



รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงานการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง
หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย
(EFFICIENT TOURISM SUPPLY CHAIN
ON LAO PDR – INDOCHINA - MYANMAR ROUTE)

โดย

ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ

สิงหาคม 2561

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์
แผนงานการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง
หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย
(Efficient Tourism Supply Chain on
Lao PDR – Indochina - Myanmar Route)
เลขที่สัญญา RDG5950054

คณะวิจัย

- | | |
|------------------------------------|--------------------|
| 1. ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ | หัวหน้าแผนงานวิจัย |
| 2. ศาสตราจารย์ ดร.ภูพงษ์ พงษ์เจริญ | ผู้ร่วมงานวิจัย |
| 3. นางสาวจุฑาภรณ์ เสมวิลัย | นักวิจัยโครงการ |
| 4. นายสุรฉัตร จันระวังยศ | นักวิจัยโครงการ |
| 5. นางสาวเบญจวรรณ ชมบริสุทธิ | ประสานงานฯ |

วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
มหาวิทยาลัยนเรศวร

ชุดโครงการ การศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทางหลวง
พระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย
สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ มีเนื้อหาเกี่ยวกับความสำคัญและที่มาของปัญหา วิธีการดำเนินการวิจัยและได้รับความกรุณาอย่างสูงจาก เครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (คอบช.) ที่กรุณาให้คำแนะนำปรึกษาตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี ผู้วิจัยตระหนักถึงความตั้งใจจริงและความทุ่มเทของคณะกรรมการ และขอขอบพระคุณ สำนักงานจังหวัด สภาอุตสาหกรรม หอการค้าของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในต่างประเทศ รวมไปถึงผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้ความอนุเคราะห์ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย ทุกท่านที่ให้ข้อมูลต่างๆ ที่เอื้อต่อการทำงานวิจัย เจ้าหน้าที่ทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ผู้วิจัยหวังว่า รายงานฉบับสมบูรณ์ฉบับนี้จะมีประโยชน์อยู่ไม่น้อยและสำหรับข้อบกพร่องต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นนั้นทางคณะผู้วิจัยยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษา เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาและปรับปรุงงานวิจัยต่อไป

คณะวิจัย

สิงหาคม 2561

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

(Executive Summary)

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การท่องเที่ยวในราชอาณาจักรไทย หรือ “ประเทศไทย” มีทิศทางที่ตึซึนและเป็นที่น่าจับตามองมากที่สุดประเทศหนึ่งในเอเชีย (ASEAN) ผนวกกับชื่อเสียงด้านการให้บริการนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้งในปี พ.ศ. 2560 ภาครัฐให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในเชิงวิถีไทย การดำเนินชีวิตแบบไทยทั้งด้านศิลปะ วัฒนธรรมและอาหาร ที่เป็นแบบดั้งเดิม เพิ่มจุดเด่นการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติหันมาเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น และเป็นการกระจายรายได้ให้ท้องถิ่น ในขณะเดียวกันประเทศเพื่อนบ้านก็มีการปรับเปลี่ยนนโยบายด้านการท่องเที่ยว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ปรับระบบการให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทั้งโครงข่ายการคมนาคม รวมไปถึงกรอบความร่วมมือและข้อตกลงการท่องเที่ยวข้ามแดนที่เกิดขึ้นภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region; GMS) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ ล้วนมีส่วนช่วยส่งเสริมให้เกิดรายได้ด้านท่องเที่ยวข้ามแดนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลดีต่อผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณชายแดน และความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านต่างๆ ทำให้ต้องมีการปรับตัวและพัฒนาศักยภาพของปัจจัยที่จะเอื้อให้เกิดการลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนอย่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา หรือ “เมียนมา” และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ “สปป.ลาว” ซึ่งมีด่านพรมแดนถาวรเชื่อมต่อกับประเทศไทยหลายด่าน

โดยหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน อาทิ สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) หรือ สสปน. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพิษณุโลก สำนักงานตากและสำนักงานสุโขทัย ร่วมกับคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือล่าง 1 อันประกอบด้วย จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดพิษณุโลก ได้มีความเห็นร่วมกันในการกำหนดระเบียบเศรษฐกิจ หลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย (Luangprabang - Indochina - Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) (ประวัติ LIMEC, 2559) เพื่อเชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดอุตรดิตถ์ กับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แขวงไชยยะบูลี แขวงหลวงพระบางใน สปป.ลาว และรัฐกะเหรี่ยง รัฐมอญ ของเมียนมา รวมกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีการประชาสัมพันธ์โครงการวันเดียวเที่ยวสามประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย สปป.ลาว และเมียนมา เมื่อวันที่ 6 - 9 เมษายน พ.ศ. 2558 สามารถเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวทั้งสามประเทศภายในวันเดียวได้ นักท่องเที่ยวชาวลาวสามารถเดินทางไปเที่ยวในเมียนมา ส่วนนักท่องเที่ยวชาวเมียนมาก็สามารถเดินทางไปเที่ยวใน สปป.ลาว ได้เช่นกัน โดยผ่านเส้นทางของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย ซึ่งสามารถท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดดังกล่าวได้ และยังมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญมากมาย อาทิ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และแหล่งช้อปปิ้งสินค้าอุปโภคบริโภคคุณภาพ เป็นต้น เป็นการกระตุ้นให้เกิดการเชื่อมโยงกันทางด้านการท่องเที่ยว เพื่อให้เป็นการส่งเสริมศักยภาพในการท่องเที่ยวที่จะ

เกิดขึ้นใหม่ให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการเตรียมพร้อมจากทุกภาคส่วนโดยเฉพาะ 4 ส่วนที่สำคัญคือ ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชนและภาควิชาการ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ (1) เพื่อศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย (2) เพื่อวิเคราะห์นโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย ทั้งนี้แผนงานวิจัยแบ่งเป็น 3 โครงการย่อย ได้แก่ โครงการวิจัยย่อย 1 “การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย” เน้นศึกษาลักษณะของโหนดการขนส่งเส้นทางการท่องเที่ยวทางบก ส่วนโครงการวิจัยย่อย 2 “การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย” เน้นการประเมินศักยภาพของพื้นที่ของสถานที่ท่องเที่ยวหลักและวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และโครงการย่อย 3 “การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์บนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล้าโย” จะเน้นการนำเสนอแนะแบบจำลองธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวข้ามแดนบนระเบียงเศรษฐกิจบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล้าโย

การดำเนินการศึกษาวิจัยนี้ต้องอาศัยข้อมูล และการจัดเก็บข้อมูล ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูล และสามารถนำข้อมูลที่รวบรวมมาวิเคราะห์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย โดยกลุ่มประชากรใช้ในการศึกษาเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านท่องเที่ยวของทั้ง 3 ประเทศ มี 3 กลุ่มหลักๆ คือ (1) ภาครัฐ เป็นผู้บริหารในด้านของการวางแผนและจัดทำนโยบายมาสนับสนุน (2) ภาคเอกชน เป็นผู้ประกอบการธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และ (3) ภาควิชาการ อาจารย์ เจ้าหน้าที่ กลุ่มประชากรที่ทำงานหรืออาศัยอยู่บริเวณเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย แบ่งการพิจารณาออกเป็น 3 เส้นทาง ดังภาพ 1



ภาพ 1 แผนที่ของเส้นทางที่ใช้ในการศึกษาข้อมูลทางการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง เมะล่าย – อินโดจีน –
ที่มา : ปรับปรุงจาก Thailand - Basic Road Map

1) เส้นทางหลวงหมายเลข 101 มีระยะทางประมาณ 865 กิโลเมตรโดยผ่านเส้นทางด้านสากลพู่ เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี และแขวงหลวงพระบาง ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – ด่านภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์ – อำเภอท่าปลา จังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย - อำเภอศรีสัชชนาลัย จังหวัดสุโขทัย – อำเภอเมืองและอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย – ด้านเมียวดี เมืองเมียวดี เมืองพะอัน เมืองเมะล่าย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

2) เส้นทางหลวงหมายเลข 11 มีระยะทางประมาณ 875 กิโลเมตร ผ่านเส้นทาง ด้านพู่ตู่สากล เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี และแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – ด่านภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์ – อำเภอท่าปลา จังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย - อำเภอเมือง จังหวัดตาก – ด้านแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย – ด้านเมียวดี เมืองเมียวดี และเมืองพะอัน เมืองเมะล่าย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

3) เส้นทางหลวงหมายเลข 12 มีระยะทางประมาณ 1,092 กิโลเมตรโดยผ่านเส้นทางแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์ – อำเภอชาติตระการ จังหวัดพิษณุโลก – อำเภอหล่มเก่าและอำเภอเข้าค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์ - อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก – อำเภอศรีสัชชนาลัย จังหวัดสุโขทัย – อำเภอเมืองตากและอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย – ด้านเมียวดี เมืองเมียวดี และเมืองพะอัน เมืองเมะล่าย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

จะใช้แนวความคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) โดยการศึกษารวบรวมข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาและยุทธศาสตร์ การสำรวจพื้นที่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT Analysis) ซึ่งนำไปสู่การวิเคราะห์ในรูปแบบความสัมพันธ์แบบเมตริกซ์โดยใช้ตารางที่เรียกว่า TOWS Matrix เป็นตารางการวิเคราะห์ที่นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค เพื่อนำไปสู่การสังเคราะห์ เป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้วย โดยทั้ง 3 โครงการวิจัยย่อย จะนำข้อมูลไปใช้ในการพัฒนาโซ่อุปทานการท่องเที่ยว และมีการการศึกษา ดังนี้

โครงการวิจัยย่อย 1 “การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย” เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) และการเก็บรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน และเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้ แบบสอบถาม (Questionnaire) จากกลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน โดยประชากร ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้แบ่งเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชน และเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามและสัมภาษณ์ ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว ได้แก่

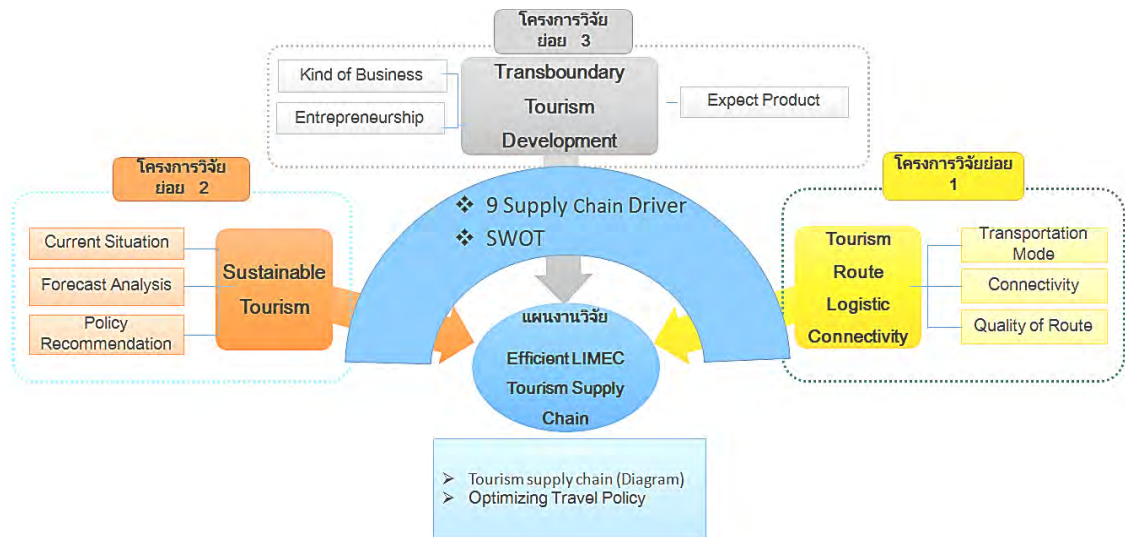
- ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่มีผลจากความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว
- ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว
- ข้อมูลของคนในชุมชนที่อาศัยอยู่ในเส้นทาง ความพร้อมและแนวทางการพัฒนาความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวในมุมมองของคนในชุมชนที่เป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว
- ข้อมูลเกี่ยวกับความพร้อมและแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว
- ข้อมูลเกี่ยวแหล่งท่องเที่ยวและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

วิธีการประเมินศักยภาพเส้นทางของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย แบ่งออกเป็น 4 ด้าน คือ (1) ด้านโครงข่ายของถนน (2) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนเป็นเส้นทางของแหล่งท่องเที่ยว (3) ศักยภาพด้านกายภาพของจุดผ่านแดนที่เกี่ยวข้องพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และ (4) ศักยภาพด้านกฎระเบียบการผ่านแดนสำหรับการท่องเที่ยวข้ามแดน

โครงการวิจัยย่อย 2 “การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย” การศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ช่วงหลัก คือ ช่วงแรก เป็นการศึกษาเพื่อให้ได้มาซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ศักยภาพในการรองรับการพัฒนาการท่องเที่ยว และช่วงหลัง เป็นการศึกษาเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเสนอแนะและแนวทางการดำเนินการในทิศทางการพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืนในภาพรวม ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ได้แก่ (1) คัดเลือกเพื่อระบุสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการพัฒนาบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย ที่แตกต่างกัน 3 เส้นทาง (2) เก็บรวบรวมและประมวลผลข้อมูลจากชุมชนในพื้นที่ของสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (3) ตรวจสอบประเมินตัวชี้วัดเบื้องต้น (Initial indicators) เพื่อเป็นบรรทัดฐานในการ

เปรียบเทียบดูการเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาการท่องเที่ยวในอนาคต (4) วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) จากข้อมูลที่รวบรวมมาได้ ภายใต้กรอบการพัฒนาอย่าง ยั่งยืน (5) เสนอแนวทางการพัฒนาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย จากผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค โดยแบ่ง ออกเป็นแนวทางเพื่อการดำเนินการในระยะสั้น (1 - 5 ปี) ระยะกลาง (5 - 10 ปี) และระยะยาว (10 - 20 ปี)

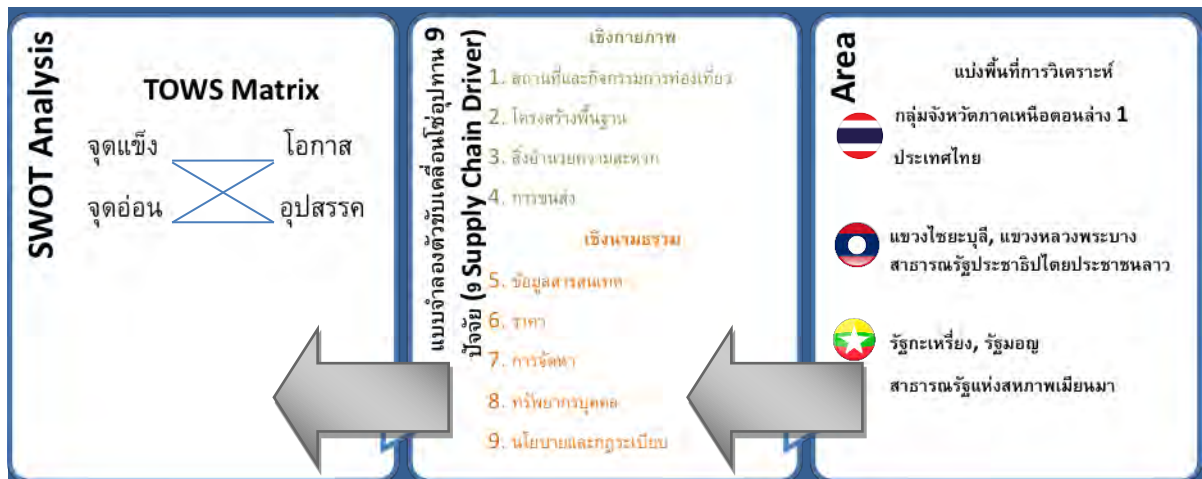
โครงการวิจัยย่อย 3 “การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์บนระเบียงเศรษฐกิจ หลวง พระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย” แบ่งการศึกษาระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่าย (Luangprabang – Indochina - Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ คือ (1) ศักยภาพขององค์ประกอบหลักในระบบการท่องเที่ยวข้ามแดน (2) การพัฒนารูปแบบและเส้นทาง ท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ และ (3) การพัฒนาแบบจำลองธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาการ ท่องเที่ยวผ่านแดน โดยจะศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวข้ามแดนมองในมิติของความร่วมมือระหว่างจุดหมาย ปลายทางการท่องเที่ยวที่อยู่บนเส้นทางข้ามพรมแดน เพื่อการวิเคราะห์ความร่วมมือการท่องเที่ยวข้ามแดน ซึ่งระบบการท่องเที่ยว LIMEC คุณลักษณะเด่นของภาพลักษณ์ทางการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัด ได้กำหนด หลักการสำคัญของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC คือ (1) การสร้างสัมพันธ์และการเชื่อมโยงกิจกรรม ด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมในมิติต่างๆ และ (2) การผลักดัน LIMEC เกิดจากความร่วมมือของ คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือล่าง 1 ภาครัฐ และวิชาการของทั้ง 3 ประเทศ โดยใช้ วิธีการขับเคลื่อนธุรกิจภายใต้ความต้องการของตลาด (Supply Chain แบบ Demand - driven) ในการ วิเคราะห์และพัฒนาแบบจำลองธุรกิจ ผู้วิจัยจึงวางกรอบแนวคิดการวิจัยของแผนงานวิจัยร่วมกับโครงการ ย่อย 1, 2, และ 3 เพื่อกำหนดขอบเขตการวิจัยและตอบวัตถุประสงค์ของทั้งแผนงาน แสดงการเชื่อมโยงกัน ของเส้นทาง หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่ายด้วยวิธีวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT Analysis; SWOT) พร้อมทั้งใช้แนวคิด TOWS ซึ่งนำไปสู่การวิเคราะห์ในรูปแบบความสัมพันธ์ โดยใช้แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ปัจจัย และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพของ แบบเมตริกซ์โดยใช้ตารางที่เรียกว่า TOWS Matrix เป็นตารางการวิเคราะห์ที่นำข้อมูลที่ได้จากการ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค เพื่อนำไปสู่การสังเคราะห์ เป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดัง ภาพ 2



ภาพ 2 กรอบแนวคิดการเชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อย 1, 2 และ 3
ที่มา: คณะวิจัย

2. สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย ดังภาพ 3



ภาพ 3 แสดงความเชื่อมโยงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคตามแนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนผู้ประกอบการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ในพื้นที่ทั้ง 3 ประเทศ
ที่มา: คณะวิจัย

ภาพ 3 แบ่งพื้นที่การวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน คือ (1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศ (2) แขวงไซยะบูลีและแขวงหลวงพระบาง ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ (3) รัฐกะเหรี่ยงและรัฐมอญ ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสามารถวิเคราะห์ปัจจัยการท่องเที่ยว โดยวิเคราะห์ตามแนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัยสามารถแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ เชิงกายภาพและเชิงนามธรรม ดังนี้ (1) เชิงกายภาพ เป็นสิ่งที่จับต้องได้ แยกออกเป็น 4 ปัจจัย ได้แก่ (1.1) สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution) (1.2) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) (1.3) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) (1.4) ระบบขนส่ง (Transportation System) และ (2) เชิงนามธรรม เป็นสิ่งที่ไม่สามารถจับต้องไม่ได้ แยกออกเป็น 5 ปัจจัย ได้แก่ (2.1) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) (2.2) ราคา (Price) (2.3) การจัดหา (Sourcing) (2.4) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource) และ (2.5) นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules) ดังตาราง 1

ตาราง 1 ความหมายของแนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

แนวคิดวิธีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver)		
กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical)	1) สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	<ul style="list-style-type: none"> - อุทยานแห่งชาติ/วนอุทยาน/เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์/สวนพฤกษศาสตร์/สวนรุกขชาติ - ศาสนสถาน/โบราณวัตถุ/กาแพงเมือง - ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี - วิถีชีวิต/ความเป็นอยู่ - ศูนย์วัฒนธรรม สินค้าและหัตถกรรมพื้นเมือง - ศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า/แหล่งช้อปปิ้ง
	1) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบไฟฟ้า - ระบบประปา - ระบบสื่อสารโทรคมนาคม โทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต - ระบบสาธารณสุข หน่วยการรักษาพยาบาลเบื้องต้น
	2) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	<ul style="list-style-type: none"> - บังกะโล (Bungalow)/เรือนพักตากอากาศ (Resort)/เกสต์เฮาส์ (Guesthouse)/เรือพักแรม (House Boat)/บ้านพักในหมู่บ้าน (Home Stay)/โรงแรม (Hotel)

แนวคิดวิธีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver)		
		<ul style="list-style-type: none"> - ร้านอาหารและสถานบันเทิง - การบริการนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ - สินค้าที่ระลึกของฝาก ที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น
	3) ระบบขนส่ง (Transportation System)	รถโดยสารรับจ้าง/รถบัสโดยสาร/รถยนต์เช่า/รถไฟ เรือท่องเที่ยวตามแม่น้ำ/เรือหรือแพท่องเที่ยว/เรือเดินสมุทร/เรือบริการตามแนวชายฝั่งทะเล และระหว่างเกาะแก่ง แหล่งท่องเที่ยว เรือข้ามฟากแม่น้ำ เครื่องบิน
กลุ่มเชิงนามธรรม (Non-Physical)	4) ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	การติดต่อสื่อสาร/ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (Email)/อินเทอร์เน็ตเพื่อการสืบค้นในการรูปแบบ Chat, MSN, Line, Face book, weblogs etc. การโฆษณา การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว
	6) ราคา (Price)	ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยของแต่ละพื้นที่ศึกษา <ul style="list-style-type: none"> - ค่าที่พักแรม - ค่าอาหารและเครื่องดื่ม - ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก - ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง - ค่าบริการท่องเที่ยวในจังหวัด/พื้นที่ศึกษา - ค่าพาหนะเดินทางในจังหวัด/พื้นที่ศึกษา
	7) การจัดหา (Sourcing)	วัตถุดิบ/สินค้าอุปโภคและบริโภค ที่นำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยว
	8) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	- เจ้าหน้าที่การปฏิบัติงาน บริเวณด่านพรมแดน พนักงานด้านการบริการและทักษะการให้บริการ การสื่อสาร
	9) นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	นโยบายสนับสนุน/แนวทางการพัฒนาด้านท่องเที่ยว ระเบียบพิธีการเข้าและออกประเทศ บริเวณด่านแม่สอด จังหวัดตากของประเทศไทยกับด่านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยงของเมียนมา และด่านภูดู่ จังหวัดอุดรดิตถ์ของประเทศไทยกับด่านสากลพุดู่ แขวงไซยะบูลีของ สปป.ลาว

ส่วนที่ 1 พิจารณาเส้นทางท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทยประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดอุตรดิตถ์ วิเคราะห์บนเส้นทางท่องเที่ยวนี้มีหลากหลายทางศิลปวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีชื่อเสียงหลายแห่งมีทุนทางวัฒนธรรมดั้งเดิมอยู่มากสามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อีกทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงพร้อมมีศักยภาพการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว อาทิ อุทยานแห่งชาติน้ำตกพาเจริญ ตลาดการค้าชายแดนริมเมย บริเวณด่านแม่สอด จังหวัดตาก อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยในจังหวัดสุโขทัย วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหารพร้อมทั้งแหล่งช้อปปิ้งและความบันเทิงในจังหวัดพิษณุโลก ภูทับเบิก อุทยานแห่งชาติเขาค้อในจังหวัดเพชรบูรณ์ และเมืองลับแลในจังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นต้น มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก โครงข่ายเส้นทางคมนาคมทางถนนและอากาศที่มีท่าอากาศยานจำนวน 3 แห่ง คือ (1) ท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก (2) ท่าอากาศยานสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย และ (3) ท่าอากาศยานพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มีหน่วยงานที่เข้ามาสนับสนุนการท่องเที่ยวพร้อมทั้งการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลในรูปแบบภาษาไทยและภาษาอังกฤษ นักท่องเที่ยวสามารถสืบค้นข้อมูลได้ทางอินเทอร์เน็ตได้สะดวก ราคาที่พักแรมที่ได้มาตรฐานในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีราคาเฉลี่ย 350 – 6,000 บาท/คืน/ห้อง มีให้เลือกหลากหลายขึ้นอยู่กับรูปแบบการตกแต่งกับที่ตั้ง สินค้าอุปโภคบริโภคที่ใช้ในการให้บริการนักท่องเที่ยวผลิตในประเทศไทยส่วนพืชผักของสดมาจากท้องถิ่น บุคลากรมีทักษะในการให้บริการ

สำหรับจุดอ่อนพบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย บุคลากรในภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวยังขาดทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษ และภาษาเมียนมายังคงมีจำนวนน้อยที่สามารถสื่อสารได้ ตลาดการค้าชายแดนด่านภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ มีสภาพที่เงียบไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกขาดร้านค้า ร้านอาหาร ต้องเดินทางเข้ามายังตัวตำบลม่วงเจ็ดต้นประมาณ 15 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 20 นาที และการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวบางพื้นที่ในจังหวัดยังไม่มากพอ

เมื่อพิจารณาถึงโอกาส พบว่า ภาครัฐในระดับประเทศและกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้มีแผนพัฒนาและยุทธศาสตร์ในการท่องเที่ยว จังหวัดตากมีทิศทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาตลาดริมเมย ให้เป็นตลาดการค้าชายแดนที่อยู่บริเวณด่านพรมแดนแม่สอด จังหวัดตาก การจัดทำยุทธศาสตร์ส่งเสริมการท่องเที่ยวสินค้าหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ (ONE TAMBON ONE PRODUCT; OTOP) พร้อมทั้งมีการปรับปรุงและขยายโครงการสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย ชาวเมียนมา และชาติอื่นๆที่กำลังขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปีจากการค้าชายและการท่องเที่ยว

จังหวัดสุโขทัย มีการสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนการปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการตลาด

จังหวัดพิษณุโลก มีการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวทางศิลปะ วัฒนธรรม กีฬา และนันทนาการ พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเดิม เพิ่มแหล่งท่องเที่ยวใหม่

จังหวัดเพชรบูรณ์ มีกลยุทธ์ส่งเสริมและแผนพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการ และปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว สร้าง พื้นที่ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและ ความหลากหลายทางวัฒนธรรม เพื่อใช้เป็นจุดขายของการท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบูรณ์พร้อมทั้งเชื่อมโยง การท่องเที่ยววัฒนธรรมกับ สปป.ลาว

จังหวัดอุดรธานี กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น และการท่องเที่ยวส่งเสริมเชื่อมโยงเส้นทางวัฒนธรรมประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มี อัตลักษณ์

มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation) ให้กับภาคการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความยั่งยืน และพัฒนาผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของ เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวของ กลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ เชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว ระหว่างจังหวัดและกลุ่มจังหวัดรวมไปถึงประเทศเพื่อนบ้าน

ในขณะที่อุปสรรคที่สำคัญ คือ การบริหารงานล้นนโยบายด้านท่องเที่ยวบางจังหวัดขาดความต่อเนื่อง การแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในระดับจังหวัดมีมาก ขาดการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นใหม่และเติบโตเร็วทำให้เกิดการทรุดโทรมอย่างรวดเร็ว และมีการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติ เพราะการเข้ามาลงทุนของนายทุนข้างนอกทำให้แหล่งสถานที่ท่องเที่ยวหรือวิวทิวทัศน์เปลี่ยนแปลงมีแต่สิ่งก่อสร้างที่ไม่คำนึงถึงอัตลักษณ์ของชุมชนเท่าที่ควร การบริหารจัดการขยะในแหล่งท่องเที่ยวยังไม่ประสิทธิภาพพอ การเชื่อมโยงและส่งเสริมกิจกรรมระหว่างภาครัฐร่วมกับคนท้องถิ่น การเชื่อมโยงการคมนาคมทางอากาศระหว่างภูมิภาคอื่นในประเทศไทยและต่างประเทศ เนื่องจากสายการบินในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีเพียงสายการบินที่ทำอากาศยานจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดสุโขทัยที่สามารถบินตรงไปยังทำอากาศยานนานาชาติดอนเมืองกรุงเทพมหานคร โดยปัจจุบันมีจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากเพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวและลูกค้ามากขึ้น

ด้านการท่องเที่ยวของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 แขนง คือ แขนงไชยะบูลี และแขวงหลวงพระบาง โดยแขวงไชยะบูลีมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว อาทิ มหกรรมบุญช้างบ้านนาไฮ จัดขึ้นช่วงเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพุดู่ (สปป.ลาว) มีความพร้อมและตัวด่านมีโครงสร้างอาคารที่ขนาดใหญ่ มีการช่องแยกตรวจระหว่างคนกับสิ่งของชัดเจน ส่วนการคมนาคมทางบกเป็นลักษณะ 2 ช่องจราจร ลาดยาง ทำให้เดินทางมาเมืองปากลายสะดวก ระบบการสื่อสารโทรคมนาคมเป็นระบบ 4G สัญญาณชัดเจนดีและมีราคา

ถูกกว่าประเทศไทย สำหรับจุดอ่อนพบว่าสถานที่ท่องเที่ยวยังมีจำนวนน้อยและขาดการพัฒนา มีสภาพทรุดโทรม และเส้นทางที่เชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวค่อนข้างลำบาก เป็นทางลูกรัง สภาพหลุมบ่อ ไม่มีป้ายบอกทางอย่างชัดเจน ระบบไฟฟ้าและน้ำประปายังไม่ค่อยเสถียร สถานที่พักแรมมีลักษณะเป็นเกสต์เฮาส์จำนวน 20 แห่งๆ ละ 17 – 20 ห้อง มีราคาเฉลี่ย 300 – 1,000 บาท ส่วนใหญ่ยังไม่ผ่านมาตรฐานสากล และสินค้าอุปโภคบริโภคที่นำมาใช้ในการให้บริการส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศไทยและประเทศจีน มีเพียงวัตถุดิบของสดที่มาจากท้องถิ่น จึงทำให้ค่าบริการด้านท่องเที่ยวมีราคาสูงกว่าประเทศไทย การเดินทางจากด่านพู่ตู (สปป.ลาว) ไปยังเมืองปากลายไม่มีรถโดยสารประจำทาง มีเพียงจากปากลายตรงเข้าตัวแขวงไซยะบูลีมีอัตราค่าโดยสารประมาณ 240 บาท ใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง มีระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร สำหรับบุคลากรด้านการบริการทักษะการให้บริการ ให้ข้อมูลที่ถูกต้องและชัดเจน แต่ยังไม่เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลหรือช่วง high season มากนัก

การพิจารณาโอกาสในการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC พบว่า ภาครัฐให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว รวมไปถึงการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ทางบก ทางน้ำทางอากาศ ให้สามารถเชื่อมต่อกับแขวงอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่างเมืองปากลาย ผ่านเมืองชะนะคามยังนครหลวงเวียงจันทน์ ในเส้นทางหมายเลข 4 (R4) ของ สปป.ลาว สามารถลดเวลาการเดินทางไปนครหลวงเวียงจันทน์จากเดิมต้องผ่านเมืองกาฮี เข้าเมืองวังเวียง ด้วยระยะทางประมาณ 530 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง และเส้นทางเป็นเนินเขา คดเคี้ยว เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางผ่านเส้นทางหมายเลข 4 จะเหลือระยะทางประมาณ 230 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 5 ชั่วโมง โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างเมืองปากลาย เมืองทุ่งมีไซชายติดกับชายแดนไทย การวางแผนสร้างโครงการสำรวจออกแบบและก่อสร้างสนามบิงเทคบอลแขวงแห่งใหม่ การพัฒนาแหล่งน้ำประปาเมืองคอบ (ทูนินต้า) ก่อสร้างน้ำประปาหมู่บ้านเมืองเพียง การก่อสร้างอ่างน้ำประปาฝ้างเมืองใหม่ ขยายระบบน้ำประปา รวมไปถึงการวางรากฐานในการพัฒนาชนบท ซึ่งในอนาคตจะเป็นตัวกระตุ้นและผลักดันให้เศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวของแขวงไซยะบูลี มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งสร้างแรงดึงดูดด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวอีกด้วย อุปสรรคที่สำคัญ คือ การบริหารจัดการและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเก่าขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ ขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้นักท่องเที่ยวทราบ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวบริเวณด่านสากลพู่ตู (สปป.ลาว) ยังขาดความพร้อมทางด้านบุคลากรซึ่งมีจำนวนน้อย ทำให้ใช้เวลาในการตรวจสอบเอกสารมากเกินไป และการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติของแขวงไซยะบูลีค่อนข้างลำบากและไม่มีป้ายกำกับที่ชัดเจนต่อการเดินทาง

แขวงหลวงพระบาง มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงหลวงพระบางได้รับการขึ้นทะเบียนให้เป็นมรดกโลก เนื่องจากมีวัดวาอารมเก่าแก่มากมาย มีบ้านเรือนสไตล์โคโลเนียล เป็นเอกลักษณ์ตัวเมืองตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงและแม่น้ำคาน ซึ่งมีศักยภาพการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว อาทิ วัดเชียงทองราชวรวิหาร

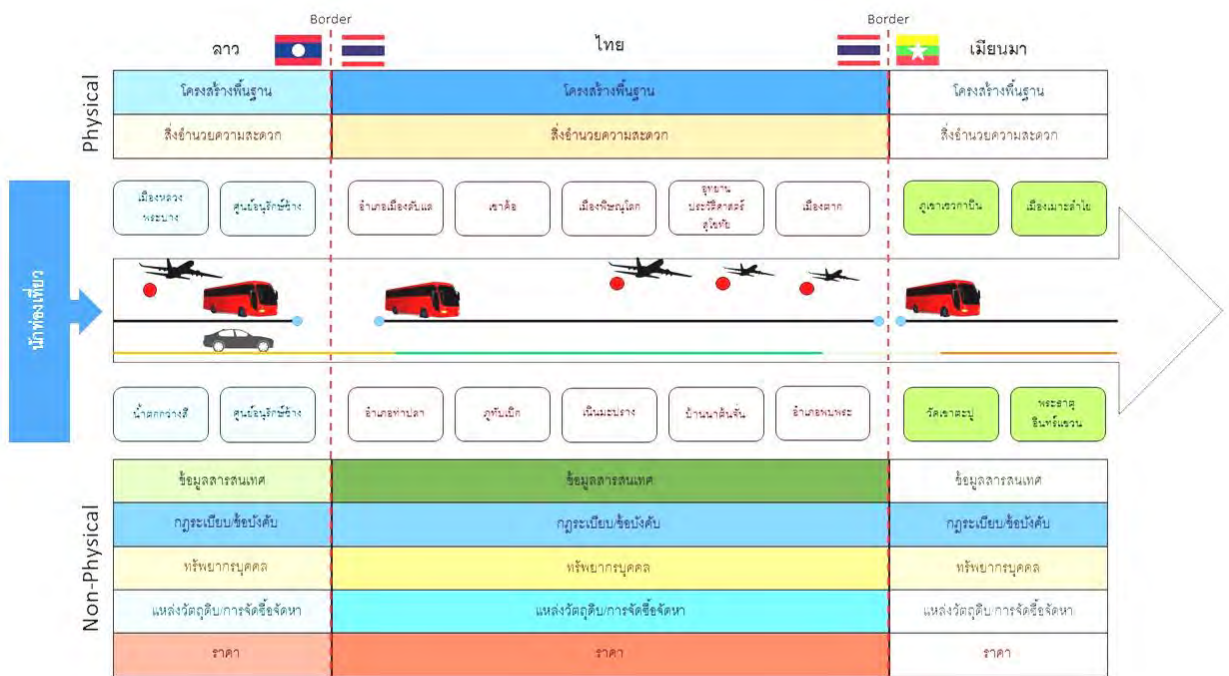
อุทยานน้ำตกตาดควางสี อยู่ห่างจากตัวเมืองแขวงหลวงพระบางประมาณ 32 กิโลเมตร เป็นต้น มีระบบการสื่อสารระบบ 4G รับสัญญาณได้ดีมีราคาถูกกว่าประเทศไทย การคมนาคมทางบกจากด่านสากลพู่ตู (สปป.ลาว) ไปยังแขวงไซยะบูลี มีระยะทางประมาณ 204 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง และจากไซยะบูลีไปหลวงพระบางมีระยะทางประมาณ 112 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2.30 ชั่วโมง มีระยะทางรวมประมาณ 316 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6.30 ชั่วโมง มีลักษณะเส้นทางเป็น 2 ช่องจราจร ลาดยางทำให้เดินทางสะดวก และมีท่าอากาศยานนานาชาติให้บริการสามารถบินตรงไปยังกรุงเทพมหานคร ของประเทศไทย ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง มีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ย 1,800 – 4,300 บาท/เที่ยวบิน โรงแรมที่พักมีประมาณ 39 แห่ง มีลักษณะเป็นรีสอร์ทและเกสต์เฮ้าส์ มีการปรับปรุงให้ได้มาตรฐานสากลและยังมีบริการอินเทอร์เน็ต โดยราคาที่พักเฉลี่ย 600 – 10,000 บาท/ห้อง/คืน และมีบุคลากรที่ให้บริการในเขตเมืองหลวงพระบางที่มีทักษะด้านภาษาอังกฤษค่อนข้างดี นักท่องเที่ยวสามารถสืบค้นหาข้อมูลการท่องเที่ยวในแขวงหลวงพระบางได้ สำหรับจุดอ่อนพบว่า ในแขวงหลวงพระบางยังขาดแคลนมัคคุเทศก์ที่เป็นผู้ให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ทั้งทางด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และเหตุการณ์ร่วมสมัยต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติได้

เมื่อพิจารณาโอกาสในการพัฒนาด้านท่องเที่ยว พบว่ามีแนวทางการให้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น การจัดทำโครงการทำลายขยะ ซึ่งประเทศเยอรมันได้ให้การสนับสนุนงบประมาณ การบริหารจัดการสถานที่ท่องเที่ยวให้เหมาะสมโดยพิจารณาจากพฤติกรรมการท่องเที่ยวแต่ละประเทศ อาทิ นักท่องเที่ยวชาวจีนจะชอบแสงสีเสียง ส่วนนักท่องเที่ยวชาวยุโรปจะชอบความสงบ เป็นต้น ในขณะที่อุปสรรคที่อาจมีต่อการท่องเที่ยว คือ สินค้าที่นำมาใช้ในธุรกิจท่องเที่ยว สินค้าบริโภคสำเร็จรูปยังคงนำเข้ามาจากประเทศไทยเกือบ 100 เปอร์เซ็นต์ โดยเข้ามาทางด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว แต่สินค้าอุปโภคที่ใช้ภายนอก เช่น หวี แปรงสีฟัน เป็นต้น ซึ่งนำเข้ามาจากประเทศจีน โดยผ่านเส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายของประเทศไทย - บ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้วของ สปป. ลาว - เมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน ของสาธารณรัฐประชาชนจีน มีสภาพถนนค่อนข้างดี ทำให้ราคาสินค้าและบริการสูงกว่าประเทศไทย

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา แบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 รัฐ คือ รัฐกะเหรี่ยงและรัฐมอญ โดยรัฐกะเหรี่ยงมีแหล่งท่องเที่ยวที่ศักยภาพในการรองรับการท่องเที่ยว ได้แก่ วัดเขาตะปู (Kyauk Ka Lat Pagoda) สวนลุมมณี (Lone Ma Ni Garden) เป็นต้น และมีแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเป็นที่นิยม คือ การท่องเที่ยวทางน้ำแบบล่องเรือแม่น้ำสาละวิน ใช้เวลาประมาณ 5 คืน 6 วัน ซึ่งการศึกษาการเดินทางท่องเที่ยวจะใช้เส้นทางท่องเที่ยวระหว่างด่านพรมแดนแม่สอด จังหวัดตากของประเทศไทยไปยังเมืองพะอัน รัฐกะเหรี่ยง โดยเส้นทางมีความชันและลดเลี้ยวเคี้ยวโค้งตามแนวเขา ใช้เวลาเดินทาง 45 นาที จากเมืองโกะเร็ก รัฐกะเหรี่ยงของเมียนมา มุ่งหน้าไปยังเมืองผาอันด้วยระยะทางอีกประมาณ 87.2 กิโลเมตร จะใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที รวมระยะทางจากด่านแม่สอดมาสู่เมืองผาอันประมาณ 150 กิโลเมตร

สำหรับโอกาสในการพัฒนาสำหรับการท่องเที่ยว คือ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ทั้งในด้านระบบไฟฟ้า และประปา ด้านโทรคมนาคมสื่อสาร แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำเพื่อชมบรรยากาศทางธรรมชาติในรัฐกะเหรี่ยงมีโอกาสในการเติบโตสูง นอกจากนี้ทางรัฐบาลเมียนมาได้ลงทุนทำเส้นทางใหม่ คือ ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 1 (AH - 1) เชื่อมเมืองชายแดนเมียวดีไปยังเมืองกอกะเร็ก (KAWKAREIK) ของเมียนมา มีระยะทาง 45.45 กิโลเมตรใช้เวลา 40 นาที เป็นถนน 2 ช่องจราจร ผิวถนนแบบลาดยาง สภาพพื้นผิวถนนดี ทำให้การเดินทางในเส้นทางนี้สะดวกมากยิ่งขึ้น ช่วยลดระยะทางและเวลาให้สั้นลงจากเดิมใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง โดยที่ไม่ต้องขับรถขึ้นภูเขาตอร์ณะที่เส้นทางมีขนาดคับแคบรถไม่สามารถวิ่งสลับได้ ต้องสลับเปิดใช้ทางระหว่างรถขาขึ้นกับขาลง แบบวันคู่ - วันคี่ แทน โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 130 และการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 พร้อมโครงข่ายด้วย ซึ่งงบประมาณการก่อสร้าง จำนวน 3,900 ล้านบาทและจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2560

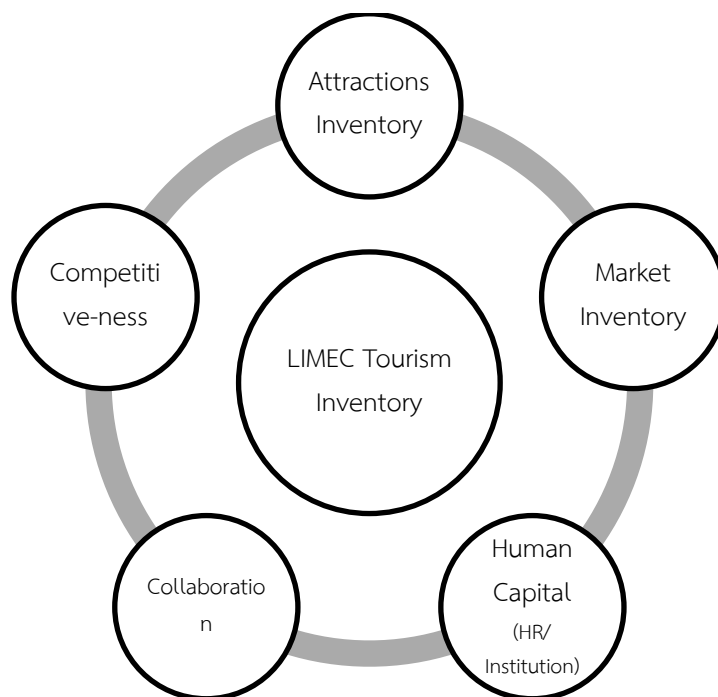
สำหรับอุปสรรคที่อาจส่งผลต่อการท่องเที่ยว พบว่า เส้นทางของการเดินทางระหว่างเมืองกอกะเร็กไปเมืองผานันั้นการเข้าถึงเครือข่ายสัญญาณอินเทอร์เน็ต (Wi-Fi) ยังคงเข้าถึงสัญญาณเพื่อการใช้งานได้ค่อนข้างลำบากในช่วงระหว่างการเดินทาง ทางด้านรัฐมอญ จะมีศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนต่อการท่องเที่ยว ได้แก่ โบสถ์โรมันแคทอลิก เซนต์แพทริก พระธาตุอินแขวน เป็นต้น และยังมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวระดับบนได้เป็นอย่างดี การท่องเที่ยวของคนในเมืองผานันมายังประเทศไทย ส่วนใหญ่จะเป็นการท่องเที่ยวเพื่อศาสนา การนมัสการสถานที่สำคัญทางพุทธศาสนาตามความเชื่อและความศรัทธา อีกทั้งการจ่ายซื้อของตามห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่



ภาพ 4 ใช้อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย

ที่มา: คณะวิจัย

2.1 ศักยภาพขององค์ประกอบหลักในระบบการท่องเที่ยวข้ามแดนบนระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย โดยโครงการนี้ใช้หลักวิเคราะห์ศักยภาพ AMHCC



ภาพ 5 แผนภาพ LIMEC Tourism Inventory

ที่มา: โครงการย่อยที่ 3 การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์บนระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (LIMEC)

จากการศึกษาโครงการวิจัยย่อย 3 การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์บนระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย (LIMEC พบว่า ศักยภาพขององค์ประกอบหลักในระบบการท่องเที่ยวข้ามแดนบนระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย โดยใช้หลักวิเคราะห์ศักยภาพ AMHCC แผนภาพ LIMEC Tourism Inventory ดังภาพ 5

ศักยภาพของแหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC

พบว่าทั้งแหล่งที่พร้อมที่จะถูกบรรจุเข้าไปในเส้นทาง และแหล่งที่ต้องได้รับการพัฒนาเพื่อนำเข้าไปบรรจุในเส้นทางที่จะทำให้เกิดความสามารถทางการแข่งขัน ทั้งนี้โครงการจะดำเนินการพัฒนารูปแบบและเส้นทางท่องเที่ยวในแบบ Scenario Planning สำหรับ LIMEC TBA โดยใช้ FLAGSHIP DESTINATION เป็นปัจจัยดึงดูด และพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์บนพื้นฐานศักยภาพของทรัพยากรและอุปทานทางการท่องเที่ยว (Tourism Resources and Supplies) ใน Scenario ต่างๆ ใน POTENTIAL DESTINATION เพื่อให้กระตุ้นปัจจัยหลักจากนักท่องเที่ยว

ศักยภาพของการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

พื้นที่ Indo-china จากมุมมองของท้องถิ่นและกลุ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในกลุ่ม LIMEC ประกอบด้วย FLAGSHIP DESTINATION: แหล่งมรดกโลก เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัย สำหรับการท่องเที่ยวมรดกโลกและวัฒนธรรม และ POTENTIAL DESTINATION

- จังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางการท่องเที่ยว ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและการแพทย์ การท่องเที่ยวโดยชุมชนเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมและวิถีเศรษฐกิจพอเพียง การท่องเที่ยวเชิงศาสนา การท่องเที่ยวในเมือง

- จังหวัดเพชรบูรณ์ ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพื่อการเรียนรู้วิถีเศรษฐกิจพอเพียง การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัย การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและอายุวัฒนะ

- จังหวัดตาก ได้แก่ การท่องเที่ยวชายแดน เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ-นันทนาการ (แม่สอด) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ-วัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงเกษตรสร้างสรรค์ Volunteer Tourism

- จังหวัดอุตรดิตถ์ ได้แก่ การท่องเที่ยวโดยชุมชนเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมและวิถีเศรษฐกิจพอเพียง การท่องเที่ยวเชิงเกษตรภูมิปัญญาท้องถิ่น การท่องเที่ยวเชิงศาสนา

ศักยภาพของการท่องเที่ยวเมะลาเีย รัฐมอญ และรัฐกะเหรี่ยง

FLAGSHIP DESTINATION: พระธาตุดินทร์แขวน, POTENTIAL DESTINATION – “UNSEEN, UNTOUCHED and ROMANTIC” Mawlamyine เป็นเมืองใหญ่อันดับ 3 ของพม่า จุดหมายปลายทาง R12/ ASEAN Railways มีสถานที่สำคัญทางศาสนาพุทธสำหรับผู้แสวงบุญ (รวมถึงพระนอนที่ใหญ่ที่สุดในโลก) เป็นเมืองตากอากาศสำคัญของพม่าและมีร่องรอยศิลปะ Colonial หลงเหลืออยู่มาก ความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยวที่ยังไม่ได้ถูกเปิดต่อสายตาท่องเที่ยวโลก ความเป็นอยู่ข้าวอยู่ปลา ธรรมชาติในวิถีชีวิตของท้องถิ่นและจิตบริการ และความศรัทธาในศาสนา

นโยบายการลงทุนที่ปกป้องมรดกทางวัฒนธรรม สุขภาพ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ SMEs ของประเทศ รวมทั้งการส่งเสริมการจ้างแรงงานท้องถิ่น

ศักยภาพของการท่องเที่ยวไชยะบูลีและหลวงพระบาง

- FLAGSHIP DESTINATION – เมืองมรดกโลก หลวงพระบาง (เป็นเมืองท่องเที่ยวที่ดีที่สุดในโลก ปี 2015 (Wanderlust) และมี High Tourism Growth (Chinese, Thais, Korea, Europe (60% pass through Thailand)

- POTENTIAL DESTINATION ได้แก่ เมืองปากลาย เป็นการท่องเที่ยวเมืองชายแดนในแหล่งวัฒนธรรมและอาหารท้องถิ่น และการท่องเที่ยวทางน้ำ (แม่น้ำโขง) และแขวงไชยะบูลีเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

กลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมาย จากศักยภาพของพื้นที่ LIMEC TBA พบว่า เป็นกลุ่มตลาดเฉพาะ (NICHE MARKET) ที่มีแรงจูงใจและความต้องการเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ ซึ่งการเลือกกลุ่มตลาดนี้จะเป็นกลไกหนึ่งสำหรับการพัฒนา LIMEC TBA ไปสู่การเป็น High Quality Destination ในระยะยาว

จากการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ขององค์ประกอบของตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 องค์ประกอบ เพื่อนำมาเป็นข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC ดังรายละเอียด คือ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Actions plan)
- ภาครัฐและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวร่วมมือในการจัดทำแผนงานการส่งเสริมด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมในท้องถิ่นและการพัฒนาปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวให้มีความน่าสนใจและสามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยว เช่น เด็ก หรือผู้สูงอายุ มากขึ้น
- ภาครัฐ ภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมและพัฒนาคมนาคมทางบก โดยภาครัฐมีส่วนร่วมร่วมกับหน่วยงานเอกชนหรือนักลงทุนต่างชาติเพื่อสร้างการลงทุนด้านโครงข่ายระบบถนน การจราจร ต่างๆ ให้ให้ทันสมัยมากขึ้น เพื่อเอื้ออำนวยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว และการสนับสนุนรูปแบบการท่องเที่ยวแบบ Air line โดยเชื่อมโยงสายการบินทั้ง 3 ประเทศเพื่อให้สามารถเข้ามาท่องเที่ยวได้สะดวก หรือการลงทุนเพื่อขยายปรับปรุงสนามบินให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น
- ภาครัฐและหน่วยงานด้านการลงทุนเศรษฐกิจสร้างความร่วมมือเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนธุรกิจด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร สถานที่นั่งเล่น ฯลฯ จากนักลงทุนต่างชาติ โดยเฉพาะบริเวณด่านชายแดนให้มีเพิ่มมากขึ้นและสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวและครบครันต่อการบริการ
- ภาครัฐ ต้องจัดทำแผนการส่งเสริมตลาดเพื่อการลงทุนให้กับภาคเอกชนหรือนักลงทุนที่สนใจเข้ามา มีบทบาทในการช่วยส่งเสริมและพัฒนาคมนาคมในรูปแบบต่างๆ ให้ทันสมัยมากขึ้น อีกทั้งสนับสนุนการเดินทางรถสาธารณะที่สามารถเชื่อมโยงไปยังเส้นทางท่องเที่ยวให้มากขึ้นเพื่อให้ความสะดวกต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว
- ภาครัฐสนับสนุนด้านงบประมาณเพื่อเอื้ออำนวยให้กับหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อจัดทำข้อมูลการท่องเที่ยว หรือเว็บไซต์ที่น่าสนใจมากยิ่งขึ้น การจัดทำสื่อในรูปแบบต่างๆ เช่น ระบบออนไลน์ ระบบสแกนบาร์โค้ดที่สามารถเข้าถึงข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้รวดเร็ว และเพิ่มการโปรโมทให้มากขึ้น อีกทั้งยังต้องส่งเสริมการประสานงานของหน่วยงาน หรือองค์ที่เกี่ยวข้องให้เป็นระบบมากขึ้นที่จะสามารถแชร์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้แกกันได้

<p>- ภาครัฐและหน่วยงานด้านเศรษฐกิจและการลงทุนสร้างกรอบด้านการลงทุนและการควบคุมราคาสินค้าให้มีราคามาตรฐานให้เหมาะสมต่อการท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่และการส่งเสริมการค้าเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอก</p>
<p>- ภาครัฐร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการเพิ่มช่องทางการตลาดของการส่งออกสินค้าที่สำคัญของแต่ละประเทศ และสนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมสามารถใช้วัตถุดิบจากแหล่งภายในที่มีอยู่ให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและคุณภาพได้มาตรฐาน</p>
<p>- ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณและร่วมมือกับหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวเพื่อจัดทำหลักสูตรด้านการบริการ ด้านภาษาสากล หรือภาษาต่างชาติ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่หลากหลายและสามารถรองรับการบริการของนักท่องเที่ยวได้และมีความเหมาะสมต่อแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นๆ</p>
<p>- ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อจัดทำข้อตกลงหรือแนวทางด้านกฎระเบียบการผ่านแดนต่างๆ บนเส้นทางท่องเที่ยว ให้มีความชัดเจนและสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งด้านความปลอดภัยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวสถานที่ต่างๆ เพื่อจะก่อให้เกิดความรวดเร็วและเพิ่มปริมาณการท่องเที่ยวมากขึ้น</p>

3. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัย

1. การนำข้อเสนอความคิดเห็นจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว นั้น เป็นข้อมูลเบื้องต้นที่นำมาซึ่งเป็นแนวทางและประโยชน์ต่อการพัฒนาเพื่อให้เกิดการพัฒนาได้อย่างต่อเนื่อง บนเส้นทางหลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย

2. สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจมาปรับปรุงให้เข้ากับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และสามารถตอบสนองกับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในอนาคต

3. การสร้างความร่วมมือกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องบนเส้นทางบนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (LIMEC) เพื่อให้เกิดการพัฒนาของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งการสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน

บทคัดย่อ

แผนงานวิจัย เรื่อง การศึกษาใชู้ปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาใชู้ปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย จุดประสงค์ข้อที่ (2) เพื่อวิเคราะห์นโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพใชู้ปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย โดยผลการศึกษาพบว่า การวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนใชู้ปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย บนเส้นทางนี้มีความสำคัญและยังครอบคลุมทุกมิติ อาทิ สถานที่ท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก การเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว การเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศ ราคาที่พักในแต่ละพื้นที่ ที่มาของสินค้าที่นำมาใช้ในธุรกิจท่องเที่ยวของแต่ละพื้นที่ แต่ละประเทศ รวมไปถึงข้อบังคับ ข้อกฎหมาย หรือนโยบายต่างๆ เป็นเหมือนตัวปัจจัยในการขับเคลื่อนใชู้ปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

ผลการวิจัยของแผนงานวิจัย พบว่า สถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มีสถานที่เหมาะสมสำหรับการช้อปปิ้งหรือการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เพราะห้างสรรพสินค้ามีหลากหลาย พร้อมทั้งสถานที่พักผ่อนขนาดใหญ่ คือ เมืองเมะล่ายของเมียนมา อำเภอแม่สอด จังหวัดตากและอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ในรูปแบบแผนภาพ (Diagram) ใชู้ปทานการท่องเที่ยว เพื่อเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว LIMEC และให้ทราบถึงศักยภาพของสถานที่ท่องเที่ยวในเส้นทางนี้ อาทิ การเตรียมการหาแนวทางพัฒนาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับประเทศและสากล การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อกำกับ ติดตาม และประเมินคุณภาพงานบริการของบุคลากรในประเทศไทย การจัดฝึกอบรมและพัฒนาทักษะด้านภาษาอังกฤษและภาษาเมียนมา โดยเน้นการสื่อสารเพื่อใช้ในธุรกิจท่องเที่ยว การผลักดันให้มีการยกเลิกวีซ่าในการข้ามพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับเมียนมาหรือผลักดันให้มีการทำวีซ่าบริเวณด่านพรมแดน การสร้างแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวลาวให้เข้ามาเที่ยวในบริเวณตลาดการค้าชายแดนภูคู้ จังหวัดอุดรธานีให้มีการค้าขายทุกวัน รวมไปถึงขีดความสามารถในการรองรับทางด้านเชิงกายภาพ และเชิงนามธรรม ภาครัฐสามารถนำไปใช้ในการประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายเพื่อก่อให้เกิดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทยต่อไป

คำสำคัญ: ใชู้ปทานการท่องเที่ยว, ประสิทธิภาพ, เส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

ABSTRACT

This research project titled “Efficient Tourism Supply Chain on Lao PDR – Indochina - Myanmar Route” The objectives of this research were (1) to study tourism supply chain on Lao PDR – Indochina - Myanmar Route (2) to study and analyze policies for optimizing tourism supply chain

The results show that 9 Supply Chain Driver is research machine Importance and dimension of all dimensions such as; tourist attraction, basic structure, facilities, Travel, Access to information, Price for accommodation in the area, source of goods used in tourism business in each country. Including regulations, it is a factor in driving supply chain tourism. Travel destinations that are suitable for shopping or business travel. Because shopping malls. And the large accommodation is Mawlamyine City of Myanmar, Mae Sot District in Tak Province and Phitsanulok Province of Thailand. In the diagram (Diagram) supply chain tourism. To tourism-agriculture links and help clarify the relationship and to know - how for development of tourism potential. Preparation and development of tourist destinations that meet form national standards. Communication skills trainer to business and teach mandarin Chinese. The push the abolition of visas for crossing border between Thailand and Thailand or push for a visa at border check points. To attract tourists to Laos to cross the border market, the border crossing Phudoo International Point of Entry Thai - Laos.

Including physical capabilities abstract government can be used to make policy decisions to achieve sustainable tourism and enhance the competitiveness of the lower northern provinces of Thailand 1.

Keywords: Tourism Supply Chains, Efficiency, Lao PDR – Indochina - Myanmar Route

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ข
บทคัดย่อ	ค
ABSTRACT	ท
สารบัญ.....	ธ
สารบัญรูปภาพ	ป
บทที่ 1.....	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน	4
1.3 กรอบแนวคิดของแผนงานวิจัย	4
1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัยร่วมกับโครงการย่อย 1, 2 และ 3	5
1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย	7
1.5.1 ขอบเขตการวิจัย.....	9
1.5.2 เนื้อหาการวิจัย	9
1.5.3 พื้นที่และกลุ่มประชากร.....	9
1.6 วิธีดำเนินการวิจัย	12
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	14
บทที่ 2.....	15
2.1 แนวคิด ทฤษฎี และเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	15
2.1.1 แผนยุทธศาสตร์การทอ้งที่เกี่ยวว้าเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568)	15
2.1.2 แผนพัฒนาการทอ้งที่เกี่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564)	16
2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564).....	18
2.1.4 ยุทธศาสตร์การทอ้งที่เกี่ยวไทย (พ.ศ. 2558 – 2560).....	18
2.1.5 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2557 - 2560).....	19

2.1.6 ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2557 – 2560).....	20
2.1.7 การท่องเที่ยว (Tourism).....	22
2.1.8 ปัจจัยสู่การเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวระดับโลก	24
2.1.9 ปัจจัยสู่การเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวระดับโลก	24
2.1.10 โซ่อุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain).....	25
2.1.11 ทฤษฎีส่วนผสมทางการตลาดท่องเที่ยว (Travel Marketing Mix)	27
2.1.12 ธุรกิจและองค์ประกอบเสริมในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว	27
2.1.13 แนวความคิดการพัฒนาย่างยั่งยืน	30
2.2 กรอบแนวคิด ทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย	31
2.2.1 แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver).....	31
2.2.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ (SWOT Analysis)	36
บทที่ 3.....	40
3.1 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง.....	40
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	41
3.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย.....	43
3.2.2 การเก็บข้อมูล.....	44
3.2.3 การวิเคราะห์และสังเคราะห์ผล	44
บทที่ 4.....	46
4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย	46
4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) บนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย.....	86
4.3 การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อย 1, 2 และ 3	109
4.4 ข้อเสนอจากการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ขององค์ประกอบของตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 องค์ประกอบ เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC.....	111
บทที่ 5.....	117
5.1. ข้อเสนอองค์ประกอบของตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 องค์ประกอบ	117

5.2 ข้อเสนอแนะ.....	121
5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย.....	121
5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการ.....	121
5.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับวิจัยต่อยอด.....	121
ภาคผนวก.....	122
ตารางภาคผนวก 1 ข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ และจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะจังหวัดเพชรบูรณ์ (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558).....	122
ตารางภาคผนวก 2 ข้อมูลจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะ จังหวัดตาก (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558)	125
ตารางภาคผนวก 3 ข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ และจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะ จังหวัดสุโขทัย (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558)	128
ตารางภาคผนวก 4 ข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ และจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะ จังหวัดอุดรธานี (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558).....	131
ตารางภาคผนวก 5 ข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ และจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะ จังหวัดพิษณุโลก (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558).....	133
ตารางภาคผนวก 6 สถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในพื้นที่บนเส้นทาง LIMEC.....	136
บรรณานุกรม.....	141

สารบัญรูปภาพ

หน้า

ภาพ 1 แผนที่ของเส้นทางที่ใช้ในการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทางหลวงพระบาง –อินโดจีน – เมะล้าโย	ง
ภาพ 2 กรอบแนวคิดการเชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อย 1, 2 และ 3.....	ช
ภาพ 3 แสดงความเชื่อมโยงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ตามแนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัยในพื้นที่ทั้ง 3 ประเทศ	ซ
ภาพ 4 โซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย	ท
ภาพ 5 แผนภาพ LIMEC TOURISM INVENTORY	ฅ
ภาพ 6 สถิติการเดินทางเข้า – ออกราชอาณาจักรโดยใช้บัตรผ่านแดน (BORDER PASS) ประจำเดือนมกราคม – ธันวาคม พ.ศ. 2557 ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (2557).....	2
ภาพ 7 แผนที่ของเส้นทางที่ใช้ในการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ ตามเส้นทางหลวงพระบาง - อินโดจีน – เมะล้าโย ที่มา: ปรับปรุงจาก THAILAND - BASIC ROAD MAP.....	3
ภาพ 8 กรอบแนวคิดการเชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อย 1, 2 และ 3.....	5
ภาพ 9 ขั้นตอนในการดำเนินงานในการวิจัย	12
ภาพ 10 โมเดลพฤติกรรมของผู้บริโภค	24
ภาพ 11 THE TOURISM SUPPLY CHAINS	26
ภาพ 12 THE RELATIONSHIP BETWEEN THE TOURISM, HOSPITALITY AND TRAVEL INDUSTRIES.	28
ภาพ 13 แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 SUPPLY CHAIN DRIVER) ...	32
ภาพ 14 หลักการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT ANALYSIS).....	37
ภาพ 15 องค์ประกอบของ “ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวสำหรับเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย”	41
ภาพ 16 แสดงการวางแผนเส้นทางในการลงสำรวจข้อมูลและเก็บข้อมูลในเส้นทาง แบ่งเป็น 3 ช่วง ABC ตามลำดับ ในเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย (ทางหลวงประเทศไทยหมายเลข 11, 12, และ 101).....	47
ภาพ 17 การทำพิธีทางศาสนา ณ ด้านสากลพุดู เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	50
ภาพ 18 ตัวอย่างแหล่งท่องเที่ยว แขวงหลวงพระบาง.....	57
ภาพ 19 การทำพิธีศุลกากรข้ามพรมแดน ด้านถาวรภูตี่.....	63
ภาพ 20 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	85
ภาพ 21 เชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อยที่ 1, 2 และ 3.....	109
ภาพ 22 โซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย.....	120

สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 1 ความหมายของแนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย	๗
ตาราง 2 การวางแผนปฏิบัติการของแผนงานวิจัย (ACTION PLAN)	7
ตาราง 3 แสดงพื้นที่และกลุ่มประชากรในแผนงานวิจัยการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย	10
ตาราง 4 สรุปบทบาทที่สนับสนุนกันและทิศทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	20
ตาราง 5 สรุปแนวคิดหลัก กระบวนการทำงาน และลักษณะของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว	25
ตาราง 6 สรุปความหมายแนวคิดวิธีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ปัจจัย	42
ตาราง 7 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่ด่านสากลพุดู่ เมืองปากลาย	48
ตาราง 8 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี	51
ตาราง 9 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่แขวงหลวงพระบาง	54
ตาราง 10 สรุปค่าโดยสารจากประเทศไทย - แขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว	57
ตาราง 11 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่ด่านถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี	60
ตาราง 12 ตารางเวลาเดินรถโดยสารสาย 1176 สายเขื่อนสิริกิติ์ – น้ำปาด – ปากท่า – บ้านโคก	62
ตาราง 13 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี	64
ตาราง 14 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอชาติตระการ อำเภอเมืองจังหวัดพิษณุโลก	67
ตาราง 15 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอศรีสังขาลย์ จังหวัดสุโขทัย	69
ตาราง 16 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอเข้าค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์	71
ตาราง 17 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอเมือง และอำเภอ แม่สอดจังหวัดตาก	73
ตาราง 18 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่ด่านแม่สอด อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก	75
ตาราง 19 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่ด่านเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	78

ตาราง 20	กลุ่มนักท่องเที่ยวบริเวณด่านแม่สอด (ไทย) – ด่านเมียวดี (เมียนมา).....	80
ตาราง 21	ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่เมืองพะอาน รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	81
ตาราง 22	ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่เมืองเมะลำไย รัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	83
ตาราง 23	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย	86
ตาราง 24	การวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเชิงกลยุทธ์ต่อการพัฒนา หรือเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการ ท่องเที่ยว ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (TOWS MATRIX)	89
ตาราง 25	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของสาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว	94
ตาราง 26	การวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเชิงกลยุทธ์ต่อการพัฒนา หรือเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการ ท่องเที่ยว ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (TOWS MATRIX)	97
ตาราง 27	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	102
ตาราง 28	การวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเชิงกลยุทธ์ต่อการพัฒนา หรือเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการ ท่องเที่ยว ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา.....	105
ตาราง 29	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) โซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะลำไย (LIMEC)	112
ตาราง 30	ข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อิน โดจีน – เมะลำไย (LIMEC)	115

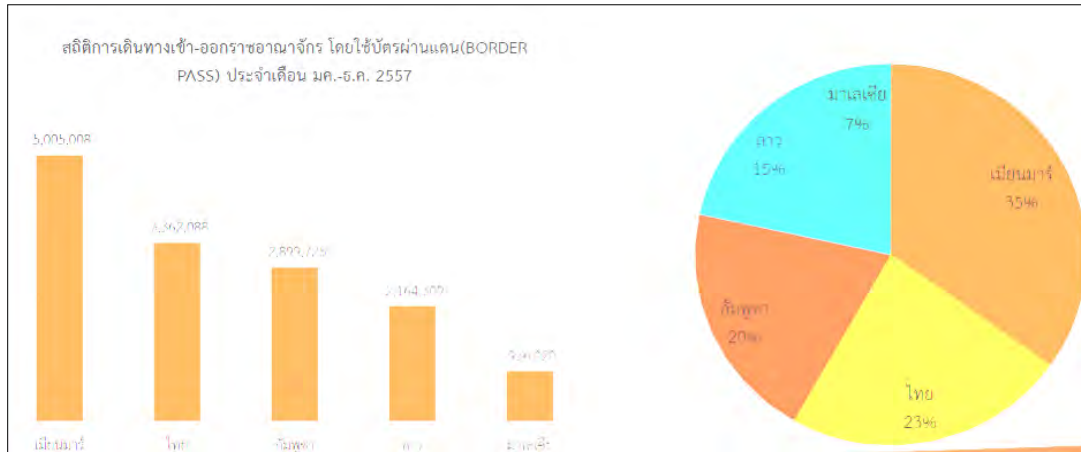
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การท่องเที่ยวในราชอาณาจักรไทย หรือ “ประเทศไทย” มีทิศทางที่ดีขึ้นและเป็นที่น่าจับตามองมากที่สุดประเทศหนึ่งในเอเชีย (ASEAN) ผสมกับชื่อเสียงด้านการให้บริการนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ อีกทั้งในปี พ.ศ. 2560 ภาครัฐให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในเชิงวิถีไทย การดำเนินชีวิตแบบไทยทั้งด้านศิลปะ วัฒนธรรมและอาหาร ที่เป็นแบบดั้งเดิม เพิ่มจุดเด่นการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติหันมาเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น และเป็นการกระจายรายได้ให้ท้องถิ่น ในขณะเดียวกันประเทศเพื่อนบ้านก็มีการปรับเปลี่ยนนโยบายด้านการท่องเที่ยว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ปรับระบบการให้บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทั้งโครงข่ายการคมนาคม รวมไปถึงกรอบความร่วมมือและข้อตกลงการท่องเที่ยวข้ามแดนที่เกิดขึ้นภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region; GMS) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ล้วนมีส่วนช่วยส่งเสริมให้เกิดรายได้ด้านท่องเที่ยวข้ามแดนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลดีต่อผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณชายแดน และความร่วมมือระหว่างประเทศในด้านต่างๆ ทำให้ต้องมีการปรับตัวและพัฒนาศักยภาพของปัจจัยที่จะเอื้อให้เกิดการลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนอย่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา หรือ “เมียนมา” และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ “สปป.ลาว” ซึ่งมีด่านพรมแดนถาวรเชื่อมต่อกับประเทศไทยได้หลายจุดผ่านแดน

พื้นที่ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบในด้านการท่องเที่ยว ด้านการบริการ ด้านการลงทุน ด้านอุตสาหกรรมศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง เป็นต้น จากการสำรวจสถิติการเดินทางเข้าและออกราชอาณาจักรโดยใช้บัตรผ่านแดน (Border Pass) ประจำเดือนมกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2557 ของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองในปี พ.ศ. 2557 พบว่า สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา มีปริมาณการเข้าออกมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับกัมพูชา สาธารณลาว และมาเลเซียนอกจากนี้ยังมีการสำรวจสถิติการเดินทางเข้า - ออก ราชอาณาจักร จำแนกตามหน่วยงานประเภทการตรวจลงตรา ณ เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2557 รวมปริมาณเดินทางเข้าทั้งหมด 2,786,267 คน เป็นชาวต่างชาติ 2,262,018 คน และคนไทย 524,249 คน ส่วนรวมเดินทางออกทั้งหมด 2,961,488 คน เป็นชาวต่างชาติ 2,383,275 คน และคนไทย 578,213 คน ซึ่งปริมาณคนที่เข้าออกนั้นมีจุดมุ่งหมายที่แตกต่างกันไป เช่น ท่องเที่ยว ขนสินค้า ค้าขายและลงทุน แสดงดังภาพ 6



ภาพ 6 สถิติการเดินทางเข้า – ออกราชอาณาจักรโดยใช้บัตรผ่านแดน (Border Pass) ประจำเดือนมกราคม – ธันวาคม พ.ศ. 2557
ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (2557)

โดยหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน อาทิ สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) หรือ สสปน. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพิชญ์โลก สำนักงานตากและสำนักงานสุโขทัย ร่วมกับคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือล่าง 1 อันประกอบด้วย จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดตาก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดพิชญ์โลก ได้มีความเห็นร่วมกัน ในการกำหนดระเบียบเศรษฐกิจ หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย (Luangprabang - Indochina - Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) (คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือล่าง 1 , 2559) เพื่อเชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ แขวงไชยะบูลี แขวงหลวงพระบางในสปป.ลาว และรัฐกะเหรี่ยง รัฐมอญในเมียนมา มีการประชาสัมพันธ์ โครงการวันเดียวเที่ยวสามประเทศ เมื่อวันที่ 6 - 9 เมษายน พ.ศ. 2558 สามารถเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวทั้งสามประเทศภายในวันเดียวได้ นักท่องเที่ยวชาวลาวสามารถเดินทางไปเที่ยวในเมียนมา ส่วนนักท่องเที่ยวชาวมียันมาก็สามารถเดินทางไปเที่ยวใน สปป.ลาว ได้ โดยผ่านเส้นทางของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย สามารถท่องเที่ยวในจังหวัดดังกล่าวได้ มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญมากมาย อาทิ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และแหล่งช้อปปิ้งสินค้าอุปโภคบริโภคคุณภาพมากมาย เป็นการกระตุ้นให้เกิดการเชื่อมโยงกันทางการท่องเที่ยว มีการจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวของทั้งสามประเทศได้เข้าใจถึงศักยภาพของเส้นทางบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย ถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นในการมองเห็นศักยภาพพื้นที่ในอนาคต เพื่อให้เป็นการส่งเสริมศักยภาพในการท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นใหม่ให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการเตรียมพร้อมจากทุกภาคส่วนโดยเฉพาะ 4 ส่วนที่สำคัญคือ ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน

และภาควิชาการ โดยหน้าที่ภาคเอกชนที่ทำหน้าที่ในการขับเคลื่อนศักยภาพทางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวของประเทศ ภาคประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในการปรับตัวและต้อนรับผู้คนจากประเทศเพื่อนบ้านและชาวต่างชาติ ภาควิชาการทำหน้าที่ในการให้ความรู้และให้ความช่วยเหลือในด้านการบริหารจัดการ ผลิตบุคลากรเพื่อตอบสนองการท่องเที่ยวและภาคบริการ และภาครัฐรับฟังความคิดเห็นของทุกภาคส่วนและผลักดันในทุกภาคส่วนนั้นก้าวไปข้างหน้าพร้อมกันอย่างยั่งยืน แสดงดังภาพ 7



ภาพ 7 แผนที่ของเส้นทางที่ใช้ในการศึกษาใชู้ปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทางหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย
ที่มา: ปรับปรุงจาก Thailand - Basic Road Map

จากภาพจะเห็นความสำคัญข้างต้นที่กล่าวมานั้น คณะนักวิจัยได้เล็งเห็นถึงศักยภาพที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของเส้นทางเพื่อใช้ในการศึกษาใชู้ปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทางหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย แบ่งเส้นทางพิจารณา 3 เส้นทาง คือ (1) เส้นทางหลวงหมายเลข 101 มีระยะทางประมาณ 865 กิโลเมตร ผ่านเส้นทาง แขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวหรือ สปป.ลาว - ด่านภูตู๋ จังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอท่าปลาจังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอเมือง จังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย - อำเภอศรีสัชชนาลัย จังหวัดสุโขทัย - อำเภอเมือง จังหวัดตาก - อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย - ด่านเมียวดี เมืองเมียวดี เมืองพะอั้น เมืองเมะล่าย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (2) เส้นทางหลวงหมายเลข 11 มีระยะทางประมาณ 875 กิโลเมตร ผ่านเส้นทางแขวงหลวงพระบาง แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - ด่านภูตู๋จังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอท่าปลา จังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย - อำเภอเมือง จังหวัดตาก - อำเภอแม่สอด จังหวัด

ตาก ประเทศไทย – เมืองเมะล่าย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และ (3) เส้นทางหลวงหมายเลข 12 มีระยะทางประมาณ 1,092 กิโลเมตร ผ่านเส้นทางแขวงหลวงพระบาง แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – ด่านภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์ – อำเภอชาติตระการ จังหวัดพิษณุโลก – อำเภอหล่มเก่าและเข้าค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์ - อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก - อำเภอศรีสัชชนาลัย จังหวัดสุโขทัย - อำเภอเมืองตากและแม่สอด จังหวัดตากประเทศไทย – เมืองเมะล่าย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งมีเส้นทางนี้ อาจมีข้อจำกัดในบางช่วงของเส้นทางมีลักษณะ 2 ช่องจราจร และค่อนข้างแคบ เนื่องจากมีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นภูเขา

งานวิจัยนี้เลือกศึกษาทั้ง 3 เส้นทาง เนื่องจากเส้นทางนี้ เป็นเส้นทางคมนาคมการท่องเที่ยวที่มีจุดหมายปลายทางจากแขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว ผ่านเส้นทางคมนาคมท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย และผ่านเมืองเมะล่ายของเมียนมา ซึ่งมีความแตกต่างกันทั้งลักษณะเส้นทางแหล่งท่องเที่ยว วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความน่าสนใจที่จะศึกษาความแตกต่างและความเหมาะสมในด้านศักยภาพของการท่องเที่ยวทั้ง 3 เส้นทาง เพื่อศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย และนำไปสู่การวิเคราะห์ในการนำเสนอเชิงนโยบายที่เหมาะสมต่อการเพิ่มประสิทธิภาพและการพัฒนาในเส้นทางนี้ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของแผนงาน

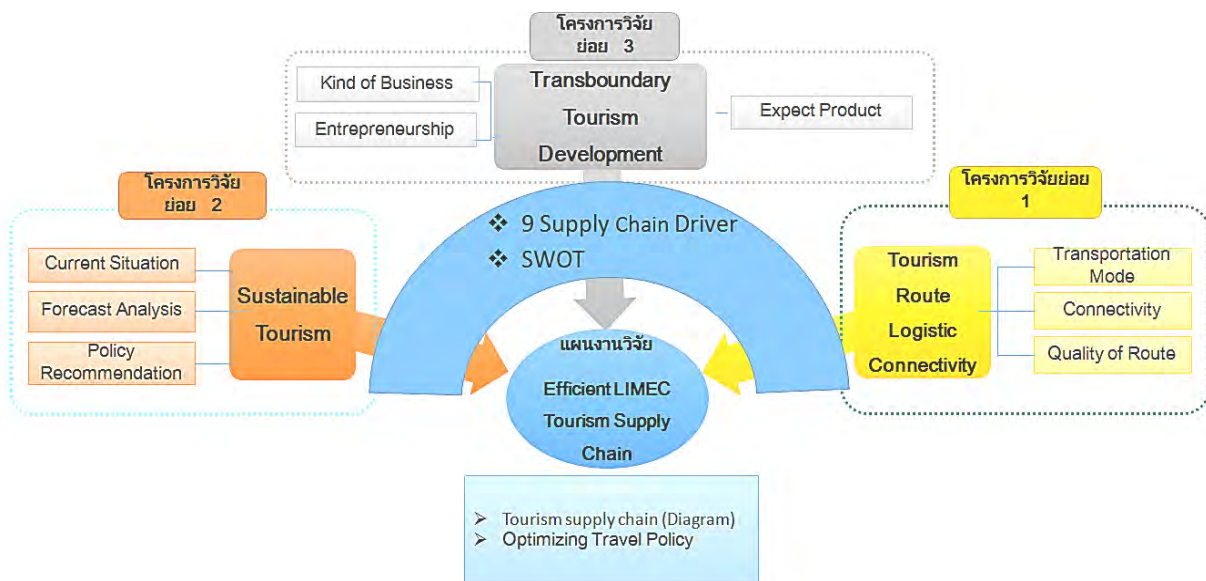
1.2.1 เพื่อศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์นโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

1.3 กรอบแนวคิดของแผนงานวิจัย

เนื่องด้วยแผนงานการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ (1) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการท่องเที่ยว ตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย (2) เพื่อวิเคราะห์นโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย และยังประกอบอีก 3 โครงการย่อย ได้แก่ โครงการวิจัยย่อย 1 “การพัฒนาเส้นทาง การเชื่อมโยงการท่องเที่ยว หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย” เพื่อศึกษาลักษณะของโหนดการขนส่ง เส้นทางท่องเที่ยวทางบก โครงการย่อย 2 “การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย” เพื่อศึกษาและประเมินศักยภาพของพื้นที่ของสถานที่ท่องเที่ยวหลักและวิเคราะห์ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และโครงการย่อย 3 “การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์บนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย” เพื่อเสนอแนะแบบจำลองธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวข้ามแดนบนระเบียงเศรษฐกิจบนเส้นทาง หลวงพระบาง –

อินโดจีน - เมะลาโย ผู้วิจัยจึงวางกรอบแนวคิดการวิจัยของแผนงานวิจัยร่วมกับโครงการย่อย 1, 2, และ 3 เพื่อกำหนดขอบเขตการวิจัยและตอบวัตถุประสงค์ของทั้งแผนงาน แสดงการเชื่อมโยงกัน โดยใช้แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพของเส้นทาง หลวงพระบาง อินโดจีน เมะลาโยด้วยวิธีวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT Analysis; SWOT) พร้อมทั้งใช้แนวคิด TOWS ซึ่งนำไปสู่การวิเคราะห์ในรูปแบบความสัมพันธ์แบบเมตริกซ์โดยใช้ตารางที่เรียกว่า TOWS Matrix เป็นตารางการวิเคราะห์ที่นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค เพื่อนำไปสู่การสังเคราะห์เป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แสดงดังภาพ 8



ภาพ 8 กรอบแนวคิดการเชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อย 1, 2 และ 3
ที่มา: คณะวิจัย

1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัยร่วมกับโครงการย่อย 1, 2 และ 3

1.4.1) ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) หมายถึง การเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยว ทั้งการเดินทาง ที่พักระหว่างทาง ข้อมูลการเดินทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ และสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้อย่างพึงพอใจ

1.4.2) ประสิทธิภาพ (Efficacy) หมายถึง ชีตความสามารถในการผลิตหรือบริการ สามารถลดความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นได้

1.4.3) หลวงพระบาง (Luangprabang) หรือแขวงหลวงพระบาง หมายถึง เมืองหนึ่งของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงและแม่น้ำคานไหลผ่านมาบรรจบกัน และเป็นเมืองที่องค์การการศึกษา วิทยาศาสตร์ และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ (The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization; UNESCO)

1.4.5) อินโดจีน (Indochina) หมายถึง กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ (1) จังหวัดตาก (2) สุโขทัย (3) พิษณุโลก (4) จังหวัดเพชรบูรณ์ และ (5) จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งในกลุ่มจังหวัด ดังกล่าว จะมีเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North – South Economic Corridor) และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor) มีจุดตัดเส้นทางประเทศไทยที่จังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดตาก และมีธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank; ADB) ได้จัดทำโครงการ “สี่แยกอินโดจีน” ตามความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region; GMS) ทำให้เกิดการพัฒนาลำเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเชื่อมเศรษฐกิจของ 6 ประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย

1.4.6) เมะล่าย (Mawlamyine) หมายถึง เป็นเมืองหนึ่งของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา อยู่ในรัฐมอญ ปัจจุบันเป็นเมืองท่าที่เป็นเหมือนประตูสู่แดนตะวันออกเฉียงใต้ของเมียนมา มีเส้นทางรถเชื่อมกับเมืองเมะตะมะ มีแม่น้ำสาละวินไหลผ่าน และยังเป็นแม่น้ำที่ที่ยาวที่สุดในเมียนมา มีความยาวประมาณ 2 - 3 กิโลเมตร

1.4.7) ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่าย (Luangprabang – Indochina - Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) หมายถึง เส้นทางที่เชื่อมโยงสามประเทศ เข้าด้วยกัน ทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การศึกษา สุขภาพ และโลจิสติกส์ จะส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายทั้งสินค้า ประชากร และสารสนเทศ ระหว่างสามประเทศ อันจะนำมาซึ่งการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างสามประเทศ

1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย

ตาราง 2 การวางแผนปฏิบัติการของแผนงานวิจัย (Action Plan)

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	เดือนที่													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1. รวบรวมและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย	1) เพื่อศึกษาข้อมูลอุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล่าย	ปัจจัยของอุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Dive)	-														
2. จัดส่งรายงานขั้นต้น (รายงานความก้าวหน้า 2 เดือน)			-		*												
3. ลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูลร่วมกับโครงการย่อย 1,2,3 (ทั้งในและต่างประเทศ)																	
4. จัดประชุมหารือร่วมกับโครงการย่อย 1,2,3 (ครั้งที่ 1)		-															
5. จัดส่งรายงานขั้นกลาง (รายงานความก้าวหน้า 6 เดือน)		-	-									*					
6. จัดประชุมหารือร่วมกับโครงการย่อย 1,2,3 (ครั้งที่ 2)		2) เพื่อวิเคราะห์นโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพอุปทาน	-														
7. สังเคราะห์ผลการศึกษาจากโครงการย่อยทั้งหมดเพื่อจัดทำเป็นภาพรวมผลการศึกษา		การท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโด															

กิจกรรม	วัตถุประสงค์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	เดือนที่															
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
8. จัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น	จีน - เมะล่าย	จำนวนผู้เข้าร่วม สัมมนา ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของจำนวนผู้เข้าร่วม กำหนดไว้ในโครงการ	ข้อมูลตอบวิธีการวิเคราะห์ SWOT Analysis																
9. สังเคราะห์ผลการศึกษาจากโครงการ ย่อยทั้งหมดเพื่อจัดทำเป็นภาพรวมผล การศึกษา		-	-	กลยุทธ์การเพิ่มประสิทธิภาพ โซ่อุปทานท่องเที่ยว															
10. จัดประชุมหารือร่วมกับโครงการ ย่อย 1,2,3 (ครั้งที่ 3)																			
11. จัดทำบทสรุปผลการสังเคราะห์เชิง นโยบายงานวิจัย																			
12. จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย																			
13. จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์					-	-	-												

1.5.1 ขอบเขตการวิจัย

1.5.1.1 ด้านระยะเวลา

1 ปี (1 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ถึง 30 มิถุนายน พ.ศ. 2561)

1.5.1.2 ด้านเนื้อหา

การเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลด้านโซ่อุปทานการท่องเที่ยวจะใช้แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) อันประกอบไปด้วย (1) สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and distribution) (2) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) (3) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) และ (4) การขนส่ง (Transportation) (5) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) (6) ราคา (Price) (7) การจัดหา (Sourcing) (8) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource) และ (9) นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)

1.5.1.3 ด้านพื้นที่

เส้นทางหลวงพระบาง (เมืองปากลาย แขวงไชยยะบูลี, แขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) เข้าสู่เส้นทางท่องเที่ยวอินโดจีน (จังหวัดตาก, สุโขทัย, พิษณุโลก, เพชรบูรณ์, อุตรดิตถ์ประเทศไทย) และเส้นทางท่องเที่ยวเมืองเมะล่าย (เมืองเมียวดี, เมืองพะอ้น, เมืองเมะล่าย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา) และหน่วยงานราชการส่วนกลาง ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

1.5.1.4 สถานที่ทำการวิจัย

วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยนเรศวร

1.5.2 เนื้อหาการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ เพื่อต้องการพัฒนาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย ให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพด้วยวิธีการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT Analysis และ TOWS Matrix) เพื่อสังเคราะห์แยกปัจจัยภายนอกและภายใน หาแนวทางหรือนโยบายการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม และใช้วิเคราะห์เป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.5.3 พื้นที่และกลุ่มประชากร

ประชากรในการศึกษาหรือสัมภาษณ์ในครั้งนี้ ได้แก่ (1) ผู้บริหารในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (2) ผู้บริหารของแขวงไชยยะบูลี แขวงหลวงพระบาง และนครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (3) ผู้บริหารในรัฐกะเหรี่ยง รัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และ (4) ภาคเอกชน ผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยว ดังตาราง 4

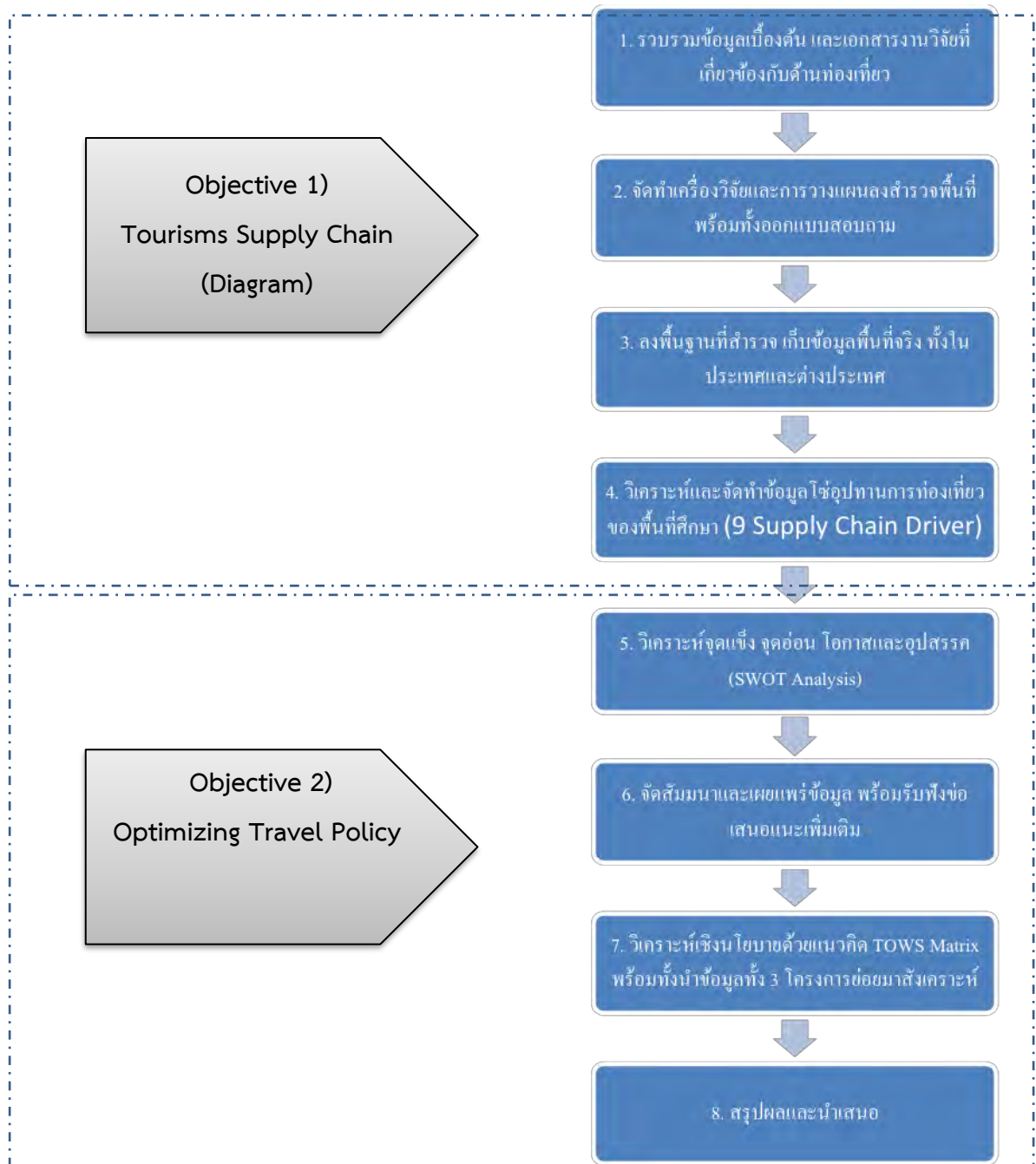
ตาราง 3 แสดงพื้นที่และกลุ่มประชากรในแผนงานวิจัยการศึกษาข้อมูลการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย

พื้นที่	กลุ่มประชากรในการสัมภาษณ์เชิงลึกข้อมูลด้านนโยบาย	
	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
<p>สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว; สปป.ลาว ด่านสากลพุดู่ เมืองปากกลาย แขวงไซยะบูลี แขวงไซยะบูลี แขวงหลวงพระบาง นครหลวงเวียงจันทน์</p>	<p>ที่ว่าการเมืองปากกลาย ที่ว่าการแขวงแขวงไซยะบูลี และแขวงหลวงพระบาง สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศประจำกรุง เวียงจันทน์ มหาวิทยาลัยสุภานุวงศ์ สาขาบริหารธุรกิจการท่องเที่ยว สำนักงานกระทรวงแผนการและการลงทุน กระทรวงโยธาธิการและผังเมือง หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว</p>	<p>สำนักงานสภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว ผู้ประกอบการขนส่ง และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว</p>
<p>สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา; เมียนมา ด่านเมียวดี เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง รัฐกะเหรี่ยง อาทิจ เมืองเมียวดี เมืองพะอัน เป็นต้น รัฐมอญ อาทิจ เมืองเมะล้าโย เป็นต้น เมืองย่างกุ้ง เมืองหลวงเนปีดอร์</p>	<p>กระทรวงประจําภูมิภาครัฐมอญ กระทรวงประจําภูมิภาคกะเหรี่ยง กระทรวงการท่องเที่ยว กระทรวงวางแผนและพัฒนาเศรษฐกิจเมียนมา สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงย่างกุ้ง กระทรวงพาณิชย์ ประจำกรุงย่างกุ้งสำนักงานส่งเสริม การค้าในต่างประเทศ (ฝ่ายการพาณิชย์) หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว</p>	<p>สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมรัฐกะเหรี่ยง สำนักหอการค้ารัฐมอญ สำนักสหพันธ์หอการค้าและอุตสาหกรรมสหภาพเมียนมา หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว</p>

พื้นที่	กลุ่มประชากรในการสัมภาษณ์เชิงลึกข้อมูลด้านนโยบาย	
	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
<p>ราชอาณาจักรไทย; ประเทศไทย (จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1) ด่านภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์ ด่านแม่สอด จังหวัดตาก จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดตาก กรุงเทพมหานคร</p>	<p>สำนักงานจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล ม่วงเจ็ดต้น จังหวัดอุตรดิตถ์ สำนักงานเทศบาล สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานกระทรวงวางแผนและการลงทุน สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานขนส่งจังหวัด แขวงการทางจังหวัด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ภาคเหนือ) กรมอุทยานสัตว์ป่า และพันธุ์พืช สำนักงานศิลปกรที่ 6 ศุลกากรทุ่งช้าง/นายด่านภูคู้ หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว</p>	<p>หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดและภาคเหนือ หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว</p>

1.6 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้จะนำการเชื่อมโยงแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564) ระหว่างแผนงานวิจัยและโครงการวิจัยย่อย 1 2 และ 3 โดยคำนึงถึงจุดประสงค์ของแต่ละโครงการวิจัยเข้ามาบูรณาการ โดยมีวิธีการศึกษาและวางแผน ดังภาพ 9



ภาพ 9 ขั้นตอนในการดำเนินงานในการวิจัย
ที่มา: คณะวิจัย

การดำเนินงานในแผนงานการศึกษาข้อมูลทางการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ ตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย พิจารณาจาก 9 ปัจจัย ที่เกี่ยวข้องในด้านการท่องเที่ยว มีการนำแนวทางในการดำเนินงานวิจัย แบ่งตามวัตถุประสงค์ 2 ประการ มีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

จุดประสงค์ข้อที่ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลทางการท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย

1) รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการท่องเที่ยว, แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง, ห่วงโซ่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว, แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน, แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver)

2) จัดทำเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยมาวิเคราะห์ข้อมูลและจัดประเภทของข้อมูลพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องพร้อมทั้งวางแผนลงพื้นที่และการออกแบบสอบถาม

3) การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของแผนการพัฒนาและยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว

4) การวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver)

5) ลงพื้นที่สำรวจเส้นทางและข้อมูลที่เกี่ยวข้องในเส้นทางทั้งในและต่างประเทศ โดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งภาครัฐและเอกชน และจัดเตรียมอุปกรณ์เพื่อใช้บันทึกภาพ และเสียงระหว่างการลงพื้นที่ศึกษา

6) จัดเตรียมข้อสัมภาษณ์ในประเด็นที่หน่วยงานที่เข้าพบสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ได้ โดยมีการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลใน 3 ประเทศ ตามเส้นทางผ่านเส้นทางเมียนมา ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย – สปป.ลาว ซึ่งได้สำรวจสภาพเส้นทางและสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของทั้ง 3 ประเทศ โดยมีการวางแผนเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ดังนี้

- แนวทางการดำเนินงานในปัจจุบันหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานที่สนับสนุนด้านการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ

- ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น การวางแผนหรือนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในอดีตจนถึงปัจจุบัน

- แนวทางหรือยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวต่อการพัฒนาในอนาคตนำข้อมูลมาวิเคราะห์จากการลงพื้นที่และจากโครงการย่อย 1, 2 และ 3 มาสังเคราะห์ โดยใช้แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) ช่วยวิเคราะห์ปัจจัยด้านท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย

จุดประสงค์ข้อที่ 2) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำเสนอแนวทางเชิงนโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล้าโย

1) นำข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากโครงการย่อย 1, 2 และ 3 มาสังเคราะห์อีกครั้ง เพื่อวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการแผนงานการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน - เมะล้าโย โดยใช้วิธีการการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis) ในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของเส้นทางการคมนาคมและใช้การวิเคราะห์นโยบายในการพัฒนาโดยใช้แนวทางการวิเคราะห์ TOWS Metric

2) การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน อุปสรรคและโอกาส (SWOT Analysis) เพื่อสังเคราะห์แนวทางหรือนโยบาย และการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม

3) จัดสัมมนาและเผยแพร่ข้อมูลในการลงพื้นที่วิจัย พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมจากภาครัฐและภาคเอกชนในพื้นที่ๆ เกี่ยวข้องในผลการศึกษา และนำเสนอข้อมูลวิจัย

4) นำข้อมูลทั้งหมดมาสังเคราะห์เพิ่มเติมอีกครั้ง เพื่อนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

5) สรุปผลและนำเสนอแนะข้อมูลเชิงนโยบาย

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1) ได้แผนภาพ (Diagram) ของโซ่อุปทานการท่องเที่ยว และข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางนโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย

1.7.2) หน่วยงานภาครัฐ อาทิ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) และภาคเอกชน ทราบถึงความแตกต่างของเส้นทางทั้ง 3 เส้นทาง บนเส้นทางท่องเที่ยว หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย และนำข้อมูลไปประกอบพิจารณาในการกำหนดนโยบายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาเส้นทางดังกล่าวให้เด่นชัดมากขึ้น

บทที่ 2

การทบทวนเอกสาร และวรรณกรรม

แผนงานวิจัยการศึกษาใชู้ปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่ำไย ได้ทบทวนรวบรวมแนวคิดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวในทุก ระดับ ได้แก่ ระดับนานาชาติ เช่น แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568) ระดับ ส่วนกลาง เช่น แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย (พ.ศ. 2558 - 2560) ระดับ จังหวัดและท้องถิ่น เช่น แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2557 - 2560) ยุทธศาสตร์กลุ่ม จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2557 - 2560) และทฤษฎี รวมไปถึงงานวิจัยต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การท่องเที่ยวบนระเบียบท่องเที่ยว หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่ำไย เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการศึกษา ของแผนงานวิจัย ดังนี้

2.1 แนวคิด ทฤษฎี และเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568)

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน เป็นการนำเสนอความหลากหลายผ่านประสบการณ์ อาเซียนอันนำไปสู่การท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบและยั่งยืน มีความครอบคลุมในทุกมิติอย่างมีสมดุล เพื่อนำไปสู่การกินดีอยู่ดีและความเป็นอยู่ที่ดีทางเศรษฐกิจและสังคมประชาชนอาเซียน มีรูปแบบการ ท่องเที่ยวอาเซียน ดังนี้

(1) เพิ่มการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และการมีส่วนร่วมของภาครัฐและภาคเอกชนในห้วง โขอุปทานการท่องเที่ยว โดยพัฒนาและนำยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวมาใช้ในการส่งเสริมการมีส่วนร่วม ในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของชุมชนท้องถิ่นและภาคเอกชน

(2) ปรับปรุงและพัฒนาความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนให้ความสำคัญกับ การบำรุงรักษาสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางธรรมชาติและวัฒนธรรม โดยทำงานร่วมกับองค์กรที่ เกี่ยวข้องในการเพิ่มจำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมรดกทางธรรมชาติและวัฒนธรรมในระดับโลกให้มากขึ้น รวมถึงขยายระบบอุทยานที่เป็นมรดกของอาเซียนและการสร้างสรรค์และออกแบบอุทยานที่เป็นมรดกทาง วัฒนธรรม

(3) เพิ่มความรับผิดชอบต่อการท่องเที่ยวอาเซียนต่อการปกป้องสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโดยการเตรียมพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ รวมทั้ง จัดเตรียมคู่มือเพื่อแจกจ่ายให้แก่อุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวในอาเซียนโดยตรงสำหรับใช้เป็นแนวทางใน

การประสานความร่วมมือระหว่างกัน ตลอดจนเป็นแนวทางในการบรรเทา ปรับตัว และแก้ไขปัญหาด้าน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสภาพแวดล้อมให้เป็นไปอย่างยืดหยุ่น

จากการทบทวนแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568) จะเน้นการวาง มาตรการทางการตลาดเพื่อให้อาเซียนเป็นจุดหมายปลายทางเดียวกัน การบูรณาการในการทำงานร่วมกัน ในการเชื่อมโยงหลักๆ ด้านการลงทุน ความปลอดภัย การรักษาและปกป้องมรดกทางวัฒนธรรมและ ธรรมชาติ ตลอดจนการพัฒนาสินค้าและการตลาดด้านการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค เช่น กลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่ม น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) กลุ่มประเทศสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (Indonesia-Malaysia- Thailand Growth Triangle: IMT-GT)

2.1.2 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ เป็นภารกิจของคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (ท.ท.ช.) เพื่อให้การท่องเที่ยวมีการบริหารและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป้าหมายการยกระดับประเทศไทย ให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ (สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) ทำให้ทราบถึงยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิด ความสมดุล และยั่งยืน มีวัตถุประสงค์ (1) พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการทุกรูป แบบอย่างมีมาตรฐาน เพื่อส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวทั้งระบบ ปรับปรุง มาตรฐานการท่องเที่ยวและบริการ (2) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการอย่างยั่งยืน เพื่อส่งเสริมให้ ภาครัฐ เอกชน ชุมชน มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการในการอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยว (3) สร้าง สมดุลในแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการ ทั้งในเชิงพื้นที่ เชิงเวลา ฤดูกาล และรูปแบบการท่องเที่ยว เพื่อ กระจายรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว ในการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดและพื้นที่ที่มีศักยภาพ

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการ ขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว มีวัตถุประสงค์ (1) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว เพื่อ พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในการเดินทางเข้าสู่ประเทศทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เชื่อมโยง ระหว่างเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองท่องเที่ยวรอง (2) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว เพื่อ ปรับปรุงระบบการตรวจคนเข้าเมือง ปรับปรุงและอำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านแดน เพิ่มจุด บริการ Fee Wi - Fi ในแหล่งท่องเที่ยว (3) พัฒนาระบบความปลอดภัยและสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนเครื่องมือและอุปกรณ์ในการให้ความช่วยเหลือเรื่องความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว และส่งเสริม สุขภาพอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว

- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของ ประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว มีวัตถุประสงค์ (1) พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้ง ระบบให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และเพียงพอต่อความต้องการของ

ตลาด เพื่อสร้างจูงใจให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีสมรรถนะตรงตามความต้องการของตำแหน่งงาน (2) ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวและได้รับประโยชน์เพื่อเปิดให้ประชาชนและชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาสินค้าและบริการบนพื้นฐานของมรดกและวัฒนธรรมท้องถิ่น ภายใต้หลักการสนับสนุนความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม Thailand 4.0 (3) (4) (5) (6)

- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างสมดุลให้การท่องเที่ยวไทย ผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่มการส่งเสริมวิถีไทย และการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว มีวัตถุประสงค์ (1) เสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพ และความปลอดภัยให้กับประเทศไทย เพื่อพัฒนามาตรการรักษาความปลอดภัยและมาตรการป้องกันของประเทศไทย (2) ส่งเสริมการตลาดเฉพาะกลุ่มเพื่อดึงดูดการเดินทางท่องเที่ยว และกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่างๆ (3) ส่งเสริมเอกลักษณ์ของประเทศไทยและของแต่ละท้องถิ่น เพื่อสื่อสารและส่งเสริมเอกลักษณ์ของแต่ละภูมิภาคและจังหวัด (4) ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ การท่องเที่ยวที่สมดุลเชิงพื้นที่และเวลา เช่น การโฆษณาประชาสัมพันธ์ และการส่งเสริมการขายแพ็คเกจการท่องเที่ยวร่วมกับภาคเอกชน (5) ส่งเสริมความร่วมมือกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง การใช้เทคโนโลยีในการทำตลาดเพื่อการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสนับสนุนการตลาด

- ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ มีวัตถุประสงค์ (1) ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อจัดสรรงบประมาณและบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงานในทุกระดับ พร้อมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community - based Tourism: CBT) (2) ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง (3) สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนและการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว และการจัดทำ Tourism Intelligence Center (4) ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อประสานความร่วมมือกับนานาชาติ ส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region: GMS) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ แนวตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC)

จากการทบทวนแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) พบว่าให้ความสำคัญกับการวางฐานและแก้ไขปัญหาที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทย ได้แก่ ด้านคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว บุคลากรการท่องเที่ยว และโครงสร้างพื้นฐาน รวมไปถึงการสร้างสมดุลของการพัฒนาทั้งในมิติของพื้นที่ เวลา กิจกรรม รูปแบบ และกลุ่มนักท่องเที่ยว เพื่อการสร้างรายได้และกระจายรายได้สู่ชุมชนและการเตรียมความพร้อมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวสู่การเติบโต และการบูรณาการระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน และระหว่างประเทศ

2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการให้เติบโต โดยมีแนวทางการพัฒนา 3 แนวทาง ดังนี้

(1) ส่งเสริมการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว โดยส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ พัฒนา กลุ่มคลัสเตอร์ ท่องเที่ยว พัฒนาความเชื่อมั่นและดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาด พัฒนาทักษะฝีมือบุคลากร และพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่าย (2) ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัย จัดทำและบังคับใช้มาตรฐานด้านการท่องเที่ยว โดยปรับปรุงให้เอื้อต่อการพัฒนาสำหรับอนาคต สอดคล้องกับสภาวะการณ์ และส่งเสริมให้คนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการท่องเที่ยวได้ และ (3) ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว

จากการทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) เป็นการเชื่อมโยงแผนพัฒนานโยบายเชิงปฏิบัติการ (Operating plan) เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้าและบริการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

2.1.4 ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย (พ.ศ. 2558 – 2560)

ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย เป็นแผนพัฒนาการท่องเที่ยวไทยที่เน้นวางรากฐานการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพอย่างยั่งยืน ประกอบด้วยยุทธศาสตร์หลัก 3 ประการ ซึ่งกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาของประเทศไทย (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2558) เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการส่งเสริมสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง โดยมี 3 ยุทธศาสตร์หลัก ดังนี้

- ยุทธศาสตร์การส่งเสริมตลาดท่องเที่ยว ประกอบด้วย (1) กลยุทธ์การยกระดับภาพลักษณ์การท่องเที่ยวสู่การเป็น “Quality Leisure Destination” (2) กลยุทธ์การปรับโครงสร้างตลาดสู่ High Value (3) กลยุทธ์สร้างโอกาสทางการท่องเที่ยวสู่คนไทยทุกกลุ่ม (4) กลยุทธ์สร้างสมดุลเชิงเวลาและพื้นที่

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยว ประกอบด้วย (1) กลยุทธ์การพัฒนาเชิงพื้นที่ (2) กลยุทธ์การพัฒนารายสาขา: การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมและนิทรรศการ (3) การท่องเที่ยวสีเขียว การท่องเที่ยวเชิงกีฬา การท่องเที่ยวเรือสำราญ และการท่องเที่ยวกลุ่มมุสลิม (4) กลยุทธ์พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว (5) กลยุทธ์พัฒนาความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยว (6) กลยุทธ์พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว

- ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการการท่องเที่ยว ประกอบด้วย (1) กลยุทธ์บูรณาการการทำงานผ่านกลไกการขับเคลื่อนทั้งระบบ (2) กลยุทธ์พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวและยกระดับผู้ประกอบการ

ท่องเที่ยว (3) กลยุทธ์การพัฒนาาระบบข้อมูลและสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว (Tourism Intelligence Center) (4) กลยุทธ์ปรับปรุงกฎหมายและกลไกการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

จากการทบทวนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย (พ.ศ. 2558 – 2560) เน้นการผลักดันให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างจริงจัง โดยมุ่งเน้นกิจกรรมที่มีความจำเป็นเร่งด่วนต้องได้รับการแก้ไขหรือพัฒนาด้านการท่องเที่ยว เช่น การส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวโดยการพัฒนาค้าและบริกาาร เพิ่มการอำนวยความสะดวก การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมและนิทรรศการ เน้นการท่องเที่ยวสีเขียว

2.1.5 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2557 - 2560)

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 พ.ศ. 2557 – 2560 ประกอบด้วยการวิเคราะห์และสังเคราะห์ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มของฐานการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรมุ่งเน้นให้ภาคเกษตรและอุตสาหกรรมเป็นฐานการสร้างรายได้ให้กับกลุ่มจังหวัดได้อย่างยั่งยืน โดยสนับสนุนแนวทางการผลิตเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ และการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม พัฒนาระบบ Logistics สำหรับสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรที่มีประสิทธิภาพสนับสนุนการพัฒนาการผลิตพลังงานทดแทนจากพืช รวมถึงสนับสนุนให้มีการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตร และอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรให้ตรงกับความต้องการของตลาด

พัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ เชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัดภาคและประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสำคัญกับการสร้างโอกาสให้เกิดการขยายตัว และการเชื่อมโยงทางการทางค้าและการบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการค้าและการบริการ โดยมีจังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการคมนาคมเชื่อมโยงสนับสนุนธุรกิจการบริการใหม่ที่มีศักยภาพ อาทิ ธุรกิจบริการสุขภาพ เพื่อเป็นแหล่งรายได้ใหม่ของกลุ่มจังหวัดพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ และบุคลากรของกลุ่มจังหวัด เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการบริการสี่แยกอินโดจีน และเสริมสร้างความร่วมมือในระดับพื้นที่เพื่อขยายการค้าชายแดน

สร้างคุณค่า (Value Creation) การท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัดเพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติส่งเสริมพัฒนาด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งการพัฒนาและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว การตลาดและบุคลากร สร้างความปลอดภัยและมาตรฐานของการท่องเที่ยวด้านที่พัก อาหาร และการเดินทางรวมทั้งการปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาองค์ความรู้ การศึกษาวิจัยเพื่อสร้างคุณค่าของทรัพยากรการท่องเที่ยว และผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น

บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อสนับสนุนการผลิตและคุณภาพชีวิตอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งน้ำ และการบริหารจัดการน้ำให้ทั่วถึงและเป็นระบบ เพิ่มสมรรถนะแหล่งกักเก็บน้ำเดิม และแหล่งกักเก็บน้ำใหม่ ตามศักยภาพและความจำเป็นของพื้นที่ ส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรดิน น้ำ ป่าไม้ โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ตลอดจนพัฒนาระบบเตือนภัยในพื้นที่เสี่ยงภัยทั้งดินถล่ม ภัยแล้ง และอุทกภัย

จากการทบทวนแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2557 - 2560) ได้กำหนดกลยุทธ์การสร้างคุณค่า(Value Creation) การท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัดเพื่อยกระดับการท่องเที่ยว ผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดให้เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวพร้อมทั้งบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ตามศักยภาพและความจำเป็นของพื้นที่

2.1.6 ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2557 – 2560)

ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดเพชรบูรณ์ (สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, 2555) พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคเหนือตอนล่างที่เชื่อมโยงกับจังหวัดต่างๆ และสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS เนื่องจากที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดเอื้อต่อการเชื่อมโยงกับการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก โดยมีความพร้อมในด้านโครงข่ายคมนาคม ซึ่งทั้ง 5 จังหวัด มีบทบาทสนับสนุนกัน ดังตาราง 5

ตาราง 4 สรุบบทบาทที่สนับสนุนกันและทิศทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	การมีบทบาทที่สนับสนุนกัน	ทิศทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว
ตาก	เป็นเมืองชายแดนเชื่อมโยงไทยกับเมียนมาที่อำเภอแม่สอด ในจังหวัดตาก คือด่านแม่สอด – ด่านเมียวดี	<i>การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนแม่สอด</i> เพื่อรองรับการขยายตัวของนักท่องเที่ยว นักเดินทาง และเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
	สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งมีมูลค่าการค้าชายแดนที่สุดของมูลค่าการค้าชายแดนภาคเหนือ	

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนล่าง 1	การมีบทบาทที่สนับสนุน กัน	ทิศทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว
สุโขทัย	เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง และอ้อยเป็นต้น อีกทั้งยังเป็น เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางด้าน ประวัติศาสตร์ที่เป็นมรดก โลกของประเทศไทย	การพัฒนาการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม โดยใช้ประโยชน์จากอุทยาน ประวัติศาสตร์สุโขทัยที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว มรดกโลก และพัฒนาสร้างคุณค่าผลิตภัณฑ์ ท้องถิ่นเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว
พิษณุโลก	เป็นเมืองศูนย์กลางของกลุ่ม จังหวัด และ ภาคเหนือ ตอนล่าง ที่สามารถเชื่อมโยง กับภูมิภาคต่างและเป็น แหล่งผลิตทางการเกษตร และมีระบบชลประทานที่ สมบูรณ์	การส่งเสริมให้เป็นเมืองศูนย์กลางบริการด้าน การศึกษา และบริการด้านสุขภาพ เพื่อรองรับ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
เพชรบูรณ์	เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร ทั้งพืชอาหารและพืชไร่ และ เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิง ธรรมชาติและเชิงนิเวศน์ เนื่องจากสภาพภูมิประเทศ เอื้ออำนวย	การพัฒนาเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและ อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตทางการเกษตร ทางด้านอาหาร ด้านพลังงาน เพื่อเป็นแหล่ง การท่องเที่ยวทางธรรมชาติเชิงนิเวศน์
อุตรดิตถ์	เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร โดยเฉพาะ ไม้ผลยืนต้น ได้แก่ ทุเรียน และลำไย นอกจากนี้ยังเป็น เมือง ชายแดนเชื่อมโยงด่านภูดู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ ประเทศ ไทยกับด่านพุดู่ สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว	การพัฒนาเป็นแหล่งผลิตไม้ผลที่มีชื่อเสียง ได้แก่ ทุเรียนหลงหลิน ลิ้มแล และลำไย เป็น ต้น มีการพัฒนาเมืองชายแดนถาวร คือด่านภูดู่ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ เชื่อมโยงกับ ด่านสากลพุดู่ บ้านผาแก้ว แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อ รองรับการขยายตัวของการเดินทางท่องเที่ยว

จากตาราง 5 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีบทบาทสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกัน คือ (1) จังหวัดพิษณุโลก มีความได้เปรียบด้านพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สถานที่ตั้งของศูนย์ราชการ สถานพยาบาล สถานศึกษาที่มีความหลากหลาย ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ และสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นต้น จึงถือได้ว่าเป็นเมืองศูนย์กลางของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เพราะสามารถเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นๆ (2) จังหวัดสุโขทัยเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางด้านประวัติศาสตร์ที่เป็นมรดกโลก (3) จังหวัดตากถือว่าเป็นเมืองท่องเที่ยวชายแดนสามารถเชื่อมโยงระหว่างด่านแม่สอด อำเภอแม่สอด กับด่านเมียวดีของเมียนมา (4) จังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงนิเวศน์เนื่องจากสภาพภูมิประเทศเอื้ออำนวย และ (5) จังหวัดอุดรธานีเป็นแหล่งผลไม้จำเพาะ และมีชื่อเสียง ได้แก่ ทุเรียนพันธุ์หลงลับแล และนางสาว เป็นต้น สามารถพัฒนาให้เป็นการท่องเที่ยวชายแดนได้ เพราะสามารถเชื่อมโยงระหว่างด่านภูมู่ อำเภอบ้านโคก กับแขวงไซยะบูลี สปป.ลาว

โดยทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ให้ความสำคัญกับการใช้ศักยภาพของที่ตั้งในการสร้างฐานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคเกษตรและการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดความยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการวิจัยครั้งนี้ เพื่อพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ เชื่อมโยงภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และประเทศเพื่อนบ้าน มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการสร้างโอกาสให้เกิดการขยายตัว และการเชื่อมโยงทางการค้าและบริการภายในกลุ่มจังหวัด ภาค และประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เพื่อสนับสนุนการค้าและบริการ และสร้างมูลค่า (Value Creation) การท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นของกลุ่มจังหวัด เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของกลุ่มจังหวัด โดยการฟื้นฟูและพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดให้เป็นเอกลักษณ์และเป็นที่ยุ้จักของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ เชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดและกลุ่มจังหวัดรวมถึงประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.7 การท่องเที่ยว (Tourism)

การท่องเที่ยวเป็นลักษณะของการเดินทางของบุคคลออกไปยังสถานที่อื่นเป็นการชั่วคราว ซึ่งนักท่องเที่ยวหรือผู้เดินทางท่องเที่ยวจะมีเหตุผลหรือประเภทของจุดมุ่งหมายในการเดินทางที่แตกต่างกัน โดยมีปัจจัย (สิริรัตน์นาคแป้น, 2555) หรือแรงผลักดันที่เป็นส่วนบุคคล เช่น รายได้ เวลา โอกาสของครอบครัว การได้รับข้อมูลข่าวสาร มีความสนใจในเรื่องราวของศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ธรรมชาติสิ่งแวดล้อม มีวัตถุประสงค์หลักของการมาท่องเที่ยว ดังนี้

- การท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อน (Leisure Tour) เป็นความมุ่งหมายในการเดินทางเพื่อการพักผ่อนหรือผ่อนคลายจากภารกิจหลัก ทั้งด้านการทำงานหรือภารกิจอื่น ๆ ในช่วงเวลาหนึ่ง เพื่อฟื้นฟูความสดชื่นของร่างกายและจิตใจ

- การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัลจูงใจ (Incentive Tour) จัดให้กับพนักงานหรือผู้ที่ทำประโยชน์ให้บริษัท ความมุ่งหมายในการเดินทางเพื่อนันทนาการ ความสนุกสนาน โดยจุดมุ่งหมายปลายทางอาจเป็นสถานที่ธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม หรือแหล่งบันเทิงต่าง ๆ ซึ่งประเทศต่างๆ ได้เสนอแหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมและรูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลายเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว
- การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เป็นความมุ่งหมายในการเดินทางเพื่อฟื้นฟูหรือบำรุงสุขภาพ อาจเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เอื้ออำนวยต่อสุขภาพให้สดชื่นแข็งแรง หรือแหล่งที่ให้บริการฟื้นฟูสุขภาพโดยตรง ปัจจุบันมีธุรกิจที่ให้บริการด้านสุขภาพและจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีจุดมุ่งหมายการเดินทางเพื่อสุขภาพเพิ่มมากขึ้น
- การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา จุดมุ่งหมายในการเดินทางเพื่อการกีฬาอาจจะเพื่อชมการแข่งขันกีฬาระดับนั้นๆ เช่น การแข่งขันฟุตบอล โอลิมปิกเกมส์ เป็นต้น สามารถดึงดูดผู้สนใจทางด้านกีฬาให้เดินทางมาเยี่ยมชมจำนวนมาก
- การท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมเยือนญาติมิตร เป็นจุดมุ่งหมายในการเดินทางมาเยี่ยมญาติ หรือมิตรสหายที่อยู่ไกล แสดงถึงความรักและความผูกพันที่มีต่อกัน โดยเฉพาะในช่วงเวลาของเทศกาลประเพณี
- การท่องเที่ยวเพื่อศาสนา เป็นจุดมุ่งหมายในการเดินทางเพื่อมาปฏิบัติศาสนกิจ หรือเพื่อนมัสการสถานที่สำคัญทางพระพุทธศาสนาตามความเชื่อหรือการศรัทธา เช่น การเดินทางไปปฏิบัติธรรม ทอดกฐิน ทอดผ้าป่า เป็นต้น
- การท่องเที่ยวเพื่อทำธุรกิจ (Business Travel) มีกิจกรรมด้านธุรกิจเป็นจุดมุ่งหมายหลัก แต่อาจมีการพักผ่อนหย่อนใจประกอบด้วย
- การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมสัมมนา (Convention Tour) นักท่องเที่ยวมีจุดประสงค์เพื่อเข้าร่วมประชุมสัมมนา หรือชมการแสดงสินค้า การจัดนิทรรศการในโอกาสต่างๆ
- นักท่องเที่ยว แบ่งออกเป็น (1) นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Visitor) คือ บุคคลที่มีได้มีที่พำนักถาวรในราชอาณาจักรไทย เดินทางเข้ามาเพื่อประกอบภารกิจใดๆ ทั้งนี้ต้องมีได้รับค่าจ้างในการประกอบภารกิจนั้นจากผู้ใดในราชอาณาจักรไทย ทั้งแบบค้างคืน (International Tourist) และไม่ค้างคืน (International Excursionist) (2) นักท่องเที่ยวภายในประเทศ (Domestic Visitor) คือ บุคคลทุกสัญชาติที่มีที่พำนักถาวรอยู่ในราชอาณาจักรไทย และเดินทางไปยังสถานที่หนึ่งในอีกจังหวัดหนึ่ง ซึ่งมีใช้ถิ่นที่อยู่ประจำ เพื่อประกอบภารกิจใดๆ ทั้งนี้ต้องไม่ได้รับค่าจ้างในการประกอบภารกิจนั้นๆ จากผู้ใด ณ สถานที่แห่งนั้น ทั้งสองแบบมีทั้งแบบค้างคืน (International Tourist) และไม่ค้างคืน
- จุดหมายปลายทางท่องเที่ยว สามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ (1) การท่องเที่ยวแบบมีจุดหมายปลายทางแน่นอน (Destination Tourism) มีแผนการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง

โดยตรง เช่น สถานที่ตากอากาศ รีสอร์ท (2) การท่องเที่ยวแบบผ่านทาง (Transit Tourism) นักท่องเที่ยวสนใจแหล่งท่องเที่ยวในระหว่างเส้นทาง อาจหยุดพัก ณ จุดใดจุดหนึ่ง โดยไม่สนใจเรื่องเวลามากนัก

2.1.8 ปัจจัยสู่การเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวระดับโลก

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเกิดจากเหตุผลและความรู้สึกนึกคิดส่วนตัวอย่างแท้จริงการมีเงินและเวลาคงไม่สามารถกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวได้ถ้าไม่ตั้งใจที่จะไปนักท่องเที่ยวอาจจะถูกกระตุ้นได้จากสิ่งต่างๆ เช่น ความต้องการที่จะเดินทางท่องเที่ยวการเก็บรวบรวมข้อมูลการท่องเที่ยวการเสริมสร้างทัศนคติที่ดีให้เห็นคุณค่าของการท่องเที่ยวปัจจัยทางสังคมเศรษฐกิจ ความเสถียรภาพทางการเมืองฤดูกาลสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัยและภาพพจน์ทางการท่องเที่ยวเป็นต้น (ฉลองศรีพิมลสมพงศ์, 2549) ดังภาพที่ 10



ภาพ 10 โมเดลพฤติกรรมของผู้บริโภค
ที่มา : ดัดแปลงจากศิริวรรณเสรีรัตน์ และคณะ (2552)

2.1.9 ปัจจัยสู่การเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวระดับโลก

ปัจจัยใดบ้างที่จะทำให้กิจกรรมท่องเที่ยวระดับโลกต้องถื่นก้าวสู่ระดับโลกได้ (Pairach, TANT (Tourism Academic Network of Thailand) , 2555) ด้านการตลาด ซึ่งการเป็นงานระดับท้องถิ่น หรือระดับโลก จะวัดจากผู้เข้าร่วมงานว่าเป็นคนท้องถิ่นจากทั่วโลกมีปัจจัย ดังนี้

1) ประชาสัมพันธ์ สามารถสื่อสารภาพลักษณ์ให้ตรงกับความต้องการ และมุมมองของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่ม เช่น ชาวอังกฤษกับชาวออสเตรเลียมีการมองภาพลักษณ์ของไทยที่ต่างกัน โดยอังกฤษจะเน้นธรรมชาติ อากาศ ส่วน ออสเตรเลียก็จะเน้นการจัดการและความเป็นไทยมากกว่า

2) ระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้ธุรกิจด้านการท่องเที่ยวไม่ต้องอาศัยเงินสนับสนุนจากภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือและนักท่องเที่ยวหรือผู้ที่ได้รับบริการที่ต้องการ ตรงตามคุณภาพ และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งไม่จำเป็นต้องถูกที่สุดหรือ เร็วที่สุด แต่สามารถทำให้นักท่องเที่ยวพึงพอใจได้

การมีส่วนร่วม เป็นความร่วมมือจากทุกภาคส่วนการที่จะผลักดันในกิจกรรมท้องถิ่นไปสู่ระดับโลกจะมีผลกระทบหลายๆ ด้านที่ตามมา เช่น ทางเศรษฐกิจ และ สิ่งแวดล้อม การพัฒนาการท่องเที่ยวไทยให้ไปสู่ระดับโลกนั้นโดยอาจจะเป็นระดับโลกแบบไทยๆ ก็ได้ นักท่องเที่ยวมาเมืองไทยส่วนใหญ่อก็ชื่นชอบในความเป็นไทยเราอาจจะไม่ตรงเวลามาก สำหรับการท่องเที่ยวแบบสบายๆ แต่ก็ต้องบอกให้นักท่องเที่ยวทราบในเรื่องนี้ก่อน แต่หากเป็นการท่องเที่ยวเที่ยวประเภท MICE ที่นักท่องเที่ยวเป็นผู้บริหารระดับสูงนั้นต้องพัฒนาระบบให้การเดินทางนั้นมีความรวดเร็วและตรงต่อเวลา เรียกได้ว่าเป็นการท่องเที่ยว มาตราฐานไทยระดับโลก “Thailand – A World Class Land of Smile”

2.1.10 โซ่อุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain)

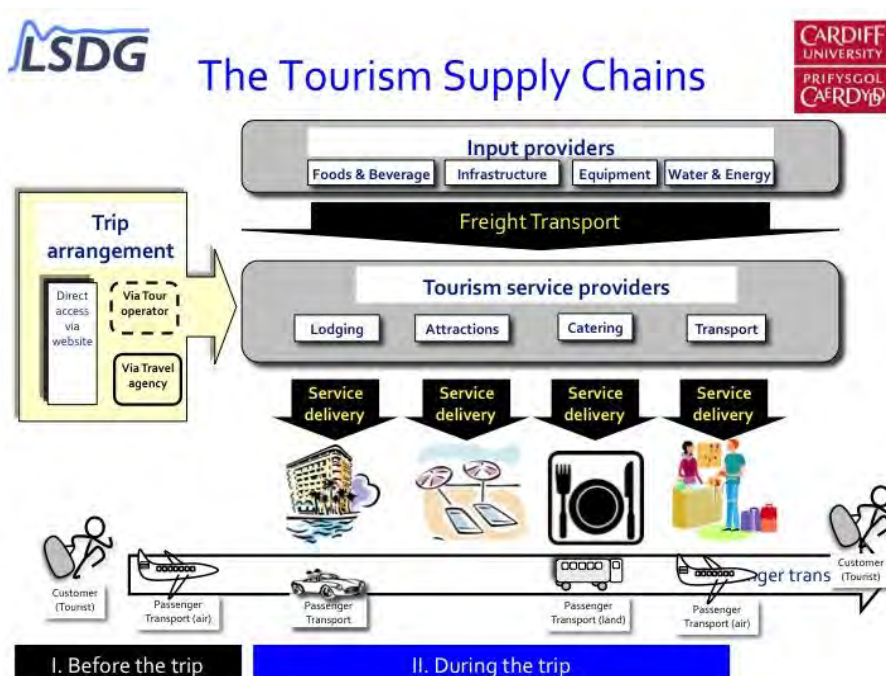
โซ่อุปทาน (Supply Chain) เป็นขบวนการเพื่อสนับสนุนกระบวนการผลิตและกระบวนการตลาด มีวัตถุประสงค์หลักในการลดต้นทุนรวม ให้เกิดมูลค่าเพิ่มในสินค้าและบริการ จึงเป็นกิจกรรมที่ต้องเกิดขึ้นในระหว่างองค์กร ต้องมีเครือข่ายและการกระจายต้นทุน ที่มีลักษณะการทำงานเป็นแผนก จะต้องเริ่มตั้งแต่กระบวนการจัดหาวัตถุดิบ จนส่งถึงมือลูกค้า จึงมีลักษณะการทำงานเหมือนโซ่ โดยกระบวนการทั้งหมดต้องคำนึงถึงคุณภาพและความพึงพอใจของลูกค้า ดังตาราง 6

ตาราง 5 สรุปแนวคิดหลัก กระบวนการทำงาน และลักษณะของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

แนวคิดหลัก	ขบวนการทำงาน	ลักษณะ
การตัดสินใจส่วนใดส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน	การจัดหาวัตถุดิบ	การบริหารความสัมพันธ์ลูกค้า เพื่อสร้างฐานลูกค้า เชื้อมั่น
การเปลี่ยนแปลงอุปสงค์จากผู้ซื้อหรือลูกค้าปลายทางมีผลกระทบต่อ SCM ซึ่งจะทำให้ขนาดความต้องการในแต่ละองค์ประกอบที่ต้นทางของ SCM เปลี่ยนแปลงไป	การผลิตสินค้า (ผลิตเพื่อใคร/ผลิตอย่างไร)	การบริหารการให้บริการ เพื่อการตอบสนองในระดับที่ทำให้ลูกค้าพอใจ
ปรับปรุงห่วงโซ่อุปทานด้วยการลดเวลาในการเติมสต็อก การลดเวลานำ ทำให้ห่วงโซ่อุปทานสามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ได้อย่างรวดเร็วและยังสามารถลดระดับการคงคลังได้ด้วย	การจัดเก็บสินค้า (เก็บสินค้าในคลังสินค้า หรือผลิตแล้วส่งออกไปเลย, การจัดการคลังสินค้า)	การบริหารอุปสงค์ เพื่อการสร้างสมดุลระหว่างความต้องการของลูกค้าและความสามารถของบริษัท
การพยากรณ์ที่แม่นยำต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ และการจัดหาสารสนเทศของข้อมูลจริงจะ	การส่งสินค้า (วิธีการส่งสินค้าส่งอย่างไร truck, rail, air, cargo, port	การตอบสนองการสั่งซื้อจากลูกค้า
	สินค้าถึงมือลูกค้า เพื่อความพึงพอใจ	การบริหารความสัมพันธ์กับผู้ส่งมอบ เพื่อการพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้าระยะยาว
		การพัฒนาผลิตภัณฑ์ เพื่อการมีส่วนร่วมหรือความพึงพอใจของลูกค้าที่จะได้รับสินค้านั้นๆ
		การควบคุมคุณภาพ เพื่อการ

<p>ช่วยลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น</p>		<p>ตรวจสอบความถูกต้องของงานแผนกต่างๆ การผลิต การจัดเก็บสินค้า การส่งถึงมือลูกค้า ให้ตรงตามมาตรฐาน</p>
--	--	---

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว คือ การเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยว ทั้งการเดินทาง ที่พักระหว่างทาง ข้อมูลการเดินทาง นักท่องเที่ยวได้รับบริการการท่องเที่ยวโดยมีต้นทุนที่ลดลงและคุ้มค่า พร้อมกับการวางแผนร่วมกันจากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชน ที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้มีประสิทธิภาพ ทำให้ข้อเสียหรือกิจกรรมที่ไม่ก่อประโยชน์ลดน้อยลงอีกด้วย แสดงดังภาพ 11



ภาพ 11 The Tourism Supply Chains

ที่มา: (Pairach Piboonrunroj, PhD, 2554)

นอกจากกิจกรรมการขนส่งจะพิจารณากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายด้วย ทั้งฝั่งโรงแรมและฝั่งนักท่องเที่ยว กิจกรรมในฝั่งโรงแรมที่สำคัญคือ การจัดเก็บสินค้า อาทิ การจัดการสินค้าคงคลัง เป็นต้น ส่วนกิจกรรมในฝั่งนักท่องเที่ยว อาทิ จุดพักของนักท่องเที่ยวสิ่งสำคัญประการที่สามคือ ข้อมูลข่าวสารส่งผ่านข้อมูลจากนักท่องเที่ยวผ่านโรงแรมไปสู่ภาคส่วนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ส่งอาหารเครื่องดื่ม และสถานที่ท่องเที่ยว ได้อย่างถูกต้องและทันเวลา

2.1.11 ทฤษฎีส่วนประสมทางการตลาดท่องเที่ยว (Travel Marketing Mix)

มีอิทธิพลในการสร้างความต้องการซื้อในผลิตภัณฑ์ แต่โดยทั่วไปแล้วจะนิยม แบ่งออกเป็น ผลิตภัณฑ์ (Product) ราคา (Price) สถานที่จำหน่าย (Place) และการส่งเสริมการตลาดท่องเที่ยว (Promotion) ส่วนประสมทั้ง 4 ประการ เรียกว่า ส่วนประสมทางการตลาดท่องเที่ยว 4Ps (The four 4Ps of The Travel Marketing Mix) (สุวีชญา วิวัฒน์ชาติ และคณะ, 2554) ดังนี้

1) แพ้คเกจทัวร์ (Product) เป็นสิ่งที่สามารถสนองความจำเป็น และความต้องการ ของมนุษย์ได้ ผลิตภัณฑ์อาจเป็นคุณสมบัติที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ กล่าวคือ เป็นได้ทั้งสินค้าและบริการท่องเที่ยว ส่วนประกอบของผลิตภัณฑ์ ประกอบด้วย ตัวผลิตภัณฑ์ การบรรจุหีบห่อ ความภาคภูมิใจ และผู้ขาย

2) ราคา (Price) เป็นการกำหนดมูลค่าในการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการท่องเที่ยวในรูปแบบของเงินตรา เป็นส่วนที่เกี่ยวกับวิธีการกำหนดเวลา นโยบายและกลยุทธ์ต่าง ๆ ในการกำหนดราคา

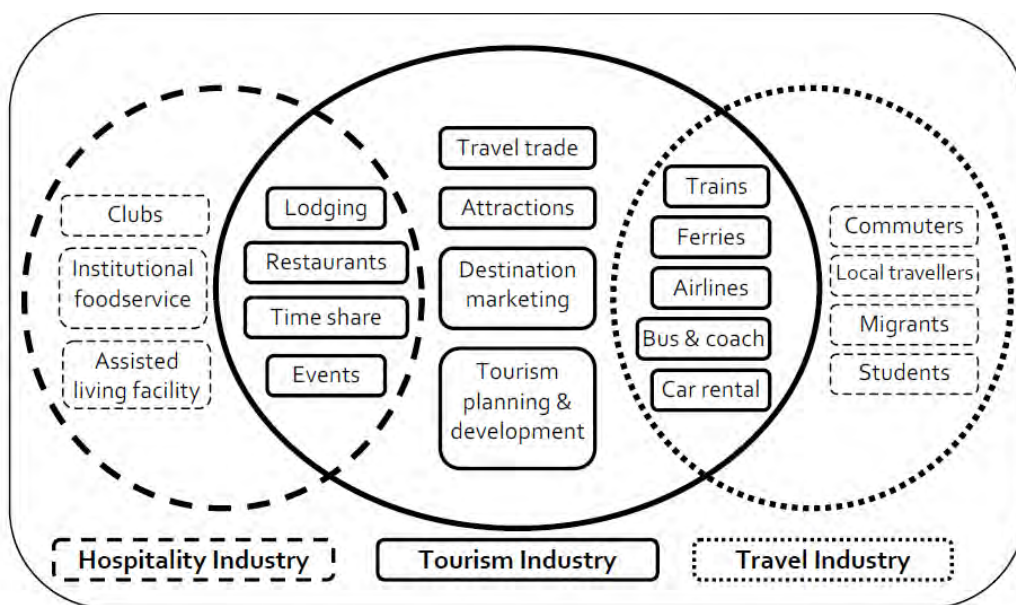
3) การจัดจำหน่ายหรือสถานที่จำหน่าย (Place or Distribution) เป็นกิจกรรมการนำผลิตภัณฑ์ที่จะขายออกสู่ตลาดท่องเที่ยวเป้าหมาย และมีการเคลื่อนย้ายสินค้า ได้แก่ (1) ช่องทางการจัดจำหน่ายทัวร์ (Channel of Distribution or Distribution Channel) เป็นกลุ่มของสถาบันหรือบุคคลที่ทำหน้าที่หรือกิจกรรมอันจะนำผลิตภัณฑ์จากผู้ผลิตไปยังผู้ซื้อทัวร์ (2) การกระจายสินค้า (Physical Distribution) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายตัวสินค้าในปริมาณที่ถูกต้องไปยังสถานที่ที่ต้องการและภายในเวลาที่เหมาะสม (3) การส่งเสริมทางการตลาดท่องเที่ยว (Promotion) เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่าง ผู้จำหน่ายและตลาดท่องเที่ยว เป้าหมายของผลิตภัณฑ์ โดยมีวัตถุประสงค์ที่แจ้งข่าวสาร

4) ส่วนประสมในการติดต่อสื่อสาร (Communication Mix) ประกอบด้วย (1) การโฆษณา (Advertising) เป็นการติดต่อสื่อสารโดยไม่ใช้บุคคล แต่อาศัยผ่านสื่อต่างๆ ซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการโฆษณา อาทิ หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ป้ายโฆษณา (2) การส่งเสริมการขาย (Sales Promotion) เป็นกิจกรรมทางการตลาดท่องเที่ยว นอกเหนือจากการขายโดยใช้บุคคล การโฆษณา และการประชาสัมพันธ์ที่ช่วยกระตุ้นการซื้อของผู้ซื้อทัวร์และประสิทธิภาพของผู้ขาย ตัวอย่างการส่งเสริมการขาย ได้แก่ การลดราคา แลกซื้อ แจกสินค้าตัวอย่าง เป็นต้น (3) การให้ข่าวและการประชาสัมพันธ์ (Publicity and Public Relation) (4) การให้ข่าว (Publicity) เป็นการเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการท่องเที่ยวแบบไม่ใช่บุคคล โดยที่องค์กรที่เป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์ (5) ข่าวเน้นการประชาสัมพันธ์ (Public Relation) การให้ข่าวเป็นส่วนหนึ่ง ของการประชาสัมพันธ์ เพราะการให้ข่าวเป็นกิจกรรมส่วนหนึ่งใน (6) การเคลื่อนไหวของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเยือนแหล่งท่องเที่ยวจะให้เกิดการเปลี่ยนถ่ายวัฒนธรรม

2.1.12 ธุรกิจและองค์ประกอบเสริมในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

การดำเนินธุรกิจให้บริการแก่นักท่องเที่ยว นอกจากจะตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว อันจะทำให้เกิดความพึงพอใจแก่นักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการยังได้รับผลกำไรจากการประกอบการธุรกิจ

เป็นสิ่งตอบแทน นอกจากนี้ ธุรกิจท่องเที่ยวเองก็อาจเป็นสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวได้ การทำธุรกิจการท่องเที่ยวธุรกิจอื่นๆ ดำเนินการเพื่อตอบสนองความต้องการบริการด้านต่างๆ เช่น การบริการด้านอาหารเครื่องดื่ม สถานบันเทิง ร้านขายของที่ระลึก ศูนย์ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวและอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแหล่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้โดยปกติเอกชนจะเป็นผู้จัดสร้างและดำเนินการในรูปแบบของผู้ประกอบการ แต่ก็มีบางแห่งที่รัฐบาลให้การสนับสนุนดำเนินการ แสดงดังภาพ 12



ภาพ 12 The Relationship between the Tourism, Hospitality and Travel Industries.

ที่มา : Adapted from Pizza (2550)

นอกจากธุรกิจขนส่ง ธุรกิจที่พักแรม และธุรกิจบริการจัดนำเที่ยว ถือว่าเป็นธุรกิจหลักในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแล้ว มีธุรกิจอื่น เช่น ธุรกิจบริการอาหารและเครื่องดื่ม ธุรกิจจำหน่ายสินค้าและธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ธุรกิจนันทนาการ ตลอดจนธุรกิจเสริม ได้แก่ ศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารและการตลาด รวมถึง การบริการด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวในด้านต่างๆ

1) ธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม (Food and Beverage) หมายถึง การประกอบกิจการให้การให้บริการอาหารและเครื่องดื่มแก่คนเดินทาง นักท่องเที่ยวหรือประชาชนทั่วไป โดยจัดเตรียมที่นั่งให้ผู้บริโภคได้รับประทานภายในสถานที่ที่ให้บริการ หรืออาจให้บริการบรรจุอาหารให้ผู้บริโภคนำรับประทานที่อื่นได้

- ธุรกิจอาหารจานด่วน (Fast-Food Restaurants) เน้นความสะดวก รวดเร็ว ราคาต่ำไม่บริการเครื่องดื่มประเภทแอลกอฮอล์เปิดบริการทุกวัน ไม่จำเพาะเจาะจงแต่ร้านที่ดำเนินการแบบการรับรองสิทธิ (Franchising) แต่หมายรวมถึงอาหารตามเชื้อชาติอื่นๆ ที่บริการในรูปอาหารจานเดียว

- ธุรกิจอาหารสำเร็จรูป (Deli Shops) เป็นการบริการอาหารสำเร็จรูปที่แช่แข็ง เนย สลัด ที่นั่งในร้านมีจำกัดและระยะเวลาเปิดไม่ยาวนาน มักตั้งอยู่ในที่ตั้งมีผู้คนหนาแน่น

- ธุรกิจอาหารบุฟเฟต์ (Buffets) เป็นธุรกิจที่ให้ลูกค้าบริการตนเอง ลูกค้าสามารถตักอาหารได้ทุกประเภท ในปริมาณที่ไม่จำกัด “All you can eat” ในราคาเดียว/หัว ยกเว้นแต่เครื่องดื่มที่จะบริการให้ที่โต๊ะ ธุรกิจประเภทนี้ได้รับความนิยมในโรงแรม โดยเฉพาะการจัดบริการอาหารในมือเที่ยง และค่ำ สำหรับลูกค้าภายในและภายนอก

- ธุรกิจประเภทคอฟฟี่ช็อป (Coffee Shops) เน้นการบริการที่รวดเร็ว การให้บริการอาหารจะอยู่ที่เคาน์เตอร์บริการ ราคาไม่แพงมาก มักจะตั้งอยู่ในสถานที่ชุมชน อาคารกึ่งสำนักงาน หรือศูนย์การค้าที่มีคนผ่านไปมาจำนวนมาก

- ธุรกิจคาเฟ่ที่เรีย (Cafeterias) เป็นธุรกิจที่ลูกค้าต้องบริการตนเอง รายการอาหารมีจำกัด เน้นความเร็ว สถานที่ให้บริการกว้างขวางเพื่อรองรับลูกค้าจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน

- ธุรกิจร้านอาหารกูร์เมต์ (Gourmet Restaurants) เป็นธุรกิจที่เน้นบริการในระดับสูง เน้นกลุ่มลูกค้าที่ต้องการการบริการระดับสูง เป็นธุรกิจที่ใช้ทุนค่อนข้างมากเพื่อรักษาชื่อเสียง และรักษารวมทั้งดึงดูดกลุ่มลูกค้า

- ธุรกิจอาหารเฉพาะกลุ่มเชื้อชาติ (Ethnic Restaurants) เน้นการให้บริการอาหารประจำท้องถิ่นหรือประจำชาติ พนักงาน การตกแต่งร้านก็มีลักษณะเน้นจุดเด่นลักษณะประจำชาติเช่นเดียวกัน

2) ธุรกิจจำหน่ายสินค้าและสินค้าที่ระลึก Shopping and Souvenir Business ธุรกิจจำหน่ายสินค้า คือ การประกอบธุรกิจขายปลีก เพื่อจำหน่ายสินค้าเฉพาะอย่างหรือหลายอย่างแก่ผู้บริโภค ซึ่งหมายถึงบุคคลทั่วไปรวมถึงนักท่องเที่ยวความเป็นมาการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าในสมัยโบราณจะกระทำในรูปแบบของการแลกเปลี่ยนระหว่างของกับของ หรือที่เรียกว่า Barter System ต่อมาเมื่อมีการนำเอาใช้โลหะมีค่า

- สถานที่ที่เกิดกิจกรรมการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าอาจมีพัฒนาการมาตั้งแต่การซื้อขายแลกเปลี่ยนเมื่อมีผู้ที่มีความต้องการสินค้า และผู้ที่สามารถสนองต่อความต้องการนั้น อาจไม่จำกัดสถานที่ เมื่อมีทั้งผู้ต้องการสินค้า และผู้ที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการนั้นมีเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดบริเวณที่สามารถรวมเอาทั้งผู้ซื้อและผู้ขายเป็นจำนวนมากมาไว้ที่เดียว หรือ ตลาดเพื่อเป็นการประหยัดเวลาในการเลือกซื้อสินค้า

- ห้างสรรพสินค้า เป็นรูปแบบของธุรกิจการจำหน่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่พัฒนาขึ้นจากยุโรปก่อนแล้วค่อยแพร่ขยายเข้ามาสู่อเมริกาและเอเชียในที่สุด เป็นพัฒนาการของการจำหน่ายสินค้าที่รวมมาอยู่ในบริเวณเดียว มีการจัดสินค้าเป็นแผนก เป็นหมวดหมู่ ง่ายต่อการค้นหาของลูกค้า มีการบริหารงานอย่างเป็นระบบ มีการส่งเสริมการขาย การบริการลูกค้า

- ศูนย์การค้า (Shopping Centers/Malls) คือการขายปลีกขนาดใหญ่ที่รวมร้านขายปลีกรวมทั้งห้างสรรพสินค้าเข้ามาอยู่ในอาคารเดียวกัน ตลอดจนบริการที่จอดรถตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ อาทิ โรงภาพยนตร์ ธนาคาร ภัตตาคาร

- ร้านค้าปลอดอากร (Duty-free shop) และร้านปลอดภาษี (Tax-free shop) เป็นร้านค้าปลีกที่ขายสินค้าให้แก่นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศเท่านั้น โดยสินค้าในร้านปลอดอากรนั้น มักเป็นสินค้าปลอดอากรที่นำเข้ามาจากต่างประเทศราคาสูง แต่ขายถูก และสินค้าในร้านปลอดภาษีมักเป็นสินค้าที่ผลิตในประเทศ

3) ธุรกิจสวนสนุก

- สวนสนุก (Amusement Park) เป็นสถานที่ที่สร้างขึ้นเพื่อให้บริการด้านความบันเทิง สนุกสนาน เพลิดเพลิน ประกอบด้วย เครื่องเล่นเกม การละเล่นต่างๆ ของคนในท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว

- สวนสนุกรูปแบบเฉพาะ (Theme Park) เป็นสวนสนุกที่มีสิ่งดึงดูดใจและมีแนวคิดทางการตลาดที่มุ่งเน้นกลุ่มลูกค้าที่ชัดเจน

4) ธุรกิจบันเทิง เพื่อการท่องเที่ยว หมายถึง สถานบันเทิงยามค่ำคืนและการจัดการแสดงบนเวที (Performing art)

5) ธุรกิจการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว

6) ธุรกิจกีฬาปกติ เป็นการจัดให้บริการสถานที่ที่นักท่องเที่ยวสามารถเล่นกีฬาได้ตามแหล่งท่องเที่ยว

7) ธุรกิจกีฬาตามเทศกาล เป็นการประกอบธุรกิจการแข่งขันกีฬาตามเทศกาล (พิทยะ ศรีวัฒนสาร, 2553)

2.1.13 แนวความคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน

การพัฒนาอย่างยั่งยืนประกอบด้วย 3 หลัก (Pillars) ได้แก่ หลักเศรษฐกิจ หลักสังคม และหลักสิ่งแวดล้อม มีคำจำกัดความของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน คือ การท่องเที่ยวที่พิจารณาถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ตระหนักถึงความต้องการของผู้มาเยือน นักท่องเที่ยว ธุรกิจอุตสาหกรรม สิ่งแวดล้อมและเจ้าของพื้นที่ เป็นกระบวนการที่ต้องมีการ

ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วนตามคำจำกัดความ โดยหลักการพัฒนาและดำเนินการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

1) ระยะเริ่มต้น: การพิจารณาการท่องเที่ยวในภาพรวม โดยมองการพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาชุมชน การมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน นอกเหนือจากคนในชุมชนแล้ว คนทำงานร่วมกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกด้านการมุ่งเน้นการวางแผนในระยะยาว และเป็นโครงการที่พึ่งพาตนเองได้ (Self-sustaining)

2) ระยะพัฒนา: การประเมินผลกระทบออกมาเป็นมูลค่าความเสียหาย การมุ่งเน้นการลดความเสี่ยง การนำมุมมองเรื่องวัฏจักรชีวิต (Life cycle perspective) มาใช้ และการควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยวหรือการพัฒนา โดยพิจารณาจากปัจจัยข้อจำกัดต่างๆ เช่น การฟื้นคืนสภาพของนิเวศ ปริมาณทรัพยากร ความพึงพอใจของชุมชน และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

3) ระยะติดตาม: การปรับตัวตามเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงไป และการตรวจติดตามอย่างต่อเนื่อง โดยตัวบ่งชี้

2.2 กรอบแนวคิด ทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย

2.2.1 แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver)

แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (Supply Chain Driver) ปรับปรุงมาจาก Sunil Chopra และ Peter Meindl (2013) ในงานวิจัยนี้จะใช้แบบจำลองดังกล่าวเพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ปัจจัยด้านท่องเที่ยวในเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย สามารถกำหนดปัจจัยในโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ให้ทุกปัจจัยมีส่วนสัมพันธ์และเชื่อมโยงกันต่อเนื่องกันทั้งระบบ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานและวางแผน จนนำไปสู่การพัฒนา จะแนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย สามารถแยกออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) และ (2) กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) ดังภาพ 13

1. กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical)

จากการสำรวจเส้นทางการท่องเที่ยว สามารถพิจารณาปัจจัยเชิงกายภาพ หมายถึง สิ่งที่สามารถจับต้องได้ แบ่งออกเป็น 4 ปัจจัย คือ (1) สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and distribution) (2) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) (3) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) และ (4) การขนส่ง (Transportation) ดังนี้

1.1) สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่นิยมแหล่งท่องเที่ยวเกิดใหม่ แหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพการรองรับในพื้นที่ และประเพณีวัฒนธรรมท้องถิ่นต่างๆเป็นปัจจัยสำคัญของการท่องเที่ยว เพราะเป็นสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวไปสู่จุดหมายปลายทาง แบ่งออกเป็นส่วนที่เป็นธรรมชาติ และสถานที่ท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น สิ่งเหล่านี้ถือว่าเป็น

ทรัพยากรการท่องเที่ยวเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในทำให้การท่องเที่ยวมีความยั่งยืน งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว ดังนี้

- อุทยานแห่งชาติ/วนอุทยาน/เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์/สวนพฤกษศาสตร์/สวนรุกชาติ
- ศาสนสถาน/โบราณวัตถุ/กำแพงเมือง
- ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี
- วิถีชีวิต/ความเป็นอยู่
- ศูนย์วัฒนธรรม สินค้าและหัตถกรรมพื้นเมือง
- ศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า/แหล่งช้อปปิ้ง



ภาพ 13 แนวคิดการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver)
ที่มา: ปรับปรุงจาก Sunil Chopra และ Peter Meindl 2013
และวิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยนเรศวร, 2557

1.2) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) หมายถึง ปัจจัยพื้นฐานทางการท่องเที่ยว สำหรับให้บริการแก่ประชาชน และทำให้เกิดความรวดเร็วในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มาตรฐานทัดเทียมอารยประเทศ นอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อประชากรในพื้นที่ ยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศให้มีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

- ระบบไฟฟ้า มีเพียงพอและทั่วถึง
- ระบบประปา สะอาด ถูกหลักอนามัย มีปริมาณเพียงพอและกระจายอย่างทั่วถึง
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม โทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต การรับสัญญาณได้ดี
- ระบบสาธารณสุข ทันสมัย สะดวก ปลอดภัย มีหน่วยรักษาพยาบาลเบื้องต้น

1.3) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) หมายถึง สิ่งที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวได้รับความสะดวกสบายและมีความสุข เป็นองค์ประกอบสำคัญที่แสดงถึงศักยภาพในการให้บริการท่องเที่ยว และมีผลต่อภาพพจน์ของการท่องเที่ยวในแหล่งพื้นที่นั้น ประกอบด้วย สิ่งที่สร้างความสะดวกสบายต่อกิจกรรมด้านท่องเที่ยวกระทำได้ง่ายขึ้น และสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ ถือว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญแก่นักท่องเที่ยวที่จะทำให้เกิดความประทับใจแล้วกลับมาใช้บริการซ้ำอีก ทำให้ประเทศไทยมีรายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์สิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

- ที่พักแรม ได้แก่ บังกะโล (Bungalow) เรือนพักตากอากาศ (Resort) เกสต์เฮาส์ (Guest-house) เรือพักแรม (House Boat) บ้านพักในหมู่บ้าน (Home Stay) โรงแรม (Hotel)
- อาหารและสถานบันเทิงให้บริการเพื่อความบันเทิงและเพลิดเพลินสำหรับคนเดินทางหรือนักท่องเที่ยว ได้แก่ สวนสนุก สถานบันเทิงยามค่ำคีน การจัดการแสดงบนเวที และการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวเป็นการจัดแข่งขันกีฬาตามเทศกาล เป็นต้น (จิตรานุช รักสัจจา, 2552)
- การบริการนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ (พิทยะ ศรีวิฒนสาร, 2553)
- สินค้าที่ระลึกของฝากซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น

1.4) ระบบขนส่ง (Transportation System) หมายถึง การเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวที่ดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาเยือนและพักอยู่ หรือใช้เวลาระยะหนึ่ง หากแหล่งท่องเที่ยวใดก็ตาม ถึงแม้จะมีสิ่งดึงดูดความสนใจมากเพียงใด แต่ถ้าขาดเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่จะนำไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การท่องเที่ยวย่อมไม่สามารถเกิดขึ้นได้ งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์ระบบขนส่ง การให้บริการที่สะดวกสบายในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยว มีบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเข้าถึงจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยว ดังนี้

- ระบบขนส่งทางบก ได้แก่ รถโดยสารรับจ้าง รถบัสโดยสาร รถยนต์เช่า รถไฟ เป็นต้น จัดให้บริการครอบคลุมทุกพื้นที่ที่มีแหล่งท่องเที่ยวและมีความเชื่อมโยงกันให้มากที่สุด รวมถึงสภาพของถนนและรางรถไฟต้องมีคุณภาพดี เหมาะสมกับท้องถิ่น และการมีสถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟที่มีมาตรฐาน ง่ายต่อการเข้าถึง

- ระบบขนส่งทางน้ำ ได้แก่ เรือท่องเที่ยวตามแม่น้ำ เรือหรือแพท่องเที่ยว เรือเดินสมุทร เรือบริการตามแนวชายฝั่งทะเล และระหว่างเกาะแก่ง แหล่งท่องเที่ยว เรือข้ามฟากแม่น้ำ เป็นต้น การมีท่าเรือที่ได้มาตรฐานในบริเวณพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ การสร้างให้มีความปลอดภัย มีความสะดวกสบาย ง่ายต่อการเข้าถึงเช่นกัน

- ระบบการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องบิน เป็นต้น มีการเชื่อมโยงเส้นทางการบินอย่างทั่วถึง มีมาตรฐานในการจัดการ และง่ายต่อการเข้าถึง มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน

2. กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical)

พิจารณาถึงปัจจัยเชิงนามธรรม หมายถึง สิ่งที่ไม่สามารถจับต้องได้ แต่ช่วยสนับสนุนระบบของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่ำโย แบ่งออกเป็น 5 ปัจจัย คือ (2.1) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) (2.2) ราคา (Price) (2.3) การจัดหา (Sourcing) (2.4) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource) และ (2.5) นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules) พร้อมทั้งแนวทางการวิเคราะห์ ดังนี้

2.1) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) หมายถึง ระบบสนับสนุนการปฏิบัติงาน ในระบบนี้จัดการข้อมูลใช้ในการปฏิบัติงานใน องค์กรในระดับผู้ปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ (ดร.ไพศาล กาญจนวงศ์ คณะพัฒนาการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยแม่โจ้ , 2551) ซึ่งความสำคัญของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ในการกระบวนการทำงาน การควบคุมกระบวนการ การติดต่อสื่อสาร และการร่วมมือการทำงานระหว่างผู้ปฏิบัติงานในการเพิ่มผลผลิตนอกจากจะช่วยให้เกิดการรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์และประเมินผลแล้ว ยังช่วยให้เกิดการส่งผ่านข้อมูลจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง สารสนเทศที่มีคุณภาพและได้มาในช่วงเวลาที่เหมาะสม สามารถทำให้เกิดการตัดสินใจที่ถูกต้อง โดยเฉพาะการท่องเที่ยวระหว่างประเทศจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์สารสนเทศและการสื่อสารเข้ามาช่วยเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินงาน การติดต่อสื่อสาร รวมถึงการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

ดังนั้นข้อมูลสารสนเทศในด้านท่องเที่ยวถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ทำให้แหล่งท่องเที่ยวเป็นที่รู้จักและสนใจของนักท่องเที่ยว งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลสารสนเทศ การจัดทำเว็บไซต์ เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เข้าถึงข้อมูลในการการประชาสัมพันธ์ โฆษณาสินค้าและบริการด้านท่องเที่ยว ผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เช่น โปรแกรม Macromedia dream weaver, FrontPage เป็นต้น ทั้งภาครัฐและผู้ประกอบการ ดังนี้

- ด้านการติดต่อสื่อสาร อาทิ (1) ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (Email) (2) อินเทอร์เน็ตเพื่อการสืบค้น (3) ใช้เพื่อสนทนาในการรูปแบบ Chat, MSN, Line, Face book, weblogs etc. และ (4) ใช้เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล (File Sharing) ในการแลกเปลี่ยนข่าวสารและความคิดเห็น

- ด้านการประชาสัมพันธ์และโฆษณาเพื่อการขายสินค้าและการบริการ อาทิ (1) การใช้เว็บไซต์เพื่อการประชาสัมพันธ์สินค้าและบริการ ข้อมูลองค์กร และ (2) มีการซื้อขายและบริการแบบอินเทอร์เน็ตออนไลน์ (พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์: e – commerce)

2.2) ราคา (Price) หมายถึง การกำหนดมูลค่าในการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว ในรูปของเงินตรา เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับวิธีการกำหนดเวลา นโยบายและกลยุทธ์ต่างๆ ในการกำหนดราคา ค่าใช้จ่ายจะคิดรวมในต้นทุน มีทั้งค่าใช้จ่ายที่จ่ายจริง การกำหนดราคาสินค้า ที่อาจส่งผลกระทบต่อทัศนคติ และยังบอกถึงความสามารถในการซื้อของลูกค้า สิ่งแวดล้อมทางการตลาด ราคาของสินค้าและบริการในเรื่องการท่องเที่ยวอาจไม่แน่นอนและคงที่ มีความยืดหยุ่นสูง ขึ้นอยู่กับฤดูกาล วันหยุด และกิจกรรมที่นำเสนอความต้องการบริโภคสินค้าหรือบริการมีมาก ราคาขยับสูงขึ้น อีกทั้งราคายังเปลี่ยนแปลงตามสถานะเศรษฐกิจการเมืองในช่วงนั้นด้วย ตามการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยของแต่ละพื้นที่ศึกษาและจำแนกตามหมวดค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าที่พักแรม ค่าอาหารและเครื่องดื่ม ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง ค่าบริการท่องเที่ยวในจังหวัด/พื้นที่ศึกษา และค่าพาหนะเดินทางในจังหวัดหรือพื้นที่ศึกษา (กรมการท่องเที่ยว (Department of Tourism), 2560) งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์ราคา ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยของแต่ละพื้นที่ศึกษา

2.3) การจัดหา (Sourcing) หมายถึง กระบวนการในการค้นหา คัดเลือกวัตถุดิบหรือสินค้าที่สามารถตอบสนองความต้องการด้านการจัดซื้อหรือบริการ เพื่อการผลิตหรือการขายให้มีประสิทธิภาพ ช่วยลดต้นทุน รวมถึงการมีส่วนร่วมสนับสนุนการเพิ่มผลผลิตและเพิ่มผลกำไร ในกิจกรรมการจัดหาวัตถุดิบนั้น จัดได้ว่าเป็นกิจกรรมที่สำคัญอย่างมากในระบบของโซ่อุปทานการท่องเที่ยว งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์การจัดหา ดังนี้

- วัตถุดิบ/สินค้าอุปโภคและบริโภค ที่นำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวมีความเพียงพอและแหล่งกำเนิดของสินค้า

2.4) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource) หมายถึง ความสำคัญของทรัพยากรบุคคลถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ทั้งการกำหนดทิศทาง นโยบาย และการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระบบโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ในระบบโซ่อุปทานการท่องเที่ยวส่วนที่สำคัญทั้งบุคลากรภาครัฐ ภาคเอกชน งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์ทรัพยากรบุคคล ดังนี้

- เจ้าหน้าที่การปฏิบัติงาน บริเวณด่านพรมแดนมีจำนวนเพียงพอ ตอบสนองความต้องการด้านเวลา และความพึงพอใจแก่นักท่องเที่ยว
- พนักงานด้านการบริการที่เพียงพอ และทักษะการให้บริการ การสื่อสารแก่นักท่องเที่ยวของในแต่พื้นที่ศึกษา

2.5) นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules) หมายถึง กฎที่สถาบันหรือผู้มีอำนาจสูงสุดในรัฐ เกิดขึ้นจากจารีตประเพณีอันเป็นที่ยอมรับนับถือ เพื่อใช้ในการบริหารประเทศด้านการท่องเที่ยวเพื่อใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตาม หรือเพื่อกำหนดระเบียบแห่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล รวมไปถึงระเบียบพิธีการเข้า-ออกประเทศ นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศจะต้องปฏิบัติตามระเบียบพิธีการเข้า – ออกประเทศ นั้นๆ งานวิจัยนี้มีแนวทางการวิเคราะห์นโยบายและกฎระเบียบ ดังนี้

- นโยบายสนับสนุน/แนวทางการพัฒนาด้านท่องเที่ยว บนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย
- ระเบียบพิธีการเข้าและออกประเทศ บริเวณด่านแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทยกับด้านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยงของเมียนมา และด่านภูตู จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทยกับด้านสากลพูตู แขวงไซยะบูลี สปป.ลาว

ปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง อินโดจีน หลวงพระบาง เนื่องจากพื้นที่มีสภาพแวดล้อมมีความแตกต่างกันเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยดึงดูดและผลักดันให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามา เนื่องจากการดำเนินชีวิตในสังคมปัจจุบันอาจส่งผลให้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เกิดตามธรรมชาติ หรือวัฒนธรรมย่อมเปลี่ยนแปลงไปตามเงื่อนไขและกาลเวลา จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาเจาะลึกในแต่ละพื้นที่เพื่อจะได้หาแนวทางพัฒนาได้อย่างยั่งยืนต่อไป

2.2.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ คือ การวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths; S) จุดอ่อน (Weaknesses; W) โอกาส (Opportunities; O) และอุปสรรค (Threats; T) เป็นการวิเคราะห์สภาพหน่วยงานและพื้นที่ในปัจจุบัน เพื่อค้นหาจุดแข็ง จุดเด่น จุดด้อย หรือสิ่งทีอาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต หลักการวิเคราะห์จากการสำรวจเส้นทางท่องเที่ยวแยกออกเป็นสภาวะแวดล้อมภายในและภายนอก ซึ่งสภาวะแวดล้อมภายนอก หมายถึง เหตุการณ์หรือเหตุผลที่ไม่สามารถควบคุมได้หรือไม่เกิดจากตัวองค์กรเอง (เมตตา, 2550) และนำไปวิเคราะห์หานโยบายด้วยแนวคิด TOWS Matrix ดังภาพ 14



ภาพ 14 หลักการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์ภายในองค์กร (Internal analysis)

S & W เป็นการวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อน บนเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้น หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมลล้าโย ดังนี้

- ทรัพยากรการท่องเที่ยว (Tourism Resources) เป็นสิ่งดึงดูดใจให้ผู้คนเดินทางมาเยือนท้องถิ่นนั้นๆ มีทั้งสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ สิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น และงานประเพณีต่างๆ
- ความปลอดภัย (Security) นักท่องเที่ยวจะคำนึงถึงความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นประการสำคัญมาตรการรักษาความปลอดภัยจึงต้องมีประสิทธิภาพ
- โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) โดยปกติแล้วรัฐจะเป็นผู้ลงทุน เช่น ถนน สนามบิน สถานีรถไฟ ไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร ฯลฯ
- สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) เช่น การคมนาคม พิธีการเข้า – ออกเมือง เป็นต้น
- สินค้าของที่ระลึก (Souvenirs) มีการควบคุมคุณภาพ กำหนดราคา การส่งเสริมการใช้วัสดุพื้นบ้าน การออกแบบสินค้าให้มีเอกลักษณ์ รวมทั้งการบรรจุหีบห่อที่สวยงาม
- การโฆษณาและประชาสัมพันธ์ (Advertising and Public Relation) เป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ทำให้แหล่งท่องเที่ยวเป็นที่รู้จักและสนใจของนักท่องเที่ยว
- ภาพลักษณ์ (Image) เป็นตัวกำหนดคตินักท่องเที่ยว เช่น หากประเทศใดมีภาพลักษณ์ว่าเป็นดินแดนแห่งความฝันของผู้ชาย นักท่องเที่ยวที่สนใจก็จะเป็นกลุ่มชายรักสนุก เป็นต้น

การวิเคราะห์ภายนอกองค์กร (External analysis)

T & O เป็นการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมภายนอกขององค์กรจะเกี่ยวกับ การเมือง สังคม แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว รวมไปถึงสภาวะทางเศรษฐกิจในประเทศและ ต่างประเทศ ขาวโรคระบาด สงครามระหว่างประเทศ บนเส้นทางท่องเที่ยว หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย ดังนี้

- ความนิยมในการท่องเที่ยว ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา มีองค์ประกอบหลายประการที่ช่วยให้ รายได้ของครอบครัวสูงขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวลดต่ำลง ทำให้ผู้ที่รักการเดินทางท่องเที่ยว สามารถจัดการรายได้เพื่อการท่องเที่ยวได้ดีขึ้น

- การขยายเส้นทางคมนาคม การคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยว เป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด

- การแลกเปลี่ยนนโยบายทางการเมือง ซึ่งเป็นผลให้เกิดการแข่งขัน ทั้งด้านการตลาดและการ วางแผนพัฒนาการท่องเที่ยว

ดังนั้น การทำวิเคราะห์ SWOT ควรใช้พิจารณาหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ ภาคประชาชน ตั้งแต่ผู้บริหารระดับต้น ระดับกลาง และระดับสูงมาทำร่วมกัน และรวบรวมจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคทั้งหมดมารวมกัน จากนั้นให้จัดการประชุมนำเสนอข้อมูลเพื่อที่ประชุมซักถามและ ออกความเห็น แล้วใช้มติที่ประชุมเป็นการชี้ขาดว่าเห็นชอบหรือไม่ หรือจะเปลี่ยนเป็นประเภทอื่น

นอกจากการวิเคราะห์ SWOT ทั้ง 9 ปัจจัยแล้ว วิธีนี้จะไปสู่การวิเคราะห์หาหนโยบายบนเส้นทาง หลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย ด้วยแนวคิด TOWS Matrix โดยจับคู่ทำการวิเคราะห์ดังนี้

- SO คือ การวิเคราะห์ว่าด้านการท่องเที่ยวมีจุดแข็งและมีโอกาสอะไรที่สนับสนุนจุดแข็งนั้น เช่น ความชำนาญในธุรกิจการด้านท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ ความรู้ของบุคลากรด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น

- ST คือ การวิเคราะห์ด้านการท่องเที่ยวว่ามีอุปสรรคอะไรบ้าง และสามารถจุดแข็งแก้ไข อุปสรรคนั้นได้อย่างไร เช่น ธุรกิจท่องเที่ยวในช่วงหน้ามรสุมจำนวนนักท่องเที่ยวจะลดลง โรงแรมมีจุดแข็ง ในการจัดกิจกรรมเสริมที่สามารถดึงดูดให้ลูกค้าเข้ามาใช้บริการโรงแรมได้อย่างสม่ำเสมอ

- WO คือ การวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางมีสภาพแวดล้อมภายนอกอะไรบางอย่างที่เอื้อ โอกาส

- WT คือ การวิเคราะห์เส้นทางท่องเที่ยว มีสภาพแวดล้อมภายนอกอะไรบางอย่างที่เป็นอุปสรรคกับ ประเทศไทยและยังกระทบกับจุดอ่อนของประเทศไทยโดยตรง

การวิเคราะห์รายการหัวข้อ SWOT มาจัดประเภท SO, ST, WO, WT จะได้ว่าควรปรับปรุงและแก้ไขรายการใดก่อน เพราะการทำ SWOT จะช่วยให้ทันต่อสถานการณ์ และมีการเตรียมความพร้อมกับการปรับเปลี่ยนของสภาพแวดล้อม สามารถวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดปัญหาอุปสรรคอะไรเกิดขึ้นกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย

ดังนั้นการทำ SWOT คณะนักวิจัยจะวิเคราะห์ประเด็นของกิจกรรมด้านท่องเที่ยวตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ เพื่อให้ได้รายละเอียดของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย และข้อมูลนักท่องเที่ยว ข้อมูลคู่แข่ง ข่าวสารทางเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศมาเป็นตัวช่วยในการวิเคราะห์ต่อไป

บทที่ 3

การดำเนินการวิจัย

การดำเนินงานวิจัยของโครงการการศึกษาข้อมูลสถานการณ์ท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโยเพื่อศึกษาวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องภายในข้อมูลการท่องเที่ยว และนำเสนอนโยบายการพัฒนาข้อมูลการท่องเที่ยว โดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องภายในข้อมูลการท่องเที่ยวบนเส้นทางระหว่างหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย

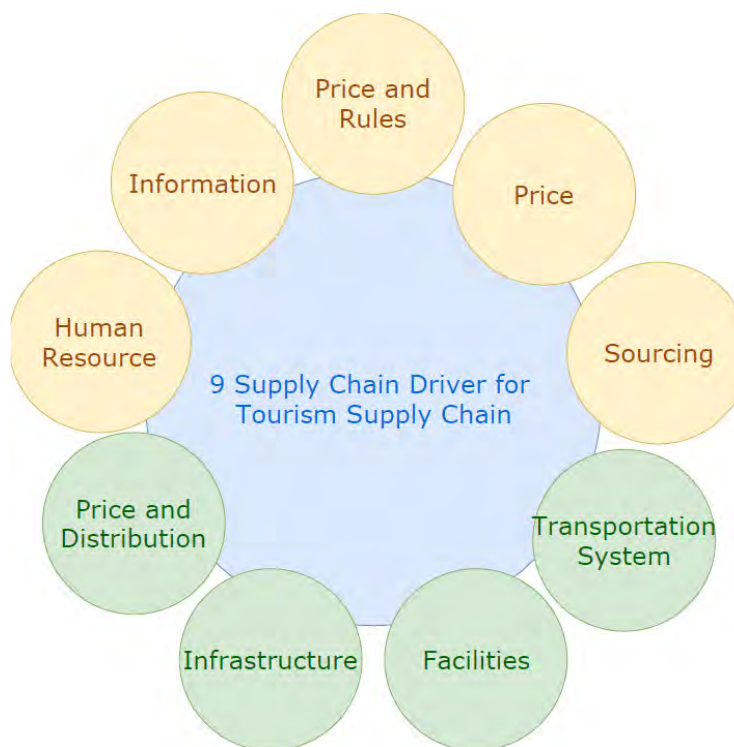
3.1 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ทำการศึกษา ได้แก่ ผู้บริหารของหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาควิชาการ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย ซึ่งประกอบไปด้วยประเทศเมียนมา ไทย และ สปป. ลาว ในงานวิจัยนี้ได้เลือกใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Nonprobability sampling) โดยการใช้การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งทางที่วิจัยได้เลือกกลุ่มประชากรจาก 3 ภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษา เพื่อที่จะเป็นการสะท้อนมุมมองทั้งด้านนโยบายจากภาครัฐ มุมมองด้านธุรกิจจากภาคเอกชน และมุมมองทางด้านวิชาการจากภาคการศึกษา ซึ่งประกอบไปด้วย

- 1) ภาครัฐ ผู้บริหารหน่วยงานวางแผนและส่งเสริมการท่องเที่ยวในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น ทั้ง 3 ประเทศ
 - กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย อาทิ ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬา กรมโยธาธิการและผังเมือง เป็นต้น จำนวน 10 คน
 - แขวงไซยะบูลี แขวงหลวงพระบาง และนครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อาทิ เจ้าแขวง สำนักงานกระทรวงแผนการและการลงทุน กระทรวงโยธาธิการและผังเมือง เป็นต้น จำนวน 5 คน
 - รัฐกะเหรี่ยงและรัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา อาทิ กระทรวงประจำภูมิภาครัฐมอญ กระทรวงการโรงแรมและการท่องเที่ยว เป็นต้น จำนวน 5 คน
- 2) ภาคเอกชน ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว ในพื้นที่ หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย จำนวน 10 คน
- 3) ภาควิชาการ ที่เกี่ยวข้องกับทางท่องเที่ยว หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล้าโย อาทิ อาจารย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น จำนวน 10 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

จากการศึกษางานวิจัยเบื้องต้นและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง (Literature Review) ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว คณะวิจัยจึงได้สรุปแผนภาพองค์ประกอบที่จะใช้เป็นกรอบในการศึกษาวิจัยในขั้นต่อไป ดังภาพที่ 15



ภาพ 15 องค์ประกอบของ “ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวสำหรับเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย”

ที่มา: คณะวิจัย

จากภาพที่ 15 จะแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆทั้งหมด 9 ตัวตามตัวขับเคลื่อนห่วงโซ่อุปทาน 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) ที่จะถูกใช้ในการวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย โดยรายละเอียดของแต่ละปัจจัยนั้นจะแสดงในตารางที่ 6

ตาราง 6 สรุปความหมายแนวคิดวิธีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ปัจจัย

แนวคิดวิธีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver)		
กลุ่มเชิง กายภาพ (Physical)	1) สถานที่และกิจกรรม การท่องเที่ยว (Place and Distribution)	<ul style="list-style-type: none"> - อุทยานแห่งชาติ/วนอุทยาน/เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า/ เขตห้ามล่าสัตว์/สวนพฤกษศาสตร์/สวนรุกขชาติ - ศาสนสถาน/โบราณวัตถุ/กาแพงเมือง - ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี - วิถีชีวิต/ความเป็นอยู่ - ศูนย์วัฒนธรรม สินค้าและหัตถกรรมพื้นเมือง - ศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า/แหล่งช้อปปิ้ง
	2) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบไฟฟ้า - ระบบประปา - ระบบสื่อสารโทรคมนาคม โทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต - ระบบสาธารณสุข หน่วยการรักษาพยาบาลเบื้องต้น
	3) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	<ul style="list-style-type: none"> - บังกะโล (Bungalow)/เรือนพักตากอากาศ (Resort)/เกสต์เฮาส์ (Guesthouse)/เรือพักแรม (House Boat)/บ้านพักในหมู่บ้าน (Home Stay)/ โรงแรม (Hotel) - ร้านอาหารและสถานบันเทิง - การบริการนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ - สินค้าที่ระลึกของฝาก ที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น
	4) ระบบขนส่ง (Transportation System)	<p>รถโดยสารรับจ้าง/รถบัสโดยสาร/รถยนต์เช่า/รถไฟ เรือท่องเที่ยวตามแม่น้ำ/เรือหรือแพท่องเที่ยว/เรือเดิน สมุทร/เรือบริการตามแนวชายฝั่งทะเล และระหว่างเกาะ แก่ง แหล่งท่องเที่ยว เรือข้ามฟากแม่น้ำ เครื่องบิน</p>
	5) ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	<p>การติดต่อสื่อสาร/ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (Email)/อินเทอร์เน็ตเพื่อการสืบค้นในการรูปแบบ Chat, MSN, Line, Face book, weblogs etc. การโฆษณา การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว</p>

แนวคิดวิธีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver)		
กลุ่มเชิงนามธรรม (Non – Physical)	6) ราคา (Price)	ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยของแต่ละพื้นที่ศึกษา - ค่าที่พักแรม - ค่าอาหารและเครื่องดื่ม - ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก - ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง - ค่าบริการท่องเที่ยวในจังหวัด/พื้นที่ศึกษา - ค่าพาหนะเดินทางในจังหวัด/พื้นที่ศึกษา
	7) การจัดหา (Sourcing)	วัตถุดิบ/สินค้าอุปโภคและบริโภค ที่นำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยว
	8) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	- เจ้าหน้าที่การปฏิบัติงาน บริเวณด่านพรมแดน พนักงานด้านการบริการและทักษะการให้บริการ การสื่อสาร
	9) นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	- นโยบายสนับสนุน/แนวทางการพัฒนาด้านท่องเที่ยว เกี่ยวกับระเบียบพิธีการเข้าและออกประเทศบริเวณด่านแม่สอด จังหวัดตากของประเทศไทยกับด่านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยงของเมียนมา และด่านภูดู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ของประเทศไทยกับด่านสากลพุดู่ แขวงไซยะบูลีของ สปป.ลาว

3.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

ในการดำเนินวิจัยการศึกษาโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย จะแบ่งเป็นสองขั้นตอนหลัก คือ การสัมภาษณ์เชิงลึก (In – depth Interview) และการประชุมแบบกลุ่มย่อย ดังนั้น เครื่องมือหลักในงานวิจัยนี้คือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึกและแบบประชุมกลุ่มย่อย

1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In – depth Interview)

ในงานวิจัยนี้ แบบสัมภาษณ์เชิงลึกจะถูกออกแบบโดยอิงจากตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานทั้งหมด 9 ปัจจัยดังแสดงในภาพที่ 15 โดยในการเก็บข้อมูลนั้น การสัมภาษณ์จะถูกแบ่งตามผู้ให้สัมภาษณ์ เช่น ในการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐ ก็จะมุ่งเน้นในเรื่องของนโยบาย มุมมองทางภาครัฐ ทั้งจากส่วนกลาง และส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

2) แบบประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ในงานวิจัยนี้จะมีการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อที่จะเป็นการระดมความคิดเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยรูปแบบในการระดมความคิดเห็นนี้ ก็จะอ้างอิงจากตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานทั้งหมด 9 ปัจจัย เช่นเดียวกับแบบสัมภาษณ์เชิงลึก

3.2.2 การเก็บข้อมูล

ในการเก็บข้อมูลคณะวิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจเส้นทางและข้อมูลที่เกี่ยวข้องในเส้นทางทั้งในและต่างประเทศ โดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งภาครัฐและเอกชน และจัดเตรียมอุปกรณ์เพื่อใช้บันทึกภาพ และเสียงระหว่างการลงพื้นที่ศึกษา พร้อมทั้งจัดเตรียมข้อสัมภาษณ์ในประเด็นที่หน่วยงานที่เข้าพบสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ได้ โดยมีการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลใน 3 ประเทศ ตามเส้นทาง ผ่านเส้นทางเข้าสู่เมียนมา ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยัง สปป.ลาว ซึ่งได้สำรวจสภาพเส้นทางและสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนของทั้ง 3 ประเทศ โดยมีการวางแผนเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ดังนี้

- แนวทางการดำเนินงานในปัจจุบันหน่วยงานหรือองค์ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานที่สนับสนุนด้านการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ
- ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น การวางแผนหรือนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในอดีตจนถึงปัจจุบัน
- แนวทางหรือยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวต่อการพัฒนาในอนาคตนำข้อมูลมาวิเคราะห์จากการลงพื้นที่และจากโครงการย่อย 1, 2 และ 3 มาสังเคราะห์ โดยใช้แนวคิดแบบจำลองวิเคราะห์ปัจจัยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ตัว มาช่วยวิเคราะห์ปัจจัยในการลงพื้นที่สำรวจ

3.2.3 การวิเคราะห์และสังเคราะห์ผล

ในการวิเคราะห์ผล คณะวิจัยจะใช้ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลและการสัมภาษณ์เชิงลึกจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากโครงการย่อย 1, 2 และ 3 มาวิเคราะห์และสังเคราะห์ เพื่อจัดทำแผนภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่ำโย

จากนั้นทางคณะวิจัยจะใช้วิธีการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis) ในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของเส้นทางการคมนาคม และนำข้อมูลมาจัดหมวดหมู่หรือจัดประเภท SO, ST, WO, WT จะได้ทราบ และทันต่อสถานการณ์ มีการเตรียมความพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม อีกทั้งยังสามารถวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดปัญหาอุปสรรคอะไรเกิดขึ้นกับการท่องเที่ยวในเส้นทางนี้

หลังจากวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ทางคณะวิจัยจะนำข้อมูลดังกล่าวมาทำการหาข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการแผนงานการศึกษาใช้อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย โดยใช้ ด้วยแนวคิด TOWS Matrix โดยทำการวิเคราะห์ ดังนี้

1) SO คือ การวิเคราะห์ด้านท่องเที่ยวของพื้นที่ศึกษา มีจุดแข็งและมีโอกาสอะไรที่สนับสนุนจุดแข็ง

2) ST คือ การวิเคราะห์ด้านท่องเที่ยวของพื้นที่ศึกษา มีอุปสรรคอะไรบ้าง สามารถใช้จุดแข็งแก้ไขอุปสรรคได้

3) WO คือ การวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางมีสภาพแวดล้อมภายนอกที่เอื้อโอกาส

4) WT คือ การวิเคราะห์เส้นทางท่องเที่ยวของพื้นที่ มีสภาพแวดล้อมภายนอกอะไรที่เป็นอุปสรรคและยังกระทบกับจุดอ่อนของการท่องเที่ยวโดยตรง

การวิเคราะห์รายการหัวข้อ SWOT มาทำจัดประเภท SO, ST, WO, WT จะได้ว่าควรปรับปรุงและแก้ไขรายการใดก่อน เพราะการทำ SWOT จะช่วยให้มีการเตรียมความพร้อมกับการปรับเปลี่ยนของสภาพแวดล้อม และสามารถวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดปัญหาอุปสรรคอะไรเกิดขึ้นกับการท่องเที่ยวในเส้นทางนี้ให้ทันต่อสถานการณ์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

หลังจากที่ได้แผนภาพใช้อุปทานการท่องเที่ยว, SWOT, TOWS Matrix และข้อเสนอเชิงนโยบายบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่ายแล้ว คณะวิจัยได้จัดการประชุมกลุ่มย่อย เพื่อการระดมความคิดเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และเป็นการยืนยันข้อมูลและข้อเสนอแนะที่ทางคณะวิจัยนำเสนอ นั้น มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด และสุดท้ายคณะวิจัยจะนำข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากงานระดมความคิดเห็นนี้มาสรุปและวิเคราะห์อีกครั้งเพื่อให้ได้ข้อเสนอเชิงนโยบายที่สมบูรณ์

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและผลการวิจัย

การดำเนินงานในแผนงานการศึกษาใช้อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ ตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย มีการนำแนวทางในการดำเนินงานวิจัย แบ่งออกตามวัตถุประสงค์ 2 ประการ จุดประสงค์ข้อที่ 1) เพื่อศึกษาใช้อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย จุดประสงค์ข้อที่ 2) เพื่อวิเคราะห์นโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพใช้อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

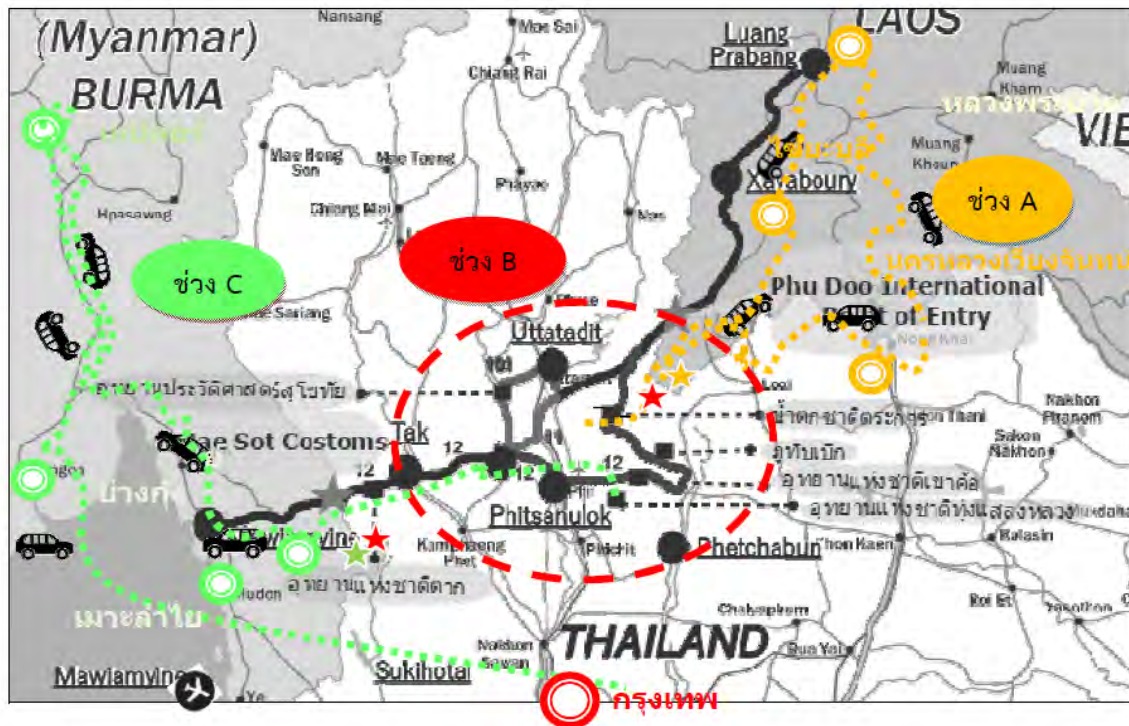
4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลใช้อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

คณะวิจัยได้ดำเนินการติดตามความก้าวหน้าของโครงการย่อย 1, 2, และ 3 พร้อมทั้งวางแผนการลงพื้นที่สำรวจเส้นทางและการเก็บข้อมูลใน 3 ประเทศ ผ่านเส้นทางสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้าสู่ภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยการทบทวนวรรณกรรมและข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ศึกษา โดยจัดเตรียมข้อมูลเบื้องต้นในการลงพื้นที่เกี่ยวกับดำเนินงานในปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น ลักษณะเส้นทาง แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ศึกษาของการปฏิบัติงาน โดยการวางแผนลงสำรวจเส้นทางและเก็บข้อมูล แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ตามพื้นที่ประเทศ ดังนี้

ช่วง A: สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เริ่มจากอำเภอบ้านโคก ด้านถาวรภูดู จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทย – ด้านสาทลพุดู บ้านผาแก้วและเมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี – แขวงหลวงพระบาง - นครหลวงเวียงจันทน์ – เมืองแก่นท้าวและเมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี (R 4) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – อำเภอท่าปลา จังหวัดอุดรดิตถ์ – อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ประเทศไทย

ช่วง B: กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย เริ่มจากอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก - อำเภอศรีสัชชนาลัย จังหวัดสุโขทัย – อำเภอเมืองจังหวัดอุดรดิตถ์ - อำเภอชาติตระการ จังหวัดพิษณุโลก - อำเภอหล่มเก่าและอำเภอเข้าค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์ – อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ประเทศไทย

ช่วง C: สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เริ่มจากด่านแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย – ด่านเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง – เมืองพะอาน รัฐกะเหรี่ยง – เมืองเมะล่าย รัฐมอญ – เมืองหลวงเนปิดอร์ เขตเมืองมณฑลพะเลย์ - เมืองย่างกุ้ง เขตเมืองย่างกุ้ง เมียนมา และสามารถบินกลับสนามบินดอนเมือง กรุงเทพมหานครของประเทศไทย ดังภาพ 16



ภาพ 16 แสดงการวางแผนเส้นทางในการลงสำรวจข้อมูลและเก็บข้อมูลในเส้นทาง แบ่งเป็น 3 ช่วง ABC ตามลำดับ ในเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย (ทางหลวงประเทศไทยหมายเลข 11, 12, และ 101)

ที่มา: คณะวิจัย

หมายเหตุ เนื่องจากระยะทางไกลต้องใช้เวลาในการเดินทางโดยต้องแบ่งช่วงในการลงพื้นที่ตามแผนภาพ

พื้นที่ศึกษาช่วง A: สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การสำรวจเก็บข้อมูลในพื้นที่บริเวณด้านสากลพุดู่ บ้านผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี และแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว คณะวิจัยได้ข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรมและข้อมูลจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์เชิงลึก โดยหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ที่ว่าการเมืองปากลาย ที่ว่าการแขวงไชยบุรีและแขวงหลวงพระบาง สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศประจำเมืองหลวงเวียงจันทน์ มหาวิทยาลัยสุภานุวงศ์สาขาบริหารธุรกิจการท่องเที่ยว สำนักงานกระทรวงแผนการและการลงทุน กระทรวงโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านท่องเที่ยว เป็นต้น สำหรับหน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สำนักงานสภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว ผู้ประกอบการขนส่ง และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งใช้วิธีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) ได้แก่ (1) สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว (2) โครงสร้างพื้นฐาน (3)

สิ่งอำนวยความสะดวก (4) ระบบขนส่ง (5) ข้อมูลสารสนเทศ (6) ราคา (7) การจัดหา (8) ทรัพยากรบุคคล และ (9) นโยบายและกฎระเบียบ ดังนี้

1) ด้านสากลพุดู่ บ้านผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว มีที่ตั้งอยู่ตรงข้ามด่านภูดู่ จังหวัดอุดรธานีของประเทศไทย เดิมเป็นด่านท้องถิ่นผาแก้ว ทางรัฐบาลลาวได้ยกระดับให้เป็นด่านสากล เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 นับเป็นด่านสากลแห่งที่ 3 ของแขวงไชยบุรี ที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทยรวม 6 จังหวัด โดยการวิเคราะห์ข้อมูลในพื้นที่แยกตามตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย คือ

ตาราง 7 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่ด่านสากลพุดู่ เมืองปากลาย

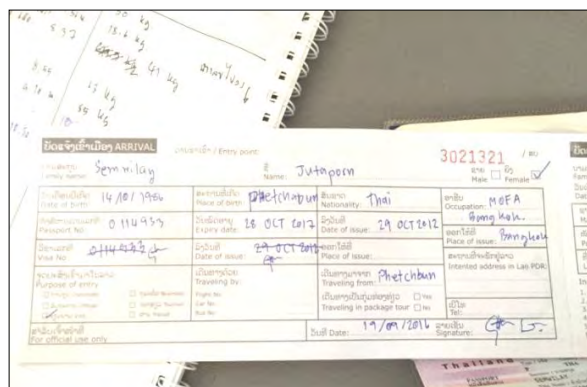
โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	ยังไม่มีกิจกรรมหรือแหล่งท่องเที่ยวใดในบริเวณนี้ เนื่องจากยังไม่มีประชาชนมาอาศัยอยู่
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	<p>มีตัวอาคารสำหรับทำพิธีการศุลกากรขนาดใหญ่ มีลักษณะโครงสร้างด้านมีมาตรฐาน แบ่งช่องจราจรขาเข้าและขาออก ผังละ 2 ช่องจราจร แยกช่องตรวจคนกับตรวจสินค้าอย่างชัดเจน มีห้องน้ำให้บริการแต่ยังไม่เพียงพอและเหมาะสมมากนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระบบไฟฟ้า ในพื้นที่บริเวณด่านนี้ใช้กำลังไฟฟ้า 220 โวลต์ เช่นเดียวกับประเทศไทย มีเพียงพอต่อการใช้งานในบริเวณด่านนี้ - ระบบประปา มีเพียงพอและเข้าถึง สำหรับบริการประชาชนและเจ้าหน้าที่ - ระบบโทรคมนาคม มีการขยายระบบการสื่อสารสามารถเปิดใช้เทคโนโลยี 4G (Fourth Generation) มี 4 เครือข่าย ได้แก่ (1) Etl (2) Unitel (3) Beeline และ (4) Ltc ทำให้การติดต่อสื่อสารด้วยการส่งและการรับข้อมูลข่าวสาร เสียง รูปภาพ ชัดเจนมาก สามารถรับสัญญาณโทรศัพท์มือถือไทยได้ในบางบริเวณที่ใกล้ชายแดนบริเวณริมแม่น้ำโขงระหว่างเส้นทาง ปากลาย – นครเวียงจันทน์ (R4) อัตราค่าโทรต่อนาทีมีราคาใกล้เคียงกับประเทศไทยขึ้นอยู่กับโปรโมชั่นของแต่ละเครือข่าย และรัฐบาลรับหน้าที่กำหนดราคามาตรฐานของค่าโทร/นาที อยู่ที่ประมาณ 3.5 บาท/นาที (900 กีบ) ส่วนอัตราค่าบริการอินเทอร์เน็ต แบ่งเป็นซิมสำหรับการโทรราคาอยู่ที่ 1 เมกะไบต์ ประมาณ 0.2 บาท (47 กีบ) ซิมอินเทอร์เน็ตอยู่ที่เมกะไบต์ละ 0.13

	<p>บาท (35 กีบ) แต่ในบริเวณนี้ยังไม่มีจำหน่ายชิมมือถือลาวต้องหาซื้อชิมในตัวเมืองปากลาย ที่ห่างออกไปประมาณ 30 กิโลเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระบบสาธารณสุข สถานพยาบาลขั้นพื้นฐานในบริเวณยังไม่มี เนื่องจากยังห่างไกลชุมชน
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	<p>ที่พักแรม ร้านอาหาร สถานบันเทิง การบริการนำเที่ยว หรือสินค้าที่ระลึกของฝากที่เป็นเอกลักษณ์ยังไม่มีให้บริการ ต้องเดินทางเข้าเมืองปากลาย ซึ่งมีระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 25 นาที</p>
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	<p>การเดินทาง ใช้ระบบขนส่งทางถนนเท่านั้น ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว รถบัสเช่า เป็นต้น และยังไม่มีการรถโดยสารสาธารณะเชื่อมระหว่างด่านพุดู่ ไปยังเมืองต่างๆ และเชื่อมมายังด่านภูคู้ (ไทย)</p>
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	<p>การติดต่อสื่อสารและรวบรวมข้อมูลนักท่องเที่ยวในการผ่านด่านพรมแดน โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ แต่ยังไม่มีการเผยแพร่ข้อมูลและยังสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับด่านสากลพุดู่ได้ค่อนข้างยาก ส่วนด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้นักท่องเที่ยวได้รับทราบยังไม่มี</p>
6. ราคา (Price)	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าบริการท่องเที่ยวในบริเวณด่านพุดู่ ได้แก่ ค่าธรรมเนียมในกรณีที่ใช้พาสปอร์ตในการเข้าเมืองคนละ 10 บาท/คน/ครั้ง - สำหรับนักท่องเที่ยวที่นำรถยนต์ส่วนตัวข้ามไปขับเที่ยวในฝั่ง สปป.ลาว มีการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ โดยทำเอกสารประกอบสำหรับบุคคลและสำหรับรถยนต์ - การนำยานพาหนะเดินทางเข้าสู่เขต สปป.ลาว ต้องพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรคบริเวณยางรถยนต์ก่อนเข้าประเทศเพื่อป้องกันเชื้อโรค ค่าบริการคันละประมาณ 22 บาท/คัน/ครั้ง (5,000 กีบ) - ค่าล่วงเวลาวันเสาร์และวันอาทิตย์ หรือนอกเวลาราชการประมาณ 40 บาท/คน/ครั้ง (9,000 กีบ) - ค่าใบแจ้งภาษีสำหรับพาหนะนำเข้าท่องเที่ยวประมาณ 109 บาท/คัน/ครั้ง (25,000 กีบ) - ค่าประกันภัยรถยนต์ผ่านแดนสปป.ลาว มีตั้งแต่ 7 วันถึง 1 ปี มีราคาประมาณ 221 - 2,400 บาท/คัน (ประมาณ 50,657 – 541,468 กีบ) - กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่ 3 ภายในประเทศ สปป.ลาว ซื้อได้ที่บริเวณด่านตรวจคนเข้าเมืองของ สปป.ลาว ซึ่งราคาแตกต่างกันแล้วแต่จำนวนวัน - ค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับรถยนต์ 30 บาท/คัน/ครั้ง

	ค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับนักท่องเที่ยวในกรณีเป็นผู้ติดตามในรถยนต์คนละประมาณ 200 บาท/คน/ครั้ง รวมราคาค่าธรรมเนียมพาหนะโดยประมาณ 600 – 2,890 บาท/คัน/ครั้ง
7. การจัดหา (Sourcing)	วัตถุดิบและสินค้าอุปโภคบริโภคบริเวณด่านสากลพุดู่ ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากประเทศไทย และมีสินค้าที่เป็นของสดมาจากท้องถิ่น เช่น พืชผัก เนื้อสัตว์ป่า เป็นต้น
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด่านสากลพุดู่ มีจำนวน 2 คน ซึ่งมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อการบริการ ใช้เวลาในการดำเนินเอกสารทางพิธีการศุลกากรค่อนข้างนานและล่าช้า
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	กรณีที่นักท่องเที่ยวชาวไทยต้องการนำรถยนต์ข้ามไปฝั่ง สปป.ลาว เพื่อขับขี่ในการท่องเที่ยววันนั้น ต้องดำเนินเอกสาร ได้แก่ กรอกแบบฟอร์มของการกรอกขออนุญาตนำรถเข้ามาใน สปป.ลาว รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับพาหนะที่นำเข้ามา ซึ่งสามารถอยู่ได้ไม่เกิน 1 เดือน และจะได้รับใบแจ้งภาษีสำหรับพาหนะนำเข้าท่องเที่ยวในประเทศลาว / การซื้อประกันภัยรถยนต์ผ่านแดนในประเทศลาวขึ้นอยู่กับจำนวนวัน



ขาเข้าประเทศลาว (ด่านสากลพุดู่)



บัตรผ่านแดน (สปป.ลาว)

ภาพ 17 การทำพิธีทางการศุลกากร ณ ด่านสากลพุดู่ เมืองปากลาย

แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา : คณะวิจัย

ในอนาคตรัฐบาลลาวมีเป้าหมายที่จะพัฒนาให้ด่านดังกล่าวเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับประเทศไทยและเข้าไปยังพื้นที่ชั้นในของภาคตะวันออกเฉียงและภาคตะวันตกของลาว จึงมีแผนจะยกระดับขึ้นเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษไซยะบูลี ซึ่งรัฐบาลลาวจะนำด่านแดนสรรค์ แขวงสุวรรณเขต กับด่านลาว ประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นด่านสากลแห่งแรกของลาวกับเวียดนาม มาเป็นตัวแบบให้กับด่านภูตู มีการก่อสร้างสะพานปากกลายเพื่อเชื่อมแขวงไซยะบูลีกับนครหลวงเวียงจันทน์ (5 สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่), ทางหลวงหมายเลข) 11R :11บ้านตาดทอง - บ้านน้ำสั่ง และเมืองสังข์ทอง(

2) เมืองปากกลาย แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว

เมืองปากกลาย (Paklai District) มีระยะห่างจากด่านสากลภูตู ประมาณ 30 กิโลเมตร อดีตจนถึงปัจจุบันเป็นเมืองท่า สามารถแวะพักเรือได้อยู่ระหว่างเส้นทางเดินเรือห้วยทราย – นครหลวงเวียงจันทน์ อยู่ในแขวงไซยะบูลี (Xayabouly Province) มีที่ตั้งอยู่บริเวณภาคตะวันตกตอนล่างของสาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว ภูมิประเทศทั่วไปของแขวงไซยะบูลีเป็นป่าบนภูเขาและที่ราบสูง เขตแดนติดกับไทยยาว 645 กิโลเมตร ชุมชนเป็นชาวพื้นเมือง อาทิ ไทดำ ไทลื้อ ขมุ ขฉิ่น กรี อาซา และมลาปรี เป็นแขวงที่มีการทำไม้ซุงมากจึงมีจ้างงานมาก มีจำนวนประชากรประมาณ 374,000 คน และมีจำนวนประชากรในตัวแขวงไซยะบูลีจำนวน 432 คน (กระทรวงแผนงานและการลงทุน, 2015) และมีด่านสากลที่สามารถเชื่อมต่อพรมแดนกับประเทศไทยจำนวน 3 ด่าน คือ (1) ด่านเมืองเงินตรงข้ามบ้านห้วยโถง อำเภอลาดหลุมแก้ว จังหวัดนนทบุรี (2) ด่านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว ข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองแก่นท้าว ตรงข้ามอำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย และ (3) ด่านถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสำรวจโดยการใช้อัตราขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ดังนี้

ตาราง 8 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่เมืองปากกลาย แขวงไซยะบูลี

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	สถานที่ท่องเที่ยวเมืองปากกลาย ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติน้ำพูน, น้ำตกตาดแจว, วัดสิบุญเรือง, วัดศรีสว่างวงศ์, อนุสาวรีย์นักรบนิรนาม และประเพณีวัฒนธรรม ได้แก่ งานบุญช้างที่บ้านนาโฮ ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี, การทอผ้าเมืองเพียงของชาวบ้านแสงเจริญ อีกทั้งยังมีสถานที่ที่น่าสนใจอื่นๆ ได้แก่ กิจกรรมล่องแพที่อ่างเก็บน้ำเตียน, ตลาดโต้รุ่งเมืองไซยะบูลี, อาหารท้องถิ่น, ร้านอาหารบริเวณริมแม่น้ำสูง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่น่าสนใจ เช่น น้ำตกนาขา, น้ำตกบ้านคำ, น้ำตกตาดเหือง เป็นต้น

<p>2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบไฟฟ้า ซึ่งขนาดของแรงดันไฟฟ้าเท่ากับ 220 โวลต์ เท่ากับประเทศไทย แต่ยังไม่ค่อยเสถียร - ระบบการสื่อสารดีมากและราคาถูก เนื่องจากนครหลวงเวียงจันทน์ - เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี หรือทางหลวงหมายเลข 4 (R4) สปป.ลาว ติดแม่น้ำโขง จึงสามารถมองเห็นฝั่งที่เป็นประเทศไทยได้ และยังสามารถรับเคลื่อนสัญญาณโทรศัพท์จากประเทศไทยได้ และระบบสาธารณสุข ยังไม่ทันสมัยมาก นอกจากนี้แขวงไชยะบูลีมีเขื่อนผลิตไฟฟ้าที่สำคัญจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ (1) เขื่อนไฟฟ้าไชยะบูลี ขนาด 1,285 เมกะวัตต์ และ (2) โครงการไฟฟ้าความร้อนหงสา ขนาด 1,887 เมกะวัตต์
<p>3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ที่พักประเภทโรงแรมจำนวน 4 แห่ง - เกสเฮ้าส์จำนวน 109 แห่งๆ ละประมาณ 17 – 20 ห้อง - ร้านอาหารจำนวน 63 แห่ง - สถานบันเทิง (Entertainment) จำนวน 16 แห่ง - บริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวจำนวน 5 แห่ง จำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 86,150 คน (Tourisum Development Department,Minstry of Information, Cuilure and Tourisum, 2015) - นักท่องเที่ยวสามารถหาซื้อซิมการ์ดได้ที่ร้านโทรศัพท์ทั่วไป และสามารถทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ มี 3 ธนาคาร คือ (1) ธนาคารพัฒนาลาว (2) ธนาคารส่งเสริมกิจกรรม และ (3) ธนาคารการค้าต่างประเทศลาว
<p>4. ระบบขนส่ง (Transportation System)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การเดินทางคมนาคมแบบทางบกโดยสามารถใช้รถยนต์ 4 ล้อ หรือรถบัสจากปากลายไปยังแขวงไชยะบูลี - การเชื่อมโยงของเส้นทางไปยังจุดที่มีแหล่งท่องเที่ยวค่อนข้างเดินทางลำบาก และมีระยะทางไกล บางแห่งยังต้องอาศัยบริษัททัวร์ในหลวงพระบางดำเนินการเป็นตัวกลาง ในการนำนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาเที่ยวในแขวงไชยะบูลี เช่น การทำกิจกรรมล่องแพที่อ่างเก็บน้ำน้ำเตียน เพื่อข้ามฝั่งไปชีซ้าง เป็นต้น
<p>5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวของเมืองปากลายยังไม่มี การประชาสัมพันธ์ ต้องอาศัยการสอบถามคนในท้องถิ่น - ป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่เด่นชัด

	<p>- แหวงไซยะบูลีสามารถสืบค้นข้อมูลการท่องเที่ยวได้ โดยเฉพาะงานประเพณีมหกรรมบุญช้าง (The Lao Elephant Festival) มีข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตให้นักท่องเที่ยวได้สืบค้นหรือตรวจสอบข้อมูลได้อาทิ www.elefantasia.org, www.sayaboulytourism.com, www.luangprabang-laos.com, www.laohotelassociation.org และ www.tourismlaos.org เป็นต้น แต่ยังคงขาดการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบสื่อออนไลน์ยังต้องอาศัยบริษัททัวร์ในหลวงพระบางเป็นตัวกลางในการประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศได้ทราบและจัดโปรแกรมเข้ามาในช่วงมีงานเทศกาลดังกล่าว</p>
<p>6. ราคา (Price)</p>	<p>ค่าใช้จ่ายสำหรับ ค่าที่พัก มีอัตราค่าที่พักเฉลี่ย 300 – 1,000 บาท/คืน/ห้อง</p> <p>- ค่าอาหารและเครื่องดื่ม เฉลี่ย 60 – 80 บาท ต่อรายการ ซึ่งมีราคาสูงกว่าประเทศไทยประมาณ 20 % เพราะต้องนำเข้าวัตถุดิบเครื่องปรุงจากต่างประเทศและประเทศไทย</p> <p>- ค่าพาหนะเดินทาง ได้แก่ รถโดยสาร จากเมืองปากกลาย – แหวงไซยะบูลี มีอัตราค่าโดยสารประมาณ 240 บาท (60,000 กีบ) ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง ในกรณีใช้เรือข้ามฝากรถยนต์สี่ล้อคันละ 50 บาท (10,000 กีบ)</p>
<p>7.การจัดหา (Sourcing)</p>	<p>สินค้าที่นำมาใช้ในการประกอบธุรกิจท่องเที่ยวโรงแรม ร้านอาหาร บริเวณสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ส่วนมากนำเข้าจากประเทศไทย</p>
<p>8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)</p>	<p>พนักงานด้านงานบริการการท่องเที่ยว ยังขาดทักษะและประสบการณ์ร่วมไปถึงผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และยังไม่ทราบวิธีบริหารจัดการเท่าที่ควร แต่เริ่มมีการจัดฝึกอบรมมัคคุเทศก์ท้องถิ่น และการให้ความรู้ในด้านการบริการท่องเที่ยวให้กับชุมชน</p>
<p>9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)</p>	<p>มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง เพื่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว รวมไปถึงการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ทางบก ทางน้ำทางอากาศ ให้สามารถเชื่อมต่อกับแขวงอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนเมืองปากกลาย - เมืองท่งมีไซ - ชายแดนลาว – ไทย</p> <p>โครงการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างสนามบิณฑศบาลแขวงแห่งใหม่, การพัฒนาแหล่งน้ำประปาเมืองคอบ (ทุนนิต้า) ก่อสร้าง</p>

	น้ำประปากลุ่มบ้านเมืองเพียง, การก่อสร้างอ่างน้ำประปาฝั่งเมืองใหม่, ขยายระบบน้ำประปา เป็นต้น
--	---

3) แขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว

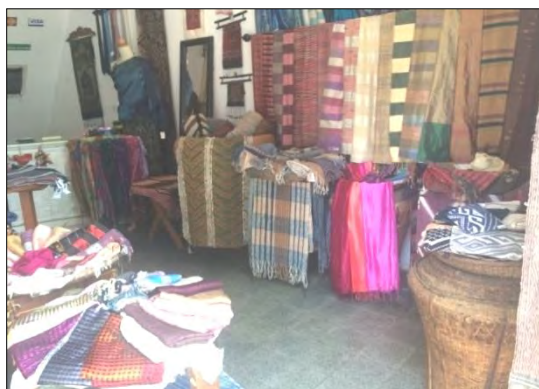
แขวงหลวงพระบาง (Luangprabang Province) ตั้งอยู่ทางภาคเหนือของสาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว มีประชากรจำนวน 430,000 คน และพื้นที่ทั้งหมด 16,875 ตารางกิโลเมตร แม่น้ำสายสำคัญ เช่น แม่น้ำโขง แม่น้ำคาน แม่น้ำอู แม่น้ำเซียง เป็นต้น อยู่ห่างจากด่านภูตู จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทยมีระยะทางประมาณ 460 กิโลเมตร ซึ่งแขวงหลวงพระบางถือว่าเป็นเมืองเก่าแก่ในอาณาจักรล้านช้าง แขวงหลวงพระบางได้รับการขึ้นทะเบียนให้เป็นมรดกโลกด้วยเหตุผลคือ มีวัดเก่าแก่มากมาย บ้านเรือนสไตล์โคโลเนียลอันเป็นเอกลักษณ์ตัวเมืองตั้งอยู่ริมน้ำโขงและน้ำคาน และมีขนบธรรมเนียมประเพณีที่งดงาม การท่องเที่ยวก็เป็นแหล่งรายได้ที่เพิ่มความสำคัญขึ้นมาก โดยจุดเด่นด้านท่องเที่ยว คือ ธรรมชาติที่ยังบริสุทธิ์และวัฒนธรรมประเพณี ซึ่งได้สรุปข้อมูลสำคัญโดยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ดังนี้

ตาราง 9 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่แขวงหลวงพระบาง

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	<ul style="list-style-type: none"> - สถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เช่น เมืองหลวงพระบางที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก ปราสาทวัดพู (มรดกโลก) การตักบาตรในหลวงพระบาง เป็นต้น สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ทุ่งไหหิน น้ำตกคอนพะเพ็ง น้ำตกหลี่ผี และน้ำตกกว้างสี่ มีลักษณะที่มีความสวยงาม มีน้ำที่ใสมาก เป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งชาวจีนและชาวยุโรป - งานประเพณีที่สำคัญของแขวงหลวงพระบาง คือ งานสงกรานต์ ซึ่งจัดในเดือนเมษายนของทุกปี ช่วงเวลาใกล้เคียงกับประเทศไทย และมีแหล่งช้อปปิ้งให้นักท่องเที่ยวได้หาซื้อของฝาก เช่น ถนนคนเดิน เป็นต้น
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	ระบบไฟฟ้าและระบบประปา มีให้บริการอย่างทั่วถึง และระบบการสื่อสารดีและราคาถูก มีความเสถียรและระบบสาธารณสุขที่มีหน่วยการรักษาพยาบาลขั้นพื้นฐานค่อนข้างได้มาตรฐาน
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	<ul style="list-style-type: none"> - มีที่พักประเภทโรงแรมจำนวน 61 แห่ง และเกสเฮ้าส์จำนวน 238 - ร้านอาหารจำนวน 289 แห่ง - สถานบันเทิง (Entertainment) จำนวน 3 แห่ง

	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวจำนวน 57 แห่ง - บ้านพักจำนวนประมาณ 255 แห่ง - ร้านอาหารจำนวนประมาณ 125 ร้าน สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้กว่า 3,000 คน/วัน
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	ระบบการขนส่งแบบทางบก นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ คือ รถยนต์เช่า รถทัวร์ รถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	<ul style="list-style-type: none"> - นักท่องเที่ยวสามารถการเข้าถึงข้อมูลแขวงหลวงพระบางได้ทั้งระบบอินเทอร์เน็ตเพื่อสืบค้นและแลกเปลี่ยนข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นภาษาอังกฤษได้อย่างสะดวก - ด้านการประชาสัมพันธ์และโฆษณาเพื่อการขายสินค้าและการบริการ นักท่องเที่ยวสามารถจองที่พัก รวมไปถึงเอกสารที่มีทั้งภาษาท้องถิ่น ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน ที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง และยังสามารถจองโปรแกรมการเดินทางท่องเที่ยวผ่านระบบอินเทอร์เน็ต เช่น www.tourismlaos.org, www.soidb.com, www.louangprabang.net เป็นต้น <p>โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยประมาณ 161,712 คน (Tourism Development Department, Ministry of Information, Culture and Tourism, 2015)</p>
6. ราคา (Price)	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าที่พัก มีราคาประมาณ 600 – 3,000 บาท/ห้อง/คืน - ค่าอาหารและเครื่องดื่มมีราคาประมาณจานละ 90 บาทขึ้นไป - ค่าของที่ระลึกเริ่มต้นที่ราคาประมาณ 100 บาท/ชิ้น - ค่าบริการในการเข้าชมแหล่งเที่ยวในกรณีชาวต่างชาติประมาณ 120 บาท/คน/ครั้ง (30,000 กีบ) - ค่าพาหนะการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากด่านภูดู่ จังหวัดอุดรดิตรดิต์มายังแขวงหลวงพระบางไม่เกิน 3,00 บาท/วัน/คัน - ค่าพาหนะในเขตเมืองหลวงพระบางโดยรถสองแถว หรือสามารถเช่ารถขับเที่ยวเองในเมืองหลวงพระบาง เหม่าจ่ายวันละ 1,200 บาท สามารถจองได้บริเวณหน้าสถานีขนส่งและในสนามบินหลวงพระบาง โดยแบ่งราคาและเส้นทางของรถโดยสารสาธารณะจากประเทศไทยมายังแขวงหลวงพระบาง
7. การจัดหา (Sourcing)	<ul style="list-style-type: none"> - สินค้าบริโภคอุปโภคสำเร็จรูปที่นำมาใช้ในธุรกิจท่องเที่ยวในแขวงหลวงพระบาง ส่วนใหญ่จะนำเข้ามาประเทศไทย - สินค้าอุปโภคที่ใช้ภายนอกในโรงแรมเริ่มมีของจากสาธารณรัฐประชาชนจีน

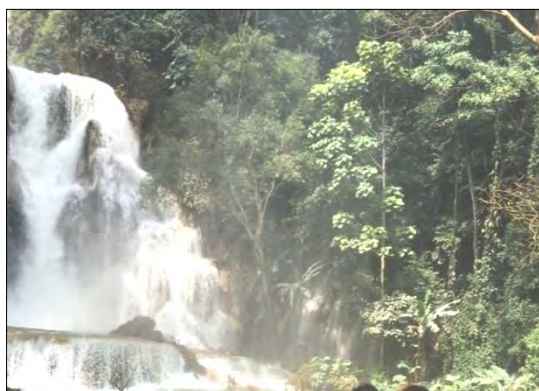
	<p>อาทล หลว แปรงสลฟน เป็นต่น โดยผ่านเส้น R3A เมลองเชลยรล้งหรือสลบสองป่นนา ของสาธาณรัฐประชานจีน เข้ามามลองสลย ผ่านเข้าแขวงหลวงพระบาง</p> <p>- สลนค้ำที่เป็นของฝาก ของที่ระลลล มาจากทอลถลนในลาว เช่น ฝ้าพ่นคอ ขนม ทอลถลน เครลื่องเงิน เป็นต่น และยล้งมีของที่ระลลลบางส่วผลิตมาจากจีน เช่น พวกลูกญแจ กระเป่าต่ง รองเท้า เป็นต่น</p>
<p>8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)</p>	<p>พนักงานด้นงานปรลการการทอลเที่ยว ยล้งขาดทักษะและปรลสภารณร่วมนไป ถล้งผู้ปรลประกอบการธุรกิจที่เกลยข้อง และยล้งไม่ทราบวลธีปรลการจ้ดการเท้าที่ควร แต่เรล้มีการจ้ดฝลคอบรมมคคเทศกทอลถลน และการให้ควมรู้ในด้นการปรลการทอลเที่ยวให้กบชุมชน</p>
<p>9. นโยบายและ กฎระเบลยบ (Policy and Rules)</p>	<p>มีแผนพัฒนาโครงสร้างพ่นฐาน การขนส่ง เพื่อสร้างลิ่งอำนวยควมสะดวก ให้กบนักทอลเที่ยว รวมไปถล้งการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ทางบก ทางน้ำทางอาภาศ ให้สามารถเชื่อมตอลกับแขวงอ่นและปรลเทศเพลนบ้าน ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนเมลองปากลาย - เมลองท่งมีสล - ชายแดนลาว – ไทย โครงการสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้างสนามบลนเทศบาลแขวงแห่งใหม่, การพัฒนาแหล่งน้ำปรลปาเมลองคอบ (ทุนนลต้า) ก่อสร้างน้ำปรลปากลุ่มบ้านเมลองเพยง, การก่อสร้างอ่างน้ำปรลปาฝล้งเมลองใหม่, ขยายระบบน้ำปรลปา เป็นต่น</p>



ผ้าลายพื้นเมือง (หลวงพระบาง)



วัดเชียงทอง แขวงหลวงพระบาง



น้ำตกกว้างสี่ แขวงหลวงพระบาง



วัดเชียงทอง แขวงหลวงพระบาง

ภาพ 18 ตัวอย่างแหล่งท่องเที่ยว แขวงหลวงพระบาง
 สาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว
 ที่มา: คณะวิจัย

ตาราง 10 สรุปค่าโดยสารจากประเทศไทย - แขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว

ยานพาหนะ	ต้นทาง (ไทย)	เวลา	ค่าโดยสาร (บาท)	ต้นทาง (สปป.ลาว)	เวลา	ค่าโดยสาร (บาท)
รถโดยสารปรับอากาศ (ไม่เกิน 45 ที่นั่ง)	เชียงใหม่	09.00 น.	1,500	หลวงพระบาง	17.00 น.	1,500
	เลย	08.00 น.	700	หลวงพระบาง	07.00 น.	750

ยานพาหนะ	ต้นทาง (ไทย)	เวลา	ค่าโดยสาร (บาท)	ต้นทาง (สปป.ลาว)	เวลา	ค่าโดยสาร (บาท)
เครื่องบิน	อุดรธานี	12.30 – 13.15 น.	3,100	หลวงพระบาง	10.45 – 11.30 น.	3,100
	กรุงเทพ	09.15 – 11.15 น.	990 - 3,120	หลวงพระบาง	08.00 – 09.40 น.	3,120
		10.40 – 12.30 น.			11.30 – 13.20 น.	
		13.00 – 15.00 น.			11.55 – 13.55 น.	
14.15 – 16.05 น.		15.40 – 17.40 น.				
15:05 - 16:40 น.						
เชียงใหม่	15.50 – 16.50 น. 15.05 – 16.05 น.		หลวงพระบาง	14.10 – 15.10 น. 13.10 – 14.10 น.		
เรือ	เชียงราย	เรือช้า 2 วัน 1 คืน เรือเร็ว 6 ชั่วโมง	720	หลวงพระบาง	เรือช้า 2 วัน 1 คืน เรือเร็ว 6 ชั่วโมง	720
	- เชียงของ - ห้วยทราย		1,000			1,000

หมายเหตุ: ราคาโดยสารอาจมีการปรับขึ้นตามช่วงเวลาเทศกาล ตามความเหมาะสมได้

(ข้อมูล ณ วันที่ 19 - 24 กันยายน พ.ศ. 2559)

ในปัจจุบันยังไม่รถโดยสารเชื่อมระหว่างด่านถาวรภูตู๋ จังหวัดอุดรติดต่อกับแขวงหลวงพระบาง แต่มีรถโดยสารปรับอากาศจากด่านบ้านนากระเซียง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย วิ่งเข้าสู่เมืองปากลาย ผ่านแขวงไซยะบูลี ตรงเข้าสู่แขวงหลวงพระบาง จำนวน 1 คัน/เที่ยว/วัน มีระยะทางประมาณ 350 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง มีอัตราค่าโดยสารประมาณ 700 – 750 บาท/คน รวมค่าอาหารกลางวัน 1 มื้อ และสามารถนั่งรถโดยสารปรับอากาศลักษณะเป็นแบบรถนอน จากเมืองหลวงพระบางไปเมืองเชียงรุ่ง และเมืองคูนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน มีอัตราค่าโดยสารประมาณ 2,500 บาท

ปัจจุบันแขวงหลวงพระบางมีทั้งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามา โดยอันดับหนึ่งคือนักท่องเที่ยวคนไทย ลงลงมาเป็นชาวยุโรป และนักท่องเที่ยวจีน ซึ่งในช่วง 1 - 2 ปีที่ผ่านมา มีนักท่องเที่ยวที่เป็นคนจีนเพิ่มจำนวนมาก ผู้ประกอบการธุรกิจด้านท่องเที่ยวมองว่านักท่องเที่ยวคุณภาพอย่างนักท่องเที่ยวชาวยุโรปจะหนีไปเที่ยวที่อื่น จึงทำให้ทางผู้ประกอบการเริ่มหาทางรับมือในพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน

นอกจากนี้ในอนาคตการบูรณาการการเงินในแขวงหลวงพระบาง มีธนาคารกรุงไทยของประเทศไทย กำลังมีโครงการจะเปิดสาขาที่แขวงหลวงพระบางทำให้เป็นโอกาสการเข้ามาลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวในแขวงหลวงพระบางสำหรับนักธุรกิจไทยจะมีสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำกรุง

เวียงจันทน์ จะค่อยเป็นที่ปรึกษาและมองหาตลาดที่เหมาะสมให้ เช่น การจัดกิจกรรมให้ผู้ประกอบการไทย มาจำหน่ายสินค้าที่ ITECC Shopping Mall เป็นต้น ซึ่งผู้ประกอบการไทยต้องการรับทราบข้อมูลหมาย ของลาว เนื่องจากรัฐบาลลาวจะมีการเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมกับสถานการณ์อยู่เสมอ สำนักงานส่งเสริม การค้าฯ จึงจะเป็นตัวกลางในการสื่อสารไปยังทางผู้ประกอบการ โดยผู้ประกอบการไทยควรเข้าไปรับ คำปรึกษาตั้งแต่ก่อนเริ่มการลงทุน เพื่อได้คำแนะนำก่อนการตัดสินใจประกอบการลงทุน

พื้นที่ศึกษาช่วง B: กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย

จากการทบทวนวรรณกรรมและการลงสำรวจพื้นที่เก็บข้อมูลเส้นทางการท่องเที่ยวและสถานที่ ท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ที่อยู่ในระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง – อิน โดจีน - เมะล่าย (Luangprabang - Indochina - Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ พิษณุโลก อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์ สุโขทัย และตาก ในการสัมภาษณ์เชิงลึกทั้ง ภาครัฐและเอกชน โดยหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัดและตำบล สำนักงานเทศบาล สำนักงานขนส่งจังหวัด แขวงการทางจังหวัด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยที่ดูแลใน ส่วนภาคเหนือ กรมอุทยานสัตว์ป่าและพันธุ์พืช สำนักงานศิลปกรที่ 6 ศูนย์การท่งช้าง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ส่วนหน่วยงานเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สมาคมธุรกิจ ท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมโรงแรม และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งใช้วิธีการวิเคราะห์ตัว ขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) ได้แก่ (1) สถานที่และกิจกรรมการ ท่องเที่ยว (2) โครงสร้างพื้นฐาน (3) สิ่งอำนวยความสะดวก (4) ระบบขนส่ง (5) ข้อมูลสารสนเทศ (6) ราคา (7) การจัดหา (8) ทรัพยากรบุคคล และ (9) นโยบายและกฎระเบียบ ดังนี้

1. ด่านถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

ด่านถาวรภูตู (Phu Doo International Point of Entry) ตั้งอยู่ที่บ้านภูตู หมู่ 2 ตำบลบ้านม่วง เจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ประเทศไทย มีจำนวนประชากร 14,593 คน (ที่ทำการปกครอง จังหวัดอุตรดิตถ์, 2559) ฝั่งตรงข้ามติดต่อกับด่านพุดู เดิมใช้ชื่อจุดผ่อนปรนชั่วคราวบ้านผาแก้ว เมืองปาก ลาย แขวงไชยบุรีลี สาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งปัจจุบันเป็นจุดผ่านแดนถาวร ระหว่างประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาชนประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นด่านถาวรแห่งแรกของ จังหวัดอุตรดิตถ์สังกัดด่านศุลกากรท่งช้าง จังหวัดน่าน เปิดให้เป็นด่านถาวรเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 มีเวลาเปิดด่านตั้งแต่ 06.00 - 20.00 น. ทำให้จังหวัดอุตรดิตถ์เป็นเส้นทางผ่านทางอีกแห่งในกลุ่มจังหวัด อินโดจีน จากข้อมูลศึกษาโดยใช้ปัจจัยของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย บริเวณด่านถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ ประเทศไทย ทั้ง 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) ดัง ตาราง 11

ตาราง 11 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่ด่านถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิติต์

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว และตลาด ได้แก่ ตลาดการค้าชายแดนภูตู มีการค้าขายทุกวันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 06.00 – 12.00 น.
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	<ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างอาคารสำหรับทำพิธีการศุลกากร มีลักษณะ 2 ช่องขาเข้าและขาออก ไม่มีการแยกช่องตรวจคนกับตรวจสินค้า จึงมีลักษณะคับแคบและแออัดเมื่อการเดินทางส่วนทางพร้อมกัน - ที่นั่งพักจำนวน 8 – 10 ที่นั่ง เปิดโล่ง ยังไม่มีความพร้อมและมาตรฐาน - บริเวณด้านมีอาคารขนาดใหญ่สำหรับทำกิจกรรมตลาดการค้าชายแดน พร้อมทั้งที่บริเวณจุดจอดรถใกล้อาคารตลาดการค้าชายแดน สามารถจอดรถได้จำนวนมาก - ระบบไฟฟ้า ในพื้นที่บริเวณด้านนี้ใช้กำลังไฟฟ้า 220 โวลต์ แต่ยังไม่ครอบคลุม - ระบบประปา ยังค่อนข้างขาดแคลน โดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองของจังหวัดอุดรดิติต์ มีแผนการการปรับปรุงแหล่งน้ำดิบเพื่อรองรับระบบประปาขนาดใหญ่ - ระบบสื่อสารโทรคมนาคม สัญญาณโทรศัพท์มือถือสามารถใช้ได้ทุกเครือข่ายของประเทศไทย มีบางช่วงที่ขาดหายไปขณะที่เดินทางระหว่างตัวเมืองมายังด่านพรมแดน และมีระบบอินเทอร์เน็ต (Wi-Fi) ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่นั่งรอ แต่ยังไม่ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ชัดเจน ต้องสอบถามเจ้าหน้าที่ศุลกากร - ระบบสาธารณสุข หน่วยรักษาพยาบาลเบื้องต้นในด่านภูตู ยังไม่มี แต่สามารถเข้ารับบริการได้ในพื้นที่ใกล้เคียง โดยมีสถานพยาบาลของรัฐ อาทิ สถานีอนามัยม่วงเจ็ดต้น โรงพยาบาลบ้านโคก โรงพยาบาลพากท่า สถานีอนามัยตำบลนาขุม สถานีอนามัยสุขุมข้าม โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลห้วยไผ่ สถานีอนามัยตำบลบ้านเสี้ยว เป็นต้น

<p>3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)</p>	<p>บริเวณด้านถาวรภูตู่ยังไม่มี ต้องเดินทางเข้าไปยังตัวตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี มีระยะทางประมาณ 7 – 10 กิโลเมตร จะพบที่พักแรม โดยมีลักษณะเป็นรีสอร์ท จำนวน 10 แห่ง แต่ละแห่งมีห้องพักตั้งแต่ 5 - 20 ห้อง ร้านอาหารและเครื่องดื่มต่างๆ สถานบันเทิง จำนวน 3 ร้าน มีลักษณะเป็นอาหารพื้นบ้าน สินค้าที่ระลึกของฝากซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นเป็นลักษณะของผลิตภัณฑ์พื้นบ้าน เป็นต้น</p>
<p>4. ระบบขนส่ง (Transportation System)</p>	<p>ระบบการขนส่งแบบทางบก นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ คือ รถยนต์เช่า รถโดยสารสาธารณะ รถยนต์ส่วนตัว</p>
<p>5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)</p>	<p>ด้านการติดต่อสื่อสารและเทคโนโลยีที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล นักท่องเที่ยว มีการจัดทำเว็บไซต์ แต่ยังไม่มีการอัปเดตข้อมูลอย่างต่อเนื่อง มีข้อมูลเฉพาะพื้นฐานของด้าน ซึ่งอยู่ในความดูแลของสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรธานี เช่น www.uto.moph.go.th</p>
<p>6. ราคา (Price)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าที่พักแรม บริเวณด้านภูตู่ (ไทย) ต้องเดินทางเข้าไปพักในตำบลม่วงเจ็ดต้น เขตอำเภอบ้านโคก ห่างจากด้านประมาณ 7 กิโลเมตร อัตราค่าที่พักเฉลี่ย 300 - 450 บาท/คืน/ห้อง ไม่มีอาหารเช้าบริการ มีเพียงเครื่องดื่ม เช่น กาแฟขนมปัง เป็นต้น - ค่าอาหารและเครื่องดื่ม บริเวณด้านภูตู่ไม่มี ต้องเดินทางออกจากตัวด้านประมาณ 10 กิโลเมตร จะพบร้านอาหารจำนวน 5 ร้าน เป็นลักษณะร้านอาหารตามสั่ง และร้านก๋วยเตี๋ยว ราคาประมาณ 35 – 50 บาท ยังไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควร - ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก ไม่มี - ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง เป็นลักษณะร้านคาราโอเกะ จำนวน 2 ร้าน ยังไม่ได้มาตรฐาน - ค่าบริการท่องเที่ยวบริเวณด้านภูตู่ ได้แก่ ค่าผ่านด่านคนละ 10 บาท/วัน/ครั้ง - ค่าพาหนะเดินทางบริเวณด้านภูตู่ สำหรับนักท่องเที่ยวที่นำรถยนต์ส่วนตัวข้ามฝั่งไปใช้ใน สปป.ลาว จะต้องชำระค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าทำพาสปอร์ตรถยนต์คันละ 200 บาท ค่าทะเบียนรถยนต์ที่แปลเป็นทะเบียนสากลคันละ 205 บาท ค่าบัตรผ่านแดนคันละ 30 บาท ค่าธรรมเนียมเข้าและออกประเทศไทยสำหรับรถยนต์ 4 ล้อ ราคา คันละ 300 บาท/คัน/ครั้ง รวมราคาพาหนะโดยประมาณคนละ

	705 บาท/คัน/ครั้ง
7. การจัดหา (Sourcing)	สินค้าที่นำมาใช้ในการให้บริการบริเวณด่านภูดู่ ใช้สินค้าที่ผลิตจากประเทศไทย หรือจากร้านค้าปลีก-ค้าส่งตำบลม่วงเจ็ดต้น ตำบลเมืองอุตรดิตถ์ หรือจากห้างสรรพสินค้าในประเทศไทย และมีสินค้าที่เป็นของสดมาจากท้องถิ่น เช่น พืชผัก เนื้อสัตว์ป่า เป็นต้น
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านภูดู่ เจ้าหน้าที่มีจำนวน 5 - 6 คน ให้บริการที่ดี แต่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ เพราะใช้เวลาในการให้บริการนานเฉลี่ยต่อคนประมาณ 20 นาที
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	ขั้นตอนการทำพิธีการศุลกากรด่านถาวรภูดู่ฝั่งไทย มีการใช้เวลาประมาณ 1.30 – 2 ชั่วโมง ค่อนข้างใช้เวลามาก เนื่องจากบริเวณด่านดังกล่าวมีบริเวณคับแคบ และช่องตรวจคนกับสินค้าอยู่ช่องเดียวกัน

รถโดยสารประจำทางสาย 1176 เชื้อนสิริกิตต์ – น้ำปาด – ฟากท่า - บ้านโคก ขึ้นรถที่หน้าสถานีรถไฟเก่า อำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์ มีจำนวน 5 เที่ยว/วัน เมื่อเดินทางถึงตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก ต่อรถโดยสารสาธารณะไปยังด่านภูดู่ อีกประมาณ 20 กิโลเมตร ดังตาราง 12

ตาราง 12 ตารางเวลาเดินรถโดยสารสาย 1176 สายเชื้อนสิริกิตต์ – น้ำปาด – ฟากท่า – บ้านโคก

เวลาออก	ต้นทาง	เวลาถึง	ปลายทาง
06.00 น.	อุตรดิตถ์	12.00 น.	บ้านโคก
07.00 น.	อุตรดิตถ์	13.00 น.	บ้านโคก
09.00 น.	อุตรดิตถ์	15.00 น.	บ้านโคก
11.30 น.	อุตรดิตถ์	17.30 น.	บ้านโคก
14.30 น.	อุตรดิตถ์	20.30 น.	บ้านโคก

หมายเหตุ: เวลาเดินทางอาจมีการเปลี่ยนแปลง ข้อมูล ณ วันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2559

ที่มา: บริษัทศิลาอาสน์ขนส่ง จำกัด

ในกรณีที่นักท่องเที่ยวชาวไทยต้องการนำรถยนต์ข้ามไปฝั่ง สปป.ลาว เพื่อขับขี่ในการท่องเที่ยว แบ่งการดำเนินเอกสารเป็น 2 รายการ ได้แก่ รายการเอกสารสำหรับผู้ขับขี่ผ่านแดน และรายการเอกสารสำหรับรถยนต์ ดังนี้

1) รายการเอกสารสำหรับผู้ขับขี่ผ่านแดน ได้แก่ (1) หนังสือเดินทาง (Passport) สามารถเดินทางเข้า-ออก สปป.ลาว ได้โดยไม่ต้องมีวีซ่าและสามารถอยู่ใน สปป.ลาว ได้ไม่เกิน 30 วัน (2) ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ระหว่างประเทศ (ใบขับขี่สากล) ขอได้ที่กรมการขนส่งทางบกกรุงเทพฯ หรือใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ที่ยังไม่หมดอายุ ขอได้ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดนั้น

2) รายการเอกสารสำหรับรถยนต์เพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ (1) นักท่องเที่ยวไทยต้องมีสมุดคู่มือรถยนต์และทะเบียนภาษีรถยนต์ตัวจริงพร้อมสำเนาหรือติดกับไฟล์แนบซ์ เพื่อขอคำรับรอง จำนวนอย่างละ 3 ชุด และบัตรประจำตัวประชาชนหรือหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลพร้อมสำเนาจำนวน 3 แผ่น (2) ติดต่อสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศไทย ฝ่ายทะเบียนรถยนต์ เพื่อเขียนใบคำร้องขอยานพาหนะออกนอกราชอาณาจักรเพื่อนำรถไปตรวจสภาพรถ สำหรับทำเรื่องขอคำร้องทำพาสปอร์ตรถยนต์ จะได้เอกสารสำหรับรถยนต์ จำนวน 4 รายการ ประกอบด้วย (2.1) เล่มพาสปอร์ตสีม่วงสำหรับรถยนต์ (2.2) สติกเกอร์ตัวที (T PLATE) เป็นสติกเกอร์เครื่องหมายแสดงประเทศ จำนวน 2 แผ่น ให้ติดด้านหน้าและด้านหลังรถยนต์ให้เรียบร้อย (2.3) ใบรับรองการตรวจสภาพรถ และ (2.4) ทะเบียนรถที่แปลเป็นทะเบียนสากล ใช้เวลาขอป้ายตัวจริงประมาณ 4 เดือน (3) การยื่นเรื่องนำรถยนต์ออกจากราชอาณาจักรไทยที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองฝั่งไทย เพื่อกรอกแบบฟอร์มรายการเกี่ยวกับยานพาหนะแบบฟอร์มบัญชีคนประจำพาหนะ และหนังสือขออนุญาตนำยานพาหนะออกต่างประเทศ พร้อมประทับตราในใบตรวจรถยนต์เข้าออกจากราชอาณาจักร ดังภาพ 19



ขาออกประเทศไทย (จุดผ่านแดนถาวรภูคู้)



บัตรผ่านแดน (ไทย)

ภาพ 19 การทำพิธีศุลกากรข้ามพรมแดน ด่านถาวรภูคู้

อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตริต์ ประเทศไทย

ที่มา: คณะวิจัย

2. อำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์

จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานตั้งแต่สมัยก่อนยุคประวัติศาสตร์ โดยสันนิษฐาน ว่ามีผู้คน อยู่อาศัยตั้งถิ่นฐานในบริเวณนี้มาตั้งแต่ก่อน พ.ศ.1000 เนื่องจากมีการค้นพบกลองมโหระทึกทำด้วย ทองสัมฤทธิ์ที่ตำบลท่าเสา อำเภอเมือง ซึ่งเป็นโลหะชนิดที่มีใช้กันอยู่ในยุคสัมฤทธิ์หรือยุคโลหะตอนต้น อันเป็นยุคก่อนประวัติศาสตร์นั่นเองตำนานอันลึกลับของเมืองลับแล ดินแดนแห่งกลางสาดหวานหอม และเป็นบ้านเกิดของพระยาพิชัยดาบหัก ขุนศึกคู่บารมีของสมเด็จพระเจ้าตากสิน มหาราช ก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ มีที่ตั้งอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดแพร่และน่าน ทิศตะวันออกติดต่อกับ สปป.ลาว ซึ่งมีเขตแนวพรมแดน 120 กิโลเมตร มีด่านภูดู่ ทิศใต้ ติดต่อกับจังหวัดพิษณุโลก และทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดสุโขทัย และเป็นจังหวัดที่รวมอยู่ในกลุ่มระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมลล่าย (Luangprabang – Indochina - Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) สภาพภูมิศาสตร์อุตรดิตถ์เป็นจังหวัดที่มีภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาและที่สูงสลับซับซ้อน มีอากาศค่อนข้างร้อนอบอ้าวในฤดูร้อน มีอากาศฝนเมืองร้อนเฉพาะฤดูฝน ประชากรส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 99.66 นับถือศาสนาพุทธนิกายเถรวาท โดยประกอบอาชีพทางการเกษตรกรรมเป็นหลัก ผลไม้ที่ขึ้นชื่อของจังหวัดอุตรดิตถ์ คือ พุเรียน ลองกอง กล้วย เป็นต้น มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นโดยปี พ.ศ. 2558 จำนวนนักท่องเที่ยว 431,286 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.34 เมื่อเทียบกับเดิม 401,784 คน ในปี พ.ศ. 2557 โดยมีแนวโน้มนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นทั้งนักท่องเที่ยวไทยและชาวต่างชาติ โดยรายได้จากการเดินทางมาเที่ยวของนักท่องเที่ยวในจังหวัดอุตรดิตถ์ก็มีจำนวนเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน โดยในปี พ.ศ. 2558 มีรายได้ทั้งสิ้น 1,551.73 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.15 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2557 ที่มีรายได้ 1,347.54 ล้านบาท

ตาราง 13 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เช่น วัดธรรมมาธิปไตย อนุสาวรีย์ พระยาพิชัยดาบหัก อนุสาวรีย์พระศรีพนมมาศ วัดพระบรมธาตุทุ่งยั้ง แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว เขื่อนสิริกิติ์ บ่อเหล็กน้ำพี้ บ้านท่าปลา เป็นต้น
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	โครงสร้างพื้นฐานมีความพร้อม ทั้งระบบไฟฟ้า โครงข่ายถนน ระบบการประปา ระบบสาธารณสุข เป็นต้น
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	-ธุรกิจที่พัก/โรงแรม เต็มโตค่อนข้างน้อย ยังขาดโรงแรมที่มีห้องพักจำนวนมากที่เพียงพอต่อการรองรับกลุ่มทัวร์หมู่คณะ รวมไปถึง

	<p>ห้องสำหรับจัดเลี้ยงและสัมมนาด้วย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการเป็นนักลงทุนขนาดกลาง (SMEs) ที่พักที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเป็นประเภท โรงแรมขนาดเล็ก บูทีค เกทเฮาส์ โฮสเทล เป็นต้น</p> <p>- ร้านอาหารโดยส่วนใหญ่จะเป็นอาหารท้องถิ่นของอุตรดิตถ์ เช่น ข้าวพันผัก ข้าวแคบ หมี่พัน เป็นต้น</p>
<p>4. ระบบขนส่ง (Transportation System)</p>	<p>- การเดินทางโดยรถประจำทาง มีรถประจำทางปรับอากาศสายกรุงเทพฯ-อุตรดิตถ์ ออกจากสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) ทุกวัน วันละหลายเที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 7.30 ชั่วโมง</p> <p>- การเดินทางโดยรถไฟ มีบริการรถไฟออกจากสถานีรถไฟหัวลำโพงไปยังจังหวัดอุตรดิตถ์ทุกวัน วันละ 8 เที่ยว ทั้งรถเร็ว รถด่วน และรถด่วนพิเศษ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 - 9 ชั่วโมง ผ่าน 3 อำเภอ คือ อำเภอเมืองอุตรดิตถ์ อำเภอพิชัย และอำเภอรอน</p> <p>- การเดินทางโดยเครื่องบิน เนื่องจากจังหวัดอุตรดิตถ์ไม่มีท่าอากาศยาน ดังนั้นสามารถนั่งเครื่องบินมายังท่าอากาศยานพิษณุโลก จะมีรถตู้คอยบริการจากท่าอากาศยานพิษณุโลก ถึงเมืองอุตรดิตถ์ ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที</p> <p>- ระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดอุตรดิตถ์ สามารถเดินทางจากเมืองอุตรดิตถ์ ไปยังอำเภอต่างๆ ได้ เช่น ตรอน พิชัย ฟากท่า บ้านโคก ทองแสนขัน และน้ำปาด เป็นต้น มีรถสองแถวให้บริการในระยะทางที่ไม่ไกลมาก โดยเริ่มต้นจากเมืองอุตรดิตถ์ไปยัง ลับแล หาดจิว ห้วยฉลอง น้ำปาด น้ำหมัน วังดิน และท่าปลา เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีรถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก รถสามล้อ จักรยานดัดรับจ้าง ให้บริการรับส่งผู้โดยสาร โดยราคาสามารถต่อรองได้ตามระยะทาง</p>
<p>5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)</p>	<p>มีหน่วยงานเกี่ยวกับการท่องเที่ยวให้ข้อมูล ทั้งทางเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ หน้าเว็บไซต์ สถิติการพักแรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ในจังหวัดอุตรดิตถ์ เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ ตำรวจท่องเที่ยว การท่องเที่ยวและกีฬา และเจ้าหน้าที่ป่าไม้ประจำอุทยาน</p>
<p>6. ราคา (Price)</p>	<p>- ค่าที่พักแรม เฉลี่ย 550 – 2,000 บาท</p> <p>- ค่าอาหาร หรือ ค่าการเดินทาง ไม่สูงมากนัก</p>

7. การจัดหา (Sourcing)	สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	เจ้าหน้าที่ด้านการให้บริการยังขาดความชำนาญ เนื่องจากโรงแรมที่พักขนาดใหญ่ในจังหวัดอุตรดิตถ์มีเพียง 2 – 3 แห่ง ยังขาดประสบการณ์
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	จังหวัดอุตรดิตถ์มีการส่งเสริมและกำหนดยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยวทั้งทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น และการท่องเที่ยวส่งเสริมเชื่อมโยงเส้นทางวัฒนธรรมประวัติศาสตร์การท่องเที่ยวกับเพื่อนบ้านทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์

นอกจากนี้จังหวัดอุตรดิตถ์ยังมีกิจกรรมเทศกาลงานประเพณีประจำจังหวัดที่น่าสนใจ ได้แก่ งานเทศกาลพระยาพิชัยดาบหักและงานกาชาด ในช่วงเดือนมกราคมของทุกปี เป็นงานที่มีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาเที่ยวเป็นจำนวนมาก เนื่องจากช่วงฤดูหนาวมีอากาศหนาวเย็น ชมการแสดงพื้นบ้าน และชมนวนแห่เครื่องบวงสรวงสักการะพระยาพิชัยดาบหักอันตระการตา งานวัดพระยืนพุทธบาทยุคล ในช่วงเดือนมีนาคม ประเพณีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระพุทธเจ้า เป็นสัปดาห์ส่งเสริมพุทธศาสนา หลังจากวันวิสาขบูชา อีก 7 วัน เรียกว่าวันอัฐมีบูชา จะมีพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระพุทธเจ้า (แบบสมมติ) และงานเทศกาลผลไม้ งานวันกลางสาด ในช่วงเดือนกันยายน เป็นต้น

3. อำเภอลำปาง อำเภอน่าน จังหวัดพิษณุโลก

เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย ซึ่งมีอาณาเขตทางทิศเหนือติดกับจังหวัดอุตรดิตถ์ ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดเพชรบูรณ์และเลย ทิศตะวันตกติดกับจังหวัดสุโขทัย และทิศใต้ติดกับจังหวัดกำแพงเพชรและจังหวัดพิจิตร และมีอาณาเขตติดต่อกับ สปป.ลาว ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ มีประชากรในปี พ.ศ. 2558 จำนวน 863,404 คน มีพื้นที่ 10,815.854 ตารางกิโลเมตร ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม สภาพโดยทั่วไปทางตอนเหนือและตอนกลางเป็นเขตเทือกเขาสูงและที่ราบสูง โดยมีเขตภูเขาสูงด้านตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งอยู่ในเขตอำเภอลำปาง อำเภอน่าน อำเภอนครไทย และอำเภอลำปาง พื้นที่ตอนกลางมาทางใต้เป็นที่ราบและตอนใต้เป็นที่ราบลุ่ม โดยเฉพาะบริเวณลุ่มแม่น้ำน่านและแม่น้ำยม ซึ่งเป็นแหล่งการเกษตรที่สำคัญที่สุดของจังหวัดพิษณุโลก อยู่ในเขตอำเภอบางระกำ อำเภอลำปาง อำเภอนครไทย อำเภอน่าน และบางส่วนของอำเภอลำปาง นอกจากนี้ยังตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยมีจุดตัดบริเวณสี่แยกอินโดจีน และตั้งอยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย (Luangprabang – Indochina - Mawlamyine Economic Corridor;

LIMEC) จังหวัดพิษณุโลกยังเป็นดินแดนแห่งอารยธรรม มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนานควบคุมมาประเทศไทย โดยมีชื่อเรียกต่าง ๆ กันในศิลาจารึก ตำนาน นิทาน และพงศาวดาร เช่น สองแคว, สองแควทวิสาขะ และไทยวนที เป็นต้น เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ในสมัยอยุธยา ทั้งทางด้านการเมืองการปกครอง ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจ ศาสนา และศิลปวัฒนธรรม เป็นต้น ปัจจัยทางกายภาพด้านการท่องเที่ยวจะวิเคราะห์ถึงปัจจัยทางกายภาพที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งหมายถึงสิ่งแวดล้อมต่างๆ และลักษณะเชิงภูมิศาสตร์ทางธรรมชาติ เช่น ถนน รางรถไฟ โบราณสถาน ห้างสรรพสินค้า น้ำตก หรือภูเขา เป็นต้น จากการสำรวจเก็บข้อมูลสามารถวิเคราะห์ ตามปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ดังนี้

ตาราง 14 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอชาติตระการ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	-สถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น พระราชวังจันทร์ วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร หรือวัดใหญ่ วัดนางพญา วัดอรัญญิก วัดจุฬามณี พิพิธภัณฑสถานบ้านจำทวี เป็นต้น -สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวิถีชีวิตของคนท้องถิ่น เช่น อำเภอเนินมะปราง ทุ่งแสลงหลวง และภูหินร่องกล้า น้ำตกชาติตระการ เป็นต้น
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับรองรับการเติบโตของกิจกรรมการท่องเที่ยวได้ค่อนข้างสูง โดยโครงสร้างพื้นฐานหลักที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว ได้แก่ (1) ถนน ซึ่งปัจจุบันจังหวัดพิษณุโลกมีทางหลวงแผ่นดินสายหลัก 3 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 12 จากจังหวัดขอนแก่น – จังหวัดเชียงราย ทางหลวงหมายเลข 11 จากจังหวัดพิษณุโลก – จังหวัดเชียงใหม่ ทางหลวงหมายเลข 117 จากจังหวัดพิษณุโลก – จังหวัดนครสวรรค์ โดยเส้นทางทั้งหมดจะผ่านจุดตัดบริเวณสี่แยกอินโดจีน
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	จังหวัดพิษณุโลกถือว่าเป็นจังหวัดที่มีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค เช่น -ที่พักหรือโรงแรม มีขนาดใหญ่ กลาง เล็ก รีสอร์ท อพาร์ทเมนต์ บูทีก และโฮสเทล เป็นต้น -ร้านอาหารและสถานบันเทิง มีความหลากหลายทางด้านอาหาร

	<p>ในหลายรูปแบบ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ดี</p> <p>- ศูนย์การค้าแหล่งช้อปปิ้งหลายแห่ง ได้แก่ ศูนย์การค้าและแหล่งช้อปปิ้ง เช่น เซ็นทรัลพลาซ่า ท็อปแลนด์ เทสโก้โลตัส ประทุมทอง เป็นต้น</p>
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	<p>- สามารถรองรับได้ทั้งในรูปแบบทางบก ทางอากาศ และทางรถไฟ</p> <p>เนื่องจากพิษณุโลก เป็นศูนย์กลางในเขตภูมิภาคเหนือ ที่สามารถเดินทางหรือขนส่งได้หลายเส้นทาง ทั้งเส้นทางทิศเหนือ ทิศตะวันออก ทิศตะวันตก และยังสามารถเชื่อมโยงไปยังกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก</p>
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	<p>มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้ข้อมูล เช่น สมาคมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทั้งทางเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ หน้าเว็บไซต์ และสามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลได้</p>
6. ราคา (Price)	<p>- ค่าที่พักแรม เฉลี่ย 550 – 3,000 บาท</p> <p>- ค่าอาหาร หรือ ค่าการเดินทาง ไม่สูงมากนัก</p>
7. การจัดหา (Sourcing)	<p>สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย</p>
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	<p>มีความพร้อมทางด้านบุคลากรเป็นอย่างมาก เนื่องจากจังหวัดพิษณุโลกที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางและมีสถานศึกษาหลายแห่งจึงมีหลักสูตรหรือโปรแกรมการอบรมเพื่อเพิ่มทักษะความรู้ด้านการให้บริการอยู่เสมอ</p>
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	<p>จังหวัดพิษณุโลกมีการส่งเสริมและกำหนดยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยวทั้งทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น และการท่องเที่ยวส่งเสริมเชื่อมโยงเส้นทางวัฒนธรรมประวัติศาสตร์การท่องเที่ยวกับเพื่อนบ้านทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์</p>

นอกจากนี้ จังหวัดพิษณุโลกยังมีกิจกรรมท่องเที่ยวเทศกาลงานประเพณีนี้ของจังหวัด ที่จัดขึ้นในทุกปี ได้แก่ งานแผ่นดินสมเด็จพระนเรศวรมหาราชและกาชาดพิษณุโลก ในช่วงเดือนมกราคม งานนมัสการพระพุทธชินราช ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ เทศกาลชิมกาแฟแก่งซอง ล่องแก่งลำน้ำเข็ก ในช่วงเดือนกรกฎาคม – ตุลาคมประเพณีแข่งเรือยาว ในช่วงเดือนกันยายน ประเพณีปักธงนครไทย ในช่วงเดือนพฤศจิกายน และงานมหกรรมอาหารและต้อนรับปีใหม่ ในช่วงเดือนธันวาคม เป็นต้น โดยในช่วงทุกเทศกาลต่างมีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจและเดินทางมาเที่ยวกันเป็นจำนวนมาก

4. อำเภอศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย

จังหวัดสุโขทัยเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง เป็นที่ตั้งอาณาจักรแรกของชนชาติไทยเมื่อ 700 ปีก่อน คำว่า "สุโขทัย" มาจากสองคำ คือ "สุข+อุทัย" หมายถึง "รุ่งอรุณแห่งความสุข" รอยอดีตแห่งความรุ่งเรืองเห็นได้จากอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยและศรีสัชนาลัยซึ่งเป็นที่ยู่อักของชาวไทยและต่างประเทศ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม ทางตอนเหนือมีลักษณะเป็นที่ราบสูง มีแนวเขาพาดยาวทางทิศตะวันตก มีแม่น้ำยมไหลผ่านจากทิศเหนือจรดใต้ มีอาณาเขตทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดแพร่และจังหวัดอุดรดิตถ์ ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดกำแพงเพชรและจังหวัดพิษณุโลก ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดอุดรดิตถ์ และทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดตากและจังหวัดลำปาง นอกจากนี้จังหวัดสุโขทัยยังเป็นอีกหนึ่งจังหวัดที่อยู่ในกลุ่มความร่วมมือของระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC

จากการสำรวจเก็บข้อมูลสามารถวิเคราะห์ ตามปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ดังนี้

ตาราง 15 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	- แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ อย่างเช่น อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย สถานที่ที่ได้รับการยกย่องให้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก ภายในอุทยานประวัติศาสตร์ มีสถานที่สำคัญที่เป็นพระราชวัง ศาสนสถาน โบราณสถาน โดยมีคูเมือง กำแพงเมือง - สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติรามคำแหง เป็นต้น
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับรองรับการเติบโตของกิจกรรมการท่องเที่ยวได้ค่อนข้างพร้อม ทั้งระบบไฟฟ้า การประปาหรือโครงข่ายถนน การจราจร ระบบสาธารณสุข เป็นต้น
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	มีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค เช่น - ที่พักหรือโรงแรม มีขนาดใหญ่ กลาง เล็ก รีสอร์ท อพาร์ทเมนต์ บูทีค และโฮสเทล เป็นต้น - ร้านอาหารและสถานบันเทิง มีความหลากหลายทางด้านอาหารในหลายรูปแบบ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ดี
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	- สามารถรองรับได้ทั้งในรูปแบบทางบก และทางอากาศ นอกจากนี้ยังมีบริการสาธารณะ ไว้รองรับนักท่องเที่ยวได้ในช่วง high season

5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้ข้อมูล เช่น สมาคมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทั้งทางเอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ หน้าเว็บไซต์ และสามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลได้ แต่บางที่ที่เป็นการท่องเที่ยวแบบชุมชน อาจยังไม่มีการพัฒนาเท่าที่ควร
6. ราคา (Price)	- ค่าที่พักแรม เฉลี่ย 550 – 3,000 บาท - ค่าอาหาร หรือ ค่าการเดินทาง ไม่สูงมากนัก
7. การจัดหา (Sourcing)	สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	ยังไม่มีความพร้อมทางด้านบุคลากรเท่าที่ควร เนื่องจากการท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวแบบวัฒนธรรม ชุมชนท้องถิ่นค่อนข้างมาก
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	จังหวัดสุโขทัยมีนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ประทับใจ ปรับปรุงเส้นทางคมนาคม และประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง

5. อำเภอเข้าคือ จังหวัดเพชรบูรณ์

จังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นอีกจังหวัดที่ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง มีแนวเขตติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีพื้นที่ประมาณ 12,668.416 ตารางกิโลเมตร ภูมิประเทศทั่วไปของจังหวัดเพชรบูรณ์ ประกอบด้วยภูเขาเพชรบูรณ์ เป็นรูปเกือกม้า รอบพื้นที่ด้านเหนือของจังหวัด เป็นแนวขนานกันไปทั้งสองข้าง ทิศตะวันออกและทิศตะวันตก คิดเป็นเนื้อที่ประมาณ ร้อยละ 40 ของพื้นที่ทั้งหมด มีพื้นที่ราบอยู่ตอนกลางและอำเภอด้านใต้ของจังหวัด เป็นพื้นที่ลาดชันจากเหนือลงใต้ มีพื้นที่ป่าไม้ 3,624,830 ไร่ เนื่องจากพื้นที่จังหวัด มีภูเขาล้อมรอบจึงทำให้อากาศร้อนจัดในฤดูร้อน หนาวจัดในฤดูหนาว โดยเฉพาะพื้นที่อำเภอน้ำหนาว เขาค้อ และหล่มเก่า จะมีอากาศหนาวที่สุด และบนพื้นที่ภูเขาจะมีอากาศเย็นตลอดทั้งปี ด้วยสภาพภูมิประเทศที่เป็นแนวเขาจึงทำให้มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม โดยจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติมีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยปี พ.ศ. 2556 จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มเป็น 1,792,327 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.77 เทียบจากปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 1,509,632 คน ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทั้งนักท่องเที่ยวไทยชาวต่างชาติ

จากการสำรวจเก็บข้อมูลสามารถวิเคราะห์ ตามปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ดังนี้

ตาราง 16 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอเขาค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	-แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม อย่างเช่น วัดไตรภูมิ วัดมหาธาตุ พระตำหนักเขาค้อ วัดพระธาตุผาซ่อนแก้ว - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ภูทับเบิก เขาค้อ อุทยานแห่งชาติน้ำหนาว อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง (หนองแม่นา)
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับรองรับการเติบโตของกิจกรรมการท่องเที่ยวได้ค่อนข้างพร้อม ทั้งระบบไฟฟ้า การประปา หรือโครงข่ายถนน การจราจร ระบบสาธารณสุข ระบบคมนาคม เป็นต้น
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	มีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค เช่น -ที่พักหรือโรงแรม มีขนาดใหญ่ กลาง เล็ก รีสอร์ท อพาร์ทเมนต์ บูทิค และโฮสเทล เป็นต้น -ร้านอาหารและสถานบันเทิง มีความหลากหลายทางด้านอาหารในหลายรูปแบบ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ดี
4.ระบบขนส่ง (Transportation System)	- สามารถรองรับได้ทั้งในรูปแบบทางบก นอกจากนี้ยังมีรถบริการสาธารณะ ไว้รองรับนักท่องเที่ยวได้ในช่วง higt season
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	มีหน่วยงานที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวให้ข้อมูล เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ ตำรวจท่องเที่ยว การท่องเที่ยวและกีฬา และเจ้าหน้าที่ป่าไม้ประจำอุทยาน ทั้งในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ หน้าเว็ปไซต์ และสามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลได้
6. ราคา (Price)	- ค่าที่พักแรม เฉลี่ย 550 – 12,000 บาท - ค่าอาหาร หรือ ค่าการเดินทาง ขึ้นอยู่กับสถานที่
7. การจัดหา (Sourcing)	สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	มีความพร้อมทางด้านบุคลากรเท่าที่ควร เนื่องจากการท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวแบบธรรมชาติ มีการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรได้เพียงพอ

<p>9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)</p>	<p>เพชรบูรณ์ได้กำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการ และปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว สร้าง พื้นฟู พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและหลากหลายทางวัฒนธรรม เพื่อใช้เป็นจุดขายของการท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบูรณ์</p>
---	---

นอกจากนี้จังหวัดเพชรบูรณ์ยังมีกิจกรรมเทศกาลและประเพณีของจังหวัดเพชรบูรณ์ที่จัดขึ้นทุกปี ได้แก่ งานกาชาดมะขามหวานนครบาลเพชรบูรณ์ ในช่วงเดือนมกราคม ประเพณีเส็งกลอง ล่องโคมไฟ ไขว้พ้อขุนผาเมือง จัดขึ้นในช่วงวันที่ 29 ธันวาคม – 2 มกราคม ของทุกปี งานวัฒนธรรมไทหล่ม ขนมห่มเส้น หล่มเก่า และเทศกาลอาหารอร่อย ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ประเพณีบุญบั้งไฟเดือนหกและผีตอม่ ในช่วงเดือนมิถุนายน เทศกาลชิมไก่อ่างวิเชียรบุรี ในช่วงประมาณเดือนสิงหาคม – เดือนกันยายน งานประเพณีอุ้มพระดำน้ำและเทศกาลอาหารอร่อย ช่วงเดือนกันยายนของทุกปี (แรม 15 ค่ำ เดือน 10 ของทุกปี) งานฉลองปีใหม่ชาวไทยภูเขาเผ่าม้ง ในช่วงเดือนธันวาคม และเทศกาลดนตรี Overcoat Music Festival ในช่วงเดือนธันวาคม จังหวัดเพชรบูรณ์มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงฤดูการท่องเที่ยวของจังหวัด เนื่องจากภาครัฐบาลและเอกชนได้จัดรายการโปรแกรมส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทาง

6. อำเภอเมือง และอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

จังหวัดตากตั้งอยู่ในกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง ทางฝั่งทิศตะวันตก ซึ่งมีชายแดนติดกับประเทศเมียนมา มีด่านชายแดนแม่สอด ที่มีความสำคัญทางการค้าการลงทุน รัฐบาลไทยจึงได้ประกาศให้จังหวัดตากเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และอยู่ในกลุ่มระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปของจังหวัดตากเป็น ภูเขา และป่าไม้ ทางทิศเหนืออาณาเขตต่อกับ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูน และจังหวัดลำปาง ทิศใต้ติดต่อกับ จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดกาญจนบุรี ทิศตะวันออกติดต่อกับ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดอุทัยธานี และทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศเมียนมา มีประชากรอาศัยอยู่ในปี พ.ศ.2557 จำนวน 539,553 คน

จากการสำรวจเก็บข้อมูลสามารถวิเคราะห์ ตามปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ดังนี้

ตาราง 17 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่อำเภอเมือง และอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	<p>- การท่องเที่ยวแบบเรียนรู้วิถีชีวิตชุมชนแบบโฮมสเตย์ที่แม่กาษา หรือ ชมสถาปัตยกรรมและวิถีของคนเมืองเก่าที่ตรอกบ้านจิ้น พิพิธภัณฑน์ เมืองเฉลิมพระเกียรติ ที่รวบรวมเรื่องราวของเก่าวัตถุโบราณในสมัยอดีต</p> <p>- แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช อุทยานแห่งชาติแม่เมย อุทยานแห่งชาติลานสาง อุทยานแห่งชาติ น้ำตกพาเจริญ น้ำพุร้อนแม่กาษา เป็นต้น</p>
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	<p>มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับรองรับการเติบโตของกิจกรรมการท่องเที่ยวได้ค่อนข้างสูง ทั้งระบบไฟฟ้า การประปา หรือโครงข่ายถนน การจราจร ระบบสาธารณสุข ระบบคมนาคม เป็นต้น</p>
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	<p>มีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค เช่น</p> <p>- ที่พักหรือโรงแรม มีขนาดใหญ่ กลาง เล็ก รีสอร์ท อพาร์ทเมนต์ บูติก และโฮสเทล เป็นต้น</p> <p>- ร้านอาหารและสถานบันเทิง มีความหลากหลายทางด้านอาหารในหลายรูปแบบ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ดี</p> <p>นอกจากนี้ยังมีตลาดสด ซึ่งเป็นตลาดที่เป็นผลผลิตทางการเกษตรที่ขึ้นชื่อทั้งดอกไม้ ผลไม้ และสินค้าเกษตรอื่นๆ เป็นต้น</p>
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	<p>- สามารถรองรับได้ทั้งในรูปแบบทางบก และทางอากาศ โดยจังหวัดตากมีท่าอากาศยานให้บริการ ซึ่งบินตรงจากกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังมีรถบริการสาธารณะ ไว้รองรับนักท่องเที่ยวในช่วง high season</p>
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	<p>มีหน่วยงานที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวให้ข้อมูล เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ ตำรวจท่องเที่ยว การท่องเที่ยวและกีฬา และเจ้าหน้าที่ป่าไม้ประจำอุทยาน และสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยประจำจังหวัดตาก เป็นต้น ทั้งนี้การเข้าถึงข้อมูลการท่องเที่ยวทั้งในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ หน้าเว็บไซต์ สามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลได้และมีการจัดทำสื่อหลายภาษาทั้งไทย อังกฤษ จีน เมียนมา</p>

6. ราคา (Price)	- ค่าที่พักแรม เฉลี่ย 450 – 4,000 บาท - ค่าอาหาร หรือ ค่าการเดินทาง ขึ้นอยู่กับสถานที่
7. การจัดหา (Sourcing)	สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	มีความพร้อมทางด้านแรงงานที่มีทักษะด้านบริการ เนื่องจากแรงงานส่วนใหญ่มาจากเมียนมาที่เข้ามาทำงาน จึงไม่มีปัญหาเรื่องการใช้ภาษาเมียนมาและภาษาอังกฤษ สำหรับต้อนรับนักท่องเที่ยวเมียนมา หรือนักท่องเที่ยวต่างชาติ
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	สำนักงานจังหวัดตากได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ส่งเสริมการท่องเที่ยวสินค้า OTOP การท่องเที่ยวบริเวณด้านศุลกากรแม่สอด มีการปรับปรุงสื่อการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยวให้ตรงต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้จังหวัดตากยังมีกิจกรรมเทศกาลและประเพณีที่สำคัญโดยได้จัดขึ้นในทุกปี ได้แก่ ประเพณีปีใหม่ม้ง จัดขึ้นในวันขึ้น 1 ค่ำ 2 ค่ำ และ 3 ค่ำของเดือนหนึ่ง (มกราคม) ที่อำเภอพบพระ ประเพณีแห่หลวงพ่อ (แห่ลูกแก้ว) ช่วงเดือนมีนาคม ถึง ต้นเมษายน งานประเพณีบุญบั้งไฟ ช่วงเดือน พฤษภาคม ประเพณีขึ้นธาตุเดือน 9 จัดขึ้นในวันขึ้น 14 ค่ำ และ 15 ค่ำ เดือน 7 (ปลายพฤษภาคม - มิถุนายน) ณ วัดพระบรมธาตุ อำเภอบ้านตาก และประเพณีลอยกระทงสายไหลประทีป ในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 12 ที่อำเภอเมือง เป็นต้น ซึ่งทำให้ปัจจุบันจังหวัดตากจึงมีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

7. ด้านแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

ด้านแม่สอดเป็นด่านศุลกากรทางบก อยู่ตรงข้ามกับด่านเมียวดี เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งมีแม่น้ำเมยเป็นเขตกั้นชายแดนอยู่ มีที่ตั้งอยู่ในภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย ตำบลแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก มีระยะทางอยู่ห่างจากตัวเมืองตาก ประมาณ 86 กิโลเมตร และมีพื้นที่ประมาณ 1,241,323 ไร่ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงชันซับซ้อนสลับกับหุบเขา แคบๆ ลักษณะภูมิประเทศของอำเภอเป็นที่ราบ ป่าโปร่ง ป่าดงดิบและป่าสน มีพื้นที่การเกษตรประมาณ 346,116 ไร่ พื้นที่ป่าไม้ประมาณ 1,390,494 ไร่ และพื้นที่ที่อยู่อาศัยประมาณ 27,6701 ไร่ มีมูลค่าการค้าขายสูงที่สุดทางภาคเหนือของประเทศไทย สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบจากทรัพยากรธรรมชาติ สินค้าเกษตร เป็นต้น และเมื่อเปิดใช้เส้นทางเมืองเมียวดี – เมืองกอกาเร็กในเมียนมาที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมทางบกจากด่านแม่สอด เพื่อเข้าสู่พื้นที่ขึ้นในของเมียนมา วันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2558 มีระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร และไปต่อที่เมืองย่างกุ้งประมาณ 120 กิโลเมตร ส่งผลดีต่อกิจกรรมการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศ จากการเก็บข้อมูลสามารถวิเคราะห์ปัจจัยในการขับเคลื่อนข้อมูลอุปทานทั้ง 9 บนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย ได้ดังนี้

ตาราง 18 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่ด่านแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	-การท่องเที่ยวแบบศาสนา เช่น วัดมณีไพรสณฑ์ วัดแม่สอดน้ำด่าน วัดสายโทรเลข วัดไทยวัฒนธรรม - ตลาดริมเมย เป็นต้น
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับรองรับการเติบโตของ กิจกรรมการท่องเที่ยวได้ค่อนข้างสูง ทั้งระบบไฟฟ้า การประปา หรือโครงข่ายถนน การจราจร ระบบสาธารณสุข ระบบคมนาคม เป็นต้น
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	มีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค บริเวณ หน้าด่าน เช่น ที่พักหรือโรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าต่างๆ สามารถ รองรับนักท่องเที่ยวได้ดี
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	- บริเวณหน้าด่าน จะมีรถสาธารณะ หรือรถประจำทาง ไว้รองรับ บริการให้นักท่องเที่ยว
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้ข้อมูล เช่น สำนักงานสถิติ แห่งชาติ ตำรวจท่องเที่ยว การท่องเที่ยวและกีฬา และเจ้าหน้าที่ป่า ไม้ประจำอุทยาน และสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประจำจังหวัดตาก เป็นต้น ทั้งนี้การเข้าถึงข้อมูลการท่องเที่ยวทั้งใน รูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ หน้าเว็บไซต์ สามารถเข้าถึง แหล่งข้อมูลได้และมีการจัดทำสื่อหลายภาษาทั้งไทย อังกฤษ จีน เมียนมา
6. ราคา (Price)	- ค่าธรรมเนียมผ่านค่าเดินทางโดยรถ TAXI ระหว่างข้ามด่านเป็น ลักษณะรถกระบะมีหลังคาปูพื้นกระบะด้วยสีไม่มีที่นั่งอัตราค่า โดยสารจำนวน 20 บาท/คน/เที่ยว หรือจะเหมาจ่ายรถ TAXI ริ่ง โดยสารจากด่านเมียวดีไปเมืองเมะล่าย มีอัตราค่าเหมาจ่าย 2,000 บาท/คน ใช้เวลา 5 ชั่วโมง - อัตราค่าที่พักแรมเฉลี่ย 600 – 1,000 บาท
7. การจัดหา (Sourcing)	สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย และมี บางส่วนมาจากจีน แต่ถ้าเป็นเครื่องเทศจะนำเข้ามาจากอินเดีย บางส่วน

<p>8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)</p>	<p>บุคลากร เช่น มัคคุเทศน์ พนักงานบริการต่างๆ มีเพียงพอต่อการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวได้พอสมควร</p>
<p>9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)</p>	<p>การทำขั้นตอนทางพิธีการศุลกากรใช้เวลาในการยื่นเอกสารประมาณ 1 ชั่วโมง โดยเอกสารการเข้าออกแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ (1) หนังสือเดินทางทูต (2) แบบเดินทางโดยทางบก และต้องทำ Visa และ (3) หนังสือผ่านแดนชั่วคราว</p> <ul style="list-style-type: none"> - หนังสือเดินทางทูต และหนังสือเดินทางราชการ (Official passport) สามารถเข้าราชอาณาจักรได้โดยได้รับการยกเว้นการตรวจลงตรา (Visa) สามารถพำนักได้ไม่เกิน 30 วัน - หนังสือเดินทางธรรมดา แบ่งออกลักษณะการเดินทางออกเป็น 2 แบบ ได้แก่ 1) หนังสือผ่านแดน (Border Pass) แบบเดินทางโดยทางอากาศ สามารถเข้าราชอาณาจักรได้โดยได้รับการยกเว้นการตรวจลงตรา (Visa) สามารถพำนักได้ไม่เกิน 28 วัน - แบบเดินทางโดยทางบก ต้องทำ Visa สามารถพำนักได้ไม่เกิน 28 วัน และกรณีต้องการทำ Visa นักท่องเที่ยวชาวเมียนมาที่จะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยต้องเดินทางไปขอทำ Visa ที่สถานทูตไทยประจำเมียนมา ณ เมืองย่างกุ้ง ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ต้องเดินทางไปขอทำ Visa ที่สถานทูตของเมียนมาประจำประเทศไทยที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น - หนังสือผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Border Pass) ใช้เวลายื่นเอกสารประมาณ 10 นาที ค่าธรรมเนียมคนละ 50 บาท/ครั้ง ณ สำนักงานออกหนังสือชั่วคราว อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เปิดทำการทุกวัน อยู่ห่างจากด่านชายแดนประมาณ 2.5 กิโลเมตรสามารถพำนักได้ไม่เกิน 7 วัน สามารถเดินทางรัศมีไม่เกินตัวเมืองเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา มีระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร เข้าออกได้เฉพาะจุดผ่านแดนเดิมเท่านั้น (One - Way Traffic) ในที่นี้ คือ ด่านเมียวดีและด่านแม่สอดเท่านั้น

นอกจากนี้รัฐบาลเมียนมาได้มีนโยบายสนับสนุนและให้ความสำคัญกับเขตนิคมอุตสาหกรรมชายแดนไทย – เมียนมา ในเมียวดีในรัฐกะเหรี่ยง อุตสาหกรรมเมืองพะอัน และเมะล่ำโยในรัฐมอญ ซึ่งเมืองดังกล่าวตั้งอยู่ตรงข้ามกับอำเภอแม่สอด จังหวัดตากของไทย เป็นส่วนที่สอดคล้องกับเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดของฝั่งไทยที่ได้จัดตั้งไปแล้ว เพื่อเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจฝั่งตะวันออกและตะวันตก (East – West Economic Corridor) อีกด้วย

พื้นที่ศึกษาช่วง C: สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

การสำรวจเก็บข้อมูลในพื้นที่บริเวณด้านเมียวดี เมืองเมียวดีและเมืองพะอันในเขตการปกครองของรัฐกะเหรี่ยง เมืองเมะล่ำโยในเขตการปกครองของรัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ระหว่างวันที่ 5 - 12 ตุลาคม พ.ศ. 2559 คณะวิจัยได้ศึกษาข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรมและข้อมูลจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เข้าสัมภาษณ์เชิงลึก โดยหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงประจักษ์ภาค รัฐกะเหรี่ยงและรัฐมอญ กระทรวงการโรงแรมและการท่องเที่ยว กระทรวงแผนงานและพัฒนาเศรษฐกิจเมียนมา สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงย่างกุ้ง สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านท่องเที่ยว เป็นต้น ส่วนหน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมรัฐกะเหรี่ยง สำนักหอการค้ารัฐมอญ สำนักสหพันธ์หอการค้าและอุตสาหกรรมเมียนมา และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งใช้วิธีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย (9 Supply Chain Driver) ได้แก่ (1) สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว (2) โครงสร้างพื้นฐาน (3) สิ่งอำนวยความสะดวก (4) ระบบขนส่ง (5) ข้อมูลสารสนเทศ (6) ราคา (7) การจัดหา (8) ทรัพยากรบุคคล และ (9) นโยบายและกฎระเบียบ

1. ด้านเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

ด้านเมียวดี เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งมีแม่น้ำเมยเป็นเขตกั้นชายแดนอยู่ มีที่ตั้งอยู่ในภาคเหนือตอนล่าง 1 ของประเทศไทย ตำบลแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก มีระยะทางอยู่ห่างจากตัวเมืองตาก ประมาณ 86 กิโลเมตร และมีพื้นที่ประมาณ 1,241,323 ไร่ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงชันซับซ้อนสลับกับหุบเขาแคบๆ ลักษณะภูมิประเทศของอำเภอเป็นที่ราบ ป่าโปร่ง ป่าดงดิบและป่าสน มีพื้นที่การเกษตรประมาณ 346,116 ไร่ พื้นที่ป่าไม้ประมาณ 1,390,494 ไร่ และพื้นที่อยู่อาศัยประมาณ 27,6701 ไร่ และเมื่อเปิดใช้เส้นทางเมืองเมียวดี – เมืองกอกาเร็กในเมียนมาที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมทางบกจากด้านแม่สอด เพื่อเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของเมียนมา วันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2558 มีระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร และไปต่อที่เมืองย่างกุ้งประมาณ 120 กิโลเมตร ส่งผลดีต่อกิจกรรมการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศ สามารถวิเคราะห์ปัจจัยในการขับเคลื่อนโซ่อุปทานทั้ง 9 บนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่ำโย บริเวณ 2.1) ด้านแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย – ด้านเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังนี้

ตาราง 19 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่ด่านเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	-การท่องเที่ยวแบบศาสนา วัดส่วยมินวุ่น (วัดเจดีย์ทอง) วัดมิเจากง (วัดจระเข้) วัดเต๋ออันเอ่ (วัดอริษฐาน) วัดเจ้าโหลงจี (วัดก้อนหินใหญ่) - ตลาดบูเรงนอง เป็นต้น
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับรองรับการเติบโตของกิจกรรมการท่องเที่ยวได้ ทั้งระบบไฟฟ้า การประปา หรือโครงข่ายถนน ระบบสาธารณสุข ระบบคมนาคม เป็นต้น แต่การจราจรยังไม่เป็นระเบียบเท่าที่ควร
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	มีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค บริเวณหน้าด่าน เช่น ที่พักหรือโรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าต่างๆ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	- บริเวณหน้าด่าน จะมีรถสาธารณะ หรือรถประจำทาง ไว้รองรับบริการให้นักท่องเที่ยว หรือบางกรณีที่นักท่องเที่ยวซื้อทัวร์ จะมีเจ้าหน้าที่ของบริษัททัวร์มารับตรงบริเวณหน้าด่าน และอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	ข้อมูลการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ จะได้รับจากทางมัคคุเทศก์ท้องถิ่น ที่อำนวยความสะดวกในการนำเที่ยวบริเวณหน้าด่าน ยังไม่มีสื่อสิ่งพิมพ์ หรือการโปรโมทเท่าที่ควร
6. ราคา (Price)	- ค่าธรรมเนียมผ่านค่าเดินทางโดยรถ TAXI ระหว่างข้ามด่านเป็นลักษณะรถกระบะมีหลังคาปูพื้นกระบะด้วยเสื่อไม่มีที่นั่งอัตราค่าโดยสารจำนวน 20 บาท/คน/เที่ยว หรือจะเหมาจ่ายรถ TAXI วิ่งโดยสารจากด่านเมียวดีไปเมืองเมะล่าย มีอัตราค่าเหมาจ่าย 2,000 บาท/คน ใช้เวลา 5 ชั่วโมง - ค่ารถโดยสาร (รถเมล์) จากด่านเมียวดี – เมืองเมะล่าย มีอัตราค่าใช้จ่าย 200 บาท/คน ใช้เวลา 7 ชั่วโมง - อัตราค่าที่พักแรมเฉลี่ย 600 – 1,500 บาท
7. การจัดหา (Sourcing)	สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย และมีบางส่วนมาจากจีน แต่สินค้าจำพวกเครื่องเทศจะนำเข้ามาจากอินเดียบางส่วน

<p>8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)</p>	<p>บุคลากร เช่น มัคคุเทศน์ พนักงานบริการต่างๆ ส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่น การให้บริการ หรือการสื่อสาร ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการรองรับเท่าที่ควร</p>
<p>9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)</p>	<p>การทำขั้นตอนทางพิธีการศุลกากรใช้เวลาในการยื่นเอกสารประมาณ 1 ชั่วโมง โดยเอกสารการเข้าออกแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ (1) หนังสือเดินทางทูต (2) แบบเดินทางโดยทางบก และต้องทำ Visa และ (3) หนังสือผ่านแดนชั่วคราว</p> <ul style="list-style-type: none"> - หนังสือเดินทางทูต และหนังสือเดินทางราชการ (Official passport) สามารถเข้าราชอาณาจักรได้โดยได้รับการยกเว้นการตรวจลงตรา (Visa) สามารถพำนักได้ไม่เกิน 30 วัน - หนังสือเดินทางธรรมดา แบ่งออกลักษณะการเดินทางออกเป็น 2 แบบ ได้แก่ 1) หนังสือผ่านแดน (Border Pass) แบบเดินทางโดยทางอากาศ สามารถเข้าราชอาณาจักรได้โดยได้รับการยกเว้นการตรวจลงตรา (Visa) สามารถพำนักได้ไม่เกิน 28 วัน - แบบเดินทางโดยทางบก ต้องทำ Visa สามารถพำนักได้ไม่เกิน 28 วัน และกรณีต้องการทำ Visa นักท่องเที่ยวชาวเมียนมาที่จะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยต้องเดินทางไปขอทำ Visa ที่สถานทูตไทยประจำเมียนมา ณ เมืองย่างกุ้ง ส่วนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ต้องเดินทางไปขอทำ Visa ที่สถานทูตของเมียนมาประจำประเทศไทยที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น - หนังสือผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Border Pass) ใช้เวลายื่นเอกสารประมาณ 10 นาที ชำระค่าธรรมเนียมคนละ 50 บาท/ครั้ง ณ สำนักงานออกหนังสือชั่วคราว อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เปิดทำการทุกวัน อยู่ห่างจากด่านชายแดนประมาณ 2.5 กิโลเมตรสามารถพำนักได้ไม่เกิน 7 วัน สามารถเดินทางรัศมีไม่เกินตัวเมืองเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา มีระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร เข้าออกได้เฉพาะจุดผ่านแดนเดิมเท่านั้น (One - Way Traffic) ในที่นี้ คือ ด่านเมียวดีและด่านแม่สอดเท่านั้น

ตาราง 20กลุ่มนักท่องเที่ยวบริเวณด่านแม่สอด (ไทย) – ด่านเมียวดี (เมียนมา)

กลุ่มเป้าหมาย นักท่องเที่ยว สถานที่ท่องเที่ยว	ไทย	เมียนมา	ประเทศที่สาม
บริเวณด่านแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย	- นักท่องเที่ยวกลุ่ม MICE เดินทางมาเอง โดยรถยนต์ส่วนตัว และเครื่องบิน - นักท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา เดินทางมา โดยใช้บริษัททัวร์ โดยใช้รถบัสและรถตู้ และเครื่องบิน - นักท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา เดินทางมาเอง โดยรถยนต์ส่วนตัว และเครื่องบิน	นักท่องเที่ยวกลุ่ม MICE เดินทางมาเอง โดยรถยนต์ส่วนตัว และเครื่องบิน	นักท่องเที่ยวสะพายเป้ชาวยุโรป เช่น ออสเตรเลีย เดินทางมาเอง โดยรถโดยสารประจำทาง
บริเวณด่านเมียวดี เมืองเมียวดีสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	นักท่องเที่ยวกลุ่ม MICE เดินทางมาเอง โดยรถยนต์ส่วนตัวหรือรถตู้	- นักท่องเที่ยวกลุ่ม MICE เดินทางมาเอง โดยรถยนต์ส่วนตัวหรือรถตู้ - นักท่องเที่ยวเพื่อทำธุรกิจ เดินทางมาเอง รถโดยสาร (รถบัส), รถยนต์ส่วนตัว	

ทั้งนี้สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาเป็นประเทศที่เปิดใหม่สำหรับการท่องเที่ยว จึงอาจทำให้การเดินทางไปยังเมืองต่างๆ นั้น ไม่สะดวกในบางช่วง เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งทางรัฐบาลจะห้ามชาวต่างชาติเดินทางไปยังบางเมืองหรือบางพื้นที่ที่นอกเหนือจากการเดินทาง หรือประสงค์ที่จะเดินทางหากประสงค์ที่จะเดินทางไปเมืองที่ไม่ใช่แหล่งท่องเที่ยวควรตรวจสอบข้อมูลก่อนการเดินทาง

2. เมืองพะอัน รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

เมืองพะอัน (Hpa – An) เป็นเมืองหลวงของรัฐกะเหรี่ยง (Karen State) อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเมียนมา ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อมต่อกับเส้นทาง R12 จากด่านแม่สอดเข้ามายังเมียนมา อยู่ริมแม่น้ำสาละวิน ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวกะเหรี่ยง นับถือศาสนาพุทธ ประกอบอาชีพการเกษตรทำไร่ทำนา ลักษณะภูมิประเทศมีภูเขา สลับซับซ้อน โดยมีอาณาเขตทางทิศเหนือติดต่อกับเขตมณฑลพะเลย์ รัฐฉาน และรัฐกะยา ทิศตะวันออกติดต่อกับ จังหวัดแม่ฮ่องสอนและจังหวัดตาก ประเทศไทย ทิศใต้ติดต่อกับ จังหวัดกาญจนบุรี ประเทศไทย และรัฐมอญของเมียนมา พะอันยังเป็นเสมือนประตูสู่ภาคใต้ของเมียนมาที่สามารถลงสู่เขตตะนาวศรี (Thanintaryi Division) ซึ่งประกอบด้วยเมืองที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสำคัญ ได้แก่ ทวาย มะริด และ เกาะสอง หรือเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเศรษฐกิจอย่างมณฑลพะเลย์ เป็นต้น

ตาราง 21 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่เมืองพะอัน รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย	ข้อมูลจากการสำรวจ
1. สถานที่ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	การท่องเที่ยวแบบศาสนา เช่น เจดีย์ Kyauk Ka Lat หรือวัดเขาตะปู เจดีย์หินสองชั้นริมทะเลสาบ เขาสเวกาบิน (Mount Zwegabin) เจดีย์ Lwan Nya ทะเลสาบสีฟ้า, เจดีย์ Shwe Yin Myaw, ริมแม่น้ำสาละวิน, และสวน Lone Ma Ni
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	โครงสร้างพื้นฐานสำหรับรองรับการกิจกรรมการท่องเที่ยว ยังไม่มีความพร้อม เนื่องจากยังขาดความพร้อมและความสมบูรณ์ทางด้าน โครงข่ายถนนในบางช่วงของการเดินทาง ทั้งระบบไฟฟ้า การประปา ระบบสาธารณสุข ระบบคมนาคม เป็นต้น แต่การจราจรยังไม่เป็นระเบียบเท่าที่ควร
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	ที่พักหรือโรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้าต่างๆ ยังไม่เพียงพอต่อการรองรับ ทั้งความสะดวกและมาตรฐาน
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	การเดินทางโดยใช้แบบทางบก เช่น รถยนต์ รถรับจ้างประจำทาง Taxi เป็นต้น
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	ข้อมูลการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ จะได้รับจากทางมัคคุเทศก์ท้องถิ่น ที่อำนวยความสะดวกในการนำเที่ยว สื่อสิ่งพิมพ์ หรือการโปรโมทยังไม่มากนัก
6. ราคา (Price)	ค่าที่พักแรม ในเมืองพะอันเฉลี่ยคืนละ 1,200 – 3,600 บาท

	ค่าอาหาร ค่าการเดินทางขึ้นอยู่กับสถานที่
7. การจัดหา (Sourcing)	สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย และมีบางส่วนมาจากจีน แต่สินค้าจำพวกเครื่องเทศจะนำเข้ามาจากอินเดียบางส่วน
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	บุคลากร เช่น มัคคุเทศน์ พนักงานบริการต่างๆ ส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่น การให้บริการ หรือการสื่อสาร ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการรองรับเท่าที่ควร
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	ได้จัดทำแผนการดำเนินงานและมีการกำหนดนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว ดังนี้ (1) แผนการเจรจาให้นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไม่ได้ทำวีซ่าที่ยื่นเอกสาร Boarding Pass สามารถเดินทางเข้ามาถึงพระธาตุอินแขวน (2) มอบสิทธิให้สร้างโรงแรม (3) แผนการประชาสัมพันธ์ โดยให้เจ้าหน้าที่หรือตำรวจท่องเที่ยวคอยดูแลและชี้แจงนักท่องเที่ยวว่าจุดไหนอันตรายหรือจุดไหนที่ห้ามนักเที่ยวเข้าไป เนื่องจากแหล่งเที่ยวบางแหล่งยังอยู่ในการดูแลชนกลุ่มน้อย อันไหนที่สามารถพัฒนาได้ภาครัฐก็จะพัฒนาโดยอาจจะยังไม่คำนึงถึงโครงการสร้างพื้นฐานมากนัก แต่อยากเน้นความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวก่อน (4) การจัดทำแผนการประเมินสภาพสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ยังมีการจัดประเพณีท้องถิ่น 1) ตีกลองกบหรือพาสี 2) รำตง 3) อุ่นเรือน และมีแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเป็นที่นิยม คือ มีการท่องเที่ยวทางน้ำแบบล่องเรือแม่น้ำสาละวิน ใช้เวลาประมาณ 5 คืน 6 วัน และกิจกรรมออกพรรษา และงานเทศกาลต่างๆ เช่น ได้แก่ 1) กิจกรรมเดินรำกะเหรี่ยง ช่วงเดือนพฤศจิกายนของทุกปี 2) กิจกรรมเข้าพรรษา ช่วงเดือนกรกฎาคมของทุกปี 3) กิจกรรมวันมาฆบูชา ช่วงเดือนมีนาคมของทุกปี เป็นต้น และมองว่าแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำในรัฐกะเหรี่ยงมีโอกาสในการเติบโต มีเส้นทางจากเมืองพะอั้น – เมืองเมะล่าย – เมืองทะโตน เป็นการท่องเที่ยว 3 แบบ คือ เรือ – รถไฟ – รถยนต์ จุดประสงค์หลักลำดับความสำคัญ ดังนี้ 1) เพื่อเดินทางไปรักษาพยาบาลที่กรุงเทพฯ 2) เพื่อทำธุรกิจซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทย 3) เพื่อการประชุมสัมมนาหรือการจัดนิทรรศการในโอกาสต่างๆ มีลักษณะการจัดโปรแกรมท่องเที่ยวประมาณ 2 – 3 วัน การท่องเที่ยวของคนในเมืองพะอั้นไปประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวเพื่อศาสนาและนมัสการสถานที่สำคัญทางพุทธศาสนาตามความเชื่อ ความศรัทธา และจับจ่ายซื้อของตามห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่

3. เมืองเมะล่าย รัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

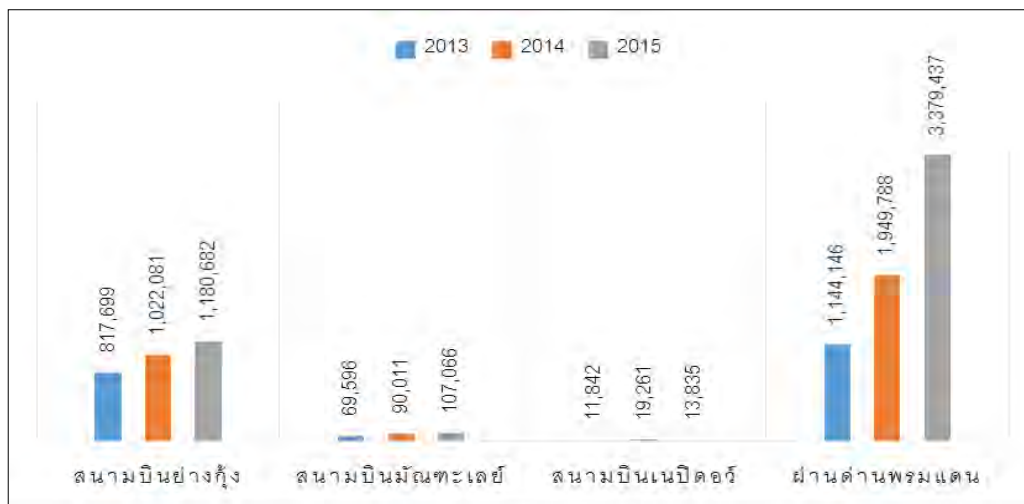
เมืองเมะล่าย (Mawlamyine) เป็นเมืองหลวงของรัฐมอญ ในยุคการค้าอาณานิคม เมื่ออังกฤษได้ยึดครองเมียนมาทางตอนล่างได้ใช้เมืองนี้เป็นเมืองหลวง ก่อนจะถูกขยับไปตีเมืองมัณฑะเลย์ เมืองเมะล่าย

ลำไยได้กลายเป็นเมืองท่าที่สำคัญ เนื่องจากเป็นจุดบรรจบของแม่น้ำที่สำคัญหลายสาย โดยเฉพาะแม่น้ำสาละวิน ก่อนที่จะไหลลงสู่อ่าวเมะตะมะ มีผู้คนหลายเชื้อชาติศาสนา ได้แก่ ศาสนาพุทธ คริสต์ ฮินดู อิสลาม เป็นต้น เมืองเมลล่าย ตั้งอยู่สามเหลี่ยมปากแม่น้ำสาละวิน มีอาณาเขตทิศเหนือติดกับ เขตหงสาวดีและรัฐกะเหรี่ยง ทิศตะวันออกติดกับ รัฐกะเหรี่ยง ทิศใต้ติดกับ จังหวัดกาญจนบุรี ประเทศไทย และเขตตะนาวศรี ทิศตะวันตกติดกับ ทะเลอันดามันและอ่าวเมะตะมะ ทั้งยังร่วมอยู่ในกลุ่มระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC อีกด้วย

ตาราง 22 ปัจจัยการขับเคลื่อนโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 9 ปัจจัย ของพื้นที่เมืองเมลล่าย รัฐมอญ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

<p>โซ่อุปทานการ ท่องเที่ยว 9 ปัจจัย</p>	<p>ข้อมูลจากการสำรวจ</p>
<p>1. สถานที่ ท่องเที่ยวและ กิจกรรมการ ท่องเที่ยว (Place and Distribution)</p>	<p>-การท่องเที่ยวแบบศาสนา เช่น พระธาตุอินทร์แขวนหรือพระเจดีย์ไข้เที่ยว วัดไฟ เลื่อน วัดเจดีย์กลางน้ำ (Shwe Sar Yan) ทะเล Setse Beach เป็นต้น</p> <p>- การท่องเที่ยวเชิงมรดกวัฒนธรรม มีแหล่ง ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ได้แก่ วิถีชีวิตริมแม่น้ำอิรวดี จุดชมวิวเมืองเมลล่าย โบสถ์โรมันคาทอลิกเซนต์ แพทริค</p>
<p>2. โครงสร้าง พื้นฐาน (Infrastructure)</p>	<p>โครงสร้างพื้นฐานหลักจึงมีความพร้อมค่อนข้างสูงกว่าเมืองพะอาน รัฐกะเหรี่ยง มี การจัดวางผังเมืองค่อนข้างเป็นระบบ แต่ยังคงขาดความพร้อมด้านสาธารณูปโภค ระบบไฟฟ้า น้ำประปา อินเทอร์เน็ต Wi-Fi ที่ให้บริการตามร้านอาหารนั้นยังมี ค่อนข้างน้อย ด้านระบบสาธารณสุขยังต้องการการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ประชาชนในเมืองเมลล่าย บางส่วนนิยมไปรักษาสุขภาพที่โรงพยาบาลในประเทศไทย</p>
<p>3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)</p>	<p>ที่พัก โรงแรม รีสอร์ท เกตเฮาส์ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวมากมาย และมี มาตรฐานตามราคาที่แตกต่างกัน มีร้านอาหารที่หลากหลาย ทั้งอาหารเมียนมา และ อาหารต่างชาติ และที่สำคัญคืออาหารทะเล ซึ่งสดและราคาถูก</p>

<p>4. ระบบขนส่ง (Transportation System)</p>	<p>- การเดินทางโดยใช้แบบทางบก เช่น รถยนต์ รถรับจ้างประจำทาง Taxi เป็นต้น</p>
<p>5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)</p>	<p>ข้อมูลการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ จะได้รับจากทางมัคคุเทศก์ท้องถิ่น ที่อำนวยความสะดวกในการนำเที่ยว สื่อสิ่งพิมพ์ หรือการโปรโมทยังไม่มากนัก</p>
<p>6. ราคา (Price)</p>	<p>ค่าที่พักแรม ในเมืองเมะล่ายเฉลี่ยคืนละ 1,500 – 4,000 บาท ค่าอาหาร ค่าการเดินทางขึ้นอยู่กับสถานที่</p>
<p>7. การจัดหา (Sourcing)</p>	<p>สินค้าที่ใช้ในภาคธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย และมีบางส่วนมาจากจีน แต่สินค้าจำพวกเครื่องเทศจะนำเข้ามาจากอินเดียบางส่วน</p>
<p>8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)</p>	<p>บุคลากร เช่น มัคคุเทศก์ พนักงานบริการต่างๆ ส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่น การให้บริการ หรือการสื่อสาร ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการรองรับเท่าที่ควร</p>
<p>9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)</p>	<p>ได้มีการจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวของรัฐมอญจะมาจากรัฐบาลส่วนกลาง เช่น 1) แผนพัฒนาคนหรือแรงงานด้านบริการท่องเที่ยว มีการจัดฝึกอบรมด้านภาษา และอบรมไกด์ท้องถิ่น (Natural Guide) 2) การคมนาคมด้านท่องเที่ยวในรัฐมอญ ต้องทำเรื่องขออนุญาตที่เมืองหลวงเนปิดอร์ โดยมีการระบุรายละเอียดให้ชัดเจน จำนวนวัน จำนวนคน ถ้าผิดหรือคาดเคลื่อนก็จะผิดกฎหมายทันที โดยมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงได้แก่ พระธาตุนินแวน มูตอง เป็นต้น</p>



ภาพ 20 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

จากภาพ 20 จะเห็นว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาประเทศไทยมีแนวโน้มการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยเฉพาะการเข้าประเทศผ่านช่องทางด่านพรมแดน จากปี 2014 มีนำจำนวน 1,949,788 คน เพิ่มขึ้นเป็น 3,379,437 คน ในปีต่อมา คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 73.32 ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากเอเชีย ได้แก่ ไทย จีน มาเลเซีย เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เป็นต้น เนื่องจากเมียนมามีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรมในเชิงพุทธศาสนา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศเมียนมาจะเปิดประเทศแล้วแต่ก็มีอีกหลายปัจจัยที่ยังเป็นอุปสรรคส่งผลต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว ได้แก่ ปัญหาการทำให้เข้าประเทศทางด่านพรมแดน ปัญหาจำนวนที่พักและโรงแรมที่ได้มาตรฐานครบวงจร และปัญหาด้านความรู้ทักษะของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) บนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

ตาราง 23 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (ตาก, สุโขทัย, พิษณุโลก, เพชรบูรณ์, อุตรดิตถ์)				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
1. สถานที่ท่องเที่ยว และกิจกรรมการ ท่องเที่ยว (Place and Distribution)	1. มีความโดดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม สถาปัตยกรรมและปติมากรรม - แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีศักยภาพค่อนข้างสูงและพร้อมแก่การบริการนักท่องเที่ยว - การท่องเที่ยวแบบวิถีชุมชนฯ	1. แหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่เกิดกระแสนิยม มีการจัดการบริหารที่ยังไม่ค่อยดี พื้นที่ท่องเที่ยวเกิดการเสื่อมโทรมเร็ว	1. สามารถพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ที่มีอยู่ให้มีการจัดการระบบให้ดีขึ้นมีมาตรฐานและยั่งยืน	1. ในการดูแลหรือพัฒนาปรับปรุงนั้นต้องใช้เวลาในการทำเรื่องค่อนข้างนาน เนื่องจากการทำเรื่องขึ้นอยู่กับหน่วยงานส่วนกลาง เช่น อุทยานแห่งชาติ
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	1. โครงสร้างพื้นฐานรวมถึงระบบสาธารณูปโภคระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวแต่ละจังหวัดมีความพร้อมและสามารถเดินทางได้สะดวก ทั้งในรูปแบบทางบก ทางอากาศ หรือทางรถไฟ	1. โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคบริเวณด่านถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์ ยังไม่มีความพร้อมต่อการบริการ ทั้งในระบบไฟฟ้า ระบบประปา โครงข่ายถนน เป็นต้น	1. โครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทางการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ค่อนข้างดี จึงอาจเพิ่มโครงสร้างสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ ให้เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกมากยิ่งขึ้น 2. สามารถพัฒนาบริเวณด่านถาวรภูคู้ให้มีศักยภาพเพิ่มสูงขึ้น	1. การเข้าใช้พื้นที่ หรือ การพัฒนาปรับปรุงที่บริเวณด่านถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์นั้น ยังไม่สามารถทำได้เต็มที่ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่ในการดูแลของกรมป่าไม้
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	1. สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับสถานที่หลักๆ หรือในเขตเมือง เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า สัญญาณเครือข่ายไร้สาย ฯ มีความพร้อมและสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้	1. บริเวณด่านถาวรภูคู้ จังหวัดอุตรดิตถ์ ไม่มีร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรมที่พัก ต้องเดินทางเข้าไปในตัวเมือง 2. แหล่งท่องเที่ยวบางพื้นที่ ยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกแบบครบครันที่จะ	1. เพิ่มตลาดการลงทุนเพื่อรองรับการเปิดตลาดอาเซียน โดยเฉพาะการขยายธุรกิจค้าปลีกไปยังเขตแนวเศรษฐกิจชายแดน 2. การสร้างจุดเด่นของสถานที่ เพื่อเพิ่มแรงจูงใจต่อการมาท่องเที่ยว	1. งบประมาณในการพัฒนาและลงทุนค่อนข้างสูง

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (ตาก, สุโขทัย, พิษณุโลก, เพชรบูรณ์, อุตรดิตถ์)				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
	ค่อนข้างสูง	รองรับนักท่องเที่ยวได้ในช่วง high season		
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	1.ระบบการขนส่งทั้งในรูปแบบทางบก ทางอากาศ ทางราง (รถไฟ) มีความพร้อมต่อการบริการ	1. การขนส่งทางรถไฟล่าช้า และการบริการจัดการยังไม่ค่อยเป็นที่น่าพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติเท่าไรนัก 2.ไม่มีรถโดยสารที่เชื่อมระหว่างด่านถาวรภูคู้ (ไทย) – ภูคู้ (สปป.ลาว)	1. สามารถพัฒนาโครงข่ายคมนาคมการขนส่งให้เชื่อมระหว่างแต่ละจังหวัดและไปยังบริเวณด่านชายแดน 2. การส่งเสริมเส้นทางการขนส่งโดยสารบินที่อาจเพิ่มกลุ่มนักท่องเที่ยวได้โดยตรง เช่น เส้นทางบินตรงจากหาดใหญ่สู่ท่าอากาศยานพิษณุโลก	1. สายการบินในเส้นทาง LIMEC ยังไม่สามารถบินเชื่อมระหว่างภูมิภาคอื่น 2. การลงทุนระบบขนส่งจะใช้งบประมาณที่สูง
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	1.มีหน่วยงานสนับสนุนทั้งภาครัฐและเอกชนที่ช่วยส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง 2.การเข้าถึงแหล่งข้อมูลการท่องเที่ยวได้สะดวกและรวดเร็ว ซึ่งสามารถสอบถามข้อมูลได้โดยตรงจากสถานที่ท่องเที่ยว นั้นๆ หรือสามารถสืบค้นจากข้อมูลเว็บไซต์ได้	1. เอกสารแหล่งท่องเที่ยวบางพื้นที่ยังไม่มีข้อมูลที่เป็นภาษาสากล หรือภาษาต่างชาติ	1. เพิ่มการโปรโมท หรือการตลาด สื่อโฆษณา ในรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้น รวมถึงการอัปเดตข้อมูลการท่องเที่ยวให้เป็นปัจจุบัน	1. หน่วยงานที่ดูแลกำกับสถานที่/แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งขาดบุคลากรที่เชี่ยวชาญทางด้านเทคโนโลยี
6. ราคา (Price)	1. สินค้าอุปโภคบริโภคที่นำมาใช้ในธุรกิจท่องเที่ยวผลิตจากประเทศไทย จึงส่งผลให้สินค้าบริการที่ประเทศไทยมีราคาไม่สูง และยังสามารถซื้อได้ง่ายตามร้านค้าสะดวกซื้อ หรือห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่ตั้ง	2. สถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม อาจจะมีราคาค่อนข้างแพงกว่าราคาท้องถิ่น	1.เจ้าของธุรกิจการท่องเที่ยวต่างๆ สามารถปรับปรุงกิจการให้ทันสมัยได้ เพื่อเพิ่มโอกาสการซื้อ-ขาย ราคาได้ตามคุณภาพของสินค้า	1.การลงทุนธุรกิจการท่องเที่ยวสำหรับบางพื้นที่อาจไม่คุ้มทุนสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อต่ำ

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (ตาก, สุโขทัย, พิษณุโลก, เพชรบูรณ์, อุตรดิตถ์)				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
	กระจายตัวตามตัวเมืองอำเภอ และจังหวัดต่างๆ			
7. การจัดหา (Sourcing)	1. มีความพร้อมทั้งแหล่งวัตถุดิบ หรือสินค้าอุปโภค บริโภคได้เป็นอย่างดี	1. สินค้าที่ผลิตจากชุมชน หรือภายในท้องถิ่น ยังมีรูปแบบที่ไม่ทันสมัยหรือยังไม่ดึงดูดใจต่อนักท่องเที่ยว	1. การปรับปรุงคุณภาพสินค้าท้องถิ่น และพัฒนาต่อยอด แปรรูปลินค้าให้มีความหลากหลายเพิ่มขึ้น	1. การพัฒนาหรือปรับปรุง ต้องใช้งบประมาณการลงทุนสูง 2. การเริ่มเข้ามาของสินค้าที่ผลิตจากประเทศจีน
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	1. พนักงานในการบริการนักท่องเที่ยวมีจำนวนที่เพียงพอต่อการบริการ 2. ชุมชนมีความเข้มแข็งและ สามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่อง	1. แหล่งท่องเที่ยวแบบชุมชน คนในท้องถิ่นยังขาดความรู้ด้านการบริการและด้านภาษา	1. การสร้างองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยว และภาษาที่ใช้สื่อสารขั้นพื้นฐานแก่คนในชุมชน เพื่อสามารถให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวได้ 2. การสนับสนุนงบประมาณในการลงทุนพัฒนาด้านทรัพยากรด้านการท่องเที่ยว	1. คนในท้องถิ่น หรือชุมชนส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนที่มีอายุ การพัฒนาทักษะการสื่อสารจึงเป็นไปได้ช้า และคนยุคใหม่สนใจการทำงานในภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กลุ่มจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยว สมาคมการท่องเที่ยว เป็นต้น มีการสนับสนุนและผลักดันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและความสนใจต่อนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง	1. นโยบาย หรือกฎระเบียบ บางอย่างยังไม่ชัดเจนและมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย จึงเกิดความสับสนต่อผู้ปฏิบัติ	1. การให้ความร่วมมือของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนและสามารถดึงดูดจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 2. การกำหนดนโยบาย หรือข้อกฎระเบียบที่ทำให้ผู้ปฏิบัติสามารถเข้าถึงข้อมูล หรือการปฏิบัติได้ถูกต้อง	1. การผ่านแดนบริเวณด่านแม่สอด (ไทย) – เมียวดี (เมียนมา) จะต้องมีการขอวีซ่าสำหรับการเดินทางผ่านทาง bordering pass เท่านั้น 2. ชุมชนท้องถิ่น เข้าถึงข้อมูล หรือการปฏิบัติเป็นไปได้ยาก

ตาราง 24 การวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเชิงกลยุทธ์ต่อการพัฒนา หรือเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (TOWS Matrix)

9 Supply chain Driver	กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย (ตาก, สุโขทัย, พิษณุโลก, เพชรบูรณ์, อุตรดิตถ์)			
	SO (กลยุทธ์เชิงรุก)	WO (กลยุทธ์เชิงแก้ไข)	ST (กลยุทธ์เชิงป้องกัน)	WT (กลยุทธ์เชิงรับ)
1. สถานที่และ กิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	S1O1- หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนต้องส่งเสริมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่ให้มีการจัดการระบบที่ดีขึ้นมีมาตรฐาน สร้างจุดขายของแต่ละสถานที่และให้มีความยั่งยืน โดยส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง	W1O1- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องสร้างกฎระเบียบ หรือมาตรการสำหรับการท่องเที่ยวให้ชัดเจนต่อนักท่องเที่ยว การสร้างข้อควรระวัง หรือแบบแผนให้มีความต่อเนื่องและความยั่งยืนไปได้ตลอดการท่องเที่ยว	S1T1 – หน่วยงานโดยตรงที่ควบคุมและดูแลกำกับแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติต่างๆ ให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวและต้องมีการปรับปรุงสถานที่ให้สามารถยกระดับการให้บริการได้ตลอดช่วงเวลา และทันสมัยเพื่อสร้างจุดเด่นและดึงดูดใจนักท่องเที่ยวมากขึ้น	W1T1 – หน่วยงานภาครัฐควรสร้างมาตรการ หรือแผนการพัฒนาในรูปแบบที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องสำหรับแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่เกิดกระแสนิยม เพื่อไม่ให้พื้นที่ท่องเที่ยวนั้นเกิดการเสื่อมโทรมเร็ว และให้หน่วยงานที่ดูแลกำกับสถานที่ท่องเที่ยวโดยตรงนั้น รับมาตรการนั้นนำมาจัดการและบริหารได้
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	S1O1- ภาครัฐและเอกชน ควรสนับสนุนและเพิ่มการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้สูงอายุ ให้สามารถเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกมากยิ่งขึ้น หรือเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุ S1O2- การสนับสนุนให้มีการลงทุนบริเวณด่านถาวรภูตุ้ให้มีศักยภาพเพิ่มสูงขึ้น	W1O1- การปรับปรุงพื้นที่ หรือ สถานที่ท่องเที่ยวให้มีการรองรับ หรือจุดบริการพิเศษสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุโดยเฉพาะ W1O2- ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ต้องสนับสนุนและผลักดันให้เกิดการลงทุนและปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณสุขบริเวณด่านถาวรภูตุ้ จังหวัดอุตรดิตถ์ ให้มีความพร้อมต่อการบริการ ทั้งในระบบไฟฟ้า ระบบประปา โครงข่ายถนน เป็นต้น	S1T1 – ภาครัฐ หรือภาคเอกชนต้องสร้างความสำคัญให้หน่วยงานที่กำกับดูแลพื้นที่นั้นๆ ได้เล็งเห็นถึงผลจากการพัฒนา หรือปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงระบบสาธารณสุข ปลอดภัยระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวให้มีความพร้อมและสามารถเดินทางได้สะดวก ณ บริเวณด่านถาวรภูตุ้ จังหวัดอุตรดิตถ์	W1T1 – หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ควรสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานกรมป่าไม้ เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณสุขบริเวณด่านถาวรภูตุ้ จังหวัดอุตรดิตถ์ ให้มีความพร้อมต่อการบริการ อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

<p>2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)</p>	<p>S1O1- ภาครัฐควรสนับสนุนภาคเอกชนให้มีการลงทุนเพื่อรองรับการเปิดตลาดอาเซียน โดยเฉพาะการขยายธุรกิจค้าปลีกไปยังเขตแนวเศรษฐกิจชายแดน S1O2- การสร้างจุดเด่นของสถานที่ท่องเที่ยววนั้นๆ เพื่อเพิ่มแรงจูงใจต่อการลงทุน และการมาท่องเที่ยว</p>	<p>W1O1- ภาครัฐและภาคเอกชน ควรจัดทำแผนการลงทุน เพื่อให้ให้นักลงทุนได้มองเห็นถึงผลตอบแทนจากการลงทุน ณ บริเวณหน้าด่าน หรือ บริเวณชายแดน W2O2- ภาครัฐและภาคเอกชน ต้องทำการโปรโมทสถานที่ท่องเที่ยวให้มีจุดขายที่เด่นชัด เพื่อให้ให้นักลงทุนมีความสนใจต่อการลงทุน และสนับสนุนสิ่งที่จะสามารถทำรายได้</p>	<p>S1T1 – การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้สนับสนุน รวมทั้งนักลงทุนให้เกิดการลงทุนร่วมกัน เพื่อให้มีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้</p>	<p>W1T1 – ภาครัฐและภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวควรจัดทำข้อมูลด้านอุปสงค์ของการท่องเที่ยวบริเวณด่านถาวรภูตู๋ จังหวัดอุดรดิตถ์ เสนอต่อนักลงทุนให้เห็นถึงความสำคัญต่อสิ่งที่จะลงทุน W2T1 – ภาครัฐและภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวควรจัดทำข้อมูลด้านอุปสงค์ของแหล่งท่องเที่ยวบางพื้นที่ที่ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานในบางจุด</p>
<p>4. ระบบขนส่ง (Transportation System)</p>	<p>S1O1- ภาครัฐ หรือเอกชน สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาาระบบขนส่งอย่างต่อเนื่องและทันสมัย หรือสามารถรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวได้ อาจจะใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการสั่ง/จองตั๋วของการเดินทางเที่ยวรถไปแต่ละจังหวัด S1O2- ภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ต้องจัดทำแผนการหรือ จุดขายของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆให้เกิดความน่าสนใจในการท่องเที่ยว เพื่อเกิดแรงกระตุ้นและผลักดันให้นักท่องเที่ยวสนใจมาท่องเที่ยวโดยการใช้เส้นทางการขนส่งโดยสารการบินมากขึ้น</p>	<p>W1O1- ภาครัฐ ควรผลักดันให้มีการใช้ระบบการขนส่งทางรถไฟให้ทันสมัย (การใช้รถไฟความเร็วสูง) ตามเส้นทางรถไฟที่ยังยังสายเหนือ เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และเพิ่มทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยว W2O1 - ภาครัฐ กรมการขนส่ง และภาคเอกชน ร่วมมือกันเพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมการขนส่งโดยการเพิ่มการเดินทางสาธารณะ (เที่ยวรถ) ให้มีเชื่อมระหว่างแต่ละจังหวัดและสามารถเดินทางไปถึงบริเวณด่านชายแดนได้ W2O2 - ภาครัฐ ต้องมีการผลักดันทำให้เกิดเส้นทางการขนส่งโดยสารการบินที่อาจเพิ่มกลุ่มนักท่องเที่ยวได้โดยตรงจากภูมิภาคอื่น สามารถเดินทางโดยเส้นทาง</p>	<p>S1T1 – ภาครัฐ หรือหน่วยงานเอกชน ด้านการท่องเที่ยว ผลักดันให้นักลงทุนเข้ามามีบทบาทในการเปิดเส้นทางการบินที่สามารถเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่นๆ ได้ โดยให้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการเปิดเที่ยวบินและการสร้างรายได้จากการมาท่องเที่ยว S1T2 – การพัฒนา หรือปรับปรุงระบบการขนส่งให้ดีขึ้นนั้น จะใช้งบประมาณที่สูง ภาครัฐและภาคเอกชน ควรร่วมมือเพื่อให้เกิดการลงทุนมากขึ้น</p>	<p>W1T1, W1T2, W2T1, W2T2- ภาครัฐ และเอกชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวจัดทำแผนการเดินทางโดยระบุการใช้ระบบการขนส่ง หรือเดินทางอย่างไรในรูปแบบใดบ้าง เพื่อใช้เดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้ตามเส้นทางการท่องเที่ยว (เพื่อช่วยลดการใช้งบประมาณในการลงทุนที่จะสร้าง หรือพัฒนาระบบการขนส่งในบางส่วน)</p>

		บินตรงจากหาดใหญ่ หรือจากเชียงราย สู่ท่าอากาศยานพิษณุโลก เพื่อเพิ่มกลุ่มนักท่องเที่ยวมากขึ้น		
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	<p>S1O1 – หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ต้องจัดทำแผนการช่วยส่งเสริมการตลาด โดยใช้สื่อโฆษณาในรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้น รวมถึงการอัปเดตข้อมูลการท่องเที่ยวให้เป็นปัจจุบัน</p> <p>S2O1 – หน่วยงานการท่องเที่ยวต้องสร้างแหล่งข้อมูลเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ในทุกรูปแบบ นอกจากการสืบค้นข้อมูลทางเว็บไซต์ เช่น การจัดทำเพจโฆษณาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งสื่อพิมพ์แบบออนไลน์ที่สามารถแสกนคิวอาร์โค้ดเก็บข้อมูลไว้ได้ ตลอดการเดินทางท่องเที่ยว</p>	<p>W1O1 – ภาครัฐ ควรสนับสนุนจัดสรรงบประมาณให้หน่วยงานการท่องเที่ยวสามารถจัดทำสื่อโฆษณาการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแบบชุมชนท้องถิ่นในการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจัดทำข้อมูลที่เป็นภาษาสากล หรือภาษาต่างชาติได้</p>	<p>S1T1 – หน่วยงานภาครัฐ หรือหน่วยงานการท่องเที่ยวควรนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยโดยการเก็บจัดทำข้อมูลสถิติของการท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำข้อมูลพยากรณ์การท่องเที่ยวในอนาคต หรือปีการท่องเที่ยวใหม่ได้ (บางสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่มีการจัดทำข้อมูล)</p> <p>S2T1 – หน่วยงานภาครัฐ หรือหน่วยงานการท่องเที่ยวควรสนับสนุนให้มีการจัดสรรหาคูคณาจารย์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศโดยเฉพาะ เพื่อการพัฒนาสื่อโฆษณา สื่อพิมพ์ ที่ในการส่งเสริมการท่องเที่ยว หรือเพื่อการอัปเดตข้อมูลให้ทันสมัยมากยิ่งขึ้น และนำสนใจต่อนักท่องเที่ยว</p>	<p>W1T1 – หน่วยงานภาครัฐ หรือหน่วยงานการท่องเที่ยวต้องส่งเสริมให้หน่วยงานที่ดูแลกำกับสถานที่/แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้มีการใช้ภาษาสากล หรือภาษาต่างชาติขั้นพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น เพื่อจะได้สามารถจัดทำสื่อโฆษณา หรือสื่อพิมพ์ การจัดทำข้อมูลการท่องเที่ยวได้ รวมทั้งการนำไปใช้สื่อสารกับนักท่องเที่ยวให้ดีขึ้น</p>
6. ราคา (Price)	<p>S1O1 – นักลงทุน หรือเจ้าของธุรกิจการท่องเที่ยวต่างๆ สามารถนำ หรือสร้างจุดเด่น หรือจุดขาย มาพัฒนาให้มีรูปแบบที่ทันสมัย หรือนำมาดึงดูดใจต่อนักท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มยอดขาย หรือสร้างรายได้ให้กับธุรกิจเพิ่มมากขึ้น</p>	<p>W1O1 – สำหรับนักลงทุนในสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมนั้นอาจจะมีนักท่องเที่ยวแค่บางกลุ่มเฉพาะที่มีกำลังซื้อสูง เนื่องจากราคาขายค่อนข้างแพงกว่าราคาท้องถิ่น เจ้าของธุรกิจการหรือนักลงทุนควรเพิ่มหรือปรับสินค้าบางอย่างให้ราคาอีกระดับหนึ่ง เพื่อเพิ่มโอกาสการซื้อ-</p>	<p>S1T1 - เจ้าของธุรกิจการท่องเที่ยวต่างๆ ควรปรับรูปแบบกิจการให้มีความเหมาะสมต่อสถานที่/แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อป้องกันการขาดทุนในการดำเนินธุรกิจ และสามารถดึงดูดลูกค้า หรือนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อต่ำได้เพิ่มขึ้น</p>	<p>W1T1 – นักลงทุน/ เจ้าของกิจการ ควรสร้างหรือปรับปรุงกิจการให้เป็นไปตามสภาพและความเหมาะสมของการมาท่องเที่ยวสถานที่นั้นๆ และมีการควบคุมมาตรฐานของราคาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการใช้ราคาที่ไม่จริง</p>

		ขาย ราคาได้ตามคุณภาพของสินค้า		
7. การจัดหา (Sourcing)	S1O1 – หน่วยงานภาครัฐ หรือ เอกชนควรสนับสนุนกลุ่มเกษตรกรใน ส่วนของการรับซื้อวัตถุดิบ หรือสินค้า อุปโภค บริโภคจากท้องถิ่น โดยการ เพิ่มช่องทางตลาดให้มีมากขึ้น หรือ การนำสินค้าท้องถิ่นมาใช้ในธุรกิจการ ท่องเที่ยวมากขึ้น	W1O1 – ภาครัฐ หรือ หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว นั้น ควร ส่งเสริมให้หน่วยงานเอกชน หรือนักลงทุน มีการใช้สินค้าที่ผลิตจากชุมชน หรือภายใน ท้องถิ่นมาใช้ในธุรกิจการท่องเที่ยวเพิ่ม มากขึ้น หรือการจัดสรรงบประมาณเพื่อ ช่วยสนับสนุนต่อยอดสินค้า หรือพัฒนา สินค้าท้องถิ่นให้ทันสมัย มีความน่าสนใจ ต่อนักท่องเที่ยวมากขึ้น เช่น กลุ่มชุมชน กลุ่มวิสาหกิจชุมชน เป็นต้น	S1T1 – ภาครัฐจัดสรรงบประมาณใน การช่วยเหลือ เพื่อให้ชุมชนเกิดการ พัฒนาอย่างต่อเนื่องได้ และจะสามารถ ทำให้นักลงทุนเกิดความสนใจต่อการ ลงทุนร่วม เพื่อต่อยอดธุรกิจ หรือสินค้า นั้นๆ S1T2 – ชุมชนท้องถิ่น หรือ เจ้าของ กิจการระดับ SME ต้องให้ความสำคัญ และควบคุมคุณภาพสินค้าให้มีมาตรฐาน ที่ดี เพื่อลดการใช้สินค้าจากประเทศที่ สาม หรือประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังช่วย ลดการนำเข้า ทำให้เม็ดเงินหมุนเวียน ภายในประเทศมากยิ่งขึ้น	W1T1 – หน่วยงานภาครัฐ หรือหน่วยงาน ด้านการท่องเที่ยวสร้างความร่วมมือกับภาค เอกชนหรือนักลงทุนเพื่อร่วมงบประมาณที่จะ นำมาพัฒนาสินค้าให้มีคุณภาพดีขึ้น W1T2 – คนในชุมชน หรือท้องถิ่น ต้อง ร่วมมือและสร้างแนวคิดการดำเนินชีวิตตาม วิถีตนเองให้มากขึ้น เพื่อรักษาวัฒนธรรม ท้องถิ่น และไม่เกิดกระแสตามนิยมเพื่อลด การใช้สินค้า หรือวัฒนธรรมต่างชาติมาก เกินไป
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	S1O1 – ภาครัฐ และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวสนับสนุน การสร้างองค์ความรู้ด้านการบริการ การท่องเที่ยว และทักษะด้าน ภาษาสากลที่ใช้สื่อสารขั้นพื้นฐานแก่ คนในชุมชน เพื่อสามารถให้ข้อมูลแก่ นักท่องเที่ยวได้ S1O2 - ภาครัฐ และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวสนับสนุน จัดสรรงบประมาณเพื่อการสร้างองค์ ความรู้ด้านการบริการการท่องเที่ยว และทักษะด้านภาษาสากลที่ใช้สื่อสาร	W1O1, W1O2 – หน่วยงานภาครัฐ หรือ หน่วยงานการท่องเที่ยวส่งเสริมและ ผลักดัน หรือการจัดสรรงบประมาณให้เกิด การพัฒนาความรู้ด้านการบริการ และด้าน ภาษาให้กับคนในชุมชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดองค์ความรู้และทักษะอย่าง ยั่งยืน	S1T1 – หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการ ท่องเที่ยวต้องทำแผนการรองรับอาชีพให้ พนักงาน หรือคนในชุมชนในการให้การ บริการนักท่องเที่ยว S2T1 – ภาครัฐต้องส่งเสริมให้ชุมชนมี ความเข้มแข็ง และปลูกจิตสำนึกให้เกิด ความรักและให้เห็นความสำคัญของการ พัฒนาชุมชนว่าจะเกิดประโยชน์แก่ชุมชน และครอบครัวอย่างไร	1. คนในท้องถิ่น หรือชุมชนส่วนใหญ่เป็นกลุ่ม คนที่มีอายุ การพัฒนาทักษะการสื่อสารจึง เป็นไปอย่างช้า และคนยุคใหม่สนใจการ ทำงานในภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น

	<p>ขั้นพื้นฐานแก่คนในชุมชน</p> <p>S2O1 – กลุ่มชุมชน จัดตั้งชมรม หรือ หมู่คณะให้มีความร่วมมือกันด้านการพัฒนาทักษะการให้บริการท่องเที่ยว ความเข้มแข็งและ สามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่อง</p> <p>S2O2 – จัดสรรงบประมาณในการลงทุน สำหรับการ พัฒนา ด้าน ทรัพยากรมนุษย์ จะทำให้ชุมชนเกิดการ พัฒนาได้อย่างต่อเนื่อง</p>			
<p>9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)</p>	<p>S1O1 – หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้เข้ามา มีบทบาท ในการสนับสนุนและผลักดันอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและความสนใจต่อนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง และเกิดการพัฒนาย่างยั่งยืนและสามารถดึงดูดจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น</p> <p>S1O2 – ภาครัฐและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวต้องมีการจัดทำข้อมูลด้านกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางมาท่องเที่ยวเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเตรียมความพร้อมสำหรับการมาท่องเที่ยวได้อย่างถูกต้องและสามารถช่วยลดการเกิดปัญหาการค้าแรงงานเถื่อนได้</p>	<p>W1O1 – ทุกภาคส่วนเมื่อให้ความร่วมมือด้านการกำหนดนโยบาย หรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องต่อการท่องเที่ยว หรือกำหนดจุดประสงค์ของแต่ละ ประเด็นของ ข้อกำหนดต้องจัดทำเป็นไปในทิศทางเดียวกันเพื่อความชัดเจนของการปฏิบัติ</p> <p>W1O2 – ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำนโยบาย หรือกฎระเบียบด้านการท่องเที่ยวต้องสามารถทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย หรือสามารถปฏิบัติได้โดยง่าย ไม่เกิดความซับซ้อนมากเกินไป</p>	<p>S1T1 – หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านกฎระเบียบ หรือด้านความปลอดภัยสามารถให้นักท่องเที่ยวทำการขอวีซ่าสำหรับการเดินทางผ่าน ทาง boarding pass ณ บริเวณหน้าด่านได้ เพื่อลดระยะเวลาการเดินทาง หรือค่าใช้จ่ายในการขอวีซ่าจาก กทม.</p> <p>S1T2 – หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ควรจัดทำ ข้อมูล ด้านกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางมาท่องเที่ยวให้ชุมชนได้รับทราบ โดยการจัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ให้ชุมชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย</p>	<p>W1T1 – ภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจัดทำข้อปฏิบัติการขอวีซ่า สำหรับการเดินทางผ่าน ทาง boarding pass ให้มีความชัดเจนและมีความรวดเร็วมากขึ้น</p> <p>W1T2 – ภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องทำการสร้างความเข้าใจถึงข้อปฏิบัติ กฎระเบียบต่างๆ ให้ชุมชนท้องถิ่นรับทราบ ข้อมูล หรือการปฏิบัติเป็นไปได้อย่างซึ่งจะทำให้ไม่เกิดความสับสนต่อผู้ปฏิบัติ</p>

ตาราง 25การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)				
แขวงไชยะบูลี, แขวงหลวงพระบาง				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
1. สถานที่ท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	1. มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามและประเพณีที่งดงาม เช่น งานประเพณี "บุญซ่าง" เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี ที่เป็นเทศกาลที่มีชื่อเสียงและมีเมืองหลวงพระบางที่ได้จดทะเบียนขึ้นเป็นเมืองมรดกโลก และเอกลักษณ์การแต่งกายประจำชาติ เช่น การนุ่งผ้าซิ่น	1. ขาดการประชาสัมพันธ์ของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมในแขวงไชยะบูลี 2. สถานที่ท่องเที่ยวบางสถานที่ยังขาดการบำรุงรักษาด้านความสะอาดของสถานที่ท่องเที่ยว	1. รัฐบาลลาวหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว สามารถเพิ่มสถานที่แหล่งท่องเที่ยวที่เป็นสถานที่โบราณ หรือแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเป็นจุดขายของการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น อาทิ เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี เช่น คุ่มที่พักของกษัตริย์ลาวในสมัยก่อน และคุกเก่าที่เป็นสถาปัตยกรรมแบบฝรั่งเศส เป็นต้น 2. การเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามา มีบทบาทด้านธุรกิจการท่องเที่ยวมากขึ้น	1. ขาดการสนับสนุนและงบประมาณด้านการพัฒนา หรือปรับปรุงฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวที่ยังไม่ได้รับความนิยม
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	1. โครงข่ายระบบถนน สภาพการจราจร การคมนาคม มีศักยภาพในระดับหนึ่ง เส้นทางการจราจรของเส้นทางหลักค่อนข้างดี	1. บางช่วงของการเดินทางสภาพถนนยังไม่สมบูรณ์ หรือเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว บางที่ยังขาดการปรับปรุงสภาพให้ดีขึ้นทำให้การเดินทางท่องเที่ยวหรือขนส่งสินค้าล่าช้า เกิดความเสียหาย 2. ระบบสาธารณูปโภคยังไม่ทั่วถึงบนเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยว (ระหว่างทาง)	1. สามารถพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานมากยิ่งขึ้น 2. สามารถเปิดโอกาสให้กับต่างชาติเข้ามามีบทบาทในการลงทุนมากยิ่งขึ้น	1. งบประมาณในการก่อสร้างที่ต้องใช้สูงมาก

<p style="text-align: center;">สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) แขวงไซยะบูลี, แขวงหลวงพระบาง</p>				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	1. สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ดีสำหรับการท่องเที่ยวบริเวณตัวเมือง	1. ยังไม่ทั่วถึงบนเส้นทางการเดินทางไปท่องเที่ยว (ระหว่างทาง) เนื่องจากสภาพเส้นทางเป็นภูเขาในระหว่างการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งนั้นค่อนข้างห่างไกล สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จะยังไม่ค่อยมีมากนัก ต้องเดินทางไปยังจุดหลักๆ หรือบริเวณตัวเมือง	1. การส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร รถเช่าเพื่อนำเที่ยว เป็นต้น	1. สภาพเส้นทาง หรือพื้นที่ส่วนมากเป็นภูเขาในระหว่างการเดินทาง และไม่มีเขตชุมชนอาศัยจึงอาจทำให้ความสนใจในการลงทุนนั้นมีน้อย
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	1. สามารถเดินทางจากเมืองปากลาย แขวงไซยะบูลี ไปถึงหลวงพระบางและนครหลวงเวียงจันทน์ โดยมีระบบขนส่งสาธารณะไว้บริการ 2. มีบริการสายบินจากไทยมายังหลวงพระบางได้โดยตรง	1. ระบบขนส่ง เช่น รถร่วมบริการ รถบัส หรือรถตู้เช่า ยังไม่เพียงพอต่อการบริการนักท่องเที่ยวในช่วง high season และรอบการเดินทางยังมีน้อยและจำกัด	1. สามารถพัฒนาระบบการขนส่งรถโดยสารระหว่างประเทศที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหลักๆ หรือสถานที่ท่องเที่ยวได้ 2. การส่งเสริมให้มีการลงทุนในธุรกิจระบบรถสาธารณะ หรือรถเช่าเพื่อนำเที่ยว เป็นต้น	1. ขาดการร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว และการผลักดันให้เกิดการลงทุน
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	1. การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงสามารถหาข้อมูลได้ง่าย เช่น แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมในเมืองหลวงพระบาง	1. กิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวบางสถานที่ที่ยังไม่ได้รับความนิยมขาดการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบสื่อต่างๆ และการจัดทำสื่อสำหรับภาษาต่างชาติ	1. การสนับสนุนด้านงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาการใช้สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ มากขึ้น และสามารถให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายขึ้น	1. การสนับสนุนสำหรับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสื่อต่างๆ ยังไม่ได้รับการสนับสนุนมากนัก

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) แขวงไซยะบูลี, แขวงหลวงพระบาง				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
6. ราคา (Price)	1. ร้านอาหาร สินค้าอุปโภค บริโภค หรือตามท้องถิ่นมีราคาถูก ไม่แพงมาก บางส่วนนำเข้าจากประเทศจีน และส่วนใหญ่นำเข้ามาจากประเทศไทยสินค้าจึงมีคุณภาพ	1. ราคาที่פקบางสถานที่นั้นจะมีราคาที่สูงซึ่งเป็นสถานที่ที่ได้รับความนิยม โดยเฉพาะแขวงหลวงพระบาง ราคาประมาณ 4,000 – 10,000 บาท	1. เจ้าของธุรกิจการท่องเที่ยวต่างๆ สามารถปรับปรุงกิจการให้ทันสมัยได้ เพื่อเพิ่มโอกาสการซื้อ-ขาย ราคาได้ตามคุณภาพของสินค้า	1. สำหรับบางพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับความนิยมอาจไม่คุ้มทุนสำหรับการดำเนินการธุรกิจร้านค้าต่างๆ ได้
7. การจัดหา (Sourcing)	1. วัตถุดิบที่เป็นสินค้าเกษตรและสินค้าท้องถิ่นในชุมชน สามารถผลิตได้ในพื้นที่	1. สินค้าอุปโภค บริโภคส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศไทย และจีน	1. การส่งเสริมให้ชุมชนมีการพัฒนาสินค้าหรือต่อยอดสินค้าชุมชนในท้องถิ่นให้มีเอกลักษณ์มากยิ่งขึ้น	1. ขาดการสนับสนุนและผลักดันให้ชุมชน หรือคนในท้องถิ่นนั้นสามารถพัฒนาสินค้าที่มีอยู่ให้มีคุณภาพดีขึ้น
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	1. พนักงาน หรือคนในชุมชนท้องถิ่นให้การบริการที่ดีและมีความสนใจต่อการพัฒนาด้านการบริการ	1. ยังขาดแคลนมัคคุเทศก์ที่เป็นผู้ให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ทั้งทางด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และเหตุการณ์ร่วมสมัยต่าง ๆ 2. การอบรมหรือพัฒนาให้ความรู้บุคลากรด้านการบริการยังไม่มี	1. สามารถพัฒนาความรู้ ความสามารถของบุคลากรให้เพิ่มมากขึ้นได้ เพื่อรองรับการบริการนักท่องเที่ยวได้เพิ่มขึ้น	1. หลักสูตรระดับอุดมศึกษาใน สปป.ลาวยังไม่มีหลักสูตรด้านการท่องเที่ยวหรือการบริการ
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	1. ภาครัฐมีการส่งเสริมและสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 2. การเข้ามาท่องเที่ยว สปป.ลาว ไม่ต้องขอวีซ่า สามารถอยู่ได้ไม่เกิน 30 วัน ทำให้สามารถเดินทางมาท่องเที่ยวได้สะดวกและรวดเร็ว	1. ขั้นตอนทางพิธีศุลกากรบริเวณด่านพุดู่ยังมีความล่าช้า	1. การกำหนด หรือสร้างกรอบการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวให้มีทิศทางที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสามารถนำไปปฏิบัติได้ และการผลักดันให้เกิดการลงทุนจากต่างชาติให้มากยิ่งขึ้น	1. กำลังของการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว หรือกำลังในการลงทุนของ สปป.ลาวนั้น ยังไม่มาก

ตาราง 26 การวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเชิงกลยุทธ์ต่อการพัฒนา หรือเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (TOWS Matrix)

9 Supply chain Driver	สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (แขวงไชยะบูลี, แขวงหลวงพระบาง)			
	SO (กลยุทธ์เชิงรุก)	WO (กลยุทธ์เชิงแก้ไข)	ST (กลยุทธ์เชิงป้องกัน)	WT (กลยุทธ์เชิงรับ)
1) สถานที่และ กิจกรรมการ ท่องเที่ยว (Place and Distribution)	<p>S1O1 – รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว สนับสนุนและโปรโมทสถานที่แหล่งท่องเที่ยวที่ยังไม่ได้รับการพัฒนามาแต่มีเอกลักษณ์ที่สามารถดึงดูดการมาท่องเที่ยว เช่น คุ่มที่พักของกษัตริย์ลาวในสมัยก่อน และคุกเก่าที่เป็นสถาปัตยกรรมแบบฝรั่งเศส เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี เป็นต้น ให้สามารถดึงดูดความสนใจในการมาท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งต้องพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวที่หรือประเพณีที่มีอยู่แล้ว เช่น งานประเพณี "บุญช้าง" เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี เมืองหลวงพระบาง ที่ได้จดทะเบียนขึ้นเป็นเมืองมรดกโลก และเอกลักษณ์การแต่งกายประจำชาติ เช่น การนุ่งผ้าซิ่น ให้มีความยั่งยืนและไม่เสื่อมโทรมลง</p> <p>S1O2 – หน่วยงานรัฐบาลต้องส่งเสริมและผลักดันให้เกิดช่องทางสำหรับนักลงทุนต่างชาติได้เข้ามามีบทบาทด้านธุรกิจการท่องเที่ยวมากขึ้น เพื่อสนับสนุนและทำให้ตลาดการท่องเที่ยวเติบโตมากขึ้น</p>	<p>W1O1 – รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการประชาสัมพันธ์ของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมในแขวงไชยะบูลีเพิ่มมากขึ้นและเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง</p> <p>W1O2 – เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามา มีบทบาทต่อการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ให้แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ หรือประเพณีที่สำคัญ ให้เกิดความน่าสนใจต่อการมาท่องเที่ยวแบบต่อเนื่อง</p> <p>W2O1 – รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ต้องมีการจัดสรรงบประมาณบางส่วน เพื่อนำมาสนับสนุนพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการบำรุงรักษา ด้านความสะอาดของสถานที่ท่องเที่ยว และเกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อการมาท่องเที่ยว</p> <p>W2O2 - เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนหรือนักลงทุนต่างชาติเข้ามา มีบทบาทในการช่วยสนับสนุนด้านการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการท่องเที่ยว</p>	<p>S1T1 – รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ต้องเร่งฟื้นฟูให้สถานที่ท่องเที่ยวที่ยังไม่ได้รับความนิยมและที่ขาดการปรับปรุงสภาพแหล่งท่องเที่ยวให้มีความสวยงาม สะอาด และดึงดูดความสนใจต่อการมาท่องเที่ยว</p>	<p>W1T1 – หน่วยงานภาครัฐควรจัดทำแผนการพัฒนาในรูปแบบที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องสำหรับแหล่งท่องเที่ยวใหม่ให้เป็นที่นิยมและไม่ทำให้พื้นที่ท่องเที่ยวนั้นเกิดการเสื่อมโทรมเร็ว และสร้างแรงจูงใจโดยเน้น การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น</p> <p>W2T1 – หน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวจัดทำกรรณรงค์ให้ประชาชนหรือคนในชุมชนนั้นๆ ช่วยกันบำรุงรักษาและเกิดความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพื่อช่วยให้เกิดความสะอาดของสถานที่ท่องเที่ยว และช่วยกันพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวนั้นๆ ให้มีสภาพที่สมบูรณ์และเหมาะสมสำหรับการมาท่องเที่ยว</p>

<p>2.โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)</p>	<p>S1O1 – ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ควรจัดทำแผนยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาและปรับปรุงด้านโครงข่ายระบบถนน สภาพการจราจร การคมนาคม ให้มีสภาพที่สมบูรณ์และมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น S1O2 – ภาครัฐต้องจัดทำแผนด้านการลงทุนและเปิดโอกาสให้กับต่างชาติเข้ามา มีบทบาทในการลงทุนมากยิ่งขึ้น</p>	<p>W1O1 - ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ควรจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงข่ายระบบถนน สภาพการจราจร การคมนาคม สำหรับเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบางที่ที่ยังขาดการปรับปรุงสภาพโครงข่ายถนนให้มีสภาพที่สมบูรณ์และมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น W1O2 – ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว จัดทำแผนงานการส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวให้มาก เพื่อเปิดโอกาสให้กับต่างชาติเข้ามา มีบทบาทในการลงทุนมากขึ้นในด้านโครงข่ายระบบถนน สภาพการจราจร การคมนาคม W2O2 – ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว จัดทำแผนงานการส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวให้มาก เพื่อเปิดโอกาสให้กับต่างชาติเข้ามา มีบทบาทในการลงทุนมากขึ้นด้านระบบสาธารณูปโภคที่ยังไม่ทั่วถึงบนเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยว (ระหว่างทาง) ให้มีมากขึ้นและมีมาตรฐาน</p>	<p>S1T1 – ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ควรมีการจัดทำแผนการดำเนินงานป้องกันในระยะยาว เช่น ในระยะ 10 ในระยะ 20 ปี เพื่อเป็นแนวทางในการทำงาน หากกรณีเกิดปัญหาในการพัฒนา หรือปรับปรุงด้านโครงข่ายระบบถนน สภาพการจราจร การคมนาคม ฯลฯ และช่วยลดงบประมาณในการปรับปรุงซ้ำ</p>	<p>W1T1 – ภาครัฐ และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ควรมีการจัดสรรงบประมาณสำหรับการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน สภาพการจราจร การคมนาคม สำหรับเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบางพื้นที่ที่ไม่ใช่เส้นทางหลัก เพื่อให้เส้นทางมีศักยภาพที่ดีขึ้นเทียบเท่าเส้นทางหลักที่มีอยู่แล้ว W2T1 – เมื่อมีการเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนด้านระบบสาธารณูปโภคเพิ่มมากขึ้น จะทำให้รัฐบาลลดการใช้งบประมาณในการพัฒนาบางส่วนได้</p>
<p>3.สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)</p>	<p>S1O1 – ภาครัฐและหน่วยงานเอกชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการส่งเสริมการลงทุนให้นักลงทุนในธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร รถเช่าเพื่อนำเที่ยว ให้มีเพิ่มมากขึ้น เพื่อที่จะสามารถรองรับการท่องเที่ยวของสถานที่ท่องเที่ยวบริเวณที่</p>	<p>W1O1 – ภาครัฐ ภาคเอกชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ต้องมีการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวให้มากขึ้นและต่อเนื่อง เมื่อเกิดการท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น จะช่วยให้นักลงทุนเกิดความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการ</p>	<p>S1T1 – ภาครัฐ ภาคเอกชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวต้องส่งเสริมการตลาดด้านการท่องเที่ยวในส่วนของแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจที่นอกเหนือจากตัวเมืองที่มีความเจริญมากพอต่อการบริการให้มีความสนใจในการลงทุนมากขึ้น</p>	<p>W1T1 – ภาครัฐ ภาคเอกชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว ต้องผลักดัน และส่งเสริมสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติหรือวัฒนธรรมที่มีอยู่ในช่วงบริเวณระหว่างการเดินทางนั้นให้มีความพร้อมและน่าสนใจในการ</p>

	ไม่ใช่เขตตัวเมือง	ท่องเที่ยว		มาท่องเที่ยว เพื่อส่งผลทำให้การลงทุนมีความสนใจเพิ่มมากยิ่งขึ้น
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	<p>S1O1 – ภาครัฐ และเอกชนร่วมมือกัน เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งรถโดยสารระหว่างประเทศเพื่อทำให้เกิดการเดินทางที่สามารถเชื่อมต่อไปยังจุดหลักๆ หรือสถานที่ท่องเที่ยวได้</p> <p>S1O2, S2O1 – ภาครัฐ และเอกชนร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนในธุรกิจระบบรถสาธารณะ หรือรถเช่าเพื่อนำเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้นจากระบบขนส่งสาธารณะที่เดินทางจากเมืองปากลาย แขวงไชยบุรี ไปถึงหลวงพระบางและนครหลวงเวียงจันทน์ หรือการลงทุนด้านสายบินตรงจากสายการบินจากจังหวัดตาก หรือจังหวัดพิษณุโลกมายัง สปป.ลาว</p> <p>S2O1 – ภาครัฐ และเอกชนร่วมมือและผลักดันให้เกิด ระบบการขนส่งรถโดยสารระหว่างประเทศที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหลักๆ หรือสถานที่ท่องเที่ยวได้ และจัดทำแผนการส่งเสริมท่องเที่ยวโดยสามารถเปิดสายการบินจากจังหวัดตาก หรือจังหวัดพิษณุโลกมายัง สปป.ลาว</p>	<p>W1O1, W1O2 – ภาครัฐควรสนับสนุนและผลักดันให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทต่อพัฒนาระบบการขนส่งรถโดยสารระหว่างประเทศและส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจระบบรถสาธารณะ หรือรถเช่าเพื่อนำเที่ยวเพิ่มมากขึ้นและเพียงพอต่อการบริการนักท่องเที่ยวในช่วง high season</p>	<p>S1T1, S2T1 – สร้างความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวและทุกภาคส่วนในการส่งเสริมและผลักดันทำให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวและเกิดการลงทุนด้านธุรกิจการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น</p>	<p>W1T1 – ภาครัฐ ภาคเอกชน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวควรมีการจัดทำแผนด้านการลงทุนด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ผลักดันและส่งเสริมด้านการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น รถร่วมบริการ รถบัส หรือรถตู้เช่า ให้เพียงพอต่อการบริการนักท่องเที่ยวในช่วง high season</p>

<p>5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)</p>	<p>S1O1 – ภาครัฐต้องมีการสนับสนุนด้านงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาการใช้สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ มากขึ้น และสามารถให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายขึ้น</p>	<p>W1O1 – ภาครัฐต้องให้การสนับสนุนด้านงบประมาณเพื่อพัฒนาการใช้สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ มากขึ้น และสามารถให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลด้านกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ นอกเหนือจากแหล่งที่ได้รับความนิยม</p>	<p>S1T1 – ภาครัฐ และหน่วยงานต่างๆควรผลักดันให้เกิดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ อย่างต่อเนื่อง และให้สามารถหาข้อมูลได้ง่ายจากแหล่งประชาสัมพันธ์ต่างๆ เช่นเดียวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงอยู่แล้ว</p>	<p>W1T1 – ภาครัฐและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวต้องร่วมมือเพื่อสร้างจุดขายหรือจุดน่าสนใจของสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ รวมทั้งกิจกรรมที่น่าสนใจต่อการมาท่องเที่ยวโดยการเพิ่มการส่งเสริมด้านสื่อโฆษณาการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบสื่อต่างๆ และการจัดทำสื่อสำหรับภาษาต่างชาติและสามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างๆได้ เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวโซนเอเชีย โซนยุโรป เป็นต้น</p>
<p>6. ราคา (Price)</p>	<p>S1O1 – ภาครัฐมีการจัดทำแผนการส่งเสริมด้านธุรกิจ SME จากกลุ่มสมาชิกภายในท้องถิ่น เพื่อให้ชุมชนได้เป็นเจ้าของธุรกิจและสามารถพัฒนากิจการให้ทันสมัยได้ เพื่อเพิ่มโอกาสการซื้อ-ขาย ราคาได้ตามคุณภาพของสินค้า และลดการนำเข้าสินค้าในบางส่วนได้</p>	<p>W1O1 – ภาครัฐเปิดโอกาสให้เจ้าของธุรกิจการท่องเที่ยวต่างๆ สามารถปรับปรุงกิจการให้ทันสมัยได้ เพื่อเพิ่มโอกาสการซื้อ-ขายราคาได้ตามสภาพของแหล่งสถานที่ต่างๆ นอกเหนือจากสถานที่ที่ได้รับความนิยมและเพื่อเป็นการกระจายรายได้ให้กับชุมชนท้องถิ่น</p>	<p>S1T1 – ภาครัฐและเอกชนด้านเศรษฐกิจหรือการลงทุน ควรสร้างแผนงานในการพัฒนารายได้และการสร้างอาชีพให้แก่คนในชุมชนท้องถิ่นเพื่อช่วยให้สำหรับบางพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับความนิยมสามารถการดำเนินธุรกิจร้านค้าต่างๆ ได้ดีขึ้น</p>	<p>W1T1 – ภาครัฐจัดตรงรงคืให้ประชาชนหรือคนในชุมชนท้องถิ่นให้มีการใช้สินค้าท้องถิ่น หรือให้พัฒนาสินค้าที่มีอยู่ให้มีคุณภาพและมาตรฐานที่ดีขึ้น และสามารถขยายตลาดส่งออกไปยังเพื่อนบ้านได้</p>
<p>7. การจัดหา (Sourcing)</p>	<p>S1O1 – ภาครัฐและภาคเอกชนด้านเศรษฐกิจมีการจัดทำแผนการส่งเสริมให้ชุมชนมีการพัฒนาสินค้า หรือการใช้วัตถุดิบที่มีอยู่ หรือต่อยอดสินค้าชุมชนในท้องถิ่นให้มีเอกลักษณ์มากยิ่งขึ้น</p>	<p>W1O1 – ภาครัฐและภาคเอกชนต้องทำแผนการส่งเสริมให้ชุมชนมีการพัฒนาสินค้าหรือต่อยอดสินค้าชุมชนในท้องถิ่นให้มีเอกลักษณ์มากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการลดการนำเข้าสินค้าอุปโภค บริโภคบางส่วนที่สามารถจัดทำ หรือผลิตขึ้นเองได้ภายในประเทศ</p>	<p>S1T1 – ภาครัฐควรส่งเสริมผลักดันให้ชุมชนหรือภาคอุตสาหกรรมต่างๆในประเทศให้มีการใช้วัตถุดิบที่เป็นสินค้าเกษตรและสินค้าท้องถิ่นในชุมชนที่สามารถผลิตได้ในพื้นที่และมีคุณภาพ</p>	<p>W1T1 – ภาครัฐและภาคเอกชนต้องมีการร่วมมือกันทางด้านการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม และสนับสนุนผลักดันให้ชุมชน หรือคนในท้องถิ่นนั้นสามารถพัฒนาสินค้าที่มีอยู่ให้มีคุณภาพดีขึ้นเพื่อลดการนำเข้าของสินค้าและลดงบประมาณในการสั่งซื้อสินค้าเข้ามา</p>

<p>8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)</p>	<p>S1O1 – ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวส่งเสริมและสนับสนุนให้คนในท้องถิ่นชุมชนมีความสามารถและพัฒนาความรู้ด้านการบริการให้เพิ่มมากขึ้นได้ เพื่อรองรับการบริการนักท่องเที่ยวได้เพิ่มขึ้น</p>	<p>W1O1, W2O1 – ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวร่วมมือในด้านการปลูกจิตสำนึกรักบ้านเกิดหรือวัฒนธรรม โดยเฉพาะมัคคุเทศก์ที่เป็นผู้ให้ข้อมูลที่ถูกต้องทั้งทางด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และเหตุการณ์ร่วมสมัยต่าง ๆ โดยการสนับสนุนงบประมาณในการจัดอบรมหรือพัฒนาให้ความรู้ทักษะต่างๆ ให้กับบุคลากรด้านการบริการท่องเที่ยว</p>	<p>S1T1 – ภาครัฐและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว ผลักดันให้มีการเปิดหลักสูตรการเรียนด้านการท่องเที่ยวให้กับพนักงาน หรือบุคลากรในท้องถิ่นที่สนใจในอาชีพด้านการบริการการท่องเที่ยว</p>	<p>W1T1, W2T1 – ภาครัฐและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อจัดทำหลักสูตร หรือเปิดหลักสูตรด้านการท่องเที่ยวหรือการบริการโดยเฉพาะเพื่อสร้างบุคลากรด้านการท่องเที่ยวมาสนับสนุนการบริการงานท่องเที่ยวและรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามา</p>
<p>9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)</p>	<p>S1O1 – ภาครัฐต้องมีกำหนด หรือสร้างกรอบการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวให้มีทิศทางที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสามารถนำไปปฏิบัติได้ S2O1 – การเข้ามาท่องเที่ยว สปป.ลาว ไม่ต้องขอวีซ่าและสามารถอยู่ได้ไม่เกิน 30 วัน จะช่วยส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวมีความต้องการมาท่องเที่ยวและส่งเสริมให้เกิดการลงทุนจากต่างชาติมากขึ้น</p>	<p>W1O1 – ภาครัฐและหน่วยงานการท่องเที่ยวต่างๆ ร่วมมือกันเพื่อพัฒนาในส่วนของการจัดการ หรือขั้นตอนต่างๆ ที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้ามาได้สะดวกและรวดเร็ว</p>	<p>S1T1, S2T1 – รัฐบาลเปิดให้การเข้ามาท่องเที่ยว สปป.ลาว ได้โดยไม่ต้องขอวีซ่าซึ่งสามารถอยู่ได้ไม่เกิน 30 วัน ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมและสนับสนุนในงบประมาณการลงทุนด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น</p>	<p>W1T1 – รัฐบาลจัดทำแผนการลงทุนร่วมกับหน่วยงานเอกชนในด้านของเทคโนโลยีที่สามารถนำมาใช้พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลสารสนเทศได้เร็วขึ้นเพื่อให้การดำเนินการของขั้นตอนทางพิธีศุลกากรบริเวณด่านพรมที่มีความรวดเร็วมากขึ้น</p>

ตาราง 27 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) รัฐกะเหรี่ยง, รัฐมอญ				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
1. สถานที่ท่องเที่ยวและกิจการรถท่องเที่ยว (Place and Distribution)	1. มีกิจกรรมการท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจและโดดเด่นส่วนใหญ่เป็นทางด้านศาสนาและวัฒนธรรม เช่น กิจกรรมทางน้ำแบบล่องเรือแม่น้ำสาละวิน ใช้เวลาประมาณ 5 คืน 6 วัน ในเมืองพะอัน รัฐกะเหรี่ยง และกิจกรรมเดินร่ากะเหรี่ยง ช่วงวันที่ 11 – 14 เดือนพฤศจิกายนของทุกปี ประเพณีเข้าพรรษา ช่วงเดือนกรกฎาคมของทุกปี 3 กิจกรรมวันมาฆบูชา ช่วงเดือนมีนาคมของทุกปี ในเมืองเมะล้าโย รัฐกะเหรี่ยง และพระธาตุอินทร์แขวน อำเภอสะเทิม เขตรัฐมอญ เป็นต้น	1. ยังขาดการบริหารจัดการและประชาสัมพันธ์ของแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรมต่างๆ เนื่องจากเป็นประเทศที่เปิดใหม่ทางด้านการท่องเที่ยว	1. การจัดทำโครงการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวใหม่ เช่น เมืองชายฝั่งทะเลทางด้านทิศตะวันตกของเมืองเมะล้าโย และการก่อสร้างสะพานเชื่อมอ่าวเมะละมะ เมืองเมะล้าโย รัฐมอญ เพื่อพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึก ซึ่งคาดว่าในอนาคตจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ในอนาคต อีกทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำในรัฐกะเหรี่ยงมีโอกาสนในการเติบโต มีเส้นทางจากเมืองพะอัน – เมืองเมะล้าโย – เมืองทะโชน เป็นการท่องเที่ยว 3 รูปแบบ คือ เรือ – รถไฟ – รถยนต์ และเพิ่มการจัดกิจกรรมการบินจักรยานท่องเที่ยวจากบริเวณด่านเมียวตีมายังด่านแม่สอด เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เป็นต้น	1. แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังอยู่ในความดูแลของชนกลุ่มน้อยทำให้รัฐบาลเมียนมาไม่สามารถเข้าไปพัฒนาได้
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	1. ระบบเครือข่ายถนน การคมนาคมต่างๆ บริเวณที่มีความเจริญ เช่น บริเวณเขตเมืองจะมีความพร้อมในการเดินทาง	1. ระบบโครงข่ายถนน ระบบบริการสาธารณะ ระบบสัญญาณคมนาคมต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง บางช่วงของเส้นทางยังไม่เพียงพอและขาด	1. การสนับสนุนและกำหนดนโยบายการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว และยังมีโครงการ Maesod Bypass 2 การ	1. ขาดการบริหารจัดการในการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากประเทศเมียนมาเป็นประเทศที่กำลังเปิดรับสำหรับการท่องเที่ยว

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) รัฐกะเหรี่ยง, รัฐมอญ				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
		การพัฒนาให้ดีขึ้นโดยเฉพาะบริเวณเส้นทางชานเมือง	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – เมียนมาข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2	
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	- สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้าที่พัก ร้านอาหาร แหล่งซื้อสินค้า เป็นต้น สามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดีโดยเฉพาะบริเวณในเมือง	1. สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้า ที่พัก ร้านอาหาร แหล่งซื้อสินค้าต่างๆ ในช่วงระหว่างการเดินทาง ยังไม่เพียงพอและขาดการพัฒนาให้มีความสะอาดและมีมาตรฐาน	1. ภาครัฐต้องสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น 2. นักลงทุนสามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจด้านการท่องเที่ยว	1. สภาพเส้นทาง หรือพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาในระหว่างการเดินทาง และไม่มีเขตชุมชนอาศัยมากนักจึงอาจทำให้ความสนใจในการลงทุนด้านกิจการที่จะเอื้ออำนวยนั้นมีน้อย
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	1. ได้เปิดให้หลายประเทศสามารถเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศได้โดยไม่ต้องขอวีซ่าเฉพาะการเดินทางโดยเครื่องบิน	1. ยังขาดการบริการด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ที่สามารถให้บริการไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือการเชื่อมโยงไปท่องเที่ยวยังเมืองต่างๆ	1. การพัฒนาด้านระบบขนส่งต่างๆ ที่สามารถอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวได้ และเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น	1. เนื่องจากประเทศเมียนมาเป็นประเทศที่กำลังเปิดรับสำหรับการท่องเที่ยว จึงอาจทำให้ระบบการขนส่งที่จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางไปท่องเที่ยวนั้นยังไม่เพียงพอ
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	1. ตามสถานที่ท่องเที่ยว หรือที่พักโรงแรมจะมีเอกสารเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจและขึ้นชื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลทั้งภาษาอังกฤษและภาษาท้องถิ่น	1. แหล่งท่องเที่ยวที่ยังไม่ได้รับความนิยมขาดการประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่รู้จัก 2. ยังไม่มีศูนย์ที่บริการด้านข้อมูลการท่องเที่ยว เช่น สำนักงานการท่องเที่ยวประจำแต่ละเมือง	1. การสนับสนุนด้านงบประมาณและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาการใช้สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ มากขึ้นและสามารถให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายขึ้น	1. ระบบเทคโนโลยีหรือด้านสารสนเทศยังขาดการสนับสนุนที่จะพัฒนาให้ทันสมัยและการอัปเดตข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน
6. ราคา (Price)	1. สินค้าที่เป็นของท้องถิ่นค่อนข้างมีราคาถูก เช่น อาหารทะเล อาหารพื้นบ้าน หรือวัตถุดิบที่สามารถผลิตได้ในประเทศ เช่น	1. แหล่งท่องเที่ยว หรือของที่ระลึกที่เป็นเอกลักษณ์ ท่องถิ่น ขาด การสร้างมูลค่าเพิ่ม	1. การสนับสนุนให้เกิดการลงทุนร่วมกับนักธุรกิจต่างชาติในส่วนที่ยังไม่ได้รับความนิยม เพื่อให้เกิดธุรกิจการท่องเที่ยวเข้ามา	1. ราคาค่าใช้จ่ายสำหรับสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจะมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง ซึ่งกลุ่มลูกค้านักท่องเที่ยวส่วน

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) รัฐกะเหรี่ยง, รัฐมอญ				
9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
	ผัก ผลไม้ตามฤดูกาล		มากขึ้นสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อต่ำ	ใหญ่จะเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูงเท่านั้น
7. การจัดหา (Sourcing)	1. มีแหล่งอาหารทะเลที่สด และสินค้าเกษตรตามฤดูกาล	1. สินค้าอุปโภค บริโภคส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศไทย จีน สิงคโปร์ จึงส่งผลให้ค่าครองชีพ การบริการ การขนส่งที่มีราคาสูง	1. การสนับสนุนให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในภาคอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารเครื่องดื่ม และด้านโทรคมนาคมให้มากขึ้น	1. การสนับสนุนหรือการผลักดันด้านเศรษฐกิจและการลงทุนยังไม่มากและไม่ต่อเนื่อง
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	1. มีการจัดหลักสูตรเรียนรู้เพิ่มทักษะด้านภาษาและความชำนาญเฉพาะทางในแต่ละด้าน 2. บุคลากรเกี่ยวกับการท่องเที่ยวส่วนใหญ่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้	1. บุคลากรด้านการท่องเที่ยวขาดทักษะการให้บริการ 2. ขาดแคลนมัคคุเทศก์ที่เป็นผู้ให้ข้อมูลที่ถูกต้องทั้งทางด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และเหตุการณ์ร่วมสมัยต่าง ๆ	1. สามารถเพิ่มบุคลากรท้องถิ่นที่สามารถใช้การสื่อสารภาษาเมียนมาควบคู่กับการใช้ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้เพียงพอต่อการบริการในช่วง high season ได้ 2. การจัดฝึกอบรมด้านภาษา และอบรมไกด์ท้องถิ่น (Natural Guide)	1. แหล่งท่องเที่ยวตามชนบท ชุมชนในท้องถิ่น ยังไม่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้
9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)	1. การเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยสายการบินไม่ต้องขอ VISA ทำให้เดินทางเข้าออกได้สะดวก	1. ความยุ่งยากของเอกสารในการทำพิธีการศุลกากรสำหรับการข้ามด่านแม่สอด – เมียวดี (Bording Pass) ต้องมีการสำเนาเอกสารต่างๆ ซึ่งไม่มีรายละเอียด หรือ ข้อมูล แจ้งให้นักท่องเที่ยวทราบ	1. ส่งเสริมและพัฒนาด้านการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 2. การเปิดโอกาสให้มีการลงทุนจากต่างชาติเพิ่มมากขึ้น เพื่อสนับสนุนให้เกิดการค้าด้านธุรกิจท่องเที่ยวมากขึ้น	1. การเดินทางท่องเที่ยวผ่านด่านพรมแดนแม่สอด – เมียวดี (Bording Pass) ต้องทำวีซ่าโดยนักท่องเที่ยวไทยต้องเดินทางไปทำวีซ่าที่กรุงเทพฯ ส่วนของนักท่องเที่ยวเมียนมาต้องเดินทางไปทำที่เมืองย่างกุ้ง ซึ่งมีระยะทางที่ไกลมาก

ตาราง 28 การวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเชิงกลยุทธ์ต่อการพัฒนา หรือเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (TOWS Matrix)

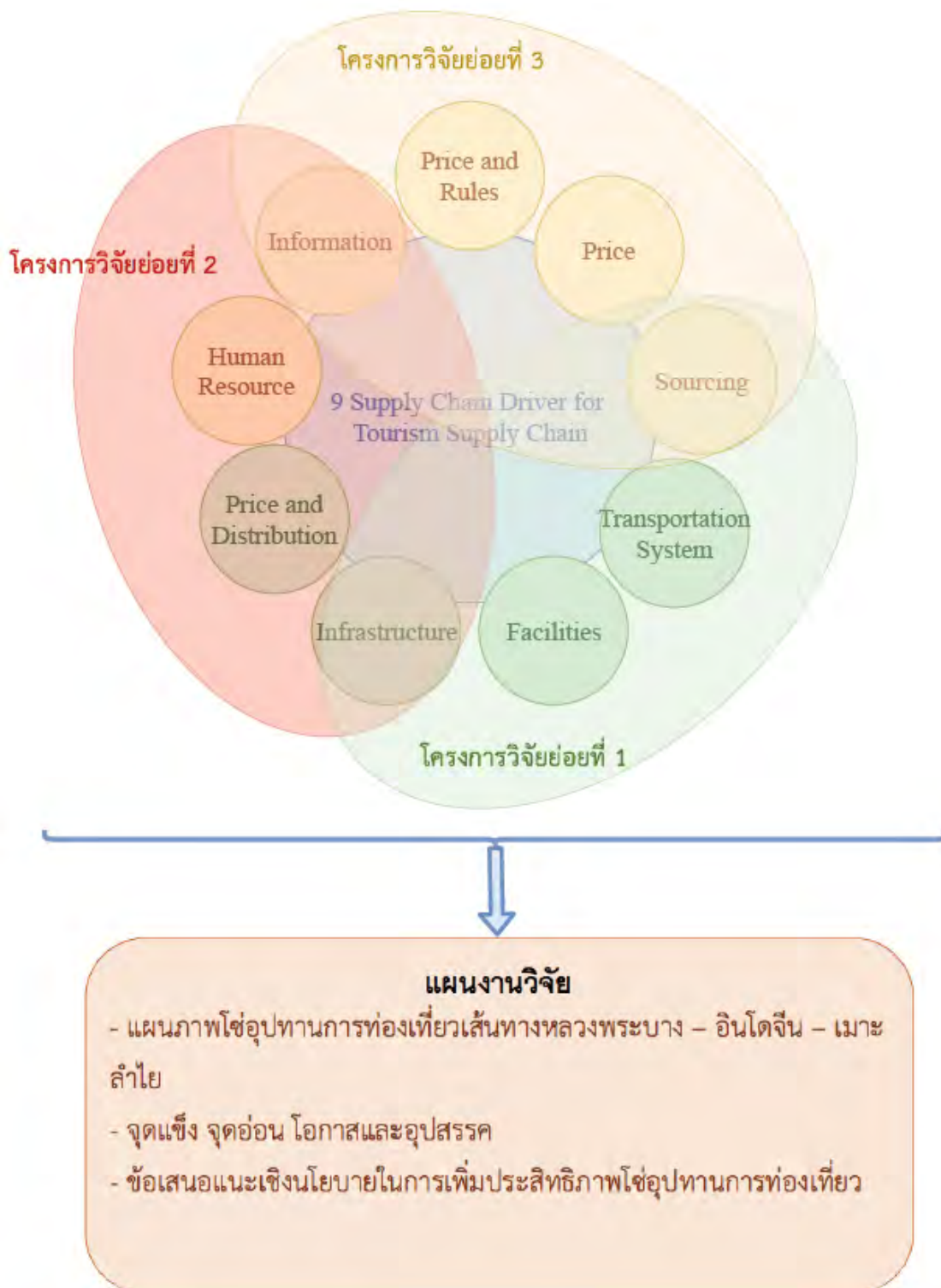
9 Supply chain Driver	สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (รัฐกะเหรี่ยง, รัฐมอญ)			
	SO (กลยุทธ์เชิงรุก)	WO (กลยุทธ์เชิงแก้ไข)	ST (กลยุทธ์เชิงป้องกัน)	WT (กลยุทธ์เชิงรับ)
1.สถานที่และ กิจกรรมการ ท่องเที่ยว (Place and Distribution)	S1O1 – รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจจัดทำแผนพัฒนาด้านสถานที่ท่องเที่ยวแบบผสมผสาน เช่น การท่องเที่ยวชมเมืองชายฝั่งทะเลทางด้านทิศตะวันตกของเมืองเมะล่ายและการก่อสร้างสะพานเชื่อมอ่าวเมะล่ายและเมืองเมะล่าย รัฐมอญ ที่สามารถเชื่อมโยงกับกิจกรรมการท่องเที่ยวและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจและโดดเด่นทางด้านศาสนาและวัฒนธรรมของเมืองต่างๆ เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวที่หลากหลายและดึงดูดความน่าสนใจให้กับนักท่องเที่ยวมากขึ้น	W1O1 – รัฐบาลและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวส่งเสริมและผลักดันให้การท่องเที่ยวเปิดตลาดมากขึ้นและการจัดทำนโยบายที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะ เพื่อเกิดเป้าหมายที่ชัดเจนและทำให้การบริหารจัดการที่เป็นระบบมากขึ้น และต้องส่งเสริมด้านการประชาสัมพันธ์ของแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรมต่างๆ ให้เป็นที่รู้จักของต่างชาติมากขึ้น และสร้างกิจกรรมที่จะสามารถเชื่อมความสัมพันธ์ให้กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว	S1T1 – ภาครัฐและภาคเอกชนต้องร่วมมือเพื่อให้เกิดแรงผลักดันด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแบบแผนหรือลักษณะเดียวกัน อีกทั้งยังต้องสร้างมุมมองที่ดีด้านการท่องเที่ยวให้กับชุมชนได้เข้าใจและเห็นถึงคุณค่าของสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ว่าจะสามารถทำให้เกิดการท่องเที่ยวได้จริงและไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของคนในชุมชนได้	W1T1 – ภาครัฐและหน่วยงานต่างๆ ด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันจัดทำแผนงานพัฒนาด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและสร้างความเชื่อมั่นให้กับคนในชุมชนใกล้เคียงสถานที่ท่องเที่ยวนั้นๆ ได้มีส่วนร่วมในการดูแลและพัฒนาให้เกิดการท่องเที่ยวที่ดีขึ้น
2.โครงสร้าง พื้นฐาน (Infrastructure)	S1O1 – ภาครัฐจัดทำแผนพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวและระบบเครือข่ายถนน การคมนาคมต่างๆ ในบริเวณเขตตัวเมืองที่มีความเจริญอยู่แล้วให้มีคุณภาพและ	W1O1 – ภาครัฐจัดทำนโยบายการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวและระบบเครือข่ายถนน การคมนาคมต่างๆ ในส่วนที่ยังไม่ได้รับการดูแล เช่น เส้นทางไปยังแหล่งสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ นอกเหนือจาก	S1T1 – ภาครัฐและภาคเอกชนนำระบบการจัดการของเครือข่ายถนน การคมนาคมต่างๆ บริเวณที่มีความเจริญ เช่น บริเวณเขตเมืองที่มีความพร้อมในการเอื้ออำนวยต่อการเดินทาง มาเป็นตัวต้นแบบของการบริการจัดการเพื่อให้การเดินทางมาท่องเที่ยวนั้นมี	W1T1 – ภาครัฐและภาคเอกชนสร้างความร่วมมือกันที่จะพัฒนาระบบโครงข่ายถนนระบบสาธารณูปโภค ระบบสัญญาณคมนาคมต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง บางช่วงของเส้นทางยังไม่เพียงพอและขาดการพัฒนาให้ดีขึ้นโดยเฉพาะบริเวณเส้นทางชานเมืองนั้น

	ใช้เป็นมาตรฐานในการนำมาพัฒนาจุดบริเวณชานเมืองต่างๆ ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา	เขตในเมือง เป็นต้น	ความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น	โดยการเปิดโอกาสให้กับนักลงทุนต่างชาติเข้ามา มีบทบาทในการพัฒนาและการลงทุน
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	S1O1, S1O2 – ภาครัฐและภาคเอกชนต้องสนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น และเปิดโอกาสให้นักลงทุนสามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวกับด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้า ที่พัก ร้านอาหาร แหล่งซื้อสินค้า เป็นต้น เพื่อสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ โดยเฉพาะบริเวณชานเมือง	W1O1, W1O2 – ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว จัดทำแผนการส่งเสริมด้านการลงทุน เพื่อให้ นักลงทุนสามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้า ที่พัก ร้านอาหาร แหล่งซื้อสินค้า ต่างๆ ในช่วงระหว่างการเดินทาง และให้เกิดการพัฒนาให้มีความสะอาดและมีมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง	S1T1 – ภาครัฐจัดทำแผนส่งเสริมสนับสนุนด้านการลงทุนให้เอกชนหรือนักลงทุนต่างชาติเกิดความสนใจในการลงทุนด้านกิจการที่จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางโดยนำระบบการลงทุนในตัวเมืองที่มีฐานเศรษฐกิจที่มั่นคงมาตัวแบบในการพัฒนาบริเวณชานเมืองให้มีศักยภาพเท่าเทียมได้เป็นอย่างดีเช่นเดียวกับบริเวณในเมือง	W1T1 – ภาครัฐและภาคเอกชน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวสร้างความร่วมมือกันที่จะจัดทำแผนธุรกิจการส่งเสริมการลงทุนด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้า ที่พัก ร้านอาหาร แหล่งซื้อสินค้า ต่างๆ ในช่วงระหว่างการเดินทางให้มีความสะอาดและมีมาตรฐานในพื้นที่ช่วงระหว่างการเดินทางให้มีความสนใจในการลงทุนด้านกิจการที่จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว
4. ระบบขนส่ง (Transportation System)	S1O1 – ภาครัฐจัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งต่างๆ ที่สามารถอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวได้ และเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้นเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับนักเดินทาง	W1O1 – ภาครัฐเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้นโดยจัดการบริการด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ที่สามารถให้บริการไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือการเชื่อมโยงไปท่องเที่ยวยังเมืองต่างๆ เพิ่มขึ้น	S1T1 – ภาครัฐได้เปิดให้หลายประเทศสามารถเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศได้โดยไม่ต้องขอวีซ่าเฉพาะการเดินทางโดยเครื่องบิน นั้นส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวมากขึ้น และอาจทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะที่จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางไปท่องเที่ยวนั้นมีมากขึ้น	W1T1 – ภาครัฐและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวและการลงทุนต้องร่วมมือกันเพื่อจัดทำแผนธุรกิจการลงทุนด้านการบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ที่สามารถให้บริการไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือการเชื่อมโยงไปท่องเที่ยวยังเมืองต่างๆ และสามารถรองรับการมาท่องเที่ยวได้ดียิ่งขึ้น
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	S1O1 – ภาครัฐมีการสนับสนุนด้านงบประมาณและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวร่วมกับเจ้าของกิจการต่างๆ	W1O1, W2O1 – ภาครัฐและเอกชนต้องจัดทำแผนงานสนับสนุนด้านงบประมาณและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาการใช้	S1T1 – ภาครัฐเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามา มีบทบาทในการลงทุนด้านพัฒนาสื่อโฆษณาต่างๆ ที่จะช่วยสนับสนุนการ	W1T1, W2T1 – ภาครัฐและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวและการลงทุนต้องร่วมมือกันเพื่อจัดทำแผนการส่งเสริมการตลาด

	ที่เกี่ยวข้องด้านท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาการใช้สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ มากขึ้น และสามารถให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายขึ้น	สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ มากขึ้นและสามารถให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายขึ้น และจัดตั้งศูนย์บริการด้านข้อมูลการท่องเที่ยว เช่น สำนักงานการท่องเที่ยวประจำแต่ละเมือง	ท่องเที่ยวให้ทันสมัยมากยิ่งขึ้น	การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักและสามารถจัดทาระบบเทคโนโลยีหรือด้านสารสนเทศให้ทันสมัยและมีการอัพเดทข้อมูลให้เป็นปัจจุบันได้ดียิ่งขึ้น
6. ราคา (Price)	S1O1 – ภาครัฐและหน่วยงานด้านการลงทุนและเศรษฐกิจจัดทำแผนงานให้เกิดการลงทุนร่วมกับนักธุรกิจต่างชาติในส่วนที่ยังไม่ได้รับความนิยม และการนำสินค้าที่เป็นของท้องถิ่น เช่น อาหารทะเล อาหารพื้นบ้าน หรือวัตถุดิบที่สามารถผลิตได้ในประเทศ เช่น ผัก ผลไม้ตามฤดูกาล มาแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าสินค้าให้มีมากขึ้นและลดการนำเข้าจากต่างประเทศ	W1O1 – เปิดโอกาสให้เกิดการลงทุนร่วมกับนักธุรกิจต่างชาติในส่วนที่ยังไม่ได้รับความนิยม เพื่อให้เกิดการลงทุนเพื่อเพิ่มเอกลักษณ์ให้สินค้าท้องถิ่นมีมูลค่าเพิ่มโดยร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น เพื่อสามารถผลิตสินค้าที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อต่ำได้	S1T1 – ภาครัฐและเอกชนส่งเสริมและผลักดันให้ภาคเอกชน หรือนักลงทุนให้มีการใช้สินค้าที่เป็นของท้องถิ่น เช่น อาหารทะเล อาหารพื้นบ้าน หรือวัตถุดิบที่สามารถผลิตได้ในประเทศ เช่น ผัก ผลไม้ตามฤดูกาล ที่มีราคาถูก มาผลิตเป็นสินค้าที่มีคุณภาพได้มากขึ้น และช่วยลดต้นทุนการผลิตและการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศได้มากขึ้น	W1T1 – ภาครัฐและหน่วยงานด้านการลงทุน เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวร่วมมือกันจัดทำแผนนโยบายที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อให้เกิดการกระจายตัวของรายได้ และการสร้างรายได้ที่เข้มแข็งภายในชุมชน แต่ละท้องถิ่น และทำให้นักท่องเที่ยวทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้
7. การจัดหา (Sourcing)	S1O1 – ภาครัฐต้องสนับสนุนและจัดทำแผนส่งเสริมการลงทุนให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในภาคอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร เครื่องดื่ม และด้านโทรคมนาคมให้มากขึ้น เพื่อเป็นการผลักดันการใช้วัตถุดิบที่มีอยู่ภายในประเทศให้เกิดประโยชน์ และสามารถทำรายได้ให้กับประเทศมากยิ่งขึ้น	W1O1 – ภาครัฐและเอกชนมีการสนับสนุนให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในภาคอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร เครื่องดื่ม หรือสินค้าอุปโภค บริโภคที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศจะช่วยทำให้ลดต้นทุนการนำเข้าสินค้า ซึ่งจะส่งผลให้ค่าครองชีพ การบริการ การขนส่งต่างๆ ลดน้อยลง	S1T1 – ภาครัฐและเอกชนส่งเสริมและผลักดันให้ภาคอุตสาหกรรมและนักลงทุนเลือกใช้แหล่งวัตถุดิบที่มีอยู่หลักๆ ภายในประเทศ เช่น อาหารทะเลสด สินค้าเกษตร เช่น ผัก และผลไม้ตามฤดูกาล มาสร้างมูลค่าเพิ่มและสร้างรายได้ให้กับประเทศ และเกิดการจ้างงานคนภายในประเทศ และส่งผลให้เกิดเศรษฐกิจภายในประเทศ	W1T1 – ภาครัฐและหน่วยงานด้านการลงทุน เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวร่วมมือกันผลักดันจัดทำแผนนโยบายที่สอดคล้องกับการลงทุนภาคอุตสาหกรรม เพื่อลดการนำเข้าสินค้าบางส่วนจากต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการกระจายตัวของรายได้และการสร้างรายได้จากการใช้แรงงานคนภายในประเทศ

<p>8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)</p>	<p>S1O1, S1O2, S2O1, S2O2 – ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวส่งเสริมด้านบุคลากรท้องถิ่นให้มีความสามารถสื่อสารภาษาเขียนมาควบคุมการใช้ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้เพียงพอต่อการบริการในช่วง high season โดยมีการจัดหลักสูตรเรียนรู้เพิ่มทักษะด้านภาษาและความชำนาญเฉพาะทางในแต่ละด้านให้กับบุคลากรด้านการบริการท่องเที่ยวโดยเฉพาะไกด์ท้องถิ่น (Natural Guide)</p>	<p>W1O1, W1O2, W2O1, W2O2 – ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวผลักดันให้มีการจัดฝึกอบรมด้านภาษาและอบรมไกด์ท้องถิ่น (Natural Guide) เพื่อบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีทักษะการให้บริการที่เป็นผู้ให้ข้อมูลที่ถูกต้องทั้งทางด้านวัฒนธรรมประวัติศาสตร์ และเหตุการณ์ร่วมสมัยต่างๆ เพื่อให้เพียงพอต่อการบริการในช่วง high season ได้</p>	<p>S1T1 – ภาครัฐและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวจัดให้มีการจัดหลักสูตรเรียนรู้เพิ่มทักษะด้านภาษาและความชำนาญเฉพาะทางในแต่ละด้านโดยเฉพาะภาษาอังกฤษและการบริการให้กับชุมชนในท้องถิ่นเพื่อให้สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้</p>	<p>W1T1 – รัฐบาลร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันแผนพัฒนาด้านบุคลากรด้านการท่องเที่ยว เช่น มัคคุเทศก์ที่เป็นผู้ให้ข้อมูลที่ถูกต้องพนักงานให้บริการ ฯลฯ ให้สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษกับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้และเพียงพอต่อการบริการในช่วง high season ได้</p>
<p>9. นโยบายและกฎระเบียบ (Policy and Rules)</p>	<p>S1O1 – ภาครัฐและเอกชนส่งเสริมและพัฒนาด้านการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นโดยการเปิดเส้นทางเดินเพื่อท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยไม่ต้องขอ VISA ทำให้เดินทางเข้าออกได้สะดวก S1O2 – รัฐบาลเปิดโอกาสให้นักลงทุนจากต่างชาติเข้ามาลงทุนเพื่อสนับสนุนให้เกิดการค้าธุรกิจด้านการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น</p>	<p>W1O1 – รัฐบาลและหน่วยงานการท่องเที่ยวจัดทำนโยบายด้านการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและการจัดทำข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเดินทางมาท่องเที่ยวที่สามารถให้นักท่องเที่ยวได้รับทราบเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จากการเดินทางท่องเที่ยว W1O2 – การเปิดโอกาสให้มีการลงทุนจากต่างชาติเพิ่มมากขึ้น เพื่อสนับสนุนให้เกิดความทันสมัยด้านเทคโนโลยีต่างๆ ที่สามารถนำมาใช้ให้การดำเนินการท่องเที่ยวไม่น่าล่าช้า</p>	<p>S1T1 – รัฐบาลต้องสร้างนโยบายการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศในทุกรูปแบบการเดินทางโดยไม่ต้องขอ VISA หรือการขอ VISA โดยการเดินทางแบบรูด (Bording Pass) ให้เป็นระบบเดียวกันเพื่อทำให้เดินทางเข้าออกได้สะดวกและทำให้เกิดการท่องเที่ยวเข้ามามากขึ้น</p>	<p>W1T1 – รัฐบาลและหน่วยงานการท่องเที่ยวร่วมมือกันจัดทำข้อกำหนดด้านกฎระเบียบการผ่านเข้า-ออก ประเทศเพื่อการมาท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าออกได้สะดวกและทำให้เกิดการท่องเที่ยวเข้ามาเพิ่มขึ้นและมีความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวได้</p>

4.3 การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อย 1, 2 และ 3



ภาพ 21 เชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อยที่ 1, 2 และ 3

ที่มา : คณะวิจัย

จากภาพ 21 จะเห็นว่าความเชื่อมโยงของแผนงานวิจัยและโครงการย่อยที่ 1, 2 และ 3 ศักยภาพของการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดในภาคเหนือตอนล่าง 1 หรือพื้นที่ Indo – China ในระเบียบเศรษฐกิจจากมุมมองของกลุ่มชุมชนท้องถิ่นและกลุ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในกลุ่ม LIMEC จะสามารถวิเคราะห์เป็นภาพรวมของการท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย ได้ว่ามีศักยภาพ ในการพัฒนาเป็น จุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวคุณภาพสูง (High Quality Tourism Destination) ตามนโยบายของรัฐบาลรวมไปถึง ASEAN Tourism Vision ที่มุ่งเน้นการท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบต่อ ความยั่งยืน การพัฒนาแบบองค์รวมอย่างสมดุล เพื่อความอยู่ดีกินดีในสังคม (socioeconomic well-being) มากกว่าที่จะ มุ่งเน้นผลกระทบเชิงเศรษฐกิจแต่เพียงอย่างเดียว โดยกิจกรรมการท่องเที่ยวหลักของเส้นทาง นี้จะเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ซึ่งการท่องเที่ยวลักษณะดังกล่าว จะดึงลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่ที่ไม่สามารถหาจากพื้นที่อื่นมาทดแทนได้ โดยวิเคราะห์ ศักยภาพเบื้องต้น ของแต่ละพื้นที่จะมีดังต่อไปนี้

ศักยภาพของการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย ได้แก่

1) FLAGSHIP DESTINATION: แหล่งมรดกโลก เมืองประวัติศาสตร์สุโขทัย สำหรับการท่องเที่ยว มรดกโลกและวัฒนธรรม

2) POTENTIAL DESTINATION

- จังหวัดพิษณุโลก เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางการท่องเที่ยว ศูนย์กลางการท่องเที่ยว เชิงสุขภาพและการแพทย์ การท่องเที่ยวโดยชุมชนเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมและวิถีเศรษฐกิจพอเพียง การท่องเที่ยวเชิงศาสนา และการท่องเที่ยวในเมือง

- จังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นการท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพื่อการเรียนรู้วิถีเศรษฐกิจพอเพียง การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัย และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและอายุวัฒนะ

- จังหวัดตาก เป็นการท่องเที่ยวชายแดน เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ - นันทนาการ (แม่สอด) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ วัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงเกษตรสร้างสรรค์ และ Volunteer Tourism

- จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นการท่องเที่ยวโดยชุมชนเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมและวิถีเศรษฐกิจพอเพียง การท่องเที่ยวเชิงเกษตรภูมิปัญญาท้องถิ่น และการท่องเที่ยวเชิงศาสนา

ศักยภาพของการท่องเที่ยวในเมืองพะอาน รัฐมอญ และเมืองเมะล้าโย รัฐกระเหรี่ยง สาธารณรัฐ แห่งสหภาพเมียนมา ได้แก่

1) FLAGSHIP DESTINATION: พระธาตุอินทร์แขวน

2) POTENTIAL DESTINATION “UNSEEN, UNTOUCHED and ROMANTIC”

Mawlamyine/ Hpa - An เป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Colonial Myanmar) Marine Tourism, Eco-tourism, Religious Tourism, Community-based Tourism, Romanticized Heritage Tourism

มีปัจจัยส่งเสริมศักยภาพ ได้แก่ (1) เมืองเมียวดีเป็นเมืองใหญ่อันดับ 3 ของเมียนมา จุดหมายปลายทาง R12/ ASEAN Railways มีสถานที่สำคัญทางศาสนาสำหรับผู้แสวงบุญ (รวมถึงพระนอนที่ใหญ่ที่สุดในโลก) เป็นเมืองตากอากาศสำคัญของพม่าและมีร่องรอยศิลปะ Colonial หลงเหลืออยู่มาก (2) ความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยวที่ยังไม่ได้ถูกเปิดต่อสายตาท่องเที่ยวโลก ความเป็นอยู่ชาวอุปล่า ธรรมชาติในวิถีชีวิตของท้องถิ่นและจิตบริการ และความศรัทธาในศาสนา (3) นโยบายการลงทุนที่ปกป้องมรดกทางวัฒนธรรม สุขภาพ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ SMEs ของประเทศ รวมทั้งการส่งเสริมการจ้างแรงงานท้องถิ่น

และศักยภาพของการท่องเที่ยวไซยะบูลีและหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้แก่

1) FLAGSHIP DESTINATION – เมืองมรดกโลก หลวงพระบาง (เป็นเมืองท่องเที่ยวที่ดีที่สุดในโลก ปี 2015 (Wanderlust) และมี High Tourism Growth (Chinese, Thais, Korea, Europe (60% pass through Thailand)

2) POTENTIAL DESTINATION

- เมืองปากลาย เป็นการท่องเที่ยวเมืองชายแดน ในแหล่งวัฒนธรรมและอาหารท้องถิ่น และการท่องเที่ยวทางน้ำ (แม่น้ำโขง)

- แขวงไซยะบูลี เป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

4.4 ข้อเสนอจากการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ขององค์ประกอบของตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 องค์ประกอบ เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC

จากการสำรวจข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC พบว่า นักท่องเที่ยวหรือนักเดินทาง บนเส้นทางหลวงพระบาง - อินโดจีน - เมะล่าย ส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวแบบธรรมชาติและวัฒนธรรมในพื้นที่ที่นักท่องเที่ยวต่างชาติสนใจและแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเป็นที่นิยม นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานต่างๆ ที่ช่วยสนับสนุนการเดินทางมาท่องเที่ยว เช่น องค์กรด้านการวิจัยและพัฒนา สถาบันการเงิน หน่วยงานด้านการท่องเที่ยวเพื่อให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนในการท่องเที่ยวบนเส้นทางดังกล่าว และยังมีการจัดตั้งหน่วยงาน องค์กรเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกร ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับจังหวัดและระดับประเทศ ซึ่งในขณะที่ประเทศไทยมีการจดทะเบียนกันเป็นวิสาหกิจชุมชนและมักเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมชมมากขึ้น ศึกษาเรียนรู้ รวมทั้งส่งเสริมการแปรรูป

ผลผลิตทางการเกษตร การจัดตั้งวิสาหกิจชุมชนท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่จะเป็นจุดเด่นที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมด้านการท่องเที่ยวเชิงเกษตรซึ่งจะช่วยเสริมสร้างศักยภาพและก่อให้เกิดประโยชน์มากยิ่งขึ้น ดังรายละเอียดตาราง 30 และ 31

ตาราง 29 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) โซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย (LIMEC)

9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
1.สถานที่ท่องเที่ยว และกิจกรรมการท่องเที่ยว (Place and Distribution)	<ul style="list-style-type: none"> - ความโดดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง - แหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งสามารถเชื่อมโยงกันได้ - กิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยวมีหลากหลาย 	<ul style="list-style-type: none"> - แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งเป็นเชิงธรรมชาติ ซึ่งยากต่อการดูแล 	<ul style="list-style-type: none"> - การเชื่อมโยงการท่องเที่ยวตลอดเส้น ทำได้ง่าย เนื่องจากเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวแบบเดียวกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - แหล่งท่องเที่ยวในเส้นทางได้รับความนิยมไม่เท่ากัน การพัฒนาอาจเป็นไปได้ยาก
2.โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบเครือข่ายถนน การคมนาคมต่างๆ บริเวณที่มีความเจริญ เช่น บริเวณเขตเมือง จะมีความพร้อมในการเดินทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบโครงข่ายถนน ระบบสาธารณูปโภค ระบบสัญญาณคมนาคมต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง บางช่วงของเส้นทางยังไม่เพียงพอและขาดการพัฒนาให้ดีขึ้น โดยเฉพาะบริเวณเส้นทางชานเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - การสนับสนุนและกำหนดนโยบายการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว - โอกาสที่ชาวต่างชาติมาลงทุนมีสูง 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดการบริหารจัดการในการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยว ในบางพื้นที่ - การเข้าใช้พื้นที่บางแห่งยังลำบาก
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	<ul style="list-style-type: none"> - มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้า ที่พัก ร้านอาหาร แหล่งซื้อสินค้า เป็นต้น ตลอดเส้นทาง โดยเฉพาะในเขตชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> - สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ร้านค้า ที่พัก ร้านอาหาร แหล่งซื้อสินค้าต่างๆ ในช่วงระหว่างการเดินทาง ยังไม่เพียงพอและขาดการพัฒนาให้มีความสะอาดและมีมาตรฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> - นโยบายของภาครัฐที่สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวมีการเพิ่มมากขึ้น - นักลงทุนสามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจด้านการท่องเที่ยว 	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพเส้นทาง หรือพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นภูเขาในระหว่างการเดินทาง และไม่มีเขตชุมชนอาศัยมากนักจึงอาจทำให้ความสนใจในการลงทุนด้านกิจการที่จะเอื้ออำนวยนั้นน้อย

9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
4.ระบบขนส่ง (Transportation System)	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบการขนส่งมีหลายรูปแบบ - หลายประเทศได้เปิดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศได้โดยไม่ต้องขอวีซ่าเฉพาะการเดินทางโดยเครื่องบิน 	<ul style="list-style-type: none"> - ยังระบบขนส่งมวลชนที่สามารถให้บริการไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือการเชื่อมโยงไปท่องเที่ยวยังเมืองต่างๆ - บางด้านยังไม่มีระบบขนส่ง 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาด้านระบบขนส่งต่างๆ ที่สามารถอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวได้ และเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - บางพื้นที่ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่เน้นเรื่องการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว - ขาดความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบขนส่ง
5. ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	<ul style="list-style-type: none"> - สถานที่ท่องเที่ยวหลัก มีการให้ข้อมูลอย่างครบถ้วน - สถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่สามารถหาข้อมูลได้จากอินเทอร์เน็ตและในแหล่งท่องเที่ยว - นักท่องเที่ยวสามารถหาข้อมูลทั้งภาษาอังกฤษและภาษาท้องถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> - แหล่งท่องเที่ยวที่ยังไม่ได้รับความนิยมนัก การประชาสัมพันธ์ให้เป็นที่รู้จัก - ยังไม่มีศูนย์ที่บริการด้านข้อมูลการท่องเที่ยว เช่น สำนักงานการท่องเที่ยวอย่างเพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - การสนับสนุนด้านงบประมาณและบุคลากรด้านการท่องเที่ยว - พัฒนาการใช้สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ มากขึ้น - การเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบเทคโนโลยีหรือด้านสารสนเทศยังขาดการสนับสนุนที่จะพัฒนาให้ทันสมัยและการอัปเดตข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน
6. ราคา (Price)	<ul style="list-style-type: none"> - สินค้าที่เป็นของท้องถิ่นค่อนข้างมีราคาถูก เช่น อาหารทะเล อาหารพื้นบ้าน หรือวัตถุดิบที่สามารถผลิตได้ในประเทศ เช่น ผัก ไม้ตามฤดูกาล 	<ul style="list-style-type: none"> - แหล่งท่องเที่ยว หรือของที่ระลึกที่เป็นเอกลักษณ์ท้องถิ่นขาดการสร้างมูลค่าเพิ่ม - แหล่งท่องเที่ยวบางที่ต้องนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคทำให้สินค้ามีราคาแพง 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนร่วมกับธุรกิจต่างชาติในที่ต่างๆ จากทางภาครัฐ - เจ้าของธุรกิจการท่องเที่ยวมีอิสระในการปรับปรุงกิจการ ทำให้โอกาสในการซื้อขายอาจจะเพิ่มมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ราคาค่าใช้จ่ายสำหรับสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับค่านิยมจะมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง ซึ่งกลุ่มลูกค้า- นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูงเท่านั้น - ความไม่คุ้มทุนในการลงทุน อันเนื่องมาจากกลุ่มนักท่องเที่ยวมีกำลังซื้อต่ำ
7. การจัดหา (Sourcing)	<ul style="list-style-type: none"> - บางแหล่ง มีแหล่งวัตถุดิบทั้งสินค้าอุปโภคบริโภค 	<ul style="list-style-type: none"> - ในบางแหล่งสินค้าอุปโภคบริโภคส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศไทย สิงคโปร์ จึงส่งผลให้ค่าครองชีพ การบริการ 	<ul style="list-style-type: none"> - การสนับสนุนให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในภาคอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารเครื่องดื่ม และด้านโทรคมนาคมให้มากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - การสนับสนุนหรือการผลักดันด้านเศรษฐกิจและการลงทุนยังไม่มากและไม่ต่อเนื่อง - การเริ่มข่าวของสินค้า

9 Supply Chain Driver	ปัจจัยภายใน		ปัจจัยภายนอก	
	S: strong	W: weak	O: opportunity	T: threat
		<p>มีราคาสูง</p> <p>- ค่าขนส่งในการกระจายสินค้ามีราคาสูง</p> <p>- สินค้าที่ผลิตจากชุมชนหรือภายใน ท้องถิ่น ยังมีรูปแบบที่ไม่ทันสมัยหรือยังไม่ดึงดูดใจต่อนักท่องเที่ยว</p>	<p>- โอกาสในการปรับปรุงคุณภาพท้องถิ่นยังมีสูง</p>	<p>ทดแทนจากต่างประเทศ</p>
8. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	<p>- ในแหล่งท่องเที่ยวหลัก บุคลากรเกี่ยวกับการท่องเที่ยวส่วนใหญ่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้</p> <p>- ในแหล่งท่องเที่ยวหลัก บุคลากรในท้องถิ่นมีความสามารถในการให้บริการ</p>	<p>- ในบางแหล่งท่องเที่ยว บุคลากรด้านการท่องเที่ยวขาดทักษะการให้บริการ</p> <p>- ขาดแคลนมัคคุเทศก์ที่เป็นผู้ให้ข้อมูลที่ถูกต้องทั้งทางด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และเหตุการณ์ร่วมสมัยต่างๆ</p> <p>- แหล่งท่องเที่ยวตามชนบท ชุมชนในท้องถิ่นยังไม่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษได้</p>	<p>- สามารถเพิ่มบุคลากรท้องถิ่นที่สามารถให้บริการเพื่อให้เพียงพอต่อการบริการในช่วง high season ได้</p> <p>- บางแห่งมีการจัดฝึกอบรมด้านภาษา และอบรมไกด์ท้องถิ่น (Natural Guide)</p>	<p>- คนในท้องถิ่น หรือชุมชนส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนที่มีอายุ การพัฒนาทักษะการสื่อสารจึงเป็นไปได้</p> <p>- คนยุคใหม่ สนใจการทำงานในภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น</p>
9. นโยบาย และกฎระเบียบ (Policy and Rules)	<p>- การเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยสายการบินไม่ต้องขอ VISA ทำให้เดินทางเข้าออกได้สะดวก</p> <p>- หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กลุ่มจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยว สมาคมการท่องเที่ยว เป็นต้น มีการสนับสนุนและผลักดันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว</p>	<p>- ความยุ่งยากของเอกสารในการทำพิธีการศุลกากรสำหรับการข้ามด่านแม่สอด - เมียวดี (Bording Pass) ต้องมีการสำเนาเอกสารต่างๆ ซึ่งไม่มีรายละเอียดหรือข้อมูลแจ้งให้นักท่องเที่ยวทราบ</p>	<p>- มีนโยบายที่การเปิดโอกาสให้มีการลงทุนจากต่างชาติเพิ่มมากขึ้น เพื่อสนับสนุนให้เกิดการค้า ด้านธุรกิจท่องเที่ยวมากขึ้น</p> <p>- ส่งเสริมและพัฒนาด้านการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น</p>	<p>- มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงนโยบาย หรือกฎระเบียบบางอย่างยังไม่ชัดเจน</p> <p>- บางแห่งยังไม่มียุทธศาสตร์ในการสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง</p>

ตาราง 30 ข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทางหลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล้าโย (LIMEC)

โซ่อุปทาน 9 องค์ประกอบ	การดำเนินการจากการวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Actions plan)
1. สถานที่ท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว	- ภาครัฐและหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวร่วมมือในการจัดทำแผนงานการส่งเสริมด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมในท้องถิ่น และการพัฒนาปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวให้มีความน่าสนใจ และสามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยว เช่น เด็ก หรือผู้สูงอายุ มากขึ้น
2. โครงสร้างพื้นฐาน	- ภาครัฐ ภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมและพัฒนาการคมนาคมทางบก โดยภาครัฐมีส่วนร่วมร่วมกับหน่วยงานเอกชนหรือนักลงทุนต่างชาติเพื่อสร้างการลงทุนด้านโครงข่ายระบบถนน การจราจร ต่างๆ ให้ทันสมัยมากขึ้น เพื่อเอื้ออำนวยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว และการสนับสนุนรูปแบบการท่องเที่ยวแบบ Air line โดยเชื่อมโยงสายการบินทั้ง 3 ประเทศเพื่อให้สามารถเข้ามาท่องเที่ยวได้สะดวก หรือการลงทุนเพื่อขยายปรับปรุงสนามบินให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น
3. สิ่งอำนวยความสะดวก	- ภาครัฐและหน่วยงานด้านการลงทุนเศรษฐกิจสร้างความร่วมมือเพื่อส่งเสริมให้มีการลงทุนธุรกิจด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ที่พัก ร้านค้า ร้านอาหาร สถานที่นั่งเล่น ฯลฯ จากนักลงทุนต่างชาติโดยเฉพาะบริเวณด่านชายแดนให้มีเพิ่มมากขึ้นและสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวและครบครันต่อการบริการ
4. การขนส่ง	- ภาครัฐ ต้องจัดทำแผนการส่งเสริมตลาดเพื่อการลงทุนให้กับภาคเอกชนหรือนักลงทุนที่สนใจเข้ามามีบทบาทในการช่วยส่งเสริมและพัฒนาการคมนาคมในรูปแบบต่างๆ ให้ทันสมัยมากขึ้น อีกทั้งสนับสนุนการเดินทางสาธารณะที่สามารถเชื่อมโยงไปยังเส้นทางท่องเที่ยวให้มากขึ้นเพื่อให้ความสะดวกต่อการเดินทางมาท่องเที่ยว
5. ข้อมูลสารสนเทศ	- ภาครัฐสนับสนุนด้านงบประมาณเพื่อเอื้ออำนวยให้กับหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อจัดทำข้อมูลการท่องเที่ยว หรือเว็บไซต์ที่น่าสนใจมากยิ่งขึ้น การจัดทำสื่อในรูปแบบต่างๆ เช่น ระบบออนไลน์ ระบบสแกนบาร์โค้ดที่สามารถเข้าถึงข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ ได้รวดเร็ว และเพิ่มการโปรโมทให้มากขึ้น อีกทั้งยังต้องส่งเสริมการประสานงานของหน่วยงาน หรือองค์ที่เกี่ยวข้องให้เป็นระบบมากขึ้นที่จะสามารถแชร์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้แกกันได้

6. ราคา	- ภาครัฐและหน่วยงานด้านเศรษฐกิจและการลงทุนสร้างกรอบด้านการลงทุนและการควบคุมสราคาสินค้าให้มีราคามาตรฐานให้เหมาะสมต่อการท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่และการส่งเสริมการค้าเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอก
7. การจัดหา	- ภาครัฐร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการเพิ่มช่องทางการตลาดของการส่งออกสินค้าที่สำคัญของแต่ละประเทศ และสนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมสามารถใช้วัตถุดิบจากแหล่งภายในที่มีอยู่ให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและคุณภาพได้มาตรฐาน
8. ทรัพยากรบุคคล	- ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณและร่วมมือกับหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวเพื่อจัดทำหลักสูตรด้านการบริการ ด้านภาษาสากล หรือภาษาต่างชาติ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่หลากหลายและสามารถรองรับการบริการของนักท่องเที่ยวได้และมีความเหมาะสมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ
9. นโยบายและกฎระเบียบ	- ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวร่วมมือกันเพื่อจัดทำข้อตกลงหรือแนวทางด้านกฎระเบียบการผ่านแดนต่างๆ บนเส้นทางการท่องเที่ยว ให้มีความชัดเจนและสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งด้านความปลอดภัยต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวสถานที่ต่างๆ เพื่อจะทำให้เกิดความรวดเร็วและเพิ่มปริมาณการท่องเที่ยวมากขึ้น

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

แผนงานวิจัยการศึกษาใช้อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย ได้รวบรวมข้อมูลการลงพื้นที่ศึกษา และสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งในส่วนของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ที่เกี่ยวข้องกับด้านท่องเที่ยว แบ่งออกตามวัตถุประสงค์ 2 ประการ วัตถุประสงค์ข้อที่ 1) เพื่อศึกษาใช้อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย วัตถุประสงค์ข้อที่ 2) เพื่อวิเคราะห์นโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพใช้อุปทานการท่องเที่ยว ตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

5.1. ข้อเสนอแนะประกอบของตัวขับเคลื่อนใช้อุปทาน 9 องค์ประกอบ

สำหรับการศึกษาใช้อุปทานการท่องเที่ยวตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย สามารถแยกออกเป็น 2 กลุ่ม คือ (1) กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) จำนวน 4 ด้าน และ (2) กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) จำนวน 5 ด้าน

กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical)

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน จะเห็นว่ากลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ประเทศไทย จะมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานมากกว่าทั้ง 2 ประเทศ ทั้งระบบน้ำประปา ไฟฟ้า สาธารณูปโภค โดยถัดมาคือ สปป. ลาว และเมียนมา ซึ่ง เมืองผาอันและเมืองเมะล่าย ในช่วงหน้าแล้ง จะมีปัญหาเรื่องน้ำที่ไม่เพียงพอต่อการอุปโภคบริโภค และกระแสไฟฟ้าไม่เพียงพอ เนื่องจากการผลิตไฟฟ้า ยังอาศัยเฉพาะพลังงานจากน้ำ หน้าแล้งปริมาณน้ำในเขื่อนไม่พอทำให้ไม่สามารถผลิตไฟฟ้าให้พอดีกับความต้องการได้

2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งได้แก่ ที่พัก/โรงแรม ร้านอาหาร ร้านค้า/ห้างสรรพสินค้า สถานบันเทิง โรงพยาบาล เป็นต้น หากเปรียบเทียบศักยภาพของทั้ง 3 ประเทศนั้น ไทยมีความพร้อมมากเป็นอันดับ 1 สปป.ลาว อันดับ 2 และเมียนมา อันดับ 3 เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ทั้ง 5 จังหวัด มีความหลากหลายของสินค้าและบริการในด้านนี้ค่อนข้างมากและครอบคลุมทุกจังหวัด แต่อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว เมืองหลวงพระบาง ถือว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและมีความพร้อมของที่พัก/โรงแรม ร้านอาหาร ค่อนข้างสูง เช่นกัน

3. ด้านแหล่งท่องเที่ยว โดยแต่ละพื้นที่จะมีความโดดเด่นและแตกต่างของแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ซึ่งคณะทีมวิจัยได้คัดเลือกสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของแต่ละแขวง เมือง และรัฐ ในกลุ่ม LIMEC จำนวนพื้นที่ละ 2 แห่ง ซึ่งเป็นจุดที่มีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจ เพื่อสามารถเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละเมืองให้เข้าหากันบนเส้นทางท่องเที่ยว LIMEC ซึ่งจากการสำรวจพบว่าทั้ง 3

ประเทศ มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น เมืองหลวงพระบาง อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย พระธาตุอินทร์แขวน เป็นต้น ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ผู้คนรู้จักกันดีและให้ความสนใจ

4. ด้านการคมนาคมขนส่ง สามารถแบ่งลักษณะการเดินทางออกเป็น 2 ประเภท คือ การเดินทางโดยรถส่วนบุคคล ซึ่งเส้นทางมีการเชื่อมต่อกันทั้ง 3 ประเทศ ซึ่งสามารถใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง โดยจะต้องขออนุญาตนำรถเข้าไปแต่ละประเทศตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับของประเทศนั้นๆ สำหรับการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะนั้น หากนักท่องเที่ยวต้องการเดินทางโดยเครื่องบินโดยสาร สามารถใช้บริการสนามบินได้ทั้งหมด 4 แห่ง บนเส้นทาง LIMEC ได้แก่ เมืองหลวงพระบาง สปป.ลาว จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย และอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก แต่อย่างไรก็ตามสนามบินทั้ง 4 แห่งนี้ ไม่สามารถบินเชื่อมต่อกันได้ และการเดินทางโดยรถประจำทาง จะมีรถโดยสารปรับอากาศออกจากหลวงพระบาง ไปยังจังหวัดเลย ผ่านด่านพรมแดนไทย-ลาว บ้านนากระเซิง

กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical)

1. ด้านข้อมูลสารสนเทศ ความสามารถในการเข้าถึงระบบข้อมูลข่าวสารสารสนเทศ ประเทศไทยถือว่ามีความพร้อมมากกว่าทั้งสองประเทศ มีแหล่งให้ข้อมูลจากหลายแห่งหลายหน่วยงานที่จัดทำขึ้น เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีเครือข่ายสัญญาณที่ครอบคลุมถึงทุกพื้นที่ ทำให้มีความสะดวกสบายในการใช้งาน ในส่วนของ สปป.ลาว และเมียนมา ในด้านของการเข้าถึงเครือข่ายการใช้งานระบบสารสนเทศนั้น ยังไม่ทั่วถึงสามารถเข้าได้ในบางพื้นที่

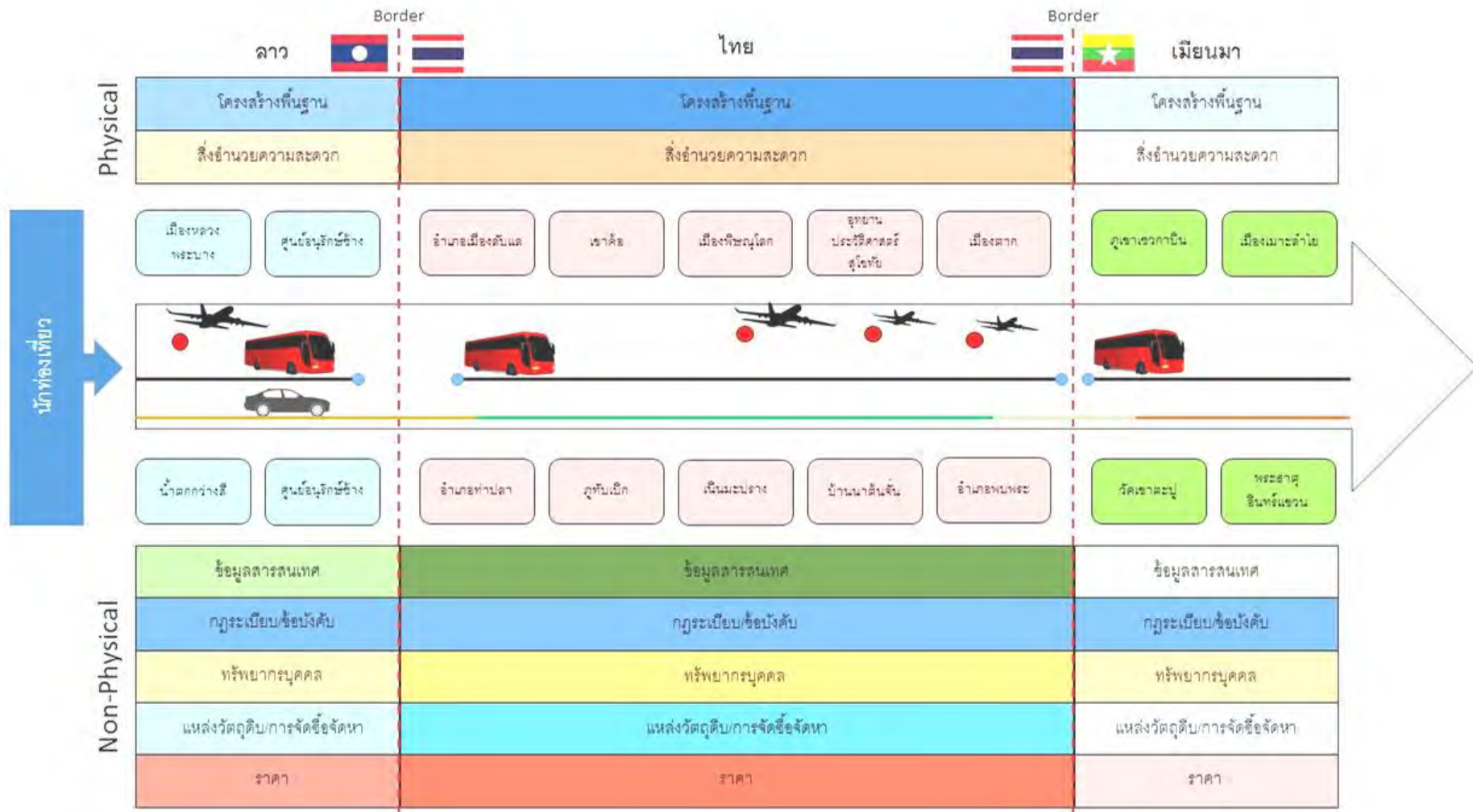
2. ด้านกฎระเบียบและข้อบังคับ ในส่วนของกฎระเบียบและข้อบังคับนั้น ประเด็นที่สำคัญที่เป็นอุปสรรคต่อการไหลของนักท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยว LIMEC คือ กฎระเบียบข้อปฏิบัติเรื่องการผ่านเข้า-ออก ด่านพรมแดนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการเข้า-ออก ระหว่างไทยและเมียนมา ที่ด่านแม่สอด ซึ่งจะต้องทำวีซ่าสำหรับกรณีการผ่านแดนทางบก โดยปัจจุบันคนไทยสามารถเข้าประเทศเมียนมาโดยไม่ต้องทำวีซ่าได้ คือต้องเดินทางเข้า-ออก ทางอากาศยานเท่านั้น ในส่วนของการเข้าออกระหว่างไทยและ สปป.ลาว ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ สามารถเข้าออกได้ โดยไม่ต้องทำวีซ่า

3. ด้านทรัพยากรบุคคล หากมองถึงทรัพยากรบุคคลที่เป็นเน้นเป็นแรงงาน ประเทศที่มีปริมาณของแรงงานค่อนข้างสูงคือ เมียนมา โดยมีแรงงานจำนวนมากที่เข้ามาทำงานในประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยนั้นยังมีปัญหาการขาดแคลนแรงงาน สำหรับ สปป.ลาว นั้น ส่วนใหญ่จะใช้แรงงานในประเทศในการดำเนินกิจการ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน สปป.ลาว และ เมียนมา ยังขาดแคลนแรงงานที่มีความรู้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญ ในด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น ไกด์ เป็นต้น

4. ด้านแหล่งวัตถุดิบและการจัดซื้อจัดหา ปัจจุบัน สปป.ลาว และเมียนมา ยังมีความต้องการนำเข้าสินค้าเพื่ออุปโภคบริโภค และใช้ในธุรกิจอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น ของใช้ในโรงแรม/ที่พัก ร้านอาหาร เป็นต้น

5. ด้านราคา เนื่องจากสินค้าที่ใช้ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของ สปป.ลาว และเมียนมา ส่วนใหญ่นำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศไทย ทำให้ราคาสินค้าต่างๆ ใน สปป.ลาว และ เมียนมา มีราคาสูงกว่าประเทศไทย แต่หากมองถึงด้านทรัพยากรธรรมชาติและวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมผลิตสินค้าต่างๆ ประเทศเมียนมาและ สปป.ลาว ถือว่าเป็นประเทศที่มีแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติขนาดใหญ่ที่อุดมสมบูรณ์มาก ซึ่งประเทศไทยเองก็ได้นำเข้าวัตถุดิบและทรัพยากรจากทั้งประเทศเมียนมา และ สปป.ลาว เช่น นำเข้าก๊าซธรรมชาติจากเมียนมา นำเข้ากระแสไฟฟ้าจาก สปป.ลาว เป็นต้น

โซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย แสดงถึงลักษณะการไหลของนักท่องเที่ยว ซึ่งจากการวิเคราะห์ตามตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ปัจจัยแล้ว ทีมวิจัยได้พิจารณาถึงศักยภาพเพื่อเปรียบเทียบปัจจัยในแต่ละด้านซึ่งจำแนกออกเป็นแต่ละประเทศ ทั้ง 3 ประเทศ ตามระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC และได้แบ่งลำดับของปัจจัยออกเป็นระดับสี่ ประเทศที่มีสี่เข็มที่สุด หมายถึงมีศักยภาพสูงเมื่อเปรียบเทียบกันทั้ง 3 ประเทศ ดังภาพ 21 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบันทั้ง 3 ประเทศสมาชิกระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC จะมีความแตกต่างกันของจุดแข็งและจุดอ่อนของแต่ละปัจจัยแต่ก็สามารถลดทอนจุดอ่อนของแต่ละพื้นที่ด้วยการเสริมจุดแข็งเพื่อให้เกิดการพัฒนาศักยภาพเส้นทางท่องเที่ยวบนเส้นทาง LIMEC อย่างเป็นระบบทำให้การไหลของนักท่องเที่ยวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ดังภาพ 22



ภาพ 22 โซ่อุปทานการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การสร้างความร่วมมือกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องบนเส้นทางบนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะลำไย (LIMEC) เพื่อให้เกิดการพัฒนาของสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งการสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน

5.2.2 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการสามารถนำข้อมูลจากงานวิจัยนี้ไปเป็นฐานข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการลงทุนทางด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะลำไย (LIMEC) ซึ่งข้อมูลจากรายงานฉบับนี้ได้แสดงข้อมูลทั้งจากด้านภาครัฐ ภาคเอกชนและภาควิชาการ

5.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับวิจัยต่อยอด

การสำรวจข้อมูลด้านการท่องเที่ยวตามเส้นทางบนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะลำไย (LIMEC) ในส่วนข้อเสนอความคิดเห็นจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวนั้น เป็นข้อมูลเบื้องต้นที่นำมาซึ่งเป็นแนวทางและประโยชน์ต่อการพัฒนาเพื่อให้เกิดการพัฒนาได้อย่างต่อเนื่อง บนเส้นทางหลวงพระบาง อินโดจีน เมะลำไย ทั้งนี้ยังสามารถนำมาปรับปรุงให้เข้ากับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และสามารถตอบสนองกับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ในอนาคต

ภาคผนวก

ตารางภาคผนวก 1 ข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ และจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะจังหวัดเพชรบูรณ์ (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558)

Package Tour	คนไทยเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	แกสท์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ต	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	1,907	-	587	-	-	-	-	-	2,494	-	2,494
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	67,571	-	9,111	-	-	-	-	-	76,682	6,427	83,109
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	69,478	-	9,698	-	-	-	-	-	79,176	6,427	85,603

Non Package Tour	คนไทยจัดการเดินทางด้วยตนเอง									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	แกสท์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ต	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	22,083	5,329	7,863	7,478	-	-	-	-	42,753	12,587	55,340
2.รถไฟ	222,894	8,268	30,186	13,820	-	-	-	-	275,168	82,164	357,332
3.รถประจำทาง	297,676	19,144	44,122	24,122	-	-	-	-	385,064	265,593	650,657
4.พาหนะส่วนบุคคล	577,770	19,597	216,054	70,160	-	-	-	-	883,581	738,246	1,621,827
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	1,120,423	52,338	298,225	115,580	-	-	-	-	1,586,566	1,098,590	2,685,156

แผนงานวิจัยการศึกษาข้อมูลด้านการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

Total	ชาวไทยทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	23,990	5,329	8,450	7,478	-	-	-	-	45,247	12,587	57,834
2.รถไฟ	222,894	8,268	30,186	13,820	-	-	-	-	275,168	82,164	357,332
3.รถประจำทาง	297,676	19,144	44,122	24,122	-	-	-	-	385,064	265,593	650,657
4.พาหนะส่วนบุคคล	645,341	19,597	225,165	70,160	-	-	-	-	960,263	744,673	1,704,936
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	1,189,901	52,338	307,923	115,580	-	-	-	-	1,665,742	1,105,017	2,770,759

Package Tour	ชาวต่างชาติเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	1,384	-	464	-	-	-	-	-	1,848	1,838	3,686
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	1,384	-	464	-	-	-	-	-	1,848	1,838	3,686

Non Package Tour	ชาวต่างชาติจัดการเดินทางด้วยตนเอง									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	1,084	-	2,384	105	-	-	-	-	3,573	2,188	5,761
4.พาหนะส่วนบุคคล	2,556	-	3,931	410	-	-	-	-	6,897	6,292	13,189
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	3,640	-	6,315	515	-	-	-	-	10,470	8,480	18,950

แผนงานวิจัยการศึกษาใชู้ปทานการก่องที่เกี่ยวข้องที่มีประสิทธิภาพตามเส้นทาง หลวงพระบาง – อินโดจีน – เมะล่าย

Total	ชาวต่างชาติทั้งหมด									นักทัศนจร	รวมทั้งหมด	
	โรงแรม	เกสท์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ต	บ้านญาติ	พักอุทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม			
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	1,084	-	2,384	105	-	-	-	-	3,573	2,188	5,761	
4.พาหนะส่วนบุคคล	3,940	-	4,395	410	-	-	-	-	8,745	8,130	16,875	
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวม	5,024	-	6,779	515	-	-	-	-	12,318	10,318	22,636	

Grand Total	รวมคนไทยและชาวต่างชาติทั้งหมด									นักทัศนจร	รวมทั้งหมด	
	โรงแรม	เกสท์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ต	บ้านญาติ	พักอุทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม			
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง(รถบัส/ รถทัวร์)	110,782	10,702	195,320	44,510	-	-	-	-	361,314	39,383	400,697	
4.พาหนะส่วนบุคคล	211,587	26,845	1,021,758	119,368	-	-	-	-	1,379,558	135,531	1,515,089	
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวม	322,369	37,547	1,217,078	163,878	-	-	-	-	1,740,872	174,914	1,915,786	

ตารางภาคผนวก 2 ข้อมูลจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะ จังหวัดตาก (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558)

Package Tour	คนไทยเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	76,438	218	67,804	-	-	-	-	-	144,460	7,619	152,079
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	76,438	218	67,804	-	-	-	-	-	144,460	7,619	152,079

Non Package Tour	คนไทยจัดการเดินทางด้วยตนเอง									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	2,414	207	6,449	-	-	-	-	-	9,070	-	9,070
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	122,051	4,292	118,964	7,104	-	-	-	-	252,411	67,048	319,459
4.พาหนะส่วนบุคคล	363,352	17,324	668,974	29,376	-	-	-	-	1,079,026	306,957	1,385,983
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	487,817	21,823	794,387	36,480	-	-	-	-	1,340,507	374,005	1,714,512

Total	ชาวไทยทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	2,414	207	6,449	-	-	-	-	-	9,070	-	9,070
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	122,051	4,292	118,964	7,104	-	-	-	-	252,411	67,048	319,459
4.พาหนะส่วนบุคคล	439,790	17,542	736,778	29,376	-	-	-	-	1,223,486	314,576	1,538,062
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

รวม	564,255	22,041	862,191	36,480	-	-	-	-	1,484,967	381,624	1,866,591
-----	---------	--------	---------	--------	---	---	---	---	-----------	---------	-----------

Package Tour	ชาวต่างชาติเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	336	-	-	-	-	-	-	-	336	-	336
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	4,416	-	893	-	-	-	-	-	5,309	2,508	7,817
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	4,752	-	893	-	-	-	-	-	5,645	2,508	8,153

Non Package Tour	ชาวต่างชาติจัดการเดินทางด้วยตนเอง									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	1,142	-	565	-	-	-	-	-	1,707	-	1,707
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	3,528	352	1,953	268	-	-	-	-	6,101	6,588	12,689
4.พาหนะส่วนบุคคล	2,569	332	1,639	2,462	-	-	-	-	7,002	8,609	15,611
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	7,239	684	4,157	2,730	-	-	-	-	14,810	15,197	30,007

Grand Total	รวมคนไทยและชาวต่างชาติทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	3,892	207	7,014	-	-	-	-	-	11,113	-	11,113
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง(รถบัส/ รถทัวร์)	125,579	4,644	120,917	7,372	-	-	-	-	258,512	73,636	332,148
4.พาหนะส่วนบุคคล	446,775	17,874	739,310	31,838	-	-	-	-	1,235,797	325,693	1,561,490

5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	576,246	22,725	867,241	39,210	-	-	-	-	1,505,422	399,329	1,904,751

Total	ชาวต่างชาติทั้งหมด									นักทัศนจาร	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	1,478	-	565	-	-	-	-	-	2,043	-	2,043
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	3,528	352	1,953	268	-	-	-	-	6,101	6,588	12,689
4.พาหนะส่วนบุคคล	6,985	332	2,532	2,462	-	-	-	-	12,311	11,117	23,428
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	11,991	684	5,050	2,730	-	-	-	-	20,455	17,705	38,160

ตารางภาคผนวก 3 ข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ และจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะ จังหวัดสุโขทัย (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558)

Package Tour	คนไทยเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	1,379	68	438	-	-	-	-	-	1,885	771	2,656
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	28,756	245	3,749	-	-	-	-	-	32,750	3,604	36,354
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	30,135	313	4,187	-	-	-	-	-	34,635	4,375	39,010

Non Package Tour	คนไทยจัดการเดินทางด้วยตนเอง									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	2,084	853	1,530	-	-	-	-	-	4,467	1,382	5,849
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	51,699	16,754	31,220	13,382	-	-	-	-	113,055	50,445	163,500
4.พาหนะส่วนบุคคล	192,819	79,577	160,556	40,827	-	-	-	-	473,778	225,419	699,197
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	246,602	97,184	193,306	54,209	-	-	-	-	591,300	277,246	868,546

Total	ชาวไทยทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	3,463	921	1,968	-	-	-	-	-	6,352	2,153	8,505
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	51,699	16,754	31,220	13,382	-	-	-	-	113,055	50,445	163,500
4.พาหนะส่วนบุคคล	221,575	79,822	164,305	40,827	-	-	-	-	506,528	229,023	735,551
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Total	ชาวไทยทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
รวม	276,737	97,497	197,493	54,209	-	-	-	-	625,935	281,621	907,556

Package Tour	ชาวต่างชาติเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	33,603	611	11,773	-	-	-	-	-	45,987	35,727	81,714
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	33,603	611	11,773	-	-	-	-	-	45,987	35,727	81,714

Non Package Tour	ชาวต่างชาติจัดการเดินทางด้วยตนเอง										รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม	นักท่องเที่ยว	
1.สายการบิน	2,502	1,376	1,026	-	-	-	-	-	4,904	186	5,090
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	19,487	30,947	12,119	533	-	-	-	-	63,086	55,149	118,235
4.พาหนะส่วนบุคคล	16,629	22,217	22,649	1,010	-	-	-	-	62,506	71,866	134,372
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	38,618	54,540	35,794	1,543	-	-	-	-	130,496	127,201	257,697

Total	ชาวต่างชาติทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	2,502	1,376	1,026	-	-	-	-	-	4,904	186	5,090
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	19,487	30,947	12,119	533	-	-	-	-	63,086	55,149	118,235
4.พาหนะส่วนบุคคล	50,232	22,828	34,422	1,010	-	-	-	-	108,493	107,593	216,086
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	72,221	55,151	47,567	1,543	-	-	-	-	176,483	162,928	339,411

Grand Total	รวมคนไทยและชาวต่างชาติทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	5,965	2,297	2,994	-	-	-	-	-	11,256	2,339	13,595
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง(รถบัส/ รถทัวร์)	71,186	47,701	43,339	13,915	-	-	-	-	176,141	105,594	281,735
4.พาหนะส่วนบุคคล	271,807	102,650	198,727	41,837	-	-	-	-	615,021	336,616	951,637
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	348,958	152,648	245,060	55,752	-	-	-	-	802,418	444,549	1,246,967

ตารางภาคผนวก 4 ข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ และจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะ จังหวัดอุตรดิตถ์ (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558)

Package Tour	คนไทยเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	18,590	-	2,454	-	-	-	-	-	21,044	58,245	79,289
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	18,590	-	2,454	-	-	-	-	-	21,044	58,245	79,289
Non Package Tour	นักท่องเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	8,003	918	7,158	3,236	-	-	-	-	19,315	1,318	20,633
3.รถประจำทาง	60,667	2,261	46,726	66,539	-	-	-	-	176,193	63,853	240,046
4.พาหนะส่วนบุคคล	138,952	5,653	137,235	82,965	-	-	-	-	364,805	140,198	505,003
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	207,622	8,832	191,119	152,740	-	-	-	-	560,313	205,369	765,682
Total	ชาวไทยทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/ รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	8,003	918	7,158	3,236	-	-	-	-	19,315	1,318	20,633
3.รถประจำทาง	60,667	2,261	46,726	66,539	-	-	-	-	176,193	63,853	240,046
4.พาหนะส่วนบุคคล	157,542	5,653	139,689	82,965	-	-	-	-	385,849	198,443	584,292
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	226,212	8,832	193,573	152,740	-	-	-	-	581,357	263,614	844,971

Package Tour	ชาวต่างชาติเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	894	-	-	-	-	-	-	-	894	1,136	2,030
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	894	-	-	-	-	-	-	-	894	1,136	2,030
Non Package Tour	ชาวต่างชาติจัดการเดินทางด้วยตนเอง									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	187	-	67	-	-	-	-	-	254	93	347
3.รถประจำทาง	282	-	133	88	-	-	-	-	503	279	782
4.พาหนะส่วนบุคคล	773	-	333	472	-	-	-	-	1,578	2,733	4,311
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	1,242	-	533	560	-	-	-	-	2,335	3,105	5,440
Total	ชาวต่างชาติทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	187	-	67	-	-	-	-	-	254	93	347
3.รถประจำทาง	282	-	133	88	-	-	-	-	503	279	782
4.พาหนะส่วนบุคคล	1,667	-	333	472	-	-	-	-	2,472	3,869	6,341
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	2,136	-	533	560	-	-	-	-	3,229	4,241	7,470

Grand Total	รวมคนไทยและชาวต่างชาติทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด	
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ต	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม			
1.สายการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.รถไฟ	8,190	918	7,225	3,236	-	-	-	-	19,569	1,411	20,980	
3.รถประจำทาง(รถบัส/ รถทัวร์)	60,949	2,261	46,859	66,627	-	-	-	-	176,696	64,132	240,828	
4.พาหนะส่วนบุคคล	159,209	5,653	140,022	83,437	-	-	-	-	388,321	202,312	590,633	
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวม	228,348	8,832	194,106	153,300	-	-	-	-	584,586	267,855	852,441	

ตารางภาคผนวก 5 ข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติ และจำนวนผู้เข้าพักแรมจำแนกตามประเภทที่พักและพาหนะ จังหวัดพิษณุโลก (มกราคม - ธันวาคม พ.ศ. 2558)

Package Tour	คนไทยเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ต	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	1,907	-	587	-	-	-	-	-	2,494	-	2,494
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	67,571	-	9,111	-	-	-	-	-	76,682	6,427	83,109
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	69,478	-	9,698	-	-	-	-	-	79,176	6,427	85,603
Non Package Tour	คนไทยจัดการเดินทางด้วยตนเอง									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ต	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	22,083	5,329	7,863	7,478	-	-	-	-	42,753	12,587	55,340
2.รถไฟ	222,894	8,268	30,186	13,820	-	-	-	-	275,168	82,164	357,332
3.รถประจำทาง	297,676	19,144	44,122	24,122	-	-	-	-	385,064	265,593	650,657
4.พาหนะส่วนบุคคล	577,770	19,597	216,054	70,160	-	-	-	-	883,581	738,246	1,621,827
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	1,120,423	52,338	298,225	115,580	-	-	-	-	1,586,566	1,098,590	2,685,156

Total	ชาวไทยทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	23,990	5,329	8,450	7,478	-	-	-	-	45,247	12,587	57,834
2.รถไฟ	222,894	8,268	30,186	13,820	-	-	-	-	275,168	82,164	357,332
3.รถประจำทาง	297,676	19,144	44,122	24,122	-	-	-	-	385,064	265,593	650,657
4.พาหนะส่วนบุคคล	645,341	19,597	225,165	70,160	-	-	-	-	960,263	744,673	1,704,936
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	ชาวไทยทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท		โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท		โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท
รวม	1,189,901	52,338	307,923	115,580	-	-	-	-	1,665,742	1,105,017	2,770,759

Package Tour	ชาวต่างชาติเดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	2,795	-	327	-	-	-	-	-	3,122	-	3,122
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.พาหนะส่วนบุคคล	81,149	-	4,258	-	-	-	-	-	85,407	16,046	101,453
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	83,944	-	4,585	-	-	-	-	-	88,529	16,046	104,575
Non Package Tour	ชาวต่างชาติจัดการเดินทางด้วยตนเอง									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักรูทยานา	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	1,606	444	1,057	74	-	-	-	-	3,181	817	3,998
2.รถไฟ	9,896	651	2,789	141	-	-	-	-	13,477	873	14,350
3.รถประจำทาง	7,602	623	2,307	1,352	-	-	-	-	11,884	8,382	20,266
4.พาหนะส่วนบุคคล	22,782	1,505	3,936	2,669	-	-	-	-	30,892	23,524	54,416
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	41,886	3,223	10,089	4,236	-	-	-	-	59,434	33,596	93,030

Total	ชาวต่างชาติทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	4,401	444	1,384	74	-	-	-	-	6,303	817	7,120
2.รถไฟ	9,896	651	2,789	141	-	-	-	-	13,477	873	14,350
3.รถประจำทาง	7,602	623	2,307	1,352	-	-	-	-	11,884	8,382	20,266
4.พาหนะส่วนบุคคล	103,931	1,505	8,194	2,669	-	-	-	-	116,299	39,570	155,869
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	125,830	3,223	14,674	4,236	-	-	-	-	147,963	49,642	197,605

Grand Total	รวมคนไทยและชาวต่างชาติทั้งหมด									นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	รวม		
1.สายการบิน	28,391	5,773	9,834	7,552	-	-	-	-	51,550	13,404	64,954
2.รถไฟ	232,790	8,919	32,975	13,961	-	-	-	-	288,645	83,037	371,682
3.รถประจำทาง(รถบัส/ รถทัวร์)	305,278	19,767	46,429	25,474	-	-	-	-	396,948	273,975	670,923
4.พาหนะส่วนบุคคล	749,272	21,102	233,359	72,829	-	-	-	-	1,076,562	784,243	1,860,805
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	1,315,731	55,561	322,597	119,816	-	-	-	-	1,813,705	1,154,659	2,968,364

ตารางภาคผนวก 6 สถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในพื้นที่บนเส้นทาง LIMEC

พื้นที่	สถานที่ท่องเที่ยว		จากเส้นทางหลักถึงสถานที่	เส้นทางหลัก
หลวงพระบาง		เมืองหลวงพระบาง	จากทางหลวง 4 สปป.ลาว มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ บนทางหลวง 13 สปป.ลาว ระยะทาง 23 กม.	หลวงพระบาง : ไชยะบูลี ใช้ทางหลวง 4 สปป ลาว ระยะทาง 227 กม. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชม.
		น้ำตกกว้างสี่	จากเมืองหลวงพระบางมุ่งหน้าทางทิศใต้ โดยใช้ทางหลวง 1 สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 29 กม. ใช้เวลาประมาณ 40 นาที	
ไชยะบูลี		มหารम्मบุญซ้าง	เข้ายังตัวเมืองไชยะบูลี มุ่งหน้าไปอ่างเก็บน้ำ	ไชยะบูลี : อุดรดิตต์ ใช้ทางหลวง 4 สปป.ลาว ระยะทาง 154 กม. ใช้เวลา 3 ชม. 30 นาที ถึงเมืองปากลาย แล้วเลี้ยวขวา มุ่งหน้าไปยังจุดผ่าน

พื้นที่	สถานที่ท่องเที่ยว		จากเส้นทางหลักถึงสถานที่	เส้นทางหลัก
		ศูนย์อนุรักษ์ช้าง		แดนถาวรภูดู ระยะทาง 38 กม. ใช้เวลา 40 นาที วิ่งตรงไปยัง อ.เมือง อุดรดิตต์ ใช้ทางหลวง 1045 ระยะทาง 154 กม. ใช้เวลา 3 ชม.
อุดรดิตต์		อำเภอเมืองลับแล	ตั้งอยู่ในเมือง บนถนนอุดรดิตต์ – ศรีสะเกษ	อุดรดิตต์ : พิษณุโลก (แยกอินโดจีน) ใช้ทางหลวง 11 ระยะทาง 102 กม ใช้เวลาประมาณ 1 ชม.
		อำเภอท่าปลา	มุ่งหน้าทางทิศเหนือไปตามเส้น 1163 จากจุดตัดทางหลวง 1045 ระยะทาง 23 กม. แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนน 1163 ขับต่อไปอีก 10.5 กม.	อุดรดิตต์ : ศรีสะเกษ (สุโขทัย) ใช้ทางหลวง 102 ระยะทางประมาณ 44 กม. ใช้เวลาประมาณ 50 นาที

พื้นที่	สถานที่ท่องเที่ยว		จากเส้นทางหลักถึงสถานที่	เส้นทางหลัก
เพชรบูรณ์		ภูทับเบิก	มุ่งหน้าทิศเหนือ ไปตามถนน 2372 จากจุดตัด ทางหลวง 12 ระยะทาง 13 กม แล้วเลี้ยวซ้าย เข้าสู่ ถนน 2331 ขึ้นเขาอีก 20 กม.	เพชรบูรณ์ : พิษณุโลก ใช้ทางหลวงหมายเลข 21 ระยะทาง 60 กม.เลี้ยวซ้าย เข้าสู่ทางหลวง 12 วิ่งตรงไป ถึงแยกอินโดจีน ระยะทาง 113 กม. อุตรดิตถ์ : เพชรบูรณ์
		เขาค้อ	มุ่งหน้าไปตามทางหลวง 2196 บริเวณจุดตัดทางหลวง 12 ระยะทาง 28 กม.	ใช้ทางหลวง 11 ระยะทาง 95 กม. เบี่ยงซ้าย 2.5 กม. แล้ว เลี้ยวซ้าย เข้าสู่ทางหลวง 12 ระยะทาง 110 กม. เลี้ยวขวาสู่ทางหลวง 21 ระยะทาง 60 กม.
พิษณุโลก		เมืองพิษณุโลก	ตั้งอยู่ในเมืองพิษณุโลก ทางหลวงหมายเลข 12 ตัดผ่าน	พิษณุโลก : สุโขทัย ใช้ทางหลวง 12 ระยะทาง 70 กม. ใช้เวลาประมาณ 1 ชม.
		อ.เนินมะปราง	จากสี่แยกอินโดจีน มุ่งหน้าทิศตะวันออกทางหลวง 12 แล้ว 12 กม.เลี้ยวขวา ทางหลวง 11 ระยะทาง 10 กม. แล้วเลี้ยวซ้ายทางหลวง 1295 อีก 33 กม	

พื้นที่	สถานที่ท่องเที่ยว		จากเส้นทางหลักถึงสถานที่	เส้นทางหลัก
สุโขทัย		อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย	ตั้งอยู่ในเทศบาลเมืองเก่า ห่างจากตัวเมืองประมาณ 12 กม.	อ.ศรีสัชชนาลัย : สุโขทัย ใช้ทางหลวง 101 ระยะทาง ประมาณ 70 กม. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชม. สุโขทัย : ตาก ใช้ทางหลวง 12 ระยะทาง 85 กม. ใช้เวลาประมาณ 1 ชม. 11 นาที
		หมู่บ้านนาต้นจัน	จากที่ว่าการอำเภอศรีสัชชนาลัย ระยะทาง 17 กม. บนทางหลวงหมายเลข 101	

พื้นที่	สถานที่ท่องเที่ยว		เส้นทางหลัก	จากเส้นทางหลักถึงสถานที่
		วัดเขาตะปู	จากเมืงวดี ก่อนเข้าเมืองพะอั้น เลี้ยวขวาไปทางทิศเหนือ ระยะทางประมาณ 5 กม.	
เมะลำไย รัฐมอญ		เมืองเมะลำไย	ตั้งอยู่บนเส้นทางหลัก พะอั้น – เมะลำไย	พะอั้น : เมะลำไย ใช้เส้นทาง AH1 ระยะทาง 76.8 กม. ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชม. 30 นาที
		พระธาตุนินทร์แขวน	จากเมืองพะอั้น เดินทางไปยัง พระธาตุนินทร์แขวน ระยะทาง 119 กม. ใช้เวลาประมาณ 2 ชม. 30 นาที	

บรรณานุกรม

- กรมการท่องเที่ยว (Department of Tourism). (20 พฤษภาคม 2560). สถิตินักท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ.
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2558). ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558 - 2560 (มติ ครม.เห็นชอบเมื่อ 4 ส.ค.2558).
- กระทรวงแผนงานและการลงทุน. (2015). สถิติ. ใน LSB,MPI Statistics center at provinces, *lao statistics bureau*.
- คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือล่าง 1 . (1 มิถุนายน 2559). ประวัตินี้ *LIMEC*. เข้าถึงได้จาก โครงการประชุมนานาชาติ ระเบียบเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่าย : <http://limec-thailand.com/>
- จิตรา นุช รักสัจจา. (2552). บทเรียนบนเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (*WEB BASED INSTRUCTION : WBI*)_อุตสาหกรรมท่องเที่ยว. <http://www.uttvc.ac.th>
- ดร.ไพศาล กาญจนวงศ์ คณะพัฒนาการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยแม่โจ้ . (2551). ไอซีทีเพื่อการท่องเที่ยว. ดร.ไพศาล กาญจนวงศ์ คณะพัฒนาการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยแม่โจ้ .
- ที่ทำการปกครองจังหวัดอุดรธานี. (2559). จำนวนประชากรจังหวัดอุดรธานี.
- พัฒนาการของแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมนำเที่ยว. (ม.ป.ป.)<http://www.social.nu.ac.th>
- พิทยะ ศรีวัฒนสาร. (2553). บทที่ 8 ธุรกิจอื่นๆและองค์ประกอบเสริมในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว หนังสือเอกสารคำสอนวิชาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ม. ธุรกิจบัณฑิตย์. เข้าถึงได้จาก อุตสาหกรรมท่องเที่ยว.
- เมตตา. (26 พฤษภาคม 2550). www.tpa.or.th. เรียกใช้เมื่อ 20 ตุลาคม 2559 จาก WRITER © 2015 Technology Promotion Association (Thailand-Japan).<http://www.tpa.or.th>
- วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลาย มหาวิทยาลัยนเรศวร. (2557). การพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เขตปกครองตนเองกวางซี สาธารณรัฐประชาชนจีน. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). แผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564). กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการโรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- สุวัชนา วิวัฒนชาติ และคณะ. (2554). ส่วนประสมทางการตลาดท่องเที่ยว.
- Google Sites. (2559). ธุรกิจท่องเที่ยวลักษณะและประเภทของการท่องเที่ยว.11 พฤศจิกายน 2559 จาก ธุรกิจท่องเที่ยว: <https://sites.google.com>
- <https://tourismatbuu.wordpress.com/>. (2554). <https://tourismatbuu.wordpress.com/>:

Pairach Piboonrunroj and Stephen M.Disney, Cardiff Business School. (2 5 5 0). *TOURISM SUPPLY CHAINS : A CONCEPTUAL FRAMEWORK*. UK: Logistics Systems Dynamics Group.

Pairach Piboonrunroj, PhD. (4 เมษายน 2554). การจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยว คืออะไร? เรียกใช้เมื่อ 20 ตุลาคม 2559 จาก I am a supply chain economist who believe in the power of open data and open analytics: <https://pairach.com>

Pairach, TANT (Tourism Academic Network of Thailand) . (2555). ปัจจัยสู่การเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวระดับโลก.

Tourisum Development Department,Minstry of Information, Cuilure and Tourisum. (2 0 1 5). Number of travel agents and branches. ในการท่องเที่ยว .

.....