทางเดินทางมายังแขวงหลวงพระบาง จะพบว่า สภาพของถนนเป็นแบบลาดยาง 2 ช่องจราจร ขนาดถนน 8 เมตร พื้นผิวถนนมีสภาพที่เรียบเดินทางสะดวกและมีทางเดินเท้า แต่มีบางช่วงที่สภาพของถนนขรุขระ ไหล่ทางไม่สม่ำเสมอ สภาพภูมิประเทศเป็นแบบพื้นที่ราบสูงสลับกับภูเขาสูง โดยเฉพาะในช่วงของการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวภายในหลวงพระบาง เช่น น้ำตกกว้างสี่ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อของแขวงหลวงพระบาง ห่างจากตัวเมืองแขวงหลวงพระบาง 25 กิโลเมตร ตลอดของเส้นทางเดินทางไปยังน้ำตก สภาพของถนนเป็นแบบลาดยาง 2 ช่องจราจร แต่ขนาดถนนค่อนข้างแคบและบางช่วงของถนนมีสภาพขรุขระ



ภาพที่ 4.9 สภาพเส้นทางในตัวเมืองแขวงหลวงพระบาง
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.10 สภาพเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวภายในหลวงพระบาง (น้ำตกกว้างสี่)
ที่มา : คณะวิจัย





ตารางที่ 4.1 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาด ถนน (ม.)
สี่แยกอินโดจีน จ. พิษณุโลก	ด่านภูตู (ไทย)	316	4.20			4	ลาดยาง	8
ด่านภูตู (ไทย)	ด่านพูตู (ลาว)	-	-			2	ลาดยาง	8

ตารางที่ 4.1 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาดถนน (ม.)
ด่านพุดู่ (ลาว)	เมือง ปากลาย	38	0.40			2	ลาดยาง	7
เมือง ปากลาย	แขวง ไชยะบูลี	154	3.30			2	ลาดยาง	7

ตารางที่ 4.1 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาดถนน (ม.)
แขวง ไชยะบูลี	แขวง หลวงพระ บาง	110	2			2	ลาดยาง	8
-	แขวง หลวงพระ บาง	-	-			2	ลาดยาง	8

ตารางที่ 4.1 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาดถนน (ม.)
แขวง หลวงพระ บาง	น้ำตก กว้างสี่	25	0.25			2	ลาดยาง	7

ตารางที่ 4.2 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง

เส้นทางท่องเที่ยว	สถานบริการน้ำมัน	ร้านอาหาร/ร้านค้า/ตลาด	จุดพักรถ	อื่นๆ (สถานบริการขนส่ง)
ด่านพุดู่ (ลาว) - เมืองปากลาย				-
ไชยะบูลี				
หลวงพระบาง				

ตารางที่ 4.2 แสดงด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง (ต่อ)

เส้นทางท่องเที่ยว	สถานบริการน้ำมัน	ร้านอาหาร/ร้านค้า/ตลาด	จุดพักรถ	อื่นๆ (สถานบริการขนส่ง)
เมืองหลวงเวียงจันทน์				-

หมายเหตุ : บางจุดของเส้นทางไม่สามารถปักสำรวจได้ เนื่องจากการเดินทางไปแต่ละจุดต้องใช้เวลาในการเดินทาง เพื่อรักษาเวลาต่อการเดินทางไปยังสถานที่ที่นัดหมายตามกำหนดการ

ตารางที่ 4.3 ศักยภาพด้านกฎระเบียบการผ่านแดนของจุดผ่านแดนด่านภูดู่ (ไทย) – ด่านพุดู่ (ลาว)

กฎระเบียบ/ข้อปฏิบัติการผ่านแดน	การปฏิบัติ	สิ่งอำนวยความสะดวก-จุดบริการ บริเวณจุดผ่านแดน	ด้านกายภาพของ จุดผ่านแดนโดยภาพรวม
<p>ด่านภูดู่ (ไทย) ขาเข้า</p> <p>1. เตรียมหนังสือเดินทาง (Pass Port) ต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 6 เดือน โดยไม่ต้องทำวีซ่า</p>			
<p>2. กรอกเอกสารการเดินทางเข้า – ออก โดยใช้เอกสารตามแบบฟอร์มของเจ้าหน้าที่ จากนั้นนำมาแนบกับหนังสือเดินทางเพื่อให้เจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบข้อมูลและแสดงตัวต่อเจ้าหน้าที่ด้วยตัวเอง</p>			

ตารางที่ 4.3 ศักยภาพด้านกฎระเบียบการผ่านแดนของจุดผ่านแดนด่านภูตุ๋ (ไทย) – ด่านพูตุ๋ (ลาว) (ต่อ)

กฎระเบียบ/ข้อปฏิบัติการผ่านแดน	การปฏิบัติ	สิ่งอำนวยความสะดวก-จุดบริการบริเวณจุดผ่านแดน	ด้านกายภาพของจุดผ่านแดนโดยภาพรวม
<p>ด่านพูตุ๋ (ลาว) ขาเข้า</p> <p>3. นำเอกสารการเดินทางที่กรอกเสร็จ (ขาเข้า) พร้อมกับหนังสือเดินทางให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและแสดงตัวด้วยตนเอง</p>			
<p>ด่านภูตุ๋ (ลาว) ขาออก</p> <p>4. นำเอกสารการเดินทางที่กรอกเสร็จ (ขาออก) พร้อมกับหนังสือเดินทางให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบและแสดงตัวด้วยตนเอง</p>			

4.2 ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-เมะล่าย-ตาก (ด้านศุลกากรแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก)



ภาพที่ 4.11 เส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมะล่าย รัฐมอญ

ที่มา : คณะวิจัย

จากเส้นทางถนนที่ใช้เพื่อการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างไทย-เมียนมา ซึ่งมีจุดผ่านแดนถาวรตามแนวชายแดนไทย-เมียนมาใน 7 จังหวัด คือ เชียงราย แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง เส้นทางสายสำคัญที่เป็นความร่วมมือระหว่างไทยกับเมียนมา ทั้งนี้เราสามารถนำเส้นทางหลักที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจมาพัฒนาเพื่อให้เกิดเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพด้านเส้นทางท่องเที่ยวได้ มีดังนี้

➢ เส้นทางช่วงแม่สอด/เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่พัฒนาโดยรัฐบาลไทยเสนอความช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่รัฐบาลเมียนมาเพื่อใช้ก่อสร้างและบูรณะเส้นทางช่วงแม่สอด /เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี รวมระยะทาง 17.35 กิโลเมตร กรมทางหลวงของไทยได้ทำการสำรวจและออกแบบเส้นทางโดยประมาณการเงินค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงานเป็นมูลค่าประมาณ 122.9 ล้านบาท

➢ เส้นทางช่วงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก-ท่าตอน แบ่งเป็น 3 เส้นทาง ได้แก่

- เส้นทางที่ 1 ช่วงเชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก-อินดู-พะอั้น-ท่าตอน รวมระยะทาง 172 กิโลเมตร โดยรัฐบาลไทยได้เสนอและให้ความช่วยเหลือเป็นเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน มูลค่า 1,350 ล้านบาท เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางนี้ประหยัดเวลาและค่าขนส่งได้มาก

- เส้นทางที่ 2 ช่วงเชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก-มุดอง-เมะละหม่าง-ท่าตอน รวมระยะทาง 236 กิโลเมตร เส้นทางสายนี้จะทับซ้อนกับเส้นทางที่ 1 ถึงกอกะเร็กแล้วอ้อมลงไปทางใต้ผ่านเมะละหม่างและขึ้นไปทางเหนือไปท่าตอน เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่รัฐบาลเมียนมาเสนอ เนื่องจากต้องการให้ถนนเส้นนี้ผ่านเมะละหม่าง ซึ่งเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจอันดับ 3 ของเมียนมารองจากกรุงย่างกุ้ง และเมืองมัณฑะเลย์ รวมทั้งยังเป็นเมืองท่าที่สำคัญและเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมอีกด้วย โดยรัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือเป็นเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนมูลค่า 2,150 ล้านบาท

- เส้นทางที่ 3 เป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางที่ 1 แต่จะมีถนนแยกจากสามแยกอินดูไปเชื่อมเมาะละแห่ง ระยะทาง 212 กิโลเมตร เส้นทางนี้รัฐบาลไทยพร้อมให้ความช่วยเหลือเป็นเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนมูลค่า 1,780 ล้านบาท นอกจากนี้ เส้นทางช่วงท่าตอน-ย่างกุ้ง มีระยะทางประมาณ 246 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ประมาณ 3-4 ชั่วโมง

เส้นทางคมนาคมของประเทศเมียนมาที่มีเส้นทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน -ไทย-ลาว-เวียดนาม เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่พัฒนาตามโครงการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เป็นโครงการนำร่องภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งจะก่อสร้างถนนเชื่อมโยงเส้นทางของ เมียนมา ไทย ลาว และเวียดนามเข้าด้วยกัน รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 1,511 กิโลเมตร ดังนี้

- เส้นทางฝั่งตะวันออกของไทยเริ่มจากจังหวัดมุกดาหาร สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าไปยังแขวงสะหวันนะเขตของลาว ผ่านจังหวัดดองฮา และสิ้นสุดที่จังหวัดดานังของเวียดนาม
- เส้นทางฝั่งตะวันตกของไทยเริ่มจากอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ไปยังเมือง เมียวดีไปยังท่าตอนและย่างกุ้งของเมียนมา ซึ่งมีถนนเชื่อมไปย่างกุ้ง ไทยและเมียนมาได้ร่วมรับผิดชอบการก่อสร้างถนนช่วงแม่สอด/เมียวดี-เซิงเซาตะนาวศรี-กอกะเร็ก-ท่าตอน-ย่างกุ้ง โดยรัฐบาลไทยได้เสนอให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าและให้เงินกู้แบบมีเงื่อนไขผ่อนปรนแก่รัฐบาลเมียนมาด้วย ทั้งนี้ ถนนสายดังกล่าวก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2550 ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางไปมาระหว่างกันในภูมิภาคนี้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น และเส้นทางสายนี้ยังสามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและประเทศในกลุ่มเอเชียใต้อื่น ๆ ได้อีกด้วย (สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์ และศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ หอการค้าไทย)

จากการศึกษาและประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไย (Laos PDR-Indochina-Myanmar Route) ตามเส้นทางหลวงหมายเลข 101 ไปยังจังหวัดตาก (อำเภอเมือง – ด่านแม่สอด)

1.1 เส้นทางในประเทศไทย

จากจุดเริ่มต้นเส้นทางจากจังหวัดพิษณุโลก ไปทางตะวันตกเฉียงเหนือบนเส้นทางถนนหมายเลข 12 ระยะทางประมาณ 52 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 45 นาที จากนั้นผ่านไปยังบนถนนเส้นทางหลวงหมายเลข 126 ถนนเลีย่งเมืองพิษณุโลก จากนั้นเข้าสู่ถนนหมายเลข 12 เพื่อเข้าสู่จังหวัดสุโขทัย พบว่า ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางเส้นนี้เป็นเส้นทางขนาน 2 ฝั่ง 4 ช่องจราจร ซึ่งลักษณะของถนนเป็นแบบลาดยาง มีสภาพภูมิประเทศที่ราบและถนนเรียบตลอดเส้นทาง 2 ฝั่งถนน เป็นอาคารพาณิชย์สลับบ้านเรือนของชุมชน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อาทิเช่น สถานบริการน้ำมัน ตลาดสด ร้านค้า ร้านสะดวกซื้อ เป็นต้น จากนั้นเดินทางเข้าสู่เขตอำเภอเมือง จังหวัดตาก มุ่งหน้าสู่เขตอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ระยะทางประมาณ 175 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง 40 นาที ช่วงระยะทางของการเดินทางสู่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก สภาพถนนเป็นแบบลาดยาง 2 ช่องจราจร ขนาดถนน 8 เมตร ลักษณะของถนนเป็นแบบลาดยาง แต่มีสภาพภูมิประเทศที่เป็นพื้นที่ราบสูงและเนินเขา ตลอดเส้นทางของการจราจร บางช่วงของเส้นทางยังมีการปรับปรุงถนนและการขยายเส้นทางของถนน ดังภาพที่ 4.12



ภาพที่ 4.12 ลักษณะของเส้นทางจากจังหวัดตากไปยังอำเภอแม่สอด
ที่มา : คณะวิจัย

1.2 เส้นทางในประเทศไทย ด่านแม่สอด – ไปยังรัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

ช่วงเส้นทางด่านแม่สอด - สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาไปยังรัฐกะเหรี่ยงโดยผ่านเส้นทางของเมืองเมียวดี ไปยังเมืองผะอั้น (HPA-AN) จะพบว่า สภาพถนนช่วงเชื่อมต่อระหว่างชายแดนผ่านไปยังเขตรัฐกะฉิ่น จะมีสภาพเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร ขนาดถนน 8 เมตร พื้นผิวเรียบสามารถสัญจรได้สะดวก หลังจากช่วงเส้นทางระหว่างการเดินทางไปยังเมืองเมียวดี สภาพเส้นทางตลอดของการเดินทางจะมีสภาพเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร ขนาด 8 เมตร พื้นผิวเรียบ แต่สภาพเส้นทาง 2 ข้างทางมีลักษณะเป็นพื้นที่เนินเขาสูงสลับกันและเป็นช่วงพาดเกี่ยวกับเชิงเขาตะนาวศรี โดยระยะทางจากด่านแม่สอดมายังเมืองเมียวดี ประมาณ 17.35 กิโลเมตร ซึ่งภูมิประเทศของเมียนมาส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะแนวเทือกเขาสลับกับภูเขาที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยป่าไม้ เมื่อเดินทางเข้าสู่เมืองเมียวดีสภาพของเส้นทางเป็นไปอย่างรวดเร็ว ลักษณะถนนเป็นแบบลาดยางมี 2 ช่องการจราจร พื้นผิวถนนราบเรียบ ซึ่งถนนจากเมืองเมียวดีสู่เมืองกอกะเร็ก (KAWKAREIK) ที่จะผ่านไปยังเมืองผะอั้นนั้น เป็นเส้นทางลัดเลียวกีวโค้งชันเขาลงเขาแต่เป็นเส้นทางใหม่ในระยะทาง 45.45 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 45 นาที และจากระยะทางเมืองกอกะเร็กไปยังเมืองผะอั้นนั้นโดยประมาณ 87.2 กิโลเมตร โดยระยะทางการเดินทางทั้งหมดจากด่านแม่สอดมาสู่เมืองผะอั้นประมาณ 150 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง เมื่อเข้าสู่เขตเมืองผะอั้นซึ่งเป็นเมืองหลวงของรัฐกะเหรี่ยง จะพบว่า สภาพของเส้นทางเปลี่ยนเป็นแบบลาดยางที่มีขนาดถนนค่อนข้างแคบ พื้นผิวถนนขรุขระ การเดินทางสัญจรค่อนข้างเป็นไปอย่างช้า นอกจากนี้ในช่วงของการเดินทางยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างทาง เช่น ร้านอาหาร ร้านขายน้ำมัน จุดพักรถเป็นระยะ ๆ ดังภาพที่ 4.13 - 4.15



ภาพที่ 4.13 ด่านแม่สอด – เมืองเมียวดี

ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.14 เส้นทางเมืองกอกะเร็ก – เมืองพะอั้น
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.15 เส้นทางเมืองพะอั้น
ที่มา : คณะวิจัย

1.3 เส้นทางช่วงเมืองพะอั้น ไปยัง เมืองเมะล้าโย รัฐมอญ

จากการเดินทางช่วงเมืองพะอั้นไปยังเมืองเมะล้าโย รัฐมอญ ไปยังเส้นทางหมายเลข AH 1 จะมีระยะทางโดยประมาณ 76.8 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที สภาพเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องการจราจร ขนาด 8 เมตร แต่ไม่มีไหล่ทางของถนน พื้นผิวถนนค่อนข้างเรียบ แต่มีขรุขระและการซ่อมแซมเป็นบางช่วงของถนน สภาพเส้นทาง 2 ข้างทางมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบที่เต็มไปด้วยธรรมชาติค่อนข้างมากสลับกับเขตชุมชน นอกจากนี้ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวแบบโบราณสถานโดยมีสถาปัตยกรรมที่สวยงามหลาย ๆ สถานที่บนเส้นทางพะอั้นไปยังเมืองเมะล้าโย อาทิเช่น วัดกลางน้ำ วัดพระนั่งดิน ซึ่งสถานที่ท่องเที่ยวเหล่านี้ตั้งอยู่บนเส้นทางหลักของถนนทำให้เกิดวิวทิวทัศน์ที่สวยงามแบบธรรมชาติ และวัดเขาตะปูเป็นสถานที่สำคัญและศักดิ์สิทธิ์ของเมืองพะอั้น การเดินทางเป็นไปอย่างสะดวกโดยจากระยะทางบนถนนเส้นทางหลักไปยังวัดเขาตะปูมีระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร



ภาพที่ 4.16 สภาพโดยรอบวัดกลางน้ำ
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.17 สภาพเส้นทางเข้าไปยังวัดพระนั่งดิน
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.18 สภาพเส้นทางไปยังวัดเขาตะปู
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.19 เส้นทางเมืองผะอัน – เมืองเมะล่าย
ที่มา : คณะวิจัย

เมื่อเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองเมะล่าย จะพบว่า สภาพของถนนและการสัญจรเป็นไปอย่างราบรื่น ลักษณะของถนนเป็นแบบลาดยาง มี 2 ช่องการจราจร มีขนาดกว้าง 7 เมตร และสภาพที่เรียบไม่ขรุขระ แต่บางช่วงของถนน หรือบางแห่งของสถานที่ที่มีการค้าขายหรือการขนส่งสินค้าในตัวเมืองเมะล่าย ลักษณะของถนนบางจุดจะมีสภาพเป็นแบบลาดยางและขรุขระ มี 2 ช่องการจราจร มีขนาดกว้าง 8 เมตร การสัญจรอาจติดขัดบ้างเป็นช่วง ๆ ที่มีการค้าขาย นอกจากนี้ในตัวเมืองใหญ่จะมีสัญลักษณ์ป้ายจราจรต่าง ๆ บอกรายละเอียด เพื่อลดการติดขัดของการจราจรและความสะดวกต่อการเดินทาง อีกทั้งในตัวเมืองจะมีสิ่งอำนวยความสะดวก หรือการบริการที่มากมาย อาทิเช่น ร้านสะดวกซื้อต่าง ๆ ร้านค้าส่งปลีก ตลาดสดขนาดใหญ่ สถานบริการน้ำมัน ร้านอาหารต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งสามารถรองรับและเพียงพอต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว ดังภาพที่ 4.20



ภาพที่ 4.20 เส้นทางเมืองเมะล้าโย

ที่มา : คณะวิจัย

1.4 เส้นทางช่วงเมืองเมะล้าโยไปยังเมืองใจโท รัฐมอญ

การเดินทางสำรวจเส้นทางของการมาท่องเที่ยวเมืองใจโท ซึ่งเป็นเมืองที่มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญหลายแห่ง หนึ่งในสถานที่สำคัญที่เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ คือ พระธาตุอินทร์แขวน หรือพระธาตุใจโทตั้งอยู่ในเมืองใจโท (KYAIKTO) ซึ่งเป็นหนึ่งในพระธาตุที่มีประวัติความเป็นมาอันยาวนาน และยังเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ประชาชนในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาให้เคารพกราบไหว้บูชามาแต่โบราณ จากระยะของการเดินทางโดยประมาณ 167 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 3 ชั่วโมง 30 นาที โดยประมาณ และเมื่อเชื่อมโยงเส้นทางจากเมืองเมะล้าโยมายังเส้นทางเมืองผะอันไปยังเมืองใจโท จะพบว่าระยะทางการเดินทางจากเมืองผะอันไปยังใจโทประมาณ 119 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 2 ชั่วโมง 30 นาที โดยประมาณ และตลอดเส้นทางการเดินทางยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานสำหรับการมาท่องเที่ยว อาทิเช่น สถานบริการน้ำมัน ร้านอาหาร ร้านขายของขนาดเล็ก รวมทั้งจุดพักรถ เป็นต้น ดังภาพที่ 21 นอกจากนี้ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวด้านศิลปะโบราณสถานที่สวยงาม เช่น วัดถ้ำหมื่นพระ ซึ่งเป็นสถานที่แสดงถึงความศรัทธาของชุมชนต่อการถ่ายทอดศิลปะทางด้านศาสนา โดยการเดินทางจะค่อนข้างไม่สะดวกเนื่องจากสภาพถนนเป็นแบบถนนลูกรัง และขรุขระตลอดเส้นทาง มีระยะทางจากเส้นทางบนถนนหลักประมาณ 5 กิโลเมตร ซึ่งการเดินทางนี้ควรมีไกด์ท้องถิ่นนำเที่ยวเพื่อความปลอดภัยต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว สภาพโดยรวมทั่วไปของการเดินทางจะเป็นลักษณะแบบวิวิธทัศน์ของทุ่งนาและขุนเขาสลับกันสะท้อนถึงวิถีชุมชนได้เป็นอย่างดี ดังภาพที่ 21



ภาพที่ 4.21 เส้นทางเมืองเมะล้าโย – เมืองใจโต (พระธาตุอินทร์แขวน)
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.22 เส้นทางและสภาพโดยรอบทั่วไปของการเดินทางไปยังวัดถ้ำหมื่นพระ
ที่มา : คณะวิจัย


ตารางที่ 4.4 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมืองเมะล่าย รัฐมอญ

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่องจราจร	ชนิดถนน	ขนาดถนน (ม.)
สุโขทัย	เขตอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก	227	3.42			4	ลาดยาง	8
ด่านแม่สอด (ไทย)	เมืองผะอัม รัฐกะเหรี่ยง	150	2			2	ลาดยาง	8

ตารางที่ 4.4 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมืองเมะล่าย รัฐมอญ (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิดถนน	ขนาด ถนน (ม.)
เมือง ฝะอัน รัฐ กะเหรี่ยง	เมือง เมะ ล่าย รัฐมอญ	76.8	1.30			2	ลาดยาง	8
-	เมือง เมะ ล่าย รัฐมอญ	-	-			2,4	ลาดยาง คอนกรีต	8

ตารางที่ 4.4 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมืองเมะล๋าย รัฐมอญ (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาด ถนน (ม.)
เมืองเมะล๋าย รัฐมอญ	เมืองใจโท รัฐมอญ	167	3.30			2	ลาดยาง	7
เมืองพะอัน รัฐกะเหรี่ยง	เมืองใจโท รัฐมอญ	119	2.30			2	ลาดยาง	7

ตารางที่ 4.5 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมืองเมะล๋าย รัฐมอญ

เส้นทางท่องเที่ยว	สถานบริการน้ำมัน	ร้านอาหาร/ร้านค้า/ตลาด	จุดพักรถ	อื่นๆ (สถานบริการขนส่ง)
สุโขทัย - เขตอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก				
ด่านแม่สอด (ไทย) - เมืองพะอาน รัฐกะเหรี่ยง				
เมืองพะอาน รัฐกะเหรี่ยง - เมืองเมะล๋าย รัฐมอญ				

ตารางที่ 4.5 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมืองเมะล้าโย รัฐมอญ (ต่อ)

เส้นทางท่องเที่ยว	สถานบริการน้ำมัน	ร้านอาหาร/ร้านค้า/ตลาด	จุดพักรถ	อื่นๆ (สถานบริการขนส่ง)
เมืองเมะล้าโย รัฐมอญ – เมืองใจโท รัฐมอญ				

หมายเหตุ : บางจุดของเส้นทางไม่สามารถพักสำรวจได้ เนื่องจากการเดินทางไปแต่ละจุดต้องใช้เวลาในการเดินทาง เพื่อรักษาเวลาต่อการเดินทางไปยังสถานที่ที่นัดหมายตามกำหนดการ

ตารางที่ 4.6 ศักยภาพด้านกฎระเบียบการผ่านแดนของจุดผ่านแดนแม่สอด (ไทย) – ด่านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

กฎระเบียบ/ข้อปฏิบัติการผ่านแดน	การปฏิบัติ	สิ่งอำนวยความสะดวก-จุดบริการบริเวณจุดผ่านแดน	ด้านกายภาพของจุดผ่านแดนโดยภาพรวม
<p><u>ด่านแม่สอด (ไทย)</u> 1) ผู้เดินทางต้องทำการขอวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยวจากสถานทูตในไทย</p>			
<p><u>ด่านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง (เมียนมา)</u> 2) กรอกเอกสารการเดินทางเข้า – ออก โดยใช้เอกสารตามแบบฟอร์มของเจ้าหน้าที่ พร้อมกับหนังสือเดินทาง (Pass Port) ต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 6 เดือน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบข้อมูลและแสดงตัวต่อเจ้าหน้าที่</p>			

ตารางที่ 4.7 ศักยภาพด้านกฎระเบียบการผ่านแดนแต่ละด่านของเมืองต่างๆ ในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

กฎระเบียบ/ข้อปฏิบัติการผ่านแดน	การปฏิบัติ	สิ่งอำนวยความสะดวก-จุดบริการบริเวณจุดผ่านแดน	ด้านกายภาพของจุดผ่านแดนโดยภาพรวม
<p>1) ด่านเข้าเมืองผาอัน (รัฐกะเหรี่ยง) ผู้เดินทางต้องทำการชำระค่าธรรมเนียมการผ่านแดนเพื่อเข้าไปยังเมืองผาอัน</p>			
<p>2) ด่านเข้าเมืองเมะล้าโย (รัฐมอญ) ผู้เดินทางต้องทำการชำระค่าธรรมเนียมการผ่านแดนเพื่อเข้าไปยังเมืองเมะล้าโย</p>			

4.3 ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (ภาคเหนือตอนล่าง 1)



ภาพที่ 4.23 เส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1
ที่มา : คณะวิจัย

การพัฒนาเส้นทางสายเศรษฐกิจอาเซียนของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (แม่สอด - มุกดาหาร) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยสายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 793.39 กิโลเมตรจากนโยบายยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมวิสัยทัศน์สู่เส้นทางเชื่อมโยงอาเซียน รัฐบาลยังวางแผนให้เป็นหนึ่งในเส้นทางยุทธศาสตร์สายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อมระหว่างเมืองเมะล้าเล็ง ประเทศเมียนมาและ เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม นอกจากนี้เส้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้ยังเป็นเส้นทางหลวงสายเอเชีย AH 16 อีกด้วย ซึ่งทางหลวงหมายเลข 12 จะมีทั้งหมด 9 ช่วงของเส้นทางโดยถนนมิตรภาพ (Thanon Mitrphap) หรือถนนพิษณุโลก - หล่มสัก เป็นถนนที่ได้รับการช่วยเหลือในการก่อสร้างจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาสายที่สองหลังจากก่อสร้างถนนมิตรภาพ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 สายแรก ช่วงจังหวัดสระบุรี ถึง จังหวัดนครราชสีมา เริ่มต้นที่เชิงสะพานนครสวรรค์ ริมแม่น้ำน่านฝั่งตะวันออก ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ตัดผ่านใจกลางเมืองพิษณุโลกที่สี่แยกอินโดจีน ไปยังอำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก ผ่านอำเภอเขาค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์ จนถึงสี่แยกพ่อบุณผาเมือง ซึ่งตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 21 ที่อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงพิษณุโลก - หล่มสัก จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร แบบลาดยาง ทำให้การจราจรและผู้ใช้งานสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และ มีความปลอดภัยมากขึ้น (กรมทางหลวง, 2558)

จากการเดินทางบนเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงหมายเลข 12 เส้นทางของถนนในช่วงนี้เริ่มต้นที่ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญทางด้านโบราณสถานต่างๆ มากมาย อาทิ เช่น พิพิธภัณฑสถานบ้านจำทวี ลานสมเด็จพระนเรศวรมหาราช พระราชวังจันทร์ วัดจุฬา

มณี หรือวัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า วัดใหญ่ ตั้งอยู่บนถนนพุทธบูชา ริมฝั่งแม่น้ำน่านด้านทิศตะวันออกตรงข้ามกับศาลากลางจังหวัดพิษณุโลก เป็นพระอารามหลวงชั้นเอกชนิดวรมหาวิหาร ซึ่งเป็นที่รู้จักโดยทั่วไปในฐานะสถานที่ประดิษฐานพระพุทธรชินราช พระพุทธรูปที่ได้รับการยกย่องว่าสวยงามที่สุดในประเทศไทย โดยวัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหารเป็นวัดที่มีประวัติมายาวนาน ตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย มีสถาปัตยกรรม ศิลปกรรม และประติมากรรมที่งดงามยิ่ง ถือได้ว่าเป็นมรดกทางศิลปวัฒนธรรมอันล้ำค่าของเมืองพิษณุโลก



ภาพที่ 4.24 เส้นทางท่องเที่ยววัดจุฬามณี อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.25 เส้นทางท่องเที่ยวบริเวณพระราชวังจันทน์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.26 เส้นทางท่องเที่ยววัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดพิษณุโลก
ที่มา : คณะวิจัย

เมื่อเดินทางต่อไปยังเส้นทางที่ตัดผ่านใจกลางเมืองพิษณุโลกข้ามทางรถไฟสายเหนือแล้วตัดกับทางหลวงหมายเลข 11 กับถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้ หรือทางหลวงหมายเลข 126 ที่สี่แยกอินโดจีนแล้วบรรจบกับถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือที่แยกซีพี จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองถนนหมายเลข 2246 ไปยังอำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก ผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 21 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 2232 โดยผ่านอำเภอเขาค้อ เข้าสู่เขตอำเภอเมืองจังหวัดเพชรบูรณ์ โดยระยะทางประมาณ 134 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางจนสิ้นสุดที่สี่แยกพ่อขุนผาเมือง ซึ่งตัดกับทางหลวงหมายเลข 2466 ที่อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ตลอดเส้นทางการเดินทางบนทางหลวงหมายเลข 12 จากจังหวัดพิษณุโลกผ่านไปยังจังหวัดเพชรบูรณ์จะพบว่า เป็นเส้นทางสายธรรมชาติ (พิษณุโลก-หล่มสัก) เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ผ่านแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 2 อุทยานแห่งชาติ คือ อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อีกทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญบนเส้นทางท่องเที่ยวนี้อีกด้วย อาทิเช่น น้ำตกแก่งซอง น้ำตกปอย และน้ำตกแก่งโสภา เป็นต้น ดังภาพที่ 4.27 – 4.29



ภาพที่ 4.27 เส้นทางจังหวัดพิษณุโลก (สี่แยกอินโดจีน) – จังหวัดพิษณุโลก (อำเภอวังทอง)
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.28 เส้นทางท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.29 เส้นทางท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ)
ที่มา : คณะวิจัย

จากการเดินทางจากอุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวงมุ่งหน้าไปยังเส้นทางบนถนนหลวงหมายเลข 12 ต่อไปอีกิโลเมตรที่ 33 ไปจนกระทั่งกิโลเมตรที่ 68 เลี้ยวซ้ายไปยังอำเภอนครไทย จังหวัดพิษณุโลก บนถนนเส้นทางหมายเลข 2013 เพื่อเดินทางท่องเที่ยวไปยังอุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางนี้เป็นเส้นทางขนาน 2 ฝั่ง 2 ช่องจราจร ซึ่งลักษณะของถนนเป็นแบบลาดยางมีสภาพภูมิประเทศที่ราบและถนนเรียบ มีบางช่วงที่มีสภาพรอบ ๆ ตลอดเส้นทาง 2 ฝั่งถนน เป็นพื้นที่ทำการเกษตรสลับบ้านเรือนของชุมชน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อาทิเช่น สถานบริการน้ำมันขนาดเล็ก ตลาดสด ร้านค้า เป็นต้น โดยระยะทางประมาณ 108 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง



ภาพที่ 4.30 เส้นทางท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.31 เส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงหมายเลข 12
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดพิษณุโลก

1. เส้นทางหลวงหมายเลข 101

จากด่านถาวรภูดู่เดินทางเข้าสู่เขตอำเภอน้ำหนาว จังหวัดอุดรดิตถ์ เพื่อเดินทางท่องเที่ยวไปยังหมู่บ้านท่าเรือ อำเภอน้ำหนาว ซึ่งเป็นชุมชนที่มีการทำประมงมาช้านาน และยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ โดยการเดินทางไปบนถนนทางหลวงหมายเลข 101 ตัดผ่านไปยังถนนหมายเลข 1045 เพื่อไปยังอำเภอน้ำหนาว ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร โดยลักษณะเส้นทางจราจรขนาน 2 เลน พื้นถนนแบบลาดยาง จากนั้นตัดเข้าสู่ถนนเส้นทางถนนหมายเลข 1163 ไปยังหมู่บ้านท่าเรือประมาณ 7 กิโลเมตร



ภาพที่ 4.32 เส้นทางท่องเที่ยวหมู่บ้านท่าเรือ
ที่มา : คณะวิจัย

จากนั้นเดินทางเข้าสู่เขตอำเภอศรีสขณาสัย จังหวัดสุโขทัยโดยเพื่อเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวหมู่บ้านนาต้นจัน ซึ่งเป็นหมู่บ้านที่ก่อตั้งจากการรวมตัวของชุมชนโดยดึงกลุ่มอาชีพทอผ้าที่ได้รับการสนับสนุนจากพัฒนาชุมชนเพื่อจัดตั้งเป็นกลุ่มอาชีพ จนกระทั่งกลุ่มได้ผ่านการประเมินโครงการหมู่บ้านอุตสาหกรรมชนบทเพื่อการท่องเที่ยวและมีการจัดตั้งกลุ่ม OTOP โฮมสเตย์ ซึ่งได้รับอนุมัติเป็นวิสาหกิจชุมชนทอผ้าบ้านนาต้นจัน เมื่อปี พ.ศ. 2549 นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวในรูปแบบการปั่นจักรยานท่องเที่ยวบริเวณโดยรอบหมู่บ้านเพื่อบริการนักท่องเที่ยวที่สนใจศึกษาวิถีชุมชนอย่างยั่งยืน โดยการเดินทางไปบนถนนทางหลวงหมายเลข 101 ตัดผ่านไปยังถนนหมายเลข 102 ระยะประมาณ 89 กิโลเมตร โดยลักษณะเส้นทางจราจรขนาน 2 เลน พื้นถนนแบบลาดยาง

จากเส้นทางท่องเที่ยวหมู่บ้านนาต้นจันไปยังเส้นทางท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์ศรีสขนาลัย อำเภอสรีสขนาลัย จังหวัดสุโขทัย โดยมีระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 40 นาที และห่างจากตัวอำเภอสรีสขนาลัยลงมาทางอำเภอสวรรคโลกประมาณ 11 กิโลเมตร โดยตัวเมืองโบราณศรีสขนาลัยอยู่ในเขตหมู่บ้านพระปรารค์ ตำบลศรีสขนาลัย มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 45.14 ตารางกิโลเมตร เดิมชื่อว่า “เมืองเชลียง” แล้วเปลี่ยนชื่อเป็น “ศรีสขนาลัย” ในสมัยกษัตริย์ราชวงศ์พระร่วงขึ้นครองกรุงสุโขทัย และได้สร้างเมืองขึ้นใหม่เป็นศูนย์กลางการปกครองแทนเมืองเชลียง ในบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์มีโบราณสถาน และโบราณวัตถุทั้งหมด 215 แห่ง (กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานจังหวัดสุโขทัย) การเดินทางรถยนต์จากตัวเมืองสุโขทัยใช้ทางหลวงหมายเลข 101 เส้นสุโขทัย-สวรรคโลก-ศรีสขนาลัย ไปจนถึงระหว่างกิโลเมตรที่ 17-19 แล้วเลี้ยวซ้ายข้ามสะพานแม่น้ำยมจะมีทางแยกขวาเข้าอุทยานประมาณ 1.5 กิโลเมตร เป็นระยะทาง 68 กิโลเมตร หรือรถโดยสารประจำทางจะมีรถสายสุโขทัย-ศรีสขนาลัย ออกจากท่ารถที่ตลาดเทศบาลไปอุทยานทุกวัน นอกจากนี้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เส้นทางจากอำเภอสวรรคโลกไปตามทางหลวงหมายเลข 1201 ไปจนถึงตำบลเมืองเก่า บริเวณเชิงสะพานข้ามแม่น้ำยมแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าอุทยานอีก 2 กิโลเมตร รวมระยะทาง 22 กิโลเมตร จากนั้นมุ่งเข้าสู่จังหวัดสุโขทัยบนถนนทางหลวงหมายเลข 11



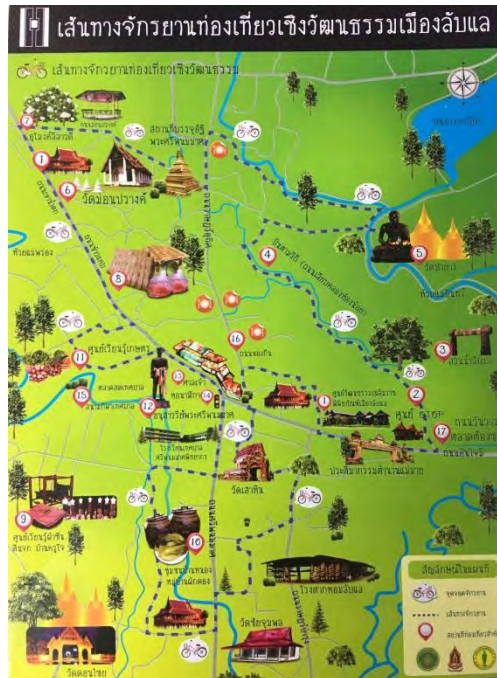
ภาพที่ 4.35 เส้นทางท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย
ที่มา : คณะวิจัย

3. เส้นทางหลวงหมายเลข 11-12

การเดินทางท่องเที่ยวจากด่านภูมูมายังอำเภอท่าปลา และผ่านเข้าสู่อำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์บนเส้นทางหลวงหมายเลข 1045 มีระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทาง 2 ชั่วโมง 40 นาที โดยสภาพถนนเป็นลาดยางและการจราจรเป็นแบบ 2 ฝั่ง และ 2 เลนถนน สลับกันเป็นบางช่วงของการเดินทาง ซึ่งจุดเด่นของการท่องเที่ยวเมืองอุตรดิตถ์ คือ การเดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่เรียกขานนามว่าเมืองลับแล โดยเป็นสถานที่จัดแสดงพิพิธภัณฑ์โบราณวัตถุ ศิลปวัฒนธรรมแบบสมัยล้านนา และยังมีการจัดเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเมืองลับแลให้กับนักท่องเที่ยวที่สนใจ ดังภาพที่ 4.36-4.37



ภาพที่ 4.36 เส้นทางท่องเที่ยวเมืองลับแล
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.37 เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเมืองลับแล
ที่มา : ศูนย์การท่องเที่ยวพืชรภัณฑ์เมืองลับแล

จากนั้นมุ่งหน้าไปยังจังหวัดสุโขทัยบนถนนหลวงหมายเลข 102 จากนั้นเปลี่ยนเส้นทางไปยังถนนหมายเลข 1113 โดยระยะทางประมาณ 99 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง 40 นาที พบว่า มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญมากของจังหวัดสุโขทัย คือ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย ซึ่งเมืองเป็นมรดกทางประวัติศาสตร์ของไทยสมัยเริ่มสร้างอาณาจักรที่ยังหลงเหลืออยู่โดยได้รับการยกย่องจากองค์การยูเนสโก เมื่อเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2534 ให้เป็น “มรดกโลก” เนื่องจากในอดีตเมืองสุโขทัยเคยเป็นราชธานีของไทยมีความเจริญรุ่งเรืองเป็นศูนย์กลางการปกครอง ศาสนา และเศรษฐกิจ ภายในอุทยานมีสถานที่สำคัญที่เป็นพระราชวัง ศาสนสถาน โบราณสถาน โดยมีคูเมือง กำแพงเมือง และประตูเมืองโบราณล้อมรอบเป็นสี่เหลี่ยมจัตุรัส เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีจักรยานเพื่อบริการให้นักท่องเที่ยวเพื่อใช้ปั่นชมอุทยานตามเส้นทางที่จัดเตรียมไว้สำหรับเส้นทางปั่นจักรยานท่องเที่ยวได้ หรือการบริการรถรางนำเที่ยวชมรอบเมืองอุทยานฯ



ภาพที่ 4.38 เส้นทางท่องเที่ยวไปยังอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.39 เส้นทางท่องเที่ยวในจังหวัดสุโขทัย
ที่มา : กรมการท่องเที่ยว

จากนั้นเดินทางไปตามเส้นทางท่องเที่ยวบนถนนหลวงหมายเลข 12 เพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดตาก จากระยะทางการเดินทางประมาณ 69 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 50 นาที โดยสภาพถนนช่วงแรกเป็นแบบลาดยาง การจราจรถนนแบบ 2 เลน คู่ขนาน 2 ฝั่ง และสลับเปลี่ยนเป็น 4 เลน ตามลำดับ ดังภาพ 4.40



ภาพที่ 4.40 เส้นทางท่องเที่ยวไปยังจังหวัดตาก
ที่มา : คณะวิจัย

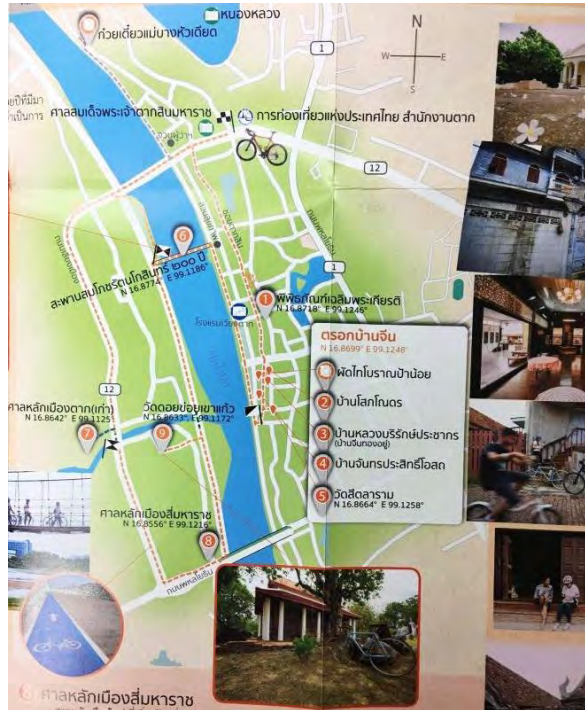
ซึ่งในตัวเมืองจังหวัดตากมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ อาทิ เช่น ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช พิพิธภัณฑ์เฉลิมพระเกียรติ สะพานสมโภชรัตนโกสินทร์ 200 ปี ตรอกบ้านจีน เป็นต้น ซึ่งทางหน่วยงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดตากได้ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวจังหวัดตากได้มีการ



ภาพที่ 4.42 สถานที่ท่องเที่ยวศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.43 สถานที่ท่องเที่ยวพิพิธภัณฑสถานเฉลิมพระเกียรติ
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.44 เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวในตัวเมืองจังหวัดตาก
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดตาก

จากนั้นเดินทางไปตามเส้นทางบนถนนทางหลวงหมายเลข 12 (AH 1) แล้วเลี้ยวขวาตามทางแยกตากแม่สอดมุ่งหน้าสู่อำเภอแม่สอด มีระยะทางจากตัวเมืองตากโดยประมาณ 68 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 1 ชั่วโมง 20 นาที ช่วงแรกของถนนเส้นทางออกไปยังอำเภอแม่สอดจะเป็นแบบคอนกรีต 5 เลน และมี 1 เลนสำหรับจักรยาน ซึ่งถนนมีสภาพพื้นราบ สะดวกต่อการเดินทาง และช่วงนอกตัวเมืองการจราจรจะมีลักษณะเป็นถนนแบบ 2 เลน ทั้ง 2 ฝั่งของช่องการจราจร เมื่อเข้าสู่เขตอำเภอแม่สอด จะพบว่าลักษณะของเส้นทางปัจจุบันมีการปรับปรุงโครงสร้างและขยายช่องการจราจรของถนนเป็นแบบลาดยาง 4 เลน และบริเวณทางผ่านยังมีสถานที่โบราณสถานที่สำคัญที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจเดินทางมากราบไหว้สักการะเพิ่มมากขึ้น คือ ศาลเจ้าพ่อพะวอ นอกจากนี้อำเภอแม่สอดยังมีสถานที่ท่องเที่ยวมากมายที่สำคัญและเป็นจุดเด่นที่สามารถดึงดูดความสนใจแก่นักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างมาก เช่น น้ำพุร้อนแม่กาษา น้ำตกแม่กาษา อุทยานแห่งชาติน้ำตกพาเจริญ วัดมณีไพรสณฑ์ วัดไทยพัฒนาราม ตลาดริมเมย เป็นต้น ซึ่งทางหน่วยงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดตาก ได้ร่วมมือและสนับสนุนเรื่องการท่องเที่ยวกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในการเตรียมความพร้อมในการรองรับและการบริการการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากขึ้นในอนาคต โดยมุ่งเน้นไปยังการท่องเที่ยวแบบการปั่นจักรยานชมวิถีชีวิตชาวเมืองแม่สอดทั้งนี้มีการจัดทำแผนที่เส้นทางและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวแบบการปั่นจักรยานให้กับนักท่องเที่ยวที่สนใจและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปยังประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาอีกด้วย



ภาพที่ 4.45 เส้นทางท่องเที่ยวไปยังอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.46 ศาลเจ้าพ่อพะลอ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.47 เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวในอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดตาก



ภาพที่ 4.48 เส้นทางท่องเที่ยวไปยังน้ำพุร้อนแม่กาษา
ที่มา : คณะวิจัย

การเดินทางมาท่องเที่ยวยังน้ำพุร้อนแม่กาษาซึ่งห่างจากตัวเมืองแม่สอดประมาณ 39 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 45 นาที โดยสภาพถนนและการจราจรเป็นแบบถนนลาดยาง 4 ช่องการจราจร แต่เมื่อเข้าสู่ช่วงบริเวณเขตชุมชนจะเปลี่ยนเป็นถนนแบบคอนกรีต 2 ช่องการจราจรสลับแบบลาดยางสภาพภูมิประเทศโดยรอบจะเป็นแบบภูเขาสลับกับเขตชุมชนมีวิวทิวทัศน์หรือทัศนียภาพที่สวยงามเหมาะสำหรับการท่องเที่ยวแบบธรรมชาติ นอกจากนี้ยังมีศูนย์บริการข้อมูลการจัดเส้นทางท่องเที่ยวโดยการปั่นจักรยานและบริการเช่าจักรยานบนเส้นทางไปยังบริเวณโดยรอบน้ำพุร้อนแม่กาษาซึ่งบริเวณนี้จะมีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่

หลากหลาย เช่น น้ำตกแม่กาษา วัดไทยสามัคคี และโป่งคำราม ซึ่งมีคุณสมบัติในการรักษาสุขภาพ และผ่อนคลาย เป็นต้น



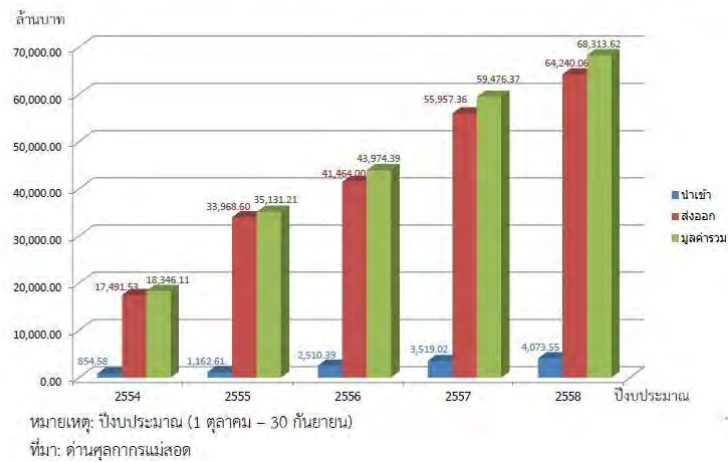
ภาพที่ 4.49 เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวบริเวณน้ำพุร้อนแม่กาษา
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดตาก



ภาพที่ 4.50 เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวบริเวณน้ำตกพญาเจริญ
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดตาก

และเมื่อเดินทางจากตัวเมืองแม่สอดไปยังด่านศุลกากรแม่สอดโดยระยะการเดินทางประมาณ 25 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 30 นาที มีสภาพโครงข่ายถนนหรือการจราจรเป็นไปอย่างสะดวก มีสภาพถนนเป็นแบบลาดยางและสภาพโดยรอบทั่วไปไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างมากมายตลอดการเดินทาง อาทิ เช่น ร้านอาหาร สถานประกอบการกิจการน้ำมัน ที่พัก เป็นต้น ซึ่งด่านศุลกากรแม่สอดเป็นด่านที่มีศักยภาพรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจโดยดำเนินงานตามนโยบายภาครัฐด้านเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นการส่งเสริมการค้าชายแดนผ่านการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อให้มีการกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่ต่างๆ โดยใช้กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายเป็นตัวนำในการพัฒนา อันเป็นการนำมาซึ่งการลงทุน และการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เฉพาะและพื้นที่ใกล้เคียงโดยโครงการด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่ที่จะเกิดขึ้นเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษตากสามารถพัฒนาการค้าสู่ AEC (ASEAN Economic Community) ซึ่งสำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากได้มีกำหนดแผนการก่อสร้างโครงการด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่เกิดขึ้นบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 โดยเป็นโครงการเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศที่มาพร้อมกับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตาก ด้วยมูลค่าการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งการคัดเลือกพื้นที่โครงการเป็นไปตามแนวทาง Border Management Modernization ตามเงื่อนไขทำเลที่เหมาะสมกับการสัญจรโดยไม่เกิดปัญหาการจราจรแออัด เข้าถึงง่าย สามารถให้บริการชุมชนและธุรกิจของพื้นที่ชายแดนทั้งสองฝั่งได้เป็นอย่างดี โดยจะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงตลาดผู้บริโภค ผนวกกับการเปิดเส้นทางการค้าด้านตะวันตก ภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจ EWEC (East-West Economic Corridor) ตลอดจนเชื่อมโยงการค้าไปสู่ภูมิภาคอื่นๆ และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาเศรษฐกิจ และขยายพื้นที่ในการเตรียมความพร้อมรับมือกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เปิดกว้างระหว่างกลุ่มการค้าอาเซียนสู่เศรษฐกิจโลก

สถิติมูลค่าสินค้าส่งออกนำเข้าระหว่างไทย-เมียนมาร์ อ.แม่สอด จ.ตาก



ภาพที่ 4.51 มูลค่าการส่งออกสินค้าระหว่างไทย-เมียนมา บริเวณด่านศุลกากรแม่สอด
ที่มา : สำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก จังหวัดตาก



ภาพที่ 4.52 โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2
ที่มา : สำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก จังหวัดตาก

ตารางที่ 4.8 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 (เส้นทางหลวงหมายเลข 12)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาดถนน (ม.)
เมือง พิษณุโลก	เพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ)	135	2			4	ลาดยาง	2*3.5
อำเภอเขาค้อ	อุทยานภูหินร่องกล้า	81	1.30			4 และ 2	ลาดยาง	2*3.5

ตารางที่ 4.9 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 (เส้นทางหลวงหมายเลข 101)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาดถนน (ม.)
ด่านถาวร ภูตู	อ.ท่าปลา จ.อุตรดิตถ์	120	2.30			4 และ 2	ลาดยาง	7
อ.ท่าปลา จ.อุตรดิตถ์	หมู่บ้าน ท่าเรือ	7	0.15			2	ลาดยาง	7

ตารางที่ 4.9 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 (เส้นทางหลวงหมายเลข 101) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาดถนน (ม.)
หมู่บ้าน ท่าเรือ	หมู่บ้าน ต้นจัน จ. สุโขทัย	89	1.30			2	ลาดยาง	7
หมู่บ้านนา ต้นจัน จ.สุโขทัย	อุทยาน ประวัติศาสตร์ ศรีสัชนา ลัย	30	0.40			2	ลาดยาง และ คอนกรีต	7

ตารางที่ 4.10 สภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 (เส้นทางหลวงหมายเลข 11-12)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิด ถนน	ขนาดถนน (ม.)
ด่านภู่อู่	อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์	160	2.40			2 และ 4	ลาดยาง	2*3.5
อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์	อุทยาน ประวัติศาสตร์ ศรีสุโขทัย	99	1.40			4	ลาดยาง	2*3.5

ตารางที่ 4.10 แสดงสภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 (เส้นทางหลวงหมายเลข 11-12) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิดถนน	ขนาด ถนน (ม.)
อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย	อ.เมือง จ.ตาก	69	0.50			4	ลาดยาง	2*3.5
อ.เมือง จ.ตาก	อ.แม่สอด จ.ตาก	68	1.20			4	คอนกรีต และ ลาดยาง	2*3.5

ตารางที่ 4.10 แสดงสภาพเส้นทางและลักษณะทางกายภาพของเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1 (เส้นทางหลวงหมายเลข 11-12) (ต่อ)

จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	สภาพเส้นทาง	ลักษณะทางกายภาพ	ช่อง การจราจร	ชนิดถนน	ขนาด ถนน (ม.)
อ.แม่สอด จ.ตาก	น้ำพุร้อนแม่ ภาษา	39	0.45			4 และ 2	ลาดยาง และ คอนกรีต	2*3.5
อ.แม่สอด จ.ตาก	ด่านแม่สอด	25	0.30			2	ลาดยาง	2*3.5

4.4 แนวทางการพัฒนาและเส้นทางเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย

จากการสำรวจและการสัมภาษณ์เพื่อได้รับข้อมูลเชิงลึกจากหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน อาทิเช่น หน่วยงานสมาคมหอการค้า สมาอุตสาหกรรม หน่วยงาน CCI (Coordinating Committee on Investment) สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว สถานเอกอัครราชทูต สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ กระทรวงแผนงานและการลงทุน กรมทางหลวงชนบท กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ผู้นำองค์กรของเมืองแต่ละรัฐ กระทรวงการท่องเที่ยวและการโรงแรม ทั้งในประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ที่เกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาบนเส้นทางที่ทำการศึกษา ซึ่งนำมาถึงการประเมินถึงศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวที่ศึกษานี้ จะเห็นได้ว่าประเด็นสำคัญของการเดินทางท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย คือ

- ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง
- ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก
- ด้านศักยภาพบุคลากรเพื่อบริการทางท่องเที่ยว
- ด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์
- ข้อปฏิบัติ/กฎระเบียบการผ่านแดนแต่ละจุดผ่านแดน

4.4.1 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

■ CCI แขวงไซยะบูลี

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
มีนโยบายการพัฒนา ด้านพื้นฐานโครงข่าย logistics ในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวในแขวงไซยะบูลีรวมไปถึงด้านภูคู้	ช่วง high season ที่พักยังไม่เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยว	มีการส่งเสริมไกด์นำเที่ยวที่ผ่านการอบรมหลักสูตรสำหรับการนำเที่ยวเป็นระยะเวลาการอบรม 3 เดือน	ยังขาดการบริหารจัดการและการวิเคราะห์การตลาดในเชิงธุรกิจของการท่องเที่ยว	เพื่อการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวสามารถพักได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน

■ แขวงหลวงพระบาง

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
-แผนยุทธศาสตร์ในปี พ.ศ. 2020 กำหนดนโยบายในด้านการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐาน (ถนน) หลวงหมายเลข 13 ในสปป.ลาว -มีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ด้านเส้นทางท่องเที่ยว และเพื่อการล่าเหยี่ยวชนส่งสินค้าสำหรับสำหรับนักลงทุน	-ที่พักสามารถรองรับนักท่องเที่ยว รวมถึงการบริการด้านอาหาร สาธารณูปโภคได้เป็นอย่างดี	ผู้ประกอบการธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ด้านการบริการเพิ่มขึ้นจากเดิมถึง 44%	มีการส่งเสริมสนับสนุนและพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยว สม่่าเสมอ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สมาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และศูนย์การท่องเที่ยวหลวงพระบาง เนื่องจากหลวงพระบางได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นเมืองมรดกโลก จึงเป็นจุดดึงดูดแก่นักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก	เพื่อการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวสามารถพักได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน

จำนวน 3 เส้นทาง				
-----------------	--	--	--	--

■ **สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวหลวงพระบาง / CCI สปป.ลาว**

1. ระบบพื้นฐานด้าน โครงข่ายของถนน เส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการ ท่องเที่ยวเพื่อบริการทาง ท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและ ประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ- กฎระเบียบการผ่านแดน
<p>-ตามแผนนโยบายของ รัฐบาลมีการนำเสนอให้ นักลงทุนต่างชาติเข้ามา ลงทุน เช่น การสร้างถนน การปรับปรุงเส้นทางที่เข้า ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ และมีการสนับสนุนในการ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน การจราจร ระบบสาธารณูปโภค -โครงสร้างพื้นฐาน บาง เขตใน สปป.ลาว ยังไม่มี การพัฒนาอย่างเต็มที่ บางเส้นทางยังมีสภาพที่ ชำรุด ส่งผลต่อการ เดินทางที่ไม่สะดวก รวมถึง การขนส่งสินค้าที่ล่าช้าได้</p>	<p>-ที่พักสามารถรองรับ จำนวนนักท่องเที่ยวได้ใน ระดับที่ดี มีมาตรฐาน แต่ ในช่วง high season อาจ ยังไม่เพียงพอ ต่อ นักท่องเที่ยว ซึ่งบางครั้ง จำเป็นต้องใช้ที่พักในราคา ที่สูง ซึ่งระดับมาตรฐาน อาจไม่ดีเท่าที่ควร -มีการบริการร้านอาหาร สถานบันเทิง แหล่งซื้อ สินค้าที่มีคุณภาพ</p>	<p>-มีการส่งเสริมพัฒนา บุคลากรเพื่อการรองรับ การบริการท่องเที่ยว โดยประมาณ 3,500 คน ในหลวงพระบาง ซึ่งมีการ ส่งเสริมให้มีการเรียนใน สาขาการบริการการ ท่องเที่ยวโดยเฉพาะ และ ทางด้านเศรษฐศาสตร์</p>	<p>-มีการส่งเสริมการท่องเที่ยว และความร่วมมือกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยวของหลวงพระ บาง - การสนับสนุนจากภาครัฐ หรือเอกชนบางครั้งอาจไม่ เท่าที่ควร และยังคงขาดการ นำเสนอภาพลักษณ์ที่จะ ดึงดูดนักท่องเที่ยว หรือนัก ลงทุนต่างชาติ</p>	<p>-เพื่อ การ ท่อง เที ยว นักท่องเที่ยวสามารถพัก ได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน - VISA ในการข้ามผ่าน แดนของนักท่องเที่ยว ต่างชาติยังมีปัญหาบ้าง</p>

4.4.2 ภาคเหนือตอนล่าง 1

จังหวัดตาก

■ **หอการค้า**

1. ระบบพื้นฐานด้าน โครงข่ายของถนน เส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการ ท่องเที่ยวเพื่อบริการทาง ท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและ ประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ- กฎระเบียบการผ่านแดน
<p>- มีการปรับปรุงขยายถนน ให้กว้างขึ้นจาก 2เลน เป็น 4 เลน (จากเส้นพิชณโลก- อ.แม่สอด) - บางสถานที่ท่องเที่ยวที่ เป็นแหล่งธรรมชาติ เช่น น้ำตกทีลอซู มีลักษณะ เส้นทางที่ลาดชัน ค่อนข้างมาก การเข้าถึง เส้นทางอาจเป็นไปได้ด้วย</p>	<p>-บางแหล่งท่องเที่ยวยังไม่ มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ เพียงพอต่อการรองรับ เช่น การบริการต่างๆ ไป จุฬารัตน์ เป็นต้น - มีการบริการรถโดยสาร ที่สามารถนำเที่ยว/ เดินทางจาก บขส.ไปยัง สถานที่ท่องเที่ยวได้ -มีสายการบิน 1 สายการบิน</p>	-	<p>- มีการร่วมกิจกรรมเชื่อม สัมพันธ์ ไทย-ลาว ทำให้เกิด การค้าขายและ การลงทุน ของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว</p>	<p>- การข้ามผ่านแดนไปยัง เมียนมาต้องใช้ VISA (ทาง บก)</p>

ความลำบาก	บิน แต่มีราคาค่อนข้างสูงของเที่ยวบิน			
-----------	--------------------------------------	--	--	--

■ สภาพอุตสาหกรรม

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
- มีการพัฒนาเส้นทางหลักจาก อ.แม่สอด เพื่อเปิดเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเมียนมา	- มีที่พักเพียงพอต่อการรองรับทั้งแบบ backpack และ แบบ package	-มีการจัดการด้านกฎหมาย/พรบ. การท่องเที่ยวสำหรับการขึ้นทะเบียนของมัคคุเทศก์	- ยังขาดการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวด้านการเรียนรู้ทางธรรมชาติ - ขาดการนำเสนอข้อมูลการท่องเที่ยวที่ไม่ชัดเจน	- การขอ VISA การผ่านแดนของไทย-เมียนมาจาก กทม. ซึ่งหากสามารถออกกฎการขอ VISA ได้ที่ด่านชายแดนจะส่งผลให้การท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น

■ สมาคมธุรกิจ

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
- ปัจจุบันมีการขยายถนนในช่วงระหว่างทางไปยัง อ.แม่สอด จาก 2 เลน เป็น 4 เลน แบบลาดยาง - ฝั่งเมียนมา มีการปรับขยายถนนตัดใหม่จาก อ.แม่สอดไปยังเมืองพะอาน	-ที่พักเพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยว แต่บางกรณีในกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ระดับ high class คุณภาพยังไม่เหมาะสมต่อการรองรับ - ระบบการขนส่งส่วนมากจะเป็นการใช้รถตู้/รถบัส 2 ชั้น แต่ยังไม่มีความปลอดภัยในการเดินทางหรือไม่มีมาตรฐาน -ด้านร้านอาหาร ยังไม่เพียงพอต่อการรองรับ แต่มีการผลักดันให้เกิดการค้าขายและการลงทุนมากขึ้น	- โกคีน่าเที่ยว หรือ โกคีน่าท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอต่อการบริการ - บริษัททัวร์ หรือ นำเที่ยว ยังไม่เพียงพอในการรองรับนักท่องเที่ยว - กลุ่มนักท่องเที่ยวไทย,สปป.ลาว และเมียนมาส่วนใหญ่จะทำทัวร์แบบการใช้รถยนต์	- ด้านการตลาดท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากเมียนมาไปยัง สปป.ลาว หรือจาก สปป.ลาว ไปยังเมียนมา ยังไม่สามารถทำได้เท่าที่ควร - มีการนำเสนอกิจกรรมท่องเที่ยว มายังกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ผ่านเส้นทาง LIMEC แบบ 3 day	- กรณีการนำเที่ยวแบบ one-day trip (inside) เมียนมา มายังแม่สอด พาหนะไม่สามารถอยู่ในแม่สอดได้ต้องไป-กลับเท่านั้น - มีการผลักดันที่จะทำให้นักท่องเที่ยวเมียนมาสามารถใช้ border pass ชั่วโมงได้ 7- 14 เพื่อสามารถมาท่องเที่ยวใน อ.แม่สอดได้

■ สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน

<ul style="list-style-type: none"> - มีการพัฒนาเพิ่มขึ้นในส่วนของการปรับปรุงสภาพของถนนและมีการสร้างสะพานเชื่อมต่อถนนไปยังด้านเมียวตี ทำให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางได้ง่ายขึ้น - มีการขยายถนนจากช่วงตากขึ้นมายังแม่สอด - ถนนบางเส้นทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติสามารถสร้างเป็นจุดแข็งสำหรับนักท่องเที่ยวได้ เช่น การขี่ช้างเข้าน้ำตก - มีการสนับสนุนให้แหล่งท่องเที่ยวมีการสร้างเส้นทางสำหรับการปั่นจักรยานเพื่อท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการลงทุนที่พักเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับการบริการนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นสูงในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> - การบริการด้านไกด์นำเที่ยว หรือไกด์ท้องถิ่นยังไม่เพียงพอต่อการบริการนำเที่ยว - ยังขาดรถบริการนำเที่ยวที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดอื่นๆ ในเส้นทาง LIMEC 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เช่น ผู้ประกอบการธุรกิจด้านการท่องเที่ยว หอการค้า เป็นต้น ในการจัดกิจกรรมสร้างสัมพันธ์เชื่อมโยงการท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC - มีการจัดทำการ์โปรมทเป็นภาษาเมียนมา เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - การผ่านเข้า-ออกผ่านด่านบริเวณชายแดนมาয়ไทยใช้ VISA (ทางบก)
---	---	---	---	--

จังหวัดสุโขทัย

■ สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดการเตรียมเส้นทางนำเที่ยวจากไทยไปยังเมียนมา หรือประเทศที่สาม และมีการพัฒนาให้มีมาตรฐานมากขึ้น - การเดินทางยังไม่สะดวกเท่าที่ควรในส่วนหน้าด่านที่เชื่อมต่อมายังไทยโดยเฉพาะจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังขาดการบริการ หรือคุณภาพการบริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก - จัดตั้งศูนย์บริการนักท่องเที่ยวตรงด่าน แม่สอดให้มีศักยภาพมากขึ้น - มีการเตรียมการจัดการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่ดีในชุมชนให้สอดคล้องกับกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างๆ เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยววัยรุ่น ผู้สูงอายุ เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - การบริการไกด์นำเที่ยว หรือไกด์ท้องถิ่นยังไม่เพียงพอต่อการบริการ - บริษัททัวร์นำเที่ยวยังไม่เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการโปรโมทการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ที่มีการร่วมทำกิจกรรมกับชุมชนมากขึ้น - การโปรโมทการวิ่งเพื่อสุขภาพ - การนำเทคโนโลยีด้าน Social Media เข้ามาช่วยในการโปรโมทแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ให้เกิดแรงดึงดูดความสนใจต่อการมาท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - นักท่องเที่ยวเมียนมากรณียกเว้น VISA ถ้าเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรผ่านทางสนามบิน จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 30 วัน ถ้าเดินทางเข้ามาตามแนวชายแดนระหว่างประเทศ จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 15 วัน - กรณีนักท่องเที่ยวสปป.ลาว ใช้หนังสือเดินทาง โดยไม่ใช้ VISA

■ หมู่บ้านนาต้นจั่น (หมู่บ้านต้นแบบวิสาหกิจชุมชน)

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐ เช่น อบต. ท้องถิ่น หรือกลุ่มจังหวัดในการจัดสรรงบประมาณปรับปรุงหรือการขยายถนนมายังแหล่งท่องเที่ยวหรือในชุมชนต้นแบบ 	<ul style="list-style-type: none"> - ที่พักมีเพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยว ซึ่งที่พักเป็นรูปแบบ home stay โดยนักท่องเที่ยวสามารถจองที่พักผ่านเว็บไซต์เพจได้โดยตรง - มีบริการด้านอาหารรวมถึงสินค้า OTOP 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดการรูปแบบโปรแกรมการท่องเที่ยวแบบ package เช่น การบริการนำเที่ยวตามรูปแบบที่นักท่องเที่ยวต้องการโดยมีกิจกรรมต่างๆ เช่น การปั่นจักรยานเชิงธรรมชาติ การ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการโปรโมทโดยผ่านเว็บไซต์โดยตรง - มีการร่วมมือกับภาครัฐ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จ.สุโขทัย สภาอุตสาหกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> - นักท่องเที่ยวเมียนมากรณียกเว้น VISA ถ้าเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรผ่านทางสนามบิน จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 30 วัน ถ้าเดินทางเข้ามาตามแนวชายแดนระหว่างประเทศ

		สถิติการทำผ้าทอ เป็นต้น		จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 15 วัน - กรณีนักท่องเที่ยวสปป.ลาว ใช้หนังสือเดินทาง โดยไม่ใช้ VISA
--	--	-------------------------	--	---

จังหวัดพิษณุโลก

■ สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
- มีการส่งเสริมให้แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ มีการเพิ่มเส้นทางสำหรับการปั่นจักรยานเพื่อท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น	- มีการผลักดันให้เกิดโครงการสนามปั่นนานาชาติ เพื่อการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาท่องเที่ยวมากขึ้น และสะดวกต่อการเดินทาง - มีการสนับสนุนจักรยานเพื่อการใช้งานให้กับท่องเที่ยวในการรองรับการท่องเที่ยวแบบวิถีชุมชนร่วมกับชุมชนมากขึ้น -	- บางแหล่งสถานที่ท่องเที่ยวยังมีการจัดการระบบการท่องเที่ยวยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร	- มีการร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานการท่องเที่ยว จ.เพชรบูรณ์ สำนักงานจังหวัดพิษณุโลกเพื่อร่วมกันจัดทำแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว - มีการติดต่อสื่อมวลชน เพื่อช่วยโปรโมท การท่องเที่ยวหรือแหล่งท่องเที่ยวแบบชุมชน - มีการจัดทำการตลาดในกลุ่มนักท่องเที่ยวเซ็กซี่เป็นเป้าหมาย เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มวัยรุ่น เป็นต้น และการเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวแบบไป-กลับ (ทัศนสัญจร) - การจัดทำตลาดเป้าหมายในกลุ่มนักท่องเที่ยวยุโรป เยอรมันให้เพิ่มมากขึ้น	- นักท่องเที่ยวเมียนมากรณียกเว้น VISA ถ้าเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรผ่านทางสนามปั่น จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 30 วัน ถ้าเดินทางเข้ามาตามแนวชายแดนระหว่างประเทศ จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 15 วัน - กรณีนักท่องเที่ยวสปป.ลาว ใช้หนังสือเดินทาง โดยไม่ใช้ VISA

■ แนวทางหลวงชนบท

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
- มีการจัดตั้งงบประมาณในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ที่ได้รับการอนุมัติ - ส่วนใหญ่การขยายเส้นทางถนนจะเป็นรูปแบบของคอนกรีตขนาด 6 เมตร ของเส้นทางที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	-	-	- จัดทำโครงการร่วมมือกับกรมอุทยาน กรมทางหลวงชนบท กรมป่าไม้ เพื่อการพัฒนาเส้นทางที่ไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่เข้าถึงยาก	- การขยายถนนช่วงบริเวณหน้าด่านยังคงติดปัญหาในส่วนของพื้นที่ที่เป็นของกรมป่าไม้ที่ไม่ได้รับการอนุญาตในการใช้พื้นที่เพื่อการขยายหรือปรับปรุงถนน ซึ่งส่วนใหญ่แหล่งท่องเที่ยวอยู่ในเขตของกรมอุทยานหรือกรมป่าไม้

■ อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง

1. ระบบพื้นฐานด้าน โครงข่ายของถนน เส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทาง ท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและ ประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ- กฎระเบียบการผ่านแดน
<ul style="list-style-type: none"> - มีเส้นทางสำหรับการปั่นยาน หรือสำหรับการเดินป่า - มีโครงการปรับปรุงเส้นทางในอุทยานให้เป็นแบบลาดยาง เพื่อความปลอดภัยต่อการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - ที่พักมีเพียงพอต่อการบริการรวมทั้งในแบบการบริการเดินที่ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยว - มีการบริการอุปกรณ์ในการประกอบอาหารแก่นักท่องเที่ยว - มีการปรับปรุงซ่อมแซมที่พักเป็นครั้งคราว 	<ul style="list-style-type: none"> - มีบุคลากรที่เชี่ยวชาญทางด้าน การนำเที่ยวเดินป่าศึกษาธรรมชาติ - มีการจัดกิจกรรมค่ายสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวแบบทัศนศึกษาซึ่งมีประมาณ 50% ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด - มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดนิทรรศการจัดบูธ เพื่อโปรโมทการท่องเที่ยวของอุทยาน โดยการร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จ.พิษณุโลก จ.เพชรบูรณ์ และการส่งเสริมการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยเป็นกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ของนักท่องเที่ยวในกลุ่ม 3 ประเทศ บนเส้นทาง LIMEC 	<ul style="list-style-type: none"> - นักท่องเที่ยวเวียดนามมากรณียกเว้น VISA ถ้าเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรผ่านทางสนามบิน จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 30 วัน ถ้าเดินทางเข้ามาตามแนวชายแดนระหว่างประเทศ จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 15 วัน - กรณีนักท่องเที่ยวสปป.ลาว ใช้หนังสือเดินทาง โดยไม่ใช้ VISA

จังหวัดอุดรดิตถ์

■ พิพิธภัณฑ์ลับแล

1. ระบบพื้นฐานด้าน โครงข่ายของถนน เส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทาง ท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและ ประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ- กฎระเบียบการผ่านแดน
-	<ul style="list-style-type: none"> - มีการวางแผนเตรียมความพร้อมทั้ง ที่พัก การจัดการด้านอาหาร สินค้ารถรับ-ส่ง หรือรถนำเที่ยวแบบ one day trip, two day trip หรือแบบ three day trip เพื่อรองรับให้เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดยความร่วมมือจากหน่วยงานท้องถิ่น - มีการจัดเตรียมไกด์นำเที่ยวให้เพียงพอต่อการบริการ - มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน เช่น อบต. เทศบาลจังหวัด สำนักงานส่งเสริมวัฒนธรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จ.อุดรดิตถ์ สำนักงานจังหวัด เป็นต้น - ร่วมมือกับภาคเอกชนในการจัดทำทัวร์นำเที่ยวจากหลวงพระบาง-ตานภูม้ายิ่ง อ.ลับแล - สำหรับการจัดทำทัวร์ท่องเที่ยวจาก จ.ตาก มายัง อ.ลับแล ตามเส้นทาง LIMEC ยังไม่มีการส่งเสริมเท่าที่ควร 	<ul style="list-style-type: none"> - นักท่องเที่ยวเวียดนามมากรณียกเว้น VISA ถ้าเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรผ่านทางสนามบิน จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 30 วัน ถ้าเดินทางเข้ามาตามแนวชายแดนระหว่างประเทศ จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 15 วัน - กรณีนักท่องเที่ยวสปป.ลาว ใช้หนังสือเดินทาง โดยไม่ใช้ VISA

■ สำนักงานขนส่งจังหวัด

1. ระบบพื้นฐานด้าน โครงข่ายของถนน เส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทาง ท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและ ประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ- กฎระเบียบการผ่านแดน

<p>-บางส่วนของพื้นที่บริเวณหน้าด่านภูตูเป็นพื้นที่ยังไม่ได้รับการอนุมัติเป็นส่วนกลางสำหรับการปรับปรุงเรื่องเส้นทางบริเวณหน้าด่านภูตู</p> <p>- มีการวางแผนร่วมกับหน่วยงานจังหวัดในการปรับปรุงโครงสร้างขยายถนนเป็น 4 เลน จากอุตรดิตถ์-บ้านโคก ไปยังบริเวณหน้าด่านภูตู</p>	<p>- ส่วนของจังหวัดอุตรดิตถ์ไปยังด่านภูตูมีการวางแผนปรับปรุงโครงสร้างบริเวณหน้าด่านภูตู</p> <p>- ระบบการขนส่งโดยสารระหว่างประเทศจาก สปป.ลาว มายังไทย มีการเตรียมความพร้อม เช่น รถตู้ไม่ประจำทางมีการอนุมัติโดยสารแบบประจำทางยังรอการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก</p>	<p>- ผู้ประกอบการรถสาธารณะยังมีไม่เพียงพอต่อการรองรับการบริการนักท่องเที่ยว และยังไม่มี การบริการรองรับนักท่องเที่ยวตรงบริเวณหน้าด่านภูตู</p>	<p>-</p>	<p>ตามรายละเอียดข้อ 2.4 กฎระเบียบการผ่านแดน/ข้อปฏิบัติ (หน้า 17)</p>
---	--	---	----------	--

■ สภาพอุตสาหกรรม

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
<p>-บางส่วนของพื้นที่บริเวณหน้าด่านภูตูเป็นพื้นที่ยังไม่ได้รับการอนุมัติเป็นส่วนกลางสำหรับการปรับปรุงเรื่องเส้นทางบริเวณหน้าด่านภูตู</p> <p>- ปัจจุบันมีการขยายถนนทางหลวงหมายเลข 117 เส้นทางจาก อ.น้ำปาดไปยัง ด่านภูตู เป็นถนน 4 เลน แบบลาดยาง (กรมทางหลวง, แขวงการทางชนบท)</p>	<p>- ปัจจุบันยังไม่มีการปรับปรุง หรือพัฒนาให้มีศักยภาพมากพอต่อการดึงดูดความสนใจที่ทำให้เกิดการค้า การลงทุน หรือการท่องเที่ยวได้</p>	<p>- ผู้ประกอบการไม่มีความมั่นใจต่อการลงการทำธุรกิจ หรือการค้าขายเกิดขึ้น เนื่องจากบริเวณด่านภูตูยังไม่มีความพร้อมต่อการลงทุน หรืออาจเกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนได้</p>	<p>- การสนับสนุนหรือการส่งเสริมจากทางภาครัฐหรือเอกชนยังไม่มีการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องส่งผลทำให้บริเวณหน้าด่านขาดการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพที่ดี</p>	<p>- มีการเสนอแนวทางการผ่านเข้า-ออกบริเวณชายแดนได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยการให้ฝ่ายเจ้าหน้าที่ด่านชายแดนเป็นผู้รับผิดชอบอนุมัติการผ่านเข้า-ออกได้ ณ บริเวณหน้าด่าน</p>

จังหวัดเพชรบูรณ์

■ อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
<ul style="list-style-type: none"> - เส้นทางหลักที่เข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวจะเป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในการปรับปรุงหรือซ่อมแซม - สำหรับเส้นทางท่องเที่ยวภายในอุทยานจะมีการปรับปรุงหรือขยายเส้นทางให้กว้างขึ้นเพื่อสะดวกต่อการท่องเที่ยว - ยังไม่มีการสร้างเส้นทางสำหรับการปั่นจักรยาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ที่พักมีการบริการรองรับนักท่องเที่ยวที่เพียงพอรวมถึงการบริการเดินที่ที่พักรองรับได้ถึง 500 เตียง - มีการบริการร้านอาหารสวัสดิการของอุทยาน - มีการซ่อมแซมบำรุงรักษาที่พักให้มีสภาพที่ดีพร้อมใช้งานได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - นักท่องเที่ยวสามารถประกอบอาหารได้ในบริเวณที่อุทยานจัดไว้ - มีการจัดการด้านการบริการนำเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการศึกษาเส้นทางธรรมชาติลานหินปูน - นักท่องเที่ยวสามารถจองที่พักผ่านเว็บไซต์ของแหล่งท่องเที่ยวได้โดยตรงจากทางอุทยาน หรือเว็บไซต์กรมอุทยาน - ปริมาณนักท่องเที่ยวแบบ group มีมากถึง 60% ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด - มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยของจังหวัด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยภูมิภาค สำนักราชการจังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - นักท่องเที่ยวเมียนมากรณีเงิน VISA ถ้าเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักรผ่านทางสนามบิน จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 30 วัน ถ้าเดินทางเข้ามาตามแนวชายแดนระหว่างประเทศ จะมีระยะเวลาของการเข้าพัก 15 วัน - กรณีนักท่องเที่ยวสปป.ลาว ใช้หนังสือเดินทาง โดยไม่ใช้ VISA

■ บริษัท อนันต์ทัวร์

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
-	<ul style="list-style-type: none"> - การบริการทัวร์ มีความพร้อมในการรองรับการบริการนำเที่ยว เช่น การบริการจัดสรรที่พัก ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายสินค้าที่มีระดับคุณภาพมาตรฐานตามความต้องการของลูกค้า 	<ul style="list-style-type: none"> - มีไกด์ท้องถิ่น ไกด์ไทย บริการนักท่องเที่ยวของแต่ละ group tour - การเลือกเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อการทำทัวร์จะเลือกเส้นทางที่มีแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ เกิดขึ้น หรือตามทีลูกค้าต้องการ ซึ่งกลุ่มลูกค้าหลักๆ จะมีแบบ Adventure แบบปั่นจักรยาน หรือแบบท่องเที่ยวทั่วไป - มีการลงสำรวจพื้นที่ท่องเที่ยวเพื่อขยายเส้นทางท่องเที่ยวไปยังเส้นทางด่านภูดู่ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการร่วมมือประสานในการโปรโมทกับหน่วยงานการท่องเที่ยวของ จ.เพชรบูรณ์ สมาคมท่องเที่ยว จ.เพชรบูรณ์ - ลูกค้าสามารถติดต่อทัวร์ได้โดยตรงกับ บริษัท โดยผ่านทาง Social (Facebook) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตามข้อกำหนดของการเดินทางเข้า-ออกมายังประเทศไทยจากสถานเอกอัครราชทูตหรือสถานกงสุลใหญ่ของไทย

■ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน

<p>- มีการวางผังเมืองและการปรับโครงสร้างให้มีความสะดวกมากขึ้น</p> <p>- ระดับนโยบายมีการปรับเปลี่ยนข้อกำหนดที่สามารถ/มีผลต่อการพัฒนาเส้นทางให้ดีขึ้น</p> <p>- ในปี 2560 มีการปรับปรุงขยายถนนในระยะ 11 เมตรแบบลาดยาง เพื่อให้การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว เช่น เขาค้อ กู๊ทแบ็ก โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 12 (แขวงทางหลวงชนบท)</p>	<p>-</p>	<p>- ด้านการบริการประชาชนในด้านการพัฒนาเมืองแต่ละปี</p> <p>- ได้งบประมาณจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาในการปรับปรุงภูมิทัศน์ของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว (Land Scape)</p>	<p>- มีแนวทางการพัฒนาเส้นทางเพื่อเพิ่มศักยภาพที่จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางไปจั้งจั้ง ทั่วใกล้เคียง</p>	<p>-</p>
--	----------	--	--	----------

4.4.3 สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

■ รัฐกะเหรี่ยง (Kayin State Government)

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
<p>- ในปี 2560-2561 มีนโยบายการพัฒนาเส้นทางถนนให้ดีขึ้นเพื่อสนับสนุนการเดินทางมาท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น</p>	<p>- มีการปรับปรุงด้านสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นเพื่อส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว เช่น ไฟฟ้า ระบบสาธารณูปโภค</p>	<p>- ปัจจุบันทางภาครัฐมีการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นโดยมีนโยบายการเปิดการสนด้านการบริการท่องเที่ยวและการโรงแรมเพื่อรองรับการเติบโตด้านการท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้น</p>	<p>- การชี้แจงให้ข้อมูลข่าวสารด้านการท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่มีความปลอดภัยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว</p>	<p>- กรณีเดินทางโดยสายการบินจะใช้เฉพาะหนังสือเดินทางที่มีอายุไม่น้อยกว่า 6 เดือน</p> <p>- กรณีบริเวณด่านชายแดน (ทางบก) จะต้องใช้ VISA และสามารถพักอาศัยเพื่อการท่องเที่ยวได้ในระยะเวลา 3 เดือน</p>

■ รัฐมอญ (Mon State Government)

1. ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ-กฎระเบียบการผ่านแดน
<p>- ยังมีการพัฒนาด้านการปรับปรุงถนนหรือเส้นทางอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตของการท่องเที่ยวในอนาคต และการปรับปรุงเพื่อความปลอดภัยต่อการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่มีเส้นทางอันตราย</p>	<p>- มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งทางด้านการบริการท่ารถโดยสารสาธารณะ สายการบิน</p>	<p>- การมาท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่เป็นการนำเที่ยวจากบริษัททัวร์ เป็นสื่อกลางในการนำเที่ยว</p>	<p>- ปัจจุบันรัฐบาลมีการสนับสนุนให้มีการ training สำหรับการเป็นไกด์นำเที่ยวในแต่ละรัฐให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งไกด์นำเที่ยวจะต้องผ่านการสอบจากหน่วยงานที่รับรอง</p>	<p>- กรณีการมาท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวจะต้องผ่านการอนุมัติจากรัฐบาล หรือทางด่านชายแดนตามรายละเอียดข้อ 2.4 กฎระเบียบการผ่านแดน/ข้อปฏิบัติ (หน้า 19)</p>

■ Ministry of Hotels and Tourism

1. ระบบพื้นฐานด้าน โครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการ ท่องเที่ยวเพื่อบริการทาง ท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและ ประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ- กฎระเบียบการผ่าน แดน
- บางแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยว ทางธรรมชาติการเข้าถึงยัง ไม่มีศักยภาพมากพอต่อการ เดินทาง ซึ่งการเดินทางมา ท่องเที่ยวจะมาเฉพาะแหล่ง ท่องเที่ยวบนเส้นทางหลักๆ	- มีพิกยังไม่เพียงพอต่อการ รองรับนักท่องเที่ยวที่อาจ เพิ่มสูงขึ้นในอนาคต - สาธารณูปโภคที่ใช้ในการ โรงแรม เช่น อาหาร เครื่องดื่ม ของใช้ต่างๆ ผู้ ประกอบจะนำเข้ามาจาก ต่างประเทศ เช่น จีน ไทย อินเดีย - มีการวางแผนและพัฒนา ระบบการขนส่งเพื่อการ ท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC	- มีการเปิดสถาบันการ พัฒนาเกี่ยวกับการ ท่องเที่ยว (National Management Collage) เพื่อรองรับการบริการ ท่องเที่ยว เนื่องจากยังไม่ เพียงพอต่อความต้องการ	- การดำเนินงานด้าน การตลาดการท่องเที่ยวมี แนวทางเน้นตลาดการ ท่องเที่ยวแบบการ ท่องเที่ยวเชิงท้องถิ่น หรือ เชิงวัฒนธรรมที่เป็น จุดเด่นของแต่ละรัฐ - มีแนวทางการร่วมมือ เปิดตลาดการท่องเที่ยวทั้ง 3 ประเทศ (ไทย, ลาว, เมียนมา) โดยการสร้าง จุดเด่นของแต่ละประเทศ ให้เกิดความน่าสนใจใน ระดับนานาชาติ	- กรณีเดินทางโดยสาย การบินจะใช้เฉพาะ หนังสือเดินทางที่มีอายุ ไม่น้อยกว่า 6 เดือน กรณีบริเวณด้าน ชายแดน (ทางบก) จะต้องใช้ VISA และ สามารถพักอาศัยเพื่อ การท่องเที่ยวได้ใน ระยะเวลา 3 เดือน

■ สถานเอกอัครราชทูตไทย ประจำสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

1. ระบบพื้นฐานด้าน โครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการ ท่องเที่ยวเพื่อบริการทาง ท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและ ประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ- กฎระเบียบการผ่าน แดน
-	- ด้านที่พักโดยรวมยังไม่ เพียงพอต่อการรองรับ นักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็น ประเทศที่เปิดใหม่ต่อการ ท่องเที่ยวส่งผลทำให้ราคา ด้านการท่องเที่ยวมีมูลค่าสูง ต่อการมาท่องเที่ยว	- ผู้ประกอบการธุรกิจ ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวกับการ ท่องเที่ยวยังขาดความ มั่นใจต่อการลงทุนและ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	- ส่งเสริมการตลาดการ ท่องเที่ยวโดยเน้นตลาด การท่องเที่ยวแบบการ ท่องเที่ยวเชิงท้องถิ่น โดย การพัฒนาชุมชนให้มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น - หน่วยงานด้านการ ท่องเที่ยวยังขาดการ สนับสนุนและการส่งเสริม สถานที่ท่องเที่ยว	-

■ สำนักงานส่งเสริมการค้าไทยในต่างประเทศ ประจำสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

1. ระบบพื้นฐานด้าน โครงข่ายของถนนเส้นทาง	2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure)	3. ด้านศักยภาพการ ท่องเที่ยวเพื่อบริการทาง ท่องเที่ยว	4. ด้านการตลาดและ ประชาสัมพันธ์	5. ข้อปฏิบัติ- กฎระเบียบการผ่าน แดน
- มีการพัฒนาด้าน โครงสร้างถนนและการ ปรับปรุงเส้นทางให้ดีขึ้นใน เส้นทางหลัก	- ด้านที่พักโดยรวมยังไม่ เพียงพอต่อการรองรับ นักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็น ประเทศที่เปิดใหม่ต่อการ ท่องเที่ยวส่งผลทำให้ราคา ด้านการท่องเที่ยวมีมูลค่าสูง ต่อการมาท่องเที่ยว - สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เครื่องใช้ต่างๆ เครื่อง อุปโภค มีการนำเข้า ประมาณ 80%	- ผู้ประกอบการธุรกิจ ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวกับการ ท่องเที่ยวยังขาดความ มั่นใจต่อการลงทุนและ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว - ด้านบุคลากร เพื่อการ บริการการท่องเที่ยวยังไม่ เพียงพอ เนื่องจากเป็น ประเทศที่เปิดใหม่สำหรับ การท่องเที่ยว - ขาดความรู้ และ ประสบการณ์ในการ	- นโยบายด้านการ ท่องเที่ยวของรัฐบาลเมียน มายังไม่ชัดเจน - ขาดสิ่งจูงใจต่อการ ดึงดูดการท่องเที่ยว	-

		พัฒนาการท่องเที่ยว ทั้งด้านการจัดการ บริหาร การท่องเที่ยว การเข้าถึง แหล่งท่องเที่ยว และการทำธุรกิจ		
--	--	---	--	--

หมายเหตุ: กลุ่มนักท่องเที่ยวที่นอกเหนือจากกลุ่มนักท่องเที่ยวข้างต้นสามารถสอบถามข้อมูลการเดินทางเข้า-ออกไปยังประเทศไทยได้จากสถานเอกอัครราชทูตหรือสถานกงสุลใหญ่ของประเทศไทยทุกแห่ง

4.4.4 ข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

กลุ่มนักท่องเที่ยว จัดเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งหากไม่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาก็สามารถส่งผลทำให้ระบบของการท่องเที่ยวไม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้แหล่งท่องเที่ยวที่มีปริมาณนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก จะก่อให้เกิดอุตสาหกรรมบริการเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นตาม รวมถึงการค้า การลงทุน ด้านเศรษฐกิจที่ดีขึ้น สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มากมายเพื่อรองรับการบริการนักท่องเที่ยว จากการสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในด้านพฤติกรรมและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย โดยการสุ่มจากกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ซึ่งการวิเคราะห์ของข้อมูลด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจะประเมินค่าโดยการเปรียบเทียบสัดส่วนของนักท่องเที่ยวและด้านระดับความพึงพอใจกำหนดน้ำหนักเพื่อเปรียบเทียบกันของระดับความพึงพอใจในแต่ละปัจจัยมาจัดอันดับความพึงพอใจจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด โดยเกณฑ์การตอบสนองต่อระดับความพึงพอใจแบบเรียงลำดับ ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 เกณฑ์การตอบสนองแบบเรียงลำดับความพึงพอใจ

ระดับคะแนน	ค่าเฉลี่ยของระดับคะแนน	การแปลความของผลคะแนน
5	4.51-5.00	มากที่สุด
4	3.51-4.50	มาก
3	2.51-3.50	ปานกลาง
2	1.51-2.50	น้อย
1	1.00-1.50	น้อยที่สุด

จากผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างของนักท่องเที่ยวในด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยว พบว่า จุดประสงค์การเดินทางมาท่องเที่ยว คือเพื่อมาพักผ่อน และรองลงมาคือ เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์ โบราณสถาน โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะเดินทางมาท่องเที่ยวโดยรถส่วนตัว และรองลงมาคือ การใช้รถโดยสารประจำทาง และพบว่านักท่องเที่ยวยังไม่เคยมาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย ซึ่งเป็นการเดินทางท่องเที่ยวครั้งแรก และการเดินทางท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเดินทางมาช่วงวันเสาร์และอาทิตย์ รองลงมา คือเดินทางมาในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์ สำหรับการรับข้อมูลข่าวสารที่มีผลต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า โดยส่วนใหญ่แล้วนักท่องเที่ยวจะรับข้อมูลข่าวสารจากทางอินเทอร์เน็ตมากที่สุด รองลงมา คือจากการบอกเล่า และจากหนังสือแนะนำเที่ยว โดยการสุ่มนักท่องเที่ยวที่ไม่ทราบจำนวนประชากรที่ชัดเจนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย จำนวน 40 คน ซึ่งแสดงเป็นร้อยละจากความพึงพอใจโดยรวม ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยว

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	ร้อยละของค่าเฉลี่ย
1. จุดประสงค์ในการเดินทางมาท่องเที่ยว	
● เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์ โบราณสถาน	11
● เพื่อพักผ่อน	35
● มาทำงาน ถือโอกาสมาเที่ยว	6
● อื่นๆ	0
รวม	52
2. รูปแบบการเดินทางมาท่องเที่ยว	29
● รถส่วนตัว	5
● รถโดยสารประจำเส้นทาง	3
● รถรับจ้าง/เหมา	3
● กรู๊ปทัวร์	0
รวม	40
3. เคย/ไม่เคย มาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย	
● ไม่เคย	25
● เคย	15
รวม	40
4. ช่วงเวลาเดินทางไปท่องเที่ยว	
● จันทร์-ศุกร์	4
● เสาร์-อาทิตย์	27
● วันหยุดนักขัตฤกษ์	12
● อื่นๆ	1
รวม	44
5. การรับข้อมูลข่าวสารที่ทำให้สนใจมาท่องเที่ยว	
● หนังสือท่องเที่ยว	11
● หนังสือพิมพ์/นิตยสาร	7
● วิทยุ/โทรทัศน์	2
● อินเทอร์เน็ต	35
● การบอกเล่าจากคนรู้จัก	18
● อื่นๆ	0
รวม	73

เมื่อพิจารณาถึงความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางมาท่องเที่ยวจะพบว่า ปัจจัยด้านสถานที่ท่องเที่ยวมีความหลากหลาย เช่น วัด โบราณสถานต่างๆ แหล่งธรรมชาติ

แหล่งสถานบันเทิง เป็นต้น มีระดับความพึงพอใจในระดับมากที่สุด ซึ่งเมื่อพิจารณาเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย จะเห็นได้ว่ามีสถานที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงโบราณสถานและแหล่งธรรมชาติค่อนข้างมาก และได้รับความนิยมในการมาท่องเที่ยวอีกด้วย ในด้านความปลอดภัยระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวทั้งในแง่ของสภาพเส้นทาง/การจราจร การจัดระเบียบการจราจร หรือความสะดวกในการเดินทาง จะพบว่า มีระดับความพึงพอใจมาก ด้านค่าใช้จ่ายของการท่องเที่ยวมีความเหมาะสมของราคาที่พัก หรือการบริการที่ได้รับมีความเหมาะสมในระดับที่ดีมาก สำหรับด้านลักษณะทางกายภาพของสถานที่ท่องเที่ยวโดยรวมทั้งในแง่ของความสะดวกสบาย การแบ่งโซนของพื้นที่ ข้อมูลของสถานที่ท่องเที่ยว และความสะดวกของสถานที่ท่องเที่ยวพบว่า มีระดับที่ดีมาก เช่นกัน สำหรับปัจจัยด้านการบริการไม่ว่าจะเป็นความปลอดภัยของที่พัก/โรงแรม และความปลอดภัยของสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิเช่น ร้านอาหาร จุดพักรถ ห้องน้ำ การบริการนำเที่ยว บริษัททัวร์ หรือศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว เป็นต้น พบว่า มีระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในระดับที่ดีมาก นอกจากนี้ปัจจัยด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบข้อมูลข่าวสาร สื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว การเข้าถึงและความถูกต้องของแหล่งข้อมูลข่าวสาร ด้านเจ้าหน้าที่/บุคลากร มีเพียงพอและการมีมิตรของเจ้าหน้าที่ที่มีต่อการบริการ รวมทั้งความอัธยาศัยของคนในพื้นที่ที่ท่องเที่ยว (คนในท้องถิ่น) และด้านอื่นๆ เช่น ความประทับใจและความคุ้มค่าต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวตลอดเส้นทางนี้ จะพบว่า นักท่องเที่ยวมีระดับความพึงพอใจที่ดีมาก ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อปัจจัยด้านต่าง ๆ ในการเดินทางมาท่องเที่ยว

ความพึงพอใจ	คะแนนรวม	คะแนนโดยรวมเฉลี่ย	แปลผลระดับความพึงพอใจ
1. ด้านสถานที่ท่องเที่ยวมีความหลากหลาย	160	4	มากที่สุด
2. ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง	605	3.78	มาก
3. ด้านค่าใช้จ่าย	157	3.9	มาก
4. ด้านลักษณะทางกายภาพของสถานที่ท่องเที่ยวโดยรวม	642	4	มาก
5. ด้านการบริการ	324	4	มาก
6. สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ	608	3.8	มาก
7. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว	449	3.74	มาก
8. ด้านบุคลากร/เจ้าหน้าที่	621	3.88	มาก
9. อื่น ๆ เช่น ความประทับใจ ความคุ้มค่าต่อการเดินทาง	318	3.97	มาก
10. ความพึงพอใจโดยรวม	163	4	มาก

จากการรวบรวมข้อมูลทางคณะผู้วิจัยได้นำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนาโดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อประเมินผลการสำรวจเส้นทางท่องเที่ยวและศักยภาพของเส้นทางที่จะสามารถพัฒนาและเชื่อมโยงให้เกิดเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่มีประโยชน์ สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านธุรกิจการท่องเที่ยว และไม่เกิดผลกระทบต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

4.4.5 การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ

1. การวิเคราะห์จุดอ่อน – จุดแข็ง (SWOT Analysis) จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์สามารถนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์โดยใช้กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ศักยภาพด้านเส้นทางท่องเที่ยวและสถานการณ์การท่องเที่ยวของเส้นทางที่ใช้ศึกษาโดยพิจารณาว่าระหว่างการเดินทางโดยใช้เส้นทางนี้มี จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Threat) อะไรบ้างที่จะมีผลกระทบต่อ การเดินทางเพื่อมาท่องเที่ยวบนเส้นทางที่ศึกษารวมทั้ง การนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้เพื่อการพัฒนา ศักยภาพของเส้นทางและสามารถเชื่อมโยงเส้นทางของการท่องเที่ยวให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจการท่องเที่ยวเพื่อประโยชน์ในการวางแผนและ กำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้โดยกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพจะต้องสามารถนำเอาจุดแข็งและ โอกาสที่มีอยู่มาลดกระทบที่จะเกิดขึ้นจากอุปสรรคและสามารถปรับปรุงแก้ไขสิ่งที่เป็นจุดอ่อนให้ลดลงหรือ หหมดไป ทั้งนี้การประเมินจุดแข็ง-จุดอ่อนเป็นการมองสภาพของสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เป็นเรื่องเกี่ยวกับด้าน ธุรกิจการท่องเที่ยวซึ่งอยู่ในขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่หน่วยงานหรือองค์กรต่าง ๆ รวมไปถึงคนในชุมชน หรือผู้ที่มีส่วนได้เสียควรจะมีการร่วมมือเพื่อหาหาแนวทางการปรับปรุง แก้ไขให้มีการพัฒนาไปในทางที่ดีขึ้น เช่น ความร่วมมือการประสานงานกัน ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการดำเนินงาน ทัศนคติและ ความตระหนักของสมาชิก วิสัยทัศน์และความมุ่งมั่นของผู้นำ การส่งเสริมธุรกิจแบบชุมชนให้เข้มแข็ง เป็นต้น นอกจากนี้การวิเคราะห์ลักษณะนี้ยังเป็นการมองถึงสภาพการณ์ต่าง ๆ ที่เป็นเรื่องภายนอก หรืออำนาจที่จะ สามารถเข้าไปมีอิทธิพลในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขด้วยตัวเองให้เป็นไปในทางที่จะเอื้ออำนวยต่อการพัฒนา เช่น นโยบาย กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ สภาพการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมทั้งของประเทศและประเทศผู้ นำเข้า ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทัศนคติ รสนิยม และพฤติกรรมของผู้บริโภค เป็นต้น

จากการเดินทางศึกษาเส้นทาง การท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงหมายเลข 11 หลวงพระบาง-อินโดจีน สามารถนำผลจากการดำเนินการศึกษาค้นคว้าข้อมูลมาวิเคราะห์โดยวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อสำหรับนำ ข้อมูลเบื้องต้นมาเป็นแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวได้ ดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 วิเคราะห์ SWOT Analysis ของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ด้านถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ โครงสร้างพื้นฐานและโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน โดยทั่วไปมีความสมบูรณ์และมีมาตรฐาน ➤ การเข้าถึงประเทศ มีความสะดวกต่อการเดินทางบนถนน เพียงพอต่อการบริการมาท่องเที่ยว ➤ ระบบสาธารณสุขปกเอบ มีความพร้อมในการรองรับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะเมืองหลักทางการท่องเที่ยว ➤ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการทางการท่องเที่ยวเพียงพอต่อการบริการทั้งในด้านเชิงปริมาณและราคาที่เหมาะสมต่อการบริการ ➤ ระบบการคมนาคม การสื่อสาร การขนส่ง มีความสะดวกและความพร้อมในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะเมืองหลักทางการท่องเที่ยว ➤ สภาพแวดล้อม หรือบรรยากาศการเดินทาง มีความเหมาะสมต่อการเดินทางท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ แหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง ยังมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ระบบถนนที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ระบบประปา ไฟฟ้า บ้ายการจราจร เป็นต้น ➤ ประสิทธิภาพระบบการจราจร ความเข้มงวดในการขับซึ่รถบนถนนและทางหลวง การจราจรที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บยังไม่มีประสิทธิภาพต่อการสัญจร ➤ มาตรการด้านความปลอดภัย ทั้งที่พักอาศัย อาคารสถานที่ต่างๆ ยังไม่มีมาตรการ หรือกระบวนการป้องกันที่ชัดเจน ➤ ระบบการคมนาคม การสื่อสาร การขนส่ง มีความสะดวกและความพร้อมในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว สำหรับเมืองรอบนอกยังไม่เพียงพอต่อการบริการ ➤ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการทางการท่องเที่ยวเพียงพอต่อการบริการในด้านคุณภาพ ยังไม่เหมาะสมต่อการบริการ

ตารางที่ 4.14 วิเคราะห์ SWOT Analysis ของเส้นทางท่องเที่ยว ไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ด้านถาวรภูฏู๋ จังหวัดอุตรดิตถ์) (ต่อ)

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ การสร้างโครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างกันได้ ➢ การกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่จะทำให้เกิดการพัฒนาและความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้มีสภาพที่ดีและสามารถรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนาคตได้ ➢ การสนับสนุนและเงินทุนจากผู้ประกอบการในระดับต่างๆ เพื่อการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดจนการบริการที่ได้มาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ สภาพการเดินทาง หรือ อากาศในแต่ละช่วงฤดูที่อาจส่งผลกระทบต่อท่องเที่ยว ➢ ระบบการขนส่ง หรือเที่ยวรถ จำนวนที่น้อยผู้โดยสารในช่วงฤดูการท่องเที่ยวที่อาจมีไม่เพียงพอ ➢ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกมีความสมบูรณ์เฉพาะในเมืองหลักของการท่องเที่ยวแต่เส้นทางท่องเที่ยวในเมืองอื่นๆ ยังขาดความพร้อม เช่น ระบบการจราจร โครงสร้างถนน ไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร เป็นต้น

จากการเดินทางศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงหมายเลข 101 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย จากอำเภอท่าปลา จังหวัดอุตรดิตถ์ เพื่อเข้าสู่จังหวัดสุโขทัยผ่านเส้นทางไปยังอำเภอแม่สอด จังหวัดตากเพื่อไปยังเส้นทางเมะล้าโย (รัฐมอญ) ซึ่งเป็นเมืองที่มีความเจริญทางด้านศิลปะและวัฒนธรรมของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สามารถนำมาวิเคราะห์ผลที่ได้จากการเก็บข้อมูลเชิงลึกจากการสัมภาษณ์โดยการวิเคราะห์ SWOT Analysis สำหรับข้อมูลเบื้องต้นเพื่อนำมาเป็นแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวได้ ดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 วิเคราะห์ SWOT Analysis ของเส้นทางท่องเที่ยวไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ด้านแม่สอด จังหวัดตาก)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ โครงสร้างพื้นฐานและโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน โดยทั่วไปมีความสมบูรณ์และเพียงพอในการรองรับการท่องเที่ยวในระดับหนึ่ง ➢ ระบบสาธารณูปโภค มีความพร้อมในการรองรับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะเมืองหลักทางการท่องเที่ยว ➢ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการทางการท่องเที่ยวเพียงพอต่อการบริการทั้งในด้านเชิงปริมาณ ➢ ระบบการคมนาคม การสื่อสาร การขนส่ง มีความสะดวกและความพร้อมในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะเมืองหลักทางการท่องเที่ยว ➢ สภาพแวดล้อม หรือบรรยากาศการเดินทาง มีความเหมาะสมต่อการเดินทางท่องเที่ยว ➢ โดยภาพรวมของแหล่งท่องเที่ยวยังคงสภาพทางวัฒนธรรม ประเพณี และศิลปะ ทางด้านสถาปัตยกรรมสูง 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ การเข้าถึงประเทศ ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางบนถนน เนื่องจากเป็นประเทศที่เพิ่งเปิดใหม่สำหรับด้านการท่องเที่ยว ➢ มาตรการด้านความปลอดภัย ทั้งที่พักอาศัย อาคารสถานที่ต่างๆ ยังไม่มีมาตรการ หรือกระบวนการป้องกันที่ชัดเจน ➢ ระบบการคมนาคม การสื่อสาร การขนส่ง มีความสะดวกและความพร้อมในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว สำหรับเมืองรอบนอกยังไม่เพียงพอต่อการบริการ ➢ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการทางการท่องเที่ยวเพียงพอต่อการบริการในด้านคุณภาพยังไม่เหมาะสมต่อการบริการ และราคาต่อการบริการที่สูงมากเกินไป ➢ การประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวยังไม่เพียงพอต่อการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ

ตารางที่ 4.15 วิเคราะห์ SWOT Analysis ของเส้นทางท่องเที่ยว ไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ด้านแม่สอด จังหวัดตาก) (ต่อ)

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ การสร้างโครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างกันได้ ➤ การกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่จะทำให้เกิดการพัฒนาและความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้มีสภาพที่ดีและสามารถรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนาคตได้ ➤ การสนับสนุนและเงินทุนจากผู้ประกอบการในระดับต่างๆ เพื่อการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดจนการบริการที่ได้มาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยว ➤ การลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติทางด้านธุรกิจการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจที่พักโรงแรม การจัดตั้งบริษัททัวร์ ธุรกิจการบริการ (Training) เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ สภาพการเดินทาง หรือ อากาศในแต่ละช่วงฤดูที่อาจส่งผลต่อการท่องเที่ยว ➤ ระบบการขนส่ง หรือเที่ยวรถ จำนวนที่น้อย ผู้โดยสาร ในช่วงฤดูการท่องเที่ยวมีไม่เพียงพอต่อการท่องเที่ยว ➤ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกมีความสมบูรณ์เฉพาะในเมืองหลักของการท่องเที่ยวแต่เส้นทางท่องเที่ยวในเมืองอื่นๆ ยังขาดความพร้อม เช่น ระบบการจราจร โครงสร้างถนน ไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร เป็นต้น ➤ ยังขาดประสบการณ์ด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นประเทศที่เปิดใหม่สำหรับการท่องเที่ยว ➤ นโยบายด้านการท่องเที่ยวของรัฐแต่ละรัฐ ยังไม่มีความชัดเจน

ตารางที่ 4.16 วิเคราะห์ SWOT Analysis ของเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวภาคเหนือตอนล่าง 1

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ โครงสร้างพื้นฐานและโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน โดยทั่วไปมีความสมบูรณ์และเพียงพอในการรองรับการท่องเที่ยว ➢ ระบบสาธารณูปโภค มีความพร้อมในการรองรับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะเมืองหลักทางการท่องเที่ยว ➢ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการทางการท่องเที่ยวเพียงพอต่อการบริการทั้งในด้านเชิงปริมาณและคุณภาพ ➢ ระบบการคมนาคม การสื่อสาร การขนส่ง มีความสะดวกและความพร้อมในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ➢ สภาพแวดล้อม หรือบรรยากาศการเดินทาง มีความเหมาะสมต่อการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านธรรมชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่มีเส้นทางไกลจากเส้นทางหลักสภาพถนนอาจยังไม่สะดวกต่อการเดินทาง

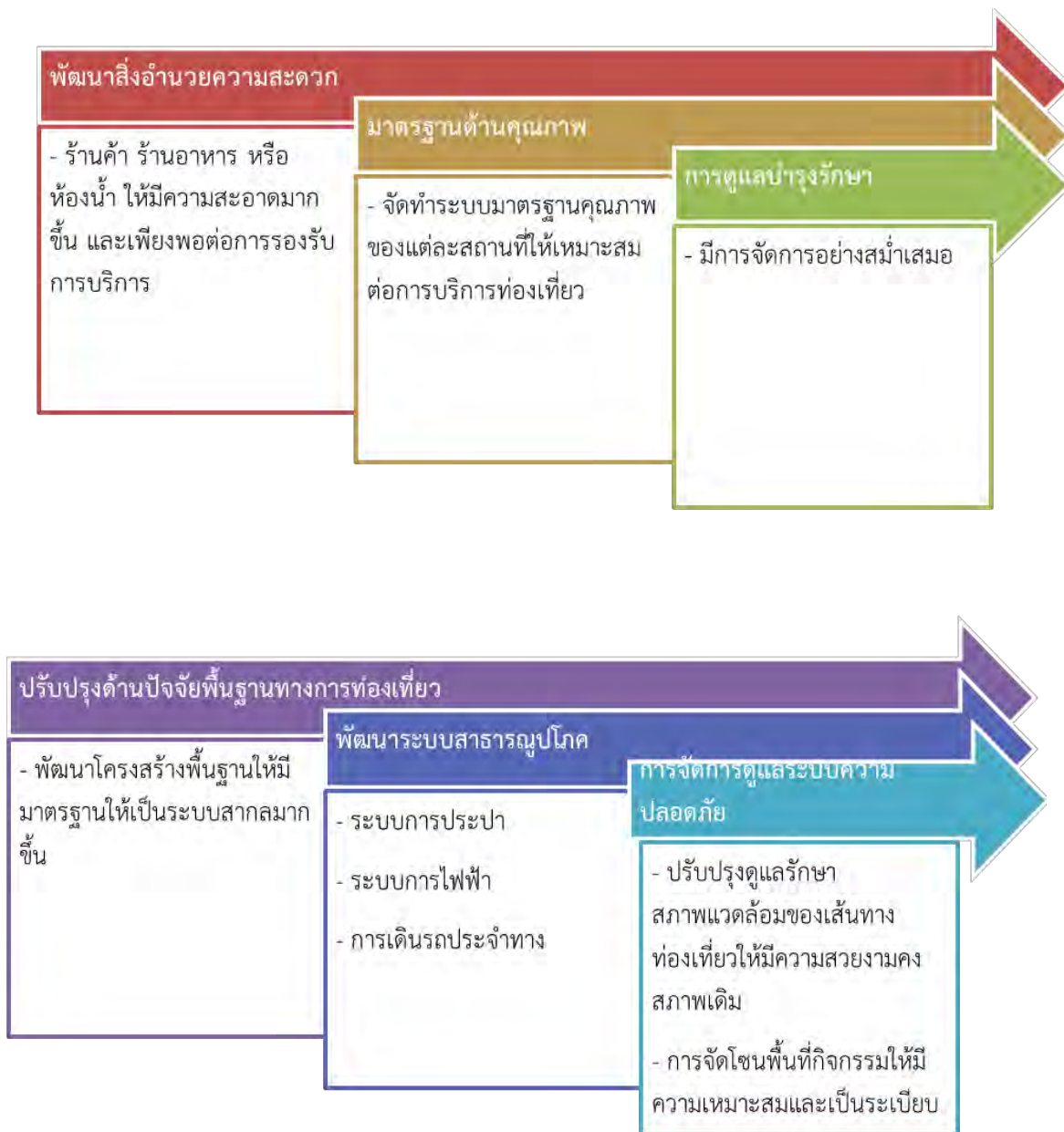
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ การสร้างโครงข่ายถนนที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างกันได้ ➢ การกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่จะทำให้เกิดการพัฒนาและความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ให้มีสภาพที่ดีและสามารถรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนาคตได้ 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ สภาพการเดินทาง หรือ อากาศในแต่ละช่วงฤดูที่อาจส่งผลกระทบต่อท่องเที่ยว ➢ ปัญหาของการจัดการพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบางส่วนยังไม่ชัดเจน

2. การวิเคราะห์โซ่คุณค่า (Value Chain Analysis) การนำข้อมูลสำรวจจากการเดินทางด้วยเส้นทางท่องเที่ยวที่ใช้ศึกษานำมาวิเคราะห์โซ่คุณค่า (Value Chain Analysis) เพื่อจัดกระบวนการวิเคราะห์ความสัมพันธ์และการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อประเมินศักยภาพของเส้นทางรวมทั้งด้านการท่องเที่ยว และยังเป็นการวิเคราะห์เพื่อพิจารณาถึงขีดความสามารถของเส้นทางท่องเที่ยวโดยศึกษาถึง

สภาพของเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้ ซึ่งระบบห่วงโซ่คุณค่าเป็นรูปแบบการวิเคราะห์ผลในทุกกิจกรรมภายในของระบบที่ดำเนินการเกี่ยวกับการผลิตสินค้าและบริการโดยโซ่คุณค่าเกิดขึ้นจากกิจกรรมหลักที่เพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ในขั้นตอนสุดท้าย โดยได้รับการสนับสนุนจากกิจกรรมสนับสนุนที่ช่วยเพิ่มมูลค่าในทางอ้อม (เอกกมล เอี่ยมศรี, 2013) การนำข้อมูลสภาพปัจจุบันของสภาพเส้นทาง ชุมชน เศรษฐกิจ ความต้องการ และแหล่งท่องเที่ยวที่ผ่านบนเส้นทาง ที่ได้จากการวิเคราะห์จะนำไปสู่การกำหนดเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางการดำเนินงาน เพื่อนำไปเป็นแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย ซึ่งทำให้ได้ผังโซ่คุณค่าด้านศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว ดังแผนภาพที่ 4.53



ภาพที่ 4.53 โซ่คุณค่าด้านศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.53 โช้คุณค่าด้านศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว (ต่อ)
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.53 โซ่คุณค่าด้านศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว (ต่อ)
ที่มา : คณะวิจัย

4.4.6 การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (วิเคราะห์เนื้อหา, Content Analysis)

จากการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกเพื่อประเมินถึงศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางระเปียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย ทำให้ได้ทราบถึงข้อมูลสภาพทั่วไปที่มีความเกี่ยวข้องทางด้านการท่องเที่ยวของแต่ละเส้นทางที่ทำการศึกษา ซึ่งนำมาถึงการประเมินถึงศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวที่ศึกษาจะเห็นได้ว่าประเด็นสำคัญของการเดินทางท่องเที่ยวบนเส้นทางระเปียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย คือ

- ระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง
- ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก
- ด้านศักยภาพบุคลากรเพื่อบริการทางท่องเที่ยว
- ด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์
- ข้อปฏิบัติ/กฎระเบียบการผ่านแดนแต่ละจุดผ่านแดน

1. จุดแข็ง จุดอ่อน และข้อจำกัดจากกระบวนการจัดทำแผนด้านการท่องเที่ยว พบว่าจุดแข็ง ได้แก่ ชุมชนและภาครัฐให้ความสนใจ และเห็นความสำคัญของการจัดทำแผนพัฒนาเป็นอย่างดี มีความเข้าใจในการเชื่อมโยงแผนและโครงการเพียงพอ และมีความสัมพันธ์อันดีกับภาคประชาสังคม ผู้แทนชุมชนทุกฝ่าย อีกทั้งเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางระเปียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย มีจุดเด่น คือ สภาพเส้นทางทางด้านกายภาพรวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวล้วนแต่เป็นสถานที่ที่มีความเป็นธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติค่อนข้างสูงตลอดเส้นทาง ดังนั้นการเป็นเส้นทางที่มีความเป็นธรรมชาติจึงส่งผลทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ดีตาม สำหรับจุดอ่อนคือระบบข้อมูลเพื่อการวางแผนด้านการท่องเที่ยวไม่ชัดเจนเท่าที่ควร ทั้งทางด้านนโยบายที่ไม่ชัดเจนด้านยุทธศาสตร์ที่จะตอบสนองการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างไม่เพียงพอ การวางแผนด้านกลุ่มเป้าหมายในการท่องเที่ยวยังไม่ชัดเจน รวมทั้งการลงทุนที่ยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐและการลงทุนจากต่างประเทศ

2. พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการท่องเที่ยว คือ กลุ่มอายุ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุจะนิยมท่องเที่ยวสถานที่เชิงวัฒนธรรมและโบราณ กลุ่มวัยรุ่นจะนิยมท่องเที่ยวสถานที่เชิงธรรมชาติ เช่น ทางทะเล ภูเขา น้ำตก และกลุ่มที่มีกำลังซื้อ เช่น ผู้ที่มีรายได้สูงจะนิยมมาท่องเที่ยวแบบ shopping

3. แนวทางการพัฒนาหรือการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ทางด้านขีดความสามารถของเส้นทางการท่องเที่ยวบนระเปียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย พบว่า

- หน่วยงานภาครัฐ เอกชน ผู้ประกอบการด้านธุรกิจการท่องเที่ยว มีแนวทางในการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดนหรือด่านถาวร รวมทั้งกฎระเบียบข้อปฏิบัติในการผ่านแดนให้มีความเป็นมาตรฐานสากลและสะดวกรวดเร็วต่อการเข้าถึงของนักท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น

- การจัดทำนโยบายในการนำเสนอต่อนักลงทุนต่างประเทศเพื่อดึงดูดการลงทุนทางการท่องเที่ยว ทั้งด้านการโรงแรม ร้านอาหาร การสร้างถนนที่สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์และเอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวที่ดีและมีศักยภาพที่เพียงพอและสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ รวมทั้งการนำเสนอภาพลักษณ์ที่จะดึงดูดความสนใจต่อนักลงทุนและนักท่องเที่ยว

- แนวทางการพัฒนาและส่งเสริมด้านบุคลากรเพื่อการบริการด้านการท่องเที่ยว และธุรกิจการบริการจัดการ/การบริหารการท่องเที่ยว

4.4.7 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของการท่องเที่ยวเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว

จากการขับเคลื่อนการเคลื่อนย้ายระหว่างสามประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโยเกิดขึ้นโดยการเริ่มต้นจากการเคลื่อนย้ายคน เนื่องจากเป็นจุดเริ่มของการเคลื่อนย้ายหลาย ๆ สิ่งตามมาไม่ว่าจะเป็นสินค้า บริการ ความรู้ เทคโนโลยี เงินทุน การลงทุน และข้อมูลสารสนเทศ จากการประชุมนานาชาติระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย (LIMEC International Conference) ครั้งที่ 1 ได้แบ่งการประชุมย่อยออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการศึกษา ด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ ด้านสุขภาพ ด้านการท่องเที่ยว และ ด้านโลจิสติกส์ โดยสรุปประเด็นที่สำคัญ คือ

ด้านการศึกษา ผู้เข้าร่วมประชุมทั้ง 3 ประเทศ ได้มีความเห็นร่วมกันในการผลักดันให้การศึกษาเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจนี้ เริ่มจากการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการศึกษาในทุกระดับของทั้งสามประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการแลกเปลี่ยนระหว่างกัน และพัฒนาให้เกิดความร่วมมือกันในด้านหลักสูตรที่มีความเกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้านการแลกเปลี่ยนคณาจารย์ นักศึกษาและนักเรียนระหว่างกัน นอกจากนี้ยังมีความเห็นร่วมกันในการพัฒนาหลักสูตรที่เกี่ยวกับภาษาอังกฤษและภาษาอาเซียนสำหรับประชาชนทั่วไปด้วย

ด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ ได้ยกประเด็นสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ด้านพรมแดนไทย-ลาว (ด้านถาวรภูคู้) และด้านพรมแดนไทย-เมียนมา (ด้านศุลกากรแม่สอด-ด้านพรมแดนเมียวดี) โดยเสนอให้มีการตรวจตราสินค้าจุดเดียว และเสนอให้มีการประชุมระหว่างภาคเอกชน 3 ประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้อย่างต่อเนื่องเพื่อทำให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นและเกิดการค้าระหว่างกัน นอกจากนี้ยังมีความเห็นร่วมกันในการกำหนดตัวแทนภาคเอกชนแต่ละประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้ เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและประสานงานต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจนี้ให้ออกมาเป็นโครงการต่าง ๆ ร่วมกัน

ด้านสุขภาพ ที่ประชุมให้ความเสนอความร่วมมือระหว่าง 3 ประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้ ในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านสาธารณสุขโดยให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นแกนหลัก และเสนอให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศด้านสาธารณสุขระหว่างกัน นอกจากนี้ที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันในการผลักดันการแพทย์ควบคู่ไปกับธรรมชาติ อาทิเช่น การจัดตั้งรีสอร์ท สปา เป็นต้น ซึ่งการส่งเสริมการแพทย์ทางเลือก อาทิเช่น การแพทย์แผนโบราณ การนวด เป็นต้น และการพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์โดยใช้วัสดุท้องถิ่นของแต่ละประเทศ

ด้านการท่องเที่ยว ทุกภาคส่วนในที่ประชุมเห็นร่วมกันในการพัฒนาการท่องเที่ยวในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงศาสนา การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ การท่องเที่ยวด้านการศึกษา การท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม การท่องเที่ยวเชิงชายฝั่งทะเล ซึ่งศักยภาพของ 3 ประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจนี้มีความพร้อมในการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกัน ซึ่งขณะที่ประชุมลงความเห็นร่วมกันในผลักดันการอำนวยความสะดวกผ่านแดน การส่งเสริมการลงทุนด้านท่องเที่ยว การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว การสร้างผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยวที่หลากหลาย และการผลักดันตลาดการประชุมเพื่อเป็นรางวัลและการจัดนิทรรศการ (MICE) นอกจากนี้ที่ประชุมยังเสนอให้เชิญผู้แทนจากประเทศกัมพูชาและเวียดนามเข้าร่วมประชุมในฐานะผู้สังเกตการณ์ในการประชุมครั้งนี้

ด้านโลจิสติกส์ ได้มีความเห็นร่วมกันในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพ (Hard Infrastructure) อาทิเช่น อาคาร ถนน สะพาน ไฟฟ้า โทรศัพท์ เป็นต้น และโครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ (Soft Infrastructure) อาทิเช่น ระบบเอกสาร พิจารณาการศุลกากร กฎระเบียบข้อบังคับ พิจารณาตรวจคนเข้าเมือง ครอบคลุมความร่วมมือต่าง ๆ เป็นต้น โดยต้องสร้างความสมดุลในการพัฒนาระหว่างโครงสร้าง

พื้นฐานเชิงกายภาพ (Hard Infrastructure) และ โครงสร้างพื้นฐานเชิงกระบวนการ (Soft Infrastructure) นอกจากนี้ที่ประชุมยังเสนอการให้บริการขนส่งผู้โดยสารเชื่อมโยงระหว่าง 3 ประเทศ ไม่ว่าจะเป็นรถบัสประจำทาง เครื่องบิน เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสำหรับประชาชนทั้ง 3 ประเทศ ซึ่งจากการให้ความร่วมมือนี้เป็นอีกหนึ่งก้าวของการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ใน 3 ประเทศ สู่การนำไปประยุกต์ในเชิงธุรกิจได้ในอนาคต (บุญทรัพย์ พานิชการ, 2558)

จากผลการศึกษาการประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวนำมาข้อมูลดังกล่าวมาเป็นแนวทางเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านและยังเป็นแนวทางเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยต่อไป ซึ่งจะส่งผลทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเพิ่มการลงทุนธุรกิจด้านการท่องเที่ยวโดยผ่านการเชื่อมโยงบนเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย โดยแนวทางในการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทาง ดังแผนภาพที่ 4.54 – 4.55



ภาพที่ 4.54 ตัวชี้วัดจากการพัฒนาการเชื่อมโยงของเส้นทางท่องเที่ยว
ที่มา : คณะวิจัย



ภาพที่ 4.55 แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงของเส้นทางท่องเที่ยว
ที่มา : คณะวิจัย

4.5 วิเคราะห์เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย

เส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ที่ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อกระตุ้นความร่วมมือระหว่าง ลาว-ไทย-พม่า ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ทั้ง 3 ประเทศ มีจุดเชื่อมต่อระหว่างพรมแดนที่มีการทำการค้า การลงทุนร่วมกัน รวมถึงการถ่ายทอดลักษณะความเป็นอยู่ วัฒนธรรม และการแบ่งปันทรัพยากรร่วมกันด้วย ดังจะเห็นได้ชัดเจนจากความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เช่น การตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Economic Corridor: GMS Economic Corridor) และ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) นอกจากนี้ ยังเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจบริเวณด่านพรมแดนระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) ได้แก่ ด่านภูคู้ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิษฐ์ ประเทศไทย ที่เปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 เชื่อมต่อกับด่านภูคู้ บ้านผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไซยะบูลี สปป. ลาว ที่เปิดเป็นด่านสากล เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 โดยจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (ด่านภูคู้) มีศักยภาพในการส่งเสริมเศรษฐกิจของพื้นที่และจังหวัดต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก อุดรดิษฐ์ ตาก สุโขทัย และ

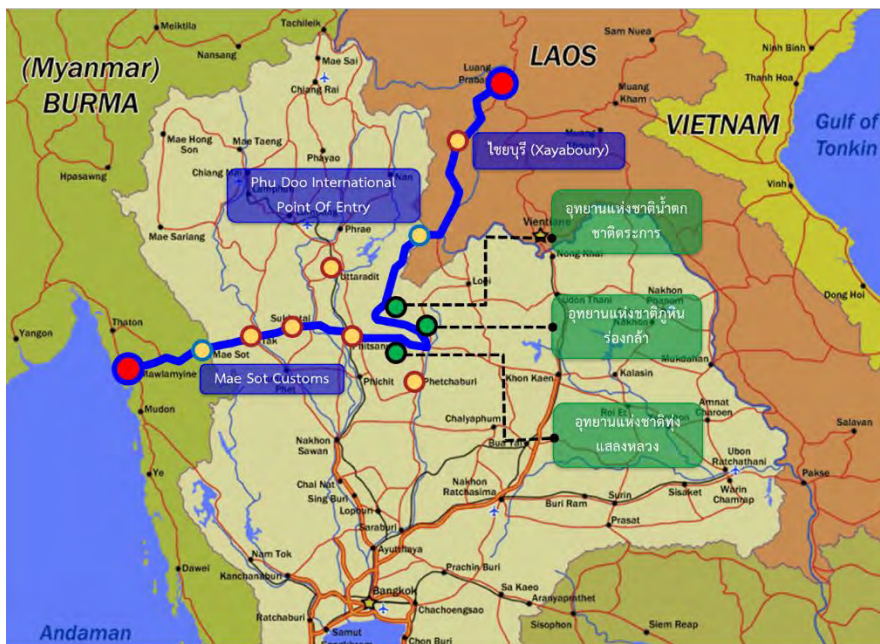
เพชรบูรณ์ รวมไปถึงแขวงไซยะบูลีและหลวงพระบาง ของ สปป. ลาว และรัฐมอญและกะเหรี่ยง ประเทศพม่า ในด้านต่าง ๆ เช่น การค้า การลงทุน การศึกษา การขนส่ง และการท่องเที่ยว

การพัฒนาการท่องเที่ยวของเส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย นี้ ถือว่ามีศักยภาพสูงมาก เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อตลอดเส้นทาง โดยการเดินทางจาก สปป. ลาว มายังประเทศไทย และต่อเนื่องไปถึงประเทศพม่า มีเส้นทางให้เลือกถึง 3 เส้นทาง ได้แก่

- เส้นทางที่ 1 หลวงพระบาง-ไซยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านภูคู้) – พิษณุโลก (อำเภอชาติตระการ) – เพชรบูรณ์ (อำเภอเขาค้อ อำเภอวังโป่ง) – พิษณุโลก (อำเภอเมือง) – สุโขทัย (อำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด) - เมะล้าโย (ภาพที่ 4.56)

- เส้นทางที่ 2 หลวงพระบาง-ไซยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านภูคู้ และอำเภอท่าปลา) - สุโขทัย (อำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด)-เมะล้าโย (ภาพที่ 4.57)

- เส้นทางที่ 3 หลวงพระบาง-ไซยะบูลี-อุตรดิตถ์ (ด่านภูคู้) – อุตรดิตถ์ (อำเภอท่าปลา และอำเภอเมือง) –สุโขทัย (อำเภอศรีสำราญ และอำเภอเมือง) - ตาก (อำเภอเมือง และด่านศุลกากรแม่สอด หรือด่านแม่สอด) - เมะล้าโย (ภาพที่ 4.58)



รายละเอียดเส้นทางที่ 1 เบื้องต้น
 ระยะทางประมาณ 1,092 กม.
 โดยผ่านเส้นทางดังนี้

- หลวงพระบาง ลาว
- ด่านผ่านแดนถาวรภูคู้
- อำเภอชาติตระการ จังหวัดพิษณุโลก
- อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า
- อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง
- เมืองพิษณุโลก
- เมืองสุโขทัย
- เมืองตาก
- อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
- Mawlamyine เหมียนมาร์

ข้อจำกัดของเส้นทางในเบื้องต้น

- บางช่วงของเส้นทางเป็นทางหลวงลักษณะ 2 ช่องจราจร และค่อนข้างแคบเนื่องจากมีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขา

ภาพที่ 4.56 เส้นทางที่ 1 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
 ที่มา : คณะวิจัย



รายละเอียดเส้นทางที่ 2 เบื้องต้น
 ระยะทางประมาณ 875 กม.
 โดยผ่านเส้นทางดังนี้

- หลวงพระบาง ลาว
- ด่านผ่านแดนถาวรภูดู
- อำเภอท่าปลา จังหวัดอุตรดิตถ์
- เมืองสุโขทัย
- เมืองตาก
- อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
- Mawlamyine เหมียนมาร์

• เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในจำนวน 3 เส้นทางที่เสนอ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ไม่ได้ผ่านอำเภอเมืองของจังหวัดอุตรดิตถ์ และพิษณุโลก

ภาพที่ 4.57 เส้นทางที่ 2 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
 ที่มา : คณะวิจัย



รายละเอียดเส้นทางที่ 3 เบื้องต้น
 ระยะทางประมาณ 895 กม.
 โดยผ่านเส้นทางดังนี้

- หลวงพระบาง ลาว
- ด่านผ่านแดนถาวรภูดู
- อำเภอท่าปลา จังหวัดอุตรดิตถ์
- เมืองอุตรดิตถ์
- อำเภอศรีสัชนาลัย
- เมืองสุโขทัย
- เมืองตาก
- อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
- Mawlamyine เหมียนมาร์

ภาพที่ 4.58 เส้นทางที่ 3 หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย
 ที่มา : คณะวิจัย

โดยทั้ง 3 เส้นทางนั้น ผ่านสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ หลายแห่ง เช่น วัดเชียงทอง (หลวงพระบาง) เขื่อนสิริกิติ์ อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัย ตลาดริมน้ำ และพระนอนวัดวินเสงตอวียะ (เมะล่าย) เป็นต้น ดังนั้น จึงควรพัฒนาศักยภาพในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย โดยการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางควรเป็นลักษณะคลัสเตอร์เชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนใน/ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย ได้แก่ อุดรดิตถ์ พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ และตาก ซึ่งเป็นการสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และทำให้พื้นที่สามารถสร้างประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์ใหม่ โดยไม่เพียงแต่ทางผ่าน รวมถึงกระจายประโยชน์ในการพัฒนา และเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route) จะครอบคลุมทั้งทั้งการเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านระบบ/กระบวนการทำงานต่าง ๆ และการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนด้วยกัน (โลกการค้า ออนไลน์, 2010) ได้แก่

- การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) จะเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ทั้งโดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น

- การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบ/กระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกันที่จะนำมาซึ่งการดำเนินการในเชิงรูปธรรม ทั้งนี้ ปัจจุบันมีความตกลงหลายกรอบที่เอื้อต่อความเชื่อมโยงของระบบ แต่ยังไม่ผลบังคับใช้และต้องปรับปรุงรายละเอียดให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ

- การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-people Connectivity) โดยการส่งเสริมการเรียนรู้วัฒนธรรมและสังคม เช่น การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษา การถ่ายทอดหรือแลกเปลี่ยนระบบการศึกษาระหว่างกัน รวมถึงการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี เช่น การยกเว้นระบบวีซ่าระหว่างกัน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route)

การพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน “หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route)” บนเส้นทางดังกล่าวเป็นยุทธศาสตร์ที่ควรได้รับการสนับสนุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป รวมไปถึงทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะเพิ่มการลงทุนในด้านการท่องเที่ยวโดยผ่านการการเชื่อมโยงเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย

อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

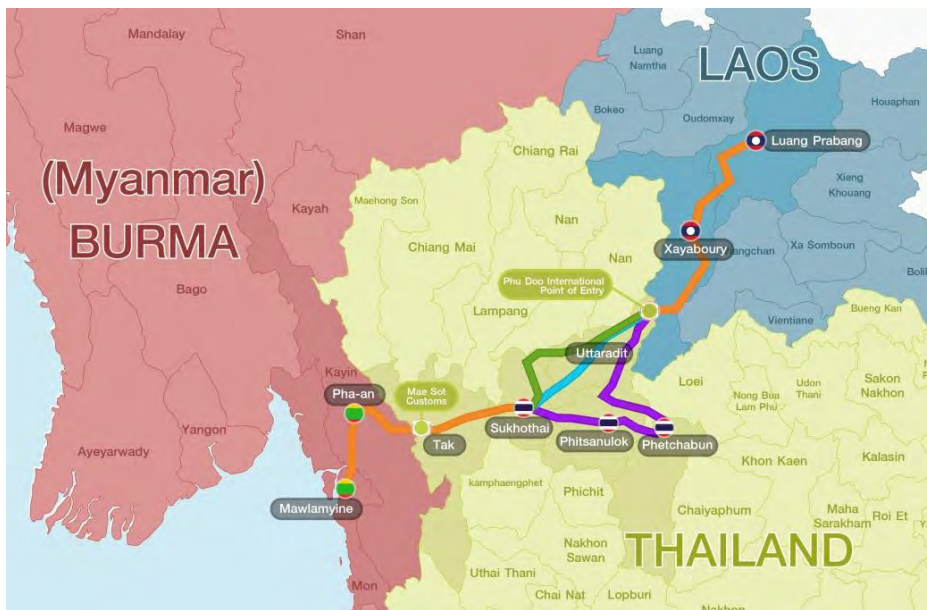
❖ สรุปและอภิปรายผล

❖ ข้อเสนอแนะ

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปและอภิปรายผล

จากการศึกษาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวบนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย จะเห็นได้ว่า ศักยภาพของการเป็นเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่เพียงพอและความเหมาะสมในเรื่องของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจรวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงสังคม ประเพณีและวัฒนธรรม ซึ่งได้สอดคล้องกับทฤษฎีองค์ประกอบหลักของทรัพยากรท่องเที่ยวของบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ที่ได้ให้ความเห็นว่าองค์ประกอบของทรัพยากรท่องเที่ยวควรประกอบด้วย สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคมขนส่งที่เข้าถึง สิ่งอำนวยความสะดวก และความเป็นมิตรไมตรีจากเจ้าของท้องถิ่น ทั้งการให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นแก่นักท่องเที่ยวและการให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยว และยังสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องศักยภาพของท้องถิ่นของสุทัศน์ ละงู (2551) ซึ่งได้กล่าวสรุปว่า ศักยภาพทางด้านทักษะปฏิบัติ ศักยภาพด้านประเพณีวัฒนธรรม และศักยภาพด้านทรัพยากรธรรมชาติ สามารถนำมาพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดความสนใจของบุคคลทั้งภายในและภายนอกประเทศให้เกิดการเดินทางมาท่องเที่ยว ศึกษาและร่วมปฏิบัติกิจกรรมของพื้นที่นั้นๆ ได้ เนื่องจากมนุษย์มีแรงจูงใจอยู่ในของแต่ละบุคคล ทั้งความต้องการในการผจญภัย ความต้องการพบสิ่งใหม่ๆ ความต้องการค้นคว้าทางวัฒนธรรม ตลอดจนความเป็นอยู่ของเพื่อนร่วมโลก โดยเชื่อมโยงสิ่งจูงใจสำหรับนักท่องเที่ยวทั้ง 4 ด้าน ตามแนวคิดเรื่องสิ่งจูงใจสำหรับนักท่องเที่ยวและด้วยปัจจัยศักยภาพทางการท่องเที่ยวของบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา เช่นเดียวกับการวิจัยของฉลองศรี พิมลสมพงษ์ (2546) ได้เสนอเรื่องความพร้อมด้านอุปมาทางการท่องเที่ยว ทั้งทรัพยากรการท่องเที่ยว ราคา และความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องตรงกับปัจจัยที่ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวมี 4 ปัจจัยคือ ปัจจัยด้านทรัพยากรธรรมชาติ ทัศนียภาพ ปัจจัยด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ปัจจัยด้านความสะดวกทางคมนาคม และปัจจัยด้านบริการ ที่พักและกิจกรรมต่างๆ ทางการท่องเที่ยว (Robinson, 1976)



ภาพที่ 5.1 เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย
ที่มา : คณะวิจัย

การนำเสนอเส้นทางการท่องเที่ยวดังกล่าวคณะผู้วิจัยอาศัยหลักของการจัดเส้นทางการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยนำผลการวิจัยในครั้งนี้มาจัดเส้นทางการท่องเที่ยวให้สอดคล้องตามความต้องการของนักท่องเที่ยวแบบเน้นเฉพาะและแบบผสมผสาน โดยดำเนินการกำหนดเส้นทางและอาศัยข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวมาประกอบการจัดเส้นทางโดยการจัดเส้นทางการท่องเที่ยวจะกำหนดเส้นทางให้มีความแตกต่างกันอยู่กับความสนใจของนักท่องเที่ยวโดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะชื่นชอบการท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากที่สุดเป็นอันดับ 1 รองลงมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์เป็นอันดับ 2 อันดับที่ 3 เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวิถีชีวิตท้องถิ่น โดยคณะผู้วิจัยมองเห็นถึงศักยภาพการเชื่อมโยงเส้นทางเพื่อเป็นแนวทางที่สามารถพัฒนาเส้นทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวให้ครบตามประเภทของแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 3 ประเภท เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว (เดชา บุญค้ำ, 2539) ทั้งนี้กระบวนการจัดทำแผนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวมีข้อจำกัด อาจเป็นเพราะลักษณะของข้อมูลที่ไม่เป็นปัจจุบัน และข้อมูลไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการนำไปใช้ประโยชน์ ดังนั้นการเชื่อมโยงและการส่งต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานในพื้นที่รวมทั้งการใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการประเมินประโยชน์ต่อการวางแผนด้านต่างๆ ยังขาดความสมบูรณ์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยที่ได้ศึกษาการจัดทำแผนพัฒนาขององค์การบริหารส่วนตำบลสามัคคีตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า มีปัญหาทางด้านข้อมูล ซึ่งการเข้าถึงข้อมูลมักใช้ข้อมูลเดิมที่เคยค้นหาไว้มาเป็นแนวทางในการดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาของปีถัดไป สำหรับปัญหาด้านการมีส่วนร่วมของชุมชนอาจเป็นเพราะชุมชนขาดความเข้าใจในการบูรณาการและการเข้าถึงข้อมูลด้านแผนพัฒนาร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ รวมถึงวิถีในการจัดการเพื่อให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมยังไม่มากพอ รวมทั้งการถ่ายทอดข้อมูลเพื่อให้ชุมชนได้รับทราบยังไม่ชัดเจนจึงส่งผลกระทบต่อการบริหารงานบนพื้นฐานข้อมูลที่ไม่เต็มศักยภาพ (สายฝน ตรีณาวงษ์, 2548) โดยสอดคล้องกับผลการศึกษาของ จิริกา นุตาลัย และคณะ (2552) ที่พบว่าการจัดทำแผนควรมีเนื้อหาที่ชัดเจน เป็นระบบ และมีการบูรณาการที่ได้รับความเห็นชอบยอมรับจากทุกฝ่าย และควรจัดทำแผนชุมชนด้านการเกษตรมาผนวกเข้ากับแผนพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและวิถีชุมชนแบบดั้งเดิม ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลพบว่าลักษณะโดยทั่วไปของชุมชนที่อาศัยบนเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย มีศักยภาพที่เหมาะสมต่อการท่องเที่ยวเชิงเกษตรเป็นอย่างมาก ดังนั้นการพิจารณาการใช้ประโยชน์ของข้อมูลเพื่อสามารถนำไปเป็นแนวทางการพัฒนาและปฏิบัติได้อย่างแท้จริง และเป็นการยกระดับด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว และความเป็นอยู่ของชุมชนให้ดีขึ้นซึ่งสัมพันธ์กับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่ 2 ของการท่องเที่ยวไทยปี พ.ศ.2558-2560 ว่าด้วยเรื่องการจัดทำกลยุทธ์พัฒนาการอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว เป้าหมายหลักของกลยุทธ์นี้ คือ เร่งพัฒนาการอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว ผ่านมาตรการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกใน แหล่งท่องเที่ยวที่สามารถช่วยเพิ่มรูปแบบการบริการสำหรับนักท่องเที่ยว โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่

1. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวก ในขั้นตอนการขอวีซ่าและการอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตราแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Visa) และการผ่านแดนทั้งจุดเข้าออกชายแดนและสนามบิน โดยเฉพาะบริเวณด่านชายแดนที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว และการปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น
2. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและมีความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานตามหลักสากลโดยคำนึงถึงอารยสถาปัตยกรรมสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวคนพิการ และผู้สูงอายุ เช่น ห้องน้ำ ที่จอดรถ ป้ายบอกทาง ป้ายข้อมูล จุดบริการเครือข่ายสัญญาณไร้สาย (Wifi) ทางลาด ราวจับ ห้องละหมาด เป็นต้น
3. พัฒนาการสื่อความหมายในแหล่งท่องเที่ยว ศูนย์ข้อมูล ศูนย์เรียนรู้เพื่อสร้างประสบการณ์การ

ท่องเที่ยวอย่างสร้างสรรค์ผ่านเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่โดยได้มุ่งเน้นการใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศต่าง ๆ ในการพัฒนารูปแบบสื่อความหมายเพื่อบอกเล่าเรื่องราวข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวให้โดดเด่น น่าสนใจ การสร้างสุนทรียภาพด้านการท่องเที่ยว เพื่อสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวที่ดีและความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยว เช่น การนำเทคโนโลยีผสมผสานเสมือนจริงเพื่อเกิดการกลมกลืนกัน (Augmented Reality, AR), การใช้คิวอาร์โค้ดเพื่อสะดวกต่อการเข้าถึงข้อมูลโดยการลิงค์คิวอาร์โค้ดก็สามารถทราบข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว (QR Code), การใช้ภาพหรือกราฟิกมาบังชี้หรือนำมาจัดทำข้อมูลแบบย่อเพื่อเกิดการประมวลผลได้ง่ายซึ่งเหมาะสำหรับผู้คนในยุคไอทีที่ต้องการเข้าถึงข้อมูลที่ซับซ้อนและมีข้อมูลจำนวนมากในเวลาอันจำกัด (Info Graphic) เป็นต้น แต่ทั้งนี้ต้องพิจารณาถึงศักยภาพในการเข้าถึง Internet ของแหล่งท่องเที่ยว และนักท่องเที่ยวมีความพร้อมที่จะใช้ในการรับข้อมูลหรือไม่

4. ขยายศูนย์บริการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวครอบคลุมทุกพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และสร้างเครือข่ายอาสาสมัครอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยว เพื่อเป็นล่ามแปลสื่อสารกับนักท่องเที่ยว และให้บริการข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่างๆ เช่น สถานที่ท่องเที่ยว ข้อมูลการเดินทาง โรงแรมที่พัก เป็นต้น ด้วยจิตสำนึกการเป็นเจ้าของที่ดี และมีใจให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนช่วยเหลือประสานงานแก้ไขปัญหา และช่วยเหลือนักท่องเที่ยวกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินได้สะดวกรวดเร็วทัน่วงที

5. รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ เพื่อเป็นเครือข่ายในการสอดส่องผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการกระทำความผิดต่อพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 และการสร้างเครือข่ายอาสาสมัครตำรวจท่องเที่ยวเพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยและการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

การจัดทำกลยุทธ์พัฒนาด้านระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว กลยุทธ์นี้เน้นการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐาน ให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวก รวดเร็ว มีความปลอดภัยในการเดินทางและการบริการการขนส่งสาธารณะ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลักกับแหล่งท่องเที่ยวรองได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยขยายความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศภายในประเทศ รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยวสู่ประเทศอาเซียน ซึ่งมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อม ให้มีคุณภาพได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัยในการเดินทางและการบริการการขนส่งสาธารณะ โดยสามารถเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวหลักกับแหล่งท่องเที่ยวรองได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยวสู่ประเทศอาเซียน

2. พัฒนามาตรฐานยานพาหนะและระบบการให้บริการขนส่งสาธารณะ ให้มีความสอดคล้องและพอเพียงกับความต้องการเดินทาง และมีความคล่องตัวและความสามารถในการเข้าถึง (Mobility & Accessibility)

3. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการสนับสนุนการวางแผนการเดินทางโดยให้มีระบบการให้บริการข้อมูลแบบครบวงจร ทั้งข้อมูลเส้นทางพาหนะในการเดินทาง ระบบจองตั๋วออนไลน์ ตลอดจนการสร้างแอปพลิเคชันให้นักท่องเที่ยวตรวจสอบเส้นทางและยานพาหนะขนส่งสาธารณะได้ (ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทยปี พ.ศ. 2558-2560)

5.2 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย

จากการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะและเผยแพร่ความรู้ด้านการประเมินถึงศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนร่วมทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งประเด็นสำคัญหลักตามข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย คือ

1. ด้านระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง
 - เพิ่มเติมระบบโลจิสติกส์การเชื่อมโยงท่องเที่ยวแบบการเดินทางโดยรถไฟสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวแบบปั่นจักรยานที่ให้เกิดความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายจักรยาน
 - การเชื่อมโยงเส้นทางแบบ Air line จากนักท่องเที่ยวกลุ่มอื่นๆ มายังภาคเหนือตอนล่าง 1 ซึ่งมีจุดศูนย์กลาง Air line ที่จังหวัดพิษณุโลก
 - การพัฒนาถนนบริเวณช่วงหน้าด่านภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์ (ช่วงบริเวณหน้าด่านภูคู้เป็นเขตพื้นที่ของกรมป่าไม้)
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก
 - ขาดการบริการรถโดยสารประจำทางที่จะรองรับการบริการนักท่องเที่ยวจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมายังประเทศไทย
3. ด้านศักยภาพบุคลากรเพื่อบริการทางท่องเที่ยว
 - ควรมีการส่งเสริมด้านภาษาที่ใช้ในการสื่อสารกับนักท่องเที่ยว
 - การพัฒนาด้านการบริการ Service Mind
4. ด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์
 - การกำหนดแหล่งท่องเที่ยวให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมายในการเดินทางมาท่องเที่ยว
 - จัดทำรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยว หรือโปรแกรมการท่องเที่ยวในแต่ละเส้นทางเพื่อเป็นทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยว
 - การสร้างจุดดึงดูดความสนใจและจุดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแหล่ง โดยการสร้าง Story ของแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสร้างเสน่ห์ของการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และเป็นการสร้างรายได้ให้กับชุมชนหรือท้องถิ่น
 - ควรมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านการท่องเที่ยวหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการท่องเที่ยวของแต่ละกลุ่มจังหวัดเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวไปในทิศทางเดียวกัน
 - ควรมีการสนับสนุนและส่งเสริมจากทุกภาคส่วน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้นเพื่อการพัฒนา
 - สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ LIMEC เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ
5. ข้อปฏิบัติ/กฎระเบียบการผ่านแดน
 - ควรมีการอนุมัติให้สามารถขอ VISA ได้ตรงหน้าด่านศุลกากรแม่สอด กรณีเดินทางโดยรถ ซึ่งจะก่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วต่อการเดินทาง

จากข้อมูลในการเสนอแนะข้างต้นสามารถสรุปเพื่อนำมาเป็นแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางมาท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย (LIMEC) ดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 ข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางมาท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย (LIMEC)

ประเด็นสำคัญ	การดำเนินการจากการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ (Actions plan)
1. ด้านระบบพื้นฐานด้านโครงข่ายของถนนเส้นทาง	- ภาครัฐ ภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมและพัฒนาการคมนาคมทางบก ทางอากาศ และทางราง เพิ่มมากขึ้น โดยภาครัฐร่วมมือกับหน่วยงานเอกชนหรือนักลงทุนต่างชาติ เพื่อสร้างการลงทุนด้านโครงข่ายระบบถนน การจราจร ต่างๆ ให้ให้ทันสมัยมากขึ้น เพื่อเอื้ออำนวยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว ซึ่งการสนับสนุนรูปแบบการท่องเที่ยวแบบ Air line โดยเชื่อมโยงสายการบินทั้ง 3 ประเทศเพื่อให้สามารถเข้ามาท่องเที่ยวได้สะดวก หรือการลงทุนเพื่อขยายปรับปรุงสนามบินให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น การเชื่อมโยงท่องเที่ยวแบบการเดินทางโดยรถไฟโดยเพิ่มเส้นทางไปยังจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ซึ่งมีจุดศูนย์กลางที่จังหวัดพิษณุโลก
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	- ภาครัฐและหน่วยงานด้านการลงทุนเศรษฐกิจสร้างความร่วมมือเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนธุรกิจด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ที่พัก ร้านค้า ร้านอาหาร สถานที่นั่งเล่น ฯลฯ จากนักลงทุนต่างชาติ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะที่บริการรถโดยสารประจำทางที่สามารถเดินทางไปยังบริเวณด่านชายแดนให้มีเพิ่มมากขึ้นซึ่งจะสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวและครบครันต่อการบริการ
3. ด้านศักยภาพบุคลากรเพื่อบริการทางท่องเที่ยว	- ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณและร่วมมือกับหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวเพื่อจัดทำหลักสูตรด้านการบริการ ด้านภาษาต่างชาติ เพื่อที่ใช้ในการสื่อสารกับนักท่องเที่ยว รวมทั้งด้านการบริการ Service Mind ที่จะสามารถรองรับการบริการของนักท่องเที่ยวได้และมีความเหมาะสมต่อแหล่งท่องเที่ยว
4. ด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์	- ภาครัฐสนับสนุนด้านงบประมาณเพื่อเอื้ออำนวยให้กับหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อจัดทำข้อมูลการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการสร้างจุดดึงดูดความสนใจและจุดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแหล่งโดยการสร้าง Story ของแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสร้างเสน่ห์ของการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และเป็นการสร้างรายได้ให้กับชุมชนหรือท้องถิ่น หรือการจัดทำเว็บไซต์ที่น่าสนใจมากยิ่งขึ้น การจัดทำสื่อในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ระบบออนไลน์ ระบบสแกนบาร์โค้ดที่สามารถเข้าถึงข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ได้รวดเร็ว
5. ข้อปฏิบัติ/กฎระเบียบการผ่านแดน	- ภาครัฐและภาคเอกชนร่วมมือกันผลักดันทำให้เกิด/สามารถอนุมัติให้ขอ VISA ได้ตรงบริเวณหน้าด่านศุลกากรแม่สอด กรณีเดินทางโดยรถ ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วต่อการเดินทาง

5.3 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางท่องเที่ยวที่ยังเข้าไม่ถึงแหล่งท่องเที่ยว หรือแหล่งชุมชนที่ห่างไกลความเจริญ ควรมีการจัดทำนโยบายในการพัฒนาสนับสนุน ตลอดจนขั้นตอนการดำเนินงานโดยที่หน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องนั้นมีการติดตามดูแลเพื่อประเมินผลจากการดำเนินการพัฒนาว่าเกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายไว้ที่ตั้งไว้ได้หรือไม่

2. ควรมีการจัดอบรมให้แก่คนในชุมชนเพื่อให้คนในชุมชนมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

3. หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านการท่องเที่ยวควรรหาแนวทางการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวให้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากปัจจุบันนี้ปัญหาหลักในเรื่องของการพัฒนาการท่องเที่ยวมีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องของงบประมาณที่ใช้ในการพัฒนา เพื่อให้การพัฒนาสามารถดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน

4. การจัดทำนโยบายระดับท้องถิ่นหรือหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ควรมีการบูรณาการงานด้านการท่องเที่ยวร่วมกับหน่วยงานของรัฐทุกฝ่ายในพื้นที่ในการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและร่วมกันในพื้นที่และการออกมาตรการในการป้องกันทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีตามเส้นทางท่องเที่ยวและมีความสอดคล้องกับนโยบายระดับชาติ

5. การจัดทำนโยบายระดับชาติหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการเสนอแนวทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวแก่หน่วยงานภาครัฐ เอกชน หรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวได้รับทราบถึงแนวทางหรือแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวให้เป็นไปทิศทางเดียว และมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและต่างประเทศและให้เกิดการเชื่อมโยงของการท่องเที่ยวโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อให้การท่องเที่ยวมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น

บรรณานุกรม

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2547). คู่มือการปฏิบัติงานการท่องเที่ยวและกีฬา สำหรับข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. กรุงเทพมหานคร: สำนักปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา.
- กุลวดี ละม้ายเงิน. (2552). วัฒนธรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ. [ระบบออนไลน์]. องค์ประกอบของการท่องเที่ยว(2552). pdf. (วันที่ค้นข้อมูล : 24 ตุลาคม 2559)
<http://www.human.ubru.ac.th/2010/images/educationdocument/aj.kulawadee/บ ท ที่ % 201%20>
- กัลยารัตน์ ศิริรัตน์. (2550). การวางแผนเพื่อพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงนิเวศของจังหวัดนครศรีธรรมราช. ปริญญาโท วท.ม. (การวางแผนและการจัดการการท่องเที่ยวเพื่ออนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- จิรিকা นุตาลัยและคณะ (2552). รายงานการวิจัย. โครงการวิจัยการพัฒนาระบบและกระบวนการจัดทำแผนจังหวัดบนพื้นฐานยุทธศาสตร์ข้อมูลและการมีส่วนร่วม. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการวิจัย.
- ฉลองศรี พิพสมพงศ์. (2546). การวางแผนและพัฒนาตลาดท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- เดชา บุญค้ำ. (2539). การวางแผนผังบริเวณ. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์. (2527). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยมหิดล.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). อุตสาหกรรมท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: เพรส แอนด์ ดีไซน์.
- โลกการค้า ออนไลน์. (2010, December 28). บริษัท คอมเมอร์เชียล เวิลด์ มีเดีย จำกัด. Retrieved from
โลกการค้าคลังสมองของนักการค้ารุ่นใหม่: <http://www.cwmagazine.com/>.
- วลัยพร ธีวตระกูลไพบูลย์. (2551). แนวโน้มพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในอนาคต. วารสารวิชาการการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ, 1:1-12. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน, กรมประชาสัมพันธ์ [ระบบออนไลน์]. การเดินทางไป สปป.ลาว. (วันที่สืบค้นข้อมูล : 24 ตุลาคม 2559) <http://www.aseanhai.net/main.php?filename=index##lo>.
- สายฝน ตรีณาวงษ์. (2548). การจัดทำแผนพัฒนาตำบลแบบมีส่วนร่วม: ศึกษากรณีตำบลสามบัณฑิต อำเภอกุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม (สังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา). พระนครศรีอยุธยา: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.
- สุทัศน์ ละงู. (2551). วิถีชีวิตและศักยภาพที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์โฮมสเตย์กรณีศึกษาชุมชน ชาวเลบ้านสังก้า อำเภอกะลันตา จังหวัดกระบี่. วิทยานิพนธ์. มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต.
- สุวิณีย์ โสภณสิริ และ วิจิตร ณ ระนอง. (2554). การวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: อินทนิล.

สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

(ธันวาคม 2555). ทิศทางการพัฒนาในกลุ่มจังหวัด/จังหวัดภาคเหนือ :

<http://eris.nesdb.go.th/pdf/401003-002.pdf>.

สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์ และศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ หอการค้าไทย.

เอกกมล เอี่ยมศรี, (2013, October 5). การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า:Value Chain Analysis.

<https://eiamsri.wordpress.com/2013/10/05/การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า-2/>.

AMP Consultants Ltd. (2007). โครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทย เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.

Edward Inskeep. (1999). Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach. New York: Van Nostrand Reinhold. (4556, 455).

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

สำหรับนักท่องเที่ยว

หัวข้อ พฤติกรรมและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย

ชี้แจง ส่วนที่ 1 และ ส่วนที่ 2 ให้ใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หน้าข้อความตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ () ชาย () หญิง
2. อายุ () ต่ำกว่า 20 ปี () 21-30 ปี () 31-40 ปี
() 41-50 ปี () 51-60 ปี () 60 ปี ขึ้นไป
3. ภูมิลำเนา
4. สัญชาติ ศาสนา
5. ระดับการศึกษา () ประถมศึกษา () มัธยมศึกษา
() อนุปริญญา/เทียบเท่า () ปริญญาตรี
() ปริญญาโท () ปริญญาเอก
6. อาชีพ () นักเรียน / นักศึกษา () ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ
() พนักงานบริษัทเอกชน () ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว
() รับจ้างทั่วไป () อื่นๆ โปรดระบุ
.....
7. รูปแบบการใช้ชีวิต
 - 7.1 งานอดิเรก () อ่านหนังสือ () ท่องเที่ยว () เล่นกีฬา
() อื่นๆ โปรดระบุ
 - 7.2 ประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่ชื่นชอบมากที่สุด
() เขียงวัฒนธรรม เช่น วัด โบราณสถานต่างๆ () เขียงธรรมชาติ เช่น ภูเขา น้ำตก ทะเล
() แหล่งบันเทิงต่างๆ () อื่นๆ โปรดระบุ
 - 7.3 ท่านชอบเที่ยวแบบใด
() ในประเทศเป็นหลัก () ต่างประเทศเป็นหลัก

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว

1. จุดประสงค์ในการเดินทางมาเที่ยวในครั้งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
() เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์ โบราณสถาน () เพื่อพักผ่อน
() มาทำงาน ถือโอกาสมาเที่ยว () อื่นๆ โปรดระบุ
2. การเดินทางมาเที่ยวในครั้งนี้ท่านเดินทางมาโดย
() รถส่วนตัว () รถโดยสารประจำเส้นทาง () รถรับจ้าง/เหมา () กรุ๊ปทัวร์
3. ท่านเคยเดินทางมาเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย นี้หรือไม่
() ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก () เคย จำนวน.....ครั้ง
4. ช่วงวันเวลาใดที่ท่านมักเดินทางไปท่องเที่ยวโดยทั่วไป
() จันทร์-ศุกร์ () เสาร์-อาทิตย์ () วันหยุดนักขัตฤกษ์ () อื่นๆ ระบุ.....

5. ข้อมูลข่าวสารจากแหล่งใดที่ทำให้ท่านสนใจมาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย
 (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 หนังสือแนะนำเที่ยว หนังสือพิมพ์/นิตยสาร วิทยุ/โทรทัศน์
 อินเทอร์เน็ต การบอกเล่าจากคนรู้จัก อื่นๆ ระบุ.....

ชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องตามระดับคะแนนความพึงพอใจ โดยที่ 5 = พอใจมากที่สุด
 4 = พอใจมาก 3 = พอใจปานกลาง 2 = พอใจน้อย 1 = พอใจน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย ต่อปัจจัยด้านต่างๆ

ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
1. ด้านสถานที่ท่องเที่ยว					
ความหลากหลายของสถานที่ท่องเที่ยว เช่น วัด โบราณสถานต่างๆ แหล่งธรรมชาติ แหล่งสถานบันเทิง ฯลฯ					
2. ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง					
สภาพเส้นทาง/การจราจรในเส้นทางท่องเที่ยวในที่ต่างๆ					
การจัดระเบียบบนท้องถนน/เส้นทางจราจร					
ระยะเวลาในการเดินทางจากสถานที่ท่องเที่ยวหนึ่งไปยังอีกสถานที่ท่องเที่ยวหนึ่ง					
ความสะดวกในการเดินทางตลอดเส้นทางท่องเที่ยว					
3. ด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง					
ความเหมาะสมของราคาที่พักและการบริการที่ได้รับ					
4. ด้านลักษณะทางกายภาพ					
ความสวยงามและความเหมาะสมของสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เช่น ทัศนียภาพ / วิว ทิวทัศน์					
การแบ่งโซนของพื้นที่ เช่น โซนสถานที่ท่องเที่ยว โซนร้านค้า โซนที่พัก					
ข้อมูลสถานที่ท่องเที่ยว หรือป้ายบอกชื่อสถานที่					
ความสะอาดของสถานที่ท่องเที่ยว					

ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
5. ด้านการบริการ					
ความปลอดภัยของที่พักร/โรงแรม					
ความปลอดภัยของสถานที่ท่องเที่ยว					
<u>สิ่งอำนวยความสะดวก</u>					
ความเพียงพอของที่พักร/โรงแรม					
ร้านอาหาร ห้องน้ำ จุดพักรถ เป็นต้น					
การบริการนำเที่ยว/บริษัทนำเที่ยว					
ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว					
6. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว					
รูปแบบข้อมูลข่าวสาร/สื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว					
ความเพียงพอของข้อมูลข่าวสาร /สื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว					
การเข้าถึงและความถูกต้องของข้อมูลข่าวสาร/สื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว					
7. ด้านเจ้าหน้าที่/บุคลากร					
ความเพียงพอของเจ้าหน้าที่ของรัฐ/เอกชนในการให้บริการในสถานที่ท่องเที่ยว					
ความสุภาพ/การเป็นมิตรของเจ้าหน้าที่ของรัฐ/เอกชนต่อการให้บริการ					
ความรู้ของเจ้าหน้าที่รัฐ/เอกชนต่อสถานที่ท่องเที่ยว					
ความมีอัธยาศัย/มิตรภาพ ของคนในพื้นที่ (คนในท้องถิ่น)					
8. อื่นๆ					
ความประทับใจต่อสถานที่ท่องเที่ยวตลอดเส้นทางการท่องเที่ยว					
ความคุ้มค่าต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวในเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย					
9. ความพึงพอใจโดยรวม					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

3. แนวทางการช่วยเหลือต่อนักท่องเที่ยว / ด้านความปลอดภัย

.....

.....

.....

4. การร่วมประสานงาน กับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาการท่องเที่ยว

.....

.....

.....

5. มีการประชาสัมพันธ์ /การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ด้านการท่องเที่ยวอย่างไร

.....

.....

.....

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

3. การเตรียมความพร้อมในด้านบุคลากรเพื่อรองรับการบริการทางท่องเที่ยว

.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. มีการจัดการ หรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เส้นทางขนส่ง ยานพาหนะ รวมถึงสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพต่อการบริการขนส่ง ให้มีคุณภาพและมีความปลอดภัย

.....

.....

.....

.....

.....

5. แนวทาง หรือมาตรการในการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพที่ดีและมีความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทาง

.....

.....

.....

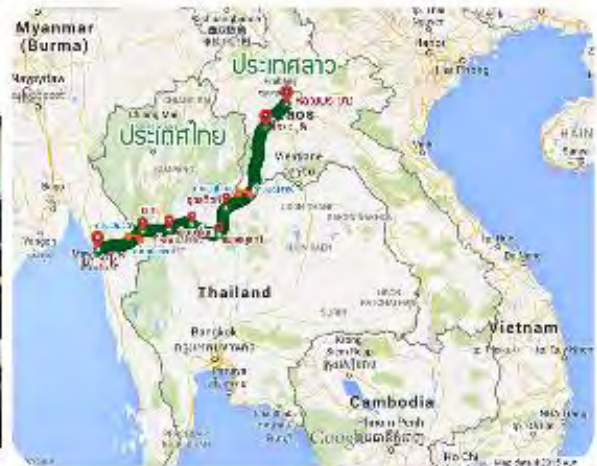
.....

.....

ภาคผนวก ข
บทความการเผยแพร่ข้อมูล



**ขทช.เพชรบูรณ์ ร่วมให้สัมภาษณ์
เส้นทาง LIMEC**



นายกัฒาญ ทารักษา ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเพชรบูรณ์ มอบหมายให้นายอรัชชัย หาญรักษ์ นายช่างโยธาชำนาญงาน ให้สัมภาษณ์ เกี่ยวกับการสัมภาษณ์เชิงลึก โดย ดร.กวนาท พิภพเศฎ อาจารย์ วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยรัตนเศรษฐ เกี่ยวกับการดำเนินการพัฒนาเส้นทางในปัจจุบันและนโยบายด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวในเส้น LIMEC เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย เรื่อง "ภูคู้" ประดูแห่งมิตรภาพและโอกาส" ณ แขวงทางหลวงชนบทเพชรบูรณ์



DRR.go.th

กรมทางหลวงชนบท สื่อมโยท้าวไทย สื่อมำกนกกับชาติ
<http://phetchabun.drr.go.th>



ผอ.ขทช.พิษณุโลก ให้สัมภาษณ์กับนักวิจัยจากวิทยาลัยโลจิสติกส์และซ่อุปทาน เพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกในการทำวิจัยเรื่องการศึกษาซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทางหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล้าโย



เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 นายสามารถ เพิ่มตระกูล ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก ให้สัมภาษณ์กับนักวิจัยจากวิทยาลัยโลจิสติกส์และซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยนเรศวร(ดร.ภูวนาท พักเกตุ) เพื่อเก็บข้อมูลเชิงลึกในการทำวิจัยเรื่องการศึกษาซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทางหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล้าโย โดยให้สัมภาษณ์ในส่วนของการดำเนินการพัฒนาเส้นทางในปัจจุบันและนโยบายด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อเส้นทางท่องเที่ยว ณ ห้องผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก

ภาคผนวก ค
หน่วยงานที่เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก

หน่วยงานจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



เจ้าเมืองปากกลาย



หัวหน้าด้านการท่องเที่ยวแขวงไซยะบูลี



เจ้าแขวงหลวงพระบาง



สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวหลวงพระบาง



สำนักงานกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

หน่วยงานจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา



รัฐกะเหรี่ยง (Kayin State Government)



CCI-Kayin State



กระทรวงการโรงแรมและการท่องเที่ยว



กระทรวงวางแผนและพัฒนาเศรษฐกิจ



สหพันธ์หอการค้าและอุตสาหกรรมสหภาพเมียนมา



Executive Coordinator Myanmar-Thailand
(บริษัทนำเที่ยว)



สถานเอกอัครราชทูตไทยประจำเมียนมา



สำนักงานส่งเสริมการค้าไทยในต่างประเทศ

หน่วยงานจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1



อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง



บริษัทอนันต์ทิวร์ จ.เพชรบูรณ์



อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า



สำนักงานขนส่ง จ.อุตรดิตถ์



สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จ.อุตรดิตถ์



หมู่บ้านต้นแบบนาต้นจัน จ.สุโขทัย



การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จ.สุโขทัย



การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จ.ตาก



สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จ.ตาก

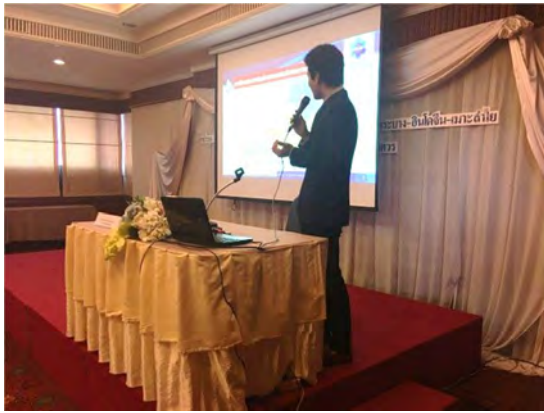


การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จ.พิษณุโลก



สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จ.พิษณุโลก

ภาคผนวก ง
ภาพกิจกรรมสัมมนา



ภาคผนวก จ
ตารางเปรียบเทียบกิจกรรมที่วางแผนไว้

วัตถุประสงค์	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
<p>1. ศึกษาและประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route)</p>	<p>1. ลงสำรวจพื้นที่และเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย จำนวน 3 เส้นทางเพื่อเก็บข้อมูลพื้นฐานทางด้านวิศวกรรมต่างๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐานบริเวณเส้นทางท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางท่องเที่ยว เป็นต้น</p>	<p>1. รวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่และเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย จำนวน 3 เส้นทาง เช่น โครงสร้างพื้นฐานบริเวณเส้นทางท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางท่องเที่ยว ตามขั้นตอนการดำเนินงาน ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 3 และ บทที่ 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลพื้นฐานด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางที่ศึกษา - สภาพทางด้านกายภาพของเส้นทาง - ศักยภาพของเส้นทาง <p>(รายละเอียดในบทที่ 4 และบทที่ 5)</p>
	<p>2. ทำการสำรวจข้อมูลและการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ กลุ่มผู้นำชุมชน</p>	<p>2. รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ กลุ่มผู้นำชุมชน ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 4</p>	
	<p>3. ทำการประเมินศักยภาพเบื้องต้น</p>	<p>3. วิเคราะห์การประเมินศักยภาพเส้นทางเบื้องต้น ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 4</p>	

วัตถุประสงค์	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับตลอดโครงการ
<p>2. ศึกษาแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route)</p>	<p>1. วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยง รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางท่องเที่ยว</p> <p>2. จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนร่วมเผยแพร่ความรู้ พร้อมทั้งรับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากภาครัฐและภาคเอกชน ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>1. รวบรวมข้อมูลในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเชื่อมโยง รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทางท่องเที่ยว</p> <p>2. จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนร่วมเผยแพร่ความรู้ พร้อมทั้งรับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากภาครัฐและภาคเอกชน ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 5</p>	<p>- แนวทางการเชื่อมโยงของข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว</p> <p>- แนวคิดและข้อเสนอแนะจากการสัมมนาที่จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว</p> <p>(รายละเอียดในบทที่ 4 และบทที่ 5)</p>
<p>3. เสนอเส้นทางเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Lao PDR-Indochina-Myanmar Route)</p>	<p>1. สรุปข้อมูลการเสนอแนะแนวทางการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย</p>	<p>1. สรุปข้อมูลการเสนอแนะแนวทางการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 4 และบทที่ 5</p>	<p>- ข้อมูลที่สำคัญที่ก่อให้เกิดเป็นแนวทางต่อการเชื่อมโยงเส้นทางแหล่งท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย</p>