

Development Guideline Tourism Logistics seamless from Ban Huak border to the double track train station Phayao and the connecting area

Pathompong Tino¹

Prakobsiri Pakdeepinit²

Suriya Somchan³

Received: 22/07/2023, Revised: 15/09/2023, Accepted: 25/10/2023

Abstract

The purposes of this study are to examine the current situation and transportation logistics for tourism. To conduct the development of logistics transportation for seamless tourism. From the route Ban Huak border checkpoint to the Phayao railway station and the connecting area. The instrument used in the study were: Studies from documents and related research, Explore the area, Semi-structured interviews, and small-group meetings with representatives from government agencies, private sectors, and entrepreneurs. The results reveal that tourists from China and Lao PDR can travel through the Ban Huak border checkpoint and come to travel in Phayao Province, in which the area has continued to develop accessibility. Especially the road network that is the main form of travel to connect with the Phayao railway station and the link area. The route has utilities and facilities available on the way, and public transportation, serving between the bus terminals in each area but there is no service between bus terminals - tourist attractions. However, tourist attractions in that area

¹ Master's degree student, Master of Arts Program in Tourism and Hotel Management, School of Business and Communication Arts, University of Phayao

² Assistant Professor, Master of Arts Program in Tourism and Hotel Management, School of Business and Communication Arts, University of Phayao

³ Assistant Professor, Master of Arts Program in Tourism and Hotel Management, School of Business and Communication Arts, University of Phayao



were found to have diversity in both nature and culture/traditions. The development guidelines There should be systematic travel management.

By adopting the concept of seamless travel to be applied in service, as such as the development of travel payment systems for public transportation to be able to pay through a single system and developing an application system that integrates all public transport services.

Keywords: Tourism Logistics; Tourism seamless; Ban Huak border; Double-track railway



แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา และพื้นที่เชื่อมโยง

ปฐมพงษ์ ธิโน¹

ประกอบศิริ ภัคดิพินิจ²

สุริยา สัมจันทร์³

วันรับบทความ: 22/07/2566, วันแก้ไขบทความ: 15/09/2566, วันตอบรับบทความ: 25/10/2566

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันและโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวเพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ การศึกษาจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การลงพื้นที่สำรวจ การสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง และการจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ ผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากประเทศจีนและ สปป. ลาว สามารถเดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวกและเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพะเยา ซึ่งในพื้นที่นั้นมีการพัฒนาการเดินทางเข้าถึงอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะโครงข่ายทางถนนที่เป็นรูปแบบหลักของการเดินทางเพื่อเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยเส้นทางดังกล่าวมีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกให้บริการระหว่างเส้นทาง และมีรถโดยสารสาธารณะให้บริการระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารในแต่ละพื้นที่ แต่ไม่มีการให้บริการระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสาร-แหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่นั้นพบว่ามีหลากหลายทั้งทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรม/ประเพณี แนวทางการพัฒนา ควรมีการจัดการการเดินทางเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบโดยการนำเอาแนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางอย่างไร้รอยต่อมาปรับใช้ในการให้บริการ เช่น การพัฒนาระบบการจ่ายค่าเดินทางของขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ให้สามารถจ่ายได้ผ่านระบบๆ เดียว และการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันที่รวมเอาบริการขนส่งสาธารณะทั้งหมดเข้าไว้ด้วยกัน

¹ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวและโรงแรม คณะบริหารธุรกิจและนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา

^{2, 3} ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประจำคณะบริหารธุรกิจและนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวและโรงแรม คณะบริหารธุรกิจและนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา



คำสำคัญ: โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว; การท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ; ด่านชายแดนบ้านฮวก; รถไฟทางคู่

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวว่ามีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยกระจายรายได้ภายในประเทศ เกิดการสร้างอาชีพทั้งทางตรงและทางอ้อม (สิริภัทร์ โชติช่วง และคณะ, 2565) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงให้ความสำคัญเกี่ยวกับการท่องเที่ยวผ่านแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580 รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเชิงพื้นที่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และส่งเสริมการท่องเที่ยวตามเส้นทางคมนาคมที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี, 2561) ประกอบกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองและชุมชน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2562) โดยสนับสนุนการสร้างสรรค์เส้นทางท่องเที่ยวที่กระจายการเดินทางจากเมืองหลักเข้าสู่เมืองรองและชุมชน (TAT Review, 2562)

จังหวัดพะเยา มีเส้นทางรถไฟทางคู่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ พาดผ่าน ซึ่งเป็นโครงการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งหากดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้วนั้นจะเป็นเส้นทางรถไฟจะมีศักยภาพสูงทั้งด้านการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว (ผู้จัดการออนไลน์, 2564) สอดคล้องกับการพัฒนาระบบการขนส่งของ สปป.ลาว ที่มีรถไฟความเร็วสูงคุนหมิง-เวียงจันทน์ ทำให้มีการคาดการณ์ถึงนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางจากสถานีรถไฟอุดุมไซและสถานีรถไฟหลวงพระบางเข้ามาในพื้นที่ประเทศไทยผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก จังหวัดพะเยา (ธนากรแห่งประเทศไทย, 2564) อีกทั้ง จังหวัดพะเยา ตั้งอยู่บริเวณส่วนกลางของกลุ่มภาคเหนือตอนบน และมีชายแดนติดกับแขวงไชยบุรี สปป. ลาว ทำให้สามารถเป็นจุดพักระหว่างการเดินทางไปท่องเที่ยวไปพื้นที่อื่นๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

จะเห็นได้ว่าเส้นทางโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจากด่านชายแดนบ้านฮวกเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟทางคู่พะเยา มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้าสู่จังหวัดพะเยาและพื้นที่เชื่อมโยงอื่น ๆ แต่ทั้งนี้การเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวกเข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา ยังพบปัญหาด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวจากการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะและรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสม (สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา, 2564) ประกอบกับสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) จึงทำให้รูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนไปจากเดิม (New Normal) โดยให้ความใส่ใจกับการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย (พุทธชาติ ลุนคำ, 2564) โดยสอดคล้องกับแนวคิดการเดินทางแบบไร้รอยต่อ ซึ่งเป็นการเดินทางท่องเที่ยวที่ราบรื่นและไม่สะดุดสำหรับนักท่องเที่ยว ตั้งแต่เริ่มเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทาง (ANN inspiration of Japan, 2022)

เพื่อรองรับการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวหลังสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) และการเดินทางของนักท่องเที่ยวในอนาคตผ่านเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่



เชื่อมโยง จึงจำเป็นต้องศึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบันและนำไปสู่แนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง
2. เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง
3. เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

ทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

ความหมายของการท่องเที่ยว การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อดูธรรมชาติและวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ได้ แต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้ (World Tourism Organization, 2002: 22) สอดคล้องกับสหพันธ์องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (IUOTO) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวว่าจะต้องเป็นการท่องเที่ยวที่มีเงื่อนไขตามหลักสากล 3 ประการ คือ 1) ต้องเป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว 2) ต้องเป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ และ 3) ต้องเป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตามที่มีใช้เพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้ในการเดินทาง (Goeldner & Ritchie, 2006) โดยองค์ประกอบของการท่องเที่ยว ประกอบด้วย ความสามารถในการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยว (Available package) การเข้าถึง (Accessibility) สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) กิจกรรม (Activities) การให้บริการ (Ancillary Service) (Pike Steven, 2008) สำหรับรูปแบบการท่องเที่ยว องค์การการท่องเที่ยวโลกได้กำหนดไว้ดังนี้ 1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (natural based tourism) 2) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (cultural based tourism) และ 3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (special interest tourism)

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (World Tourism Organization United Nations World Tourism Organization: UNWTO) ได้มีการกำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวเป็น 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ 1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural based tourism) 2)



รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural based tourism) และ 3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special interest tourism) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้แบ่งประเภทของการท่องเที่ยวตามความสำคัญ และตามสภาพแวดล้อมออกเป็น 12 ประเภท (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2560) ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวิทยาการ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อน ธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตก แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทถ้ำ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทเกาะ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทแก่ง นอกจากนี้ ดินยา ตั้งอุทัยสุข (ม.ป.ป.) ได้แบ่งประเภทและรูปแบบการท่องเที่ยวในประเทศไทยออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับธรรมชาติ การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม รูปแบบการท่องเที่ยวที่แนะนำ ส่วน บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) แบ่งประเภทของทรัพยากรการท่องเที่ยวได้ 3 ประเภท ได้แก่ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถานและวัตถุโบราณ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรมประเพณีและกิจกรรม การศึกษาค้นคว้าจึงได้สรุปการจัดกลุ่มประเภทของแหล่งท่องเที่ยวออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 2) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม/ประเพณี และ 3) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น

รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยว

องค์การการท่องเที่ยวโลก UNWTO (1997) กำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวดังนี้ 1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ 2) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม 3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ นอกจากนี้ Perreault และ Dorden (1979) ได้กล่าวว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ 1) นักท่องเที่ยวแบบประหยัด 2) นักท่องเที่ยวชอบผจญภัย 3) นักท่องเที่ยวเดินทางระหว่างวันหยุด 4) นักท่องเที่ยวแบบชอบเดินทางโดยใช้ระยะเวลาเดินทางยาวนาน เช่นเดียวกับ Cohen (1979) ได้เสนอรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวตามพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวไว้ ดังนี้ 1) นักท่องเที่ยวแบบนันทนาการ เป็นนักท่องเที่ยวซึ่งเน้นความสำคัญในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนันทนาการ 2) นักท่องเที่ยวแบบปลื้มตัวหาความเพลิดเพลินเป็นนักท่องเที่ยวที่พยายามทางแนวทางเพื่อลิ้มความจำในชีวิตประจำวัน 3) นักท่องเที่ยวมุ่งหาประสบการณ์เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเพื่อแสวงหาประสบการณ์ที่แท้จริง 4) นักท่องเที่ยวแบบชอบทดลองจะชอบติดต่อกับคนท้องถิ่นเพื่อเรียนรู้และทำความเข้าใจในชีวิตความเป็นอยู่ 5) นักท่องเที่ยวที่ใช้ชีวิตแบบคนท้องถิ่นโดยนักท่องเที่ยวประเภทนี้ต้องการฝังตัวเองหรือใช้ชีวิตภายใต้วัฒนธรรมและวิถีชีวิตเดียวกับคนท้องถิ่น นอกจากนี้ อรอนงค์ เขียวแหลม และคณะ (2562) กล่าวว่านักท่องเที่ยวนั้นเกิดจากพฤติกรรมนักท่องเที่ยว โดยมีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบอิสระ การท่องเที่ยวแบบตามกำหนด การท่องเที่ยวแบบผจญภัย การท่องเที่ยวตามความสนใจพิเศษหรือความชอบ และการท่องเที่ยวในรูปแบบพิเศษ จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวจึงสรุปได้ว่า กิจกรรมการท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวซึ่งไม่มีรูปแบบกิจกรรมที่ตายตัว สำหรับการศึกษาครั้งนี้ จึงได้แบ่งรูปแบบของ



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

เส้นทางการท่องเที่ยว หมายถึง ทางสัญจรของสถานที่ท่องเที่ยวที่ใช้เชื่อมส่วนต่าง ๆ ของเมืองเข้าไว้ด้วยกัน โดยสามารถเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ ที่สำคัญของเมืองได้ (ปรัชญาพร พัฒนาผล, 2554) นอกจากนี้เส้นทางการท่องเที่ยว (Tourism Route) เป็นแนวทางการสัญจรที่กำหนดขึ้นสำหรับนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถพบเห็นหรือเข้าชมแหล่งท่องเที่ยวและจุดที่น่าสนใจต่าง ๆ ได้ง่าย โดยการพิจารณากำหนดเส้นทางท่องเที่ยวจะต้องสำรวจจากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว เริ่มต้นจากการพิจารณาดำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ แล้วจัดลำดับความสำคัญและความน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความสามารถในการเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เข้าด้วยกัน (ธีระพันธ์ ปัญญาดี, 2565) กุลวรา สุวรรณพิมล (2548: 164-165) อธิบายถึงแผนจัดนำเที่ยวและเส้นทางการท่องเที่ยวควรคำนึงปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ 1) เส้นทางการท่องเที่ยวต้องเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว 2) เส้นทางการท่องเที่ยวต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก 3) เส้นทางการท่องเที่ยวจะต้องมีสิ่งดึงดูดกับนักท่องเที่ยว 4) เส้นทางการท่องเที่ยวต้องมีระยะทางที่ใกล้พอสมควร และ 5) เส้นทางการท่องเที่ยวต้องคำนึงถึงอากาศที่ดี ปลอดภัยตลอดเวลา เมื่อมีการกำหนดเส้นทางการท่องเที่ยวที่ชัดเจนแล้วนั้น สามารถวางแผนการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่นๆ ได้อีกด้วย

โดยการท่องเที่ยวเชื่อมโยง เป็นการเดินทางโดยโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ภายในประเทศ และอนุภูมิภาค เข้าด้วยกันบนฐานอัตลักษณ์เดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 5 ประเด็นการท่องเที่ยว พ.ศ. 2561-2580 ได้กล่าวถึงแนวทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงดังนี้ (1) พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคจากโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและในอนาคต (2) อำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศโดยการพัฒนาและยกระดับพิธีผ่านแดนของการเดินทางในทุกรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ และ (3) ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวระหว่างประเทศร่วมกันให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่

จะเห็นได้ว่า การท่องเที่ยวเชื่อมโยงนั้นมีรูปแบบที่เหมือนกับกับการท่องเที่ยวชายแดน ซึ่งหมายถึงการมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างพื้นที่หรือประเทศที่มีภูมิประเทศที่ติดต่อกัน ทั้งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ และก่อให้เกิดผลประโยชน์การแลกเปลี่ยน เช่น การสร้างรายได้ในพื้นที่ (ภูมิ หมั่นพลศรี, 2554:4. อ้างถึงใน เบญจวรรณ จันทรแก้ว, 2558 : 8) สอดคล้องกับ กนกวรรณ มโนรมย์ (2552) อ้างถึงใน ธนาวัฒน์ ปัทมฤทธิกุล และคณะ (2561) ได้อธิบายความหมายของการท่องเที่ยวเมืองชายแดนว่ามีลักษณะเฉพาะของคำ 2 คำเข้ามารวมกัน คือ “การท่องเที่ยว” และ “เมืองชายแดน” โดยลักษณะความเป็นเฉพาะของการท่องเที่ยวเมืองชายแดนนั้นจะมีการปฏิสัมพันธ์กันระหว่างพื้นที่ การมีกิจกรรมทางการท่องเที่ยวเกิดขึ้นในพื้นที่ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ และการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจในระดับจังหวัด



และระดับภูมิภาคร่วมกัน สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวข้ามชายแดนเป็นการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนที่อยู่ติดกันระหว่างประเทศ และมีการข้ามพรมแดนทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศ

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว

โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว หมายถึง การจัดการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ (Activities) เพื่อทำให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด และยังทำให้ได้รับความพอใจสูงสุด (ไพรัช พิบุลย์รุ่งโรจน์, 2552) ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์ทางด้านการท่องเที่ยว หรือ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว เป็นการบูรณาการแนวคิดด้านการจัดการโลจิสติกส์กับแนวคิดการจัดการท่องเที่ยวเข้าด้วยกันโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเริ่มต้นจากการขนส่งนักท่องเที่ยว ประกอบไปด้วย การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) และ การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) เป็นหลัก (Lamsdon and Page (2004) โดย คมสัน สุริยะ และคณะ (อ้างถึงในชิจิโนม เจียตระกูล และคณะ, 2558) ได้กล่าวไว้ว่า แนวคิดเรื่องโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (Tourism logistics) คล้ายคลึงกับเรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยว (Tourism and Transport) โดยการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะ ครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของเท่านั้น ส่วนโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมกว้างกว่า โดยครอบคลุมสามเรื่องใหญ่ คือ 1) การไหลทางกายภาพ (Physical Flow) 2) การไหลของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และ 3) การไหลด้านการเงิน (Financial Flow) โดยที่ จรัชญา แก้วจ้อน (2553) ได้ให้นิยามโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวไว้ว่า เป็นการจัดการการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ (Activity) เพื่อทำให้เกิดการไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาดและยังทำให้ได้รับความพอใจสูงสุด

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว จึงทำให้การศึกษาในครั้งนี้ มุ่งเน้นการศึกษาเฉพาะด้านด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพเพียงอย่างเดียว เพื่อให้ทราบถึงผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง จึงสรุปได้ว่า นักวิชาการที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ ได้ศึกษาปัจจัยด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพที่แตกต่างกันออกไป จึงทำให้ผู้วิจัยนำข้อมูลของแต่ละท่านมาเปรียบเทียบตรวจสอบข้อมูลที่มีลักษณะเหมือนกันเพื่อนำมากำหนดองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ โดยองค์ประกอบที่มีการศึกษามากที่สุดนั้น ประกอบไปด้วย 1) โครงสร้างพื้นฐาน 2) ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก 3) การเดินทาง 4) แหล่งท่องเที่ยว และ 5) กิจกรรมการท่องเที่ยว

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ (SEAMLESS TRAVEL)

WANPEN PUTTANONT (2562) ได้กล่าวไว้ว่า การเดินทางแบบไร้รอยต่อ หมายถึง การเดินทางที่มีพาหนะขนส่งให้บริการในทันทีตั้งแต่ออกจากที่อยู่อาศัย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการเดินทางแบบไร้รอยต่อของ



Sampo Hietanen (2557) ที่กล่าวว่า เป็นการเดินทางที่เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทั้งของภาครัฐและเอกชน เข้าด้วยกัน โดยผู้ให้บริการสามารถเช็คตารางเวลา เชื้อพาหนะที่ดีที่สุดสำหรับเส้นทาง ไปจนถึงจองตั๋วเบ็ดเสร็จ นอกจากนี้ยังมียังมีการให้บริการการเดินทางแบบแพ็คเกจเหมาะจ่ายอีกด้วย เช่นเดียวกับ Eric Hannonn & other (2016) ที่กล่าวถึงการเคลื่อนที่แบบไร้รอยต่อ (seamless mobility) เน้นการให้บริการตามอุปสงค์แบบ ประตุสู่ประตุ (on-demand door to door service) ด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal) ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น ซึ่งประสบการณ์แบบไร้รอยต่อจะทำให้ธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องมีความเชื่อมโยงกันมากขึ้น เช่น ธุรกิจท่องเที่ยวเกี่ยวกับธุรกิจอาหาร (Gastronomy tourism) โดยนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังแหล่งที่มีเอกลักษณ์ด้านอาหาร ธุรกิจท่องเที่ยวเกี่ยวกับธุรกิจดูแลสุขภาพ (Medical tourism) โดยนักท่องเที่ยวเดินทางเพื่อเข้ารับการรักษา/บริการด้านสุขภาพ ธุรกิจท่องเที่ยวและการเดินทางเชิงธุรกิจ (Bleisure) โดยเป็นการท่องเที่ยวระหว่างการเดินทางไปทำงานในจุดหมายปลายทางต่าง ๆ (พุทธชาติ ลุนคำ, 2564) นอกจากนี้ WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (2021) ได้ให้ความหมายไว้ว่า เป็นการการเดินทางท่องเที่ยวที่มีความคล่องตัว ปลอดภัย และไร้กังวลตั้งแต่ต้นจนจบ ทำให้การเคลื่อนตัวและการจัดการนักท่องเที่ยวทุกรูปแบบการเดินทางเป็นไปอย่างราบรื่น

จากแนวคิดที่กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่าจะต้องพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวคิดการเดินทางท่องเที่ยว อย่างไร้รอยต่อรวมถึงประเด็นสำคัญและความท้าทายที่ต้องได้รับการพัฒนา โดยต้องคำนึงถึงการเดินทางตั้งแต่ ต้นทางจนถึงปลายทาง รวมถึงพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับความต้องการของผู้เดินทางหรือนักท่องเที่ยวในการ เข้าถึง และเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวปลายทางได้อย่างราบรื่นและจะอำนวยความสะดวกได้อย่างไร จึงทำให้ หลายองค์กรในภาคส่วนการเดินทางและการท่องเที่ยวมีบทบาทในการพัฒนาการเดินทางท่องเที่ยวอย่าง ไร้รอยต่อ นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์-ประเด็นสำคัญ ความท้าทาย และโอกาส สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว อย่างไร้รอยต่อ ของ OECD Report to G20 Tourism Working Group สามารถกล่าวได้ดังนี้ 1) ข้อกำหนด ในการเดินทางของแต่ละประเทศ 2) การระบุตัวตนของนักท่องเที่ยวผ่านระบบดิจิทัล 3) การเชื่อมโยงรูปแบบ การขนส่งที่หลากหลาย และ 4) การจัดการข้อมูลของนักท่องเที่ยวหลังการเดินทาง โดยการค้นพบนี้สนับสนุน ความสำคัญในฐานะที่เป็นพื้นที่สำหรับการดำเนินการเพื่อปรับปรุงการเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ ซึ่ง องค์ประกอบดังกล่าวจะทำให้การเดินทางของนักท่องเที่ยวราบรื่นตลอดเส้นทาง อีกทั้งยังสร้างประสบการณ์ที่ ดีแก่นักท่องเที่ยวอีก รวมถึงเกิดการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวหรือชุมชนได้อย่างสะดวกและได้รับประโยชน์จากการ ท่องเที่ยวอีกด้วย สรุปได้ว่า การเดินทางท่องเที่ยวอย่างไร้รอยต่อ เป็นการให้บริการและการอำนวยความสะดวก ในการการเดินทางของนักท่องเที่ยวตลอดการเดินทางท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็น 1) ข้อกำหนดในการ เดินทางของแต่ละประเทศ 2) การระบุตัวตนของนักท่องเที่ยวผ่านระบบดิจิทัล 3) การเชื่อมโยงรูปแบบการ ขนส่งที่หลากหลาย และ 4) การจัดการข้อมูลของนักท่องเที่ยวหลังการเดินทาง



ระเบียบวิธีการวิจัย

ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลัก

ผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาครั้งนี้ คือ ตัวแทนจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยงรวมทั้งหมด 18 หน่วยงาน/องค์กร ดังนี้

1) หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ ขนส่งจังหวัดพะเยา, โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพะเยา, ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา, องค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยา, เทศบาลเมืองพะเยา อำเภอเมืองพะเยา, องค์การบริหารส่วนตำบลจำปาศาย อำเภอเมืองพะเยา, เทศบาลตำบลแม่กา อำเภอเมืองพะเยา, เทศบาลตำบลท่าวังทอง อำเภอเมืองพะเยา, องค์การบริหารส่วนตำบลดงเจน อำเภอภูกามยาว, องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยแก้ว อำเภอภูกามยาว, เทศบาลตำบลห้วยข้าวกล้า อำเภอจุน, เทศบาลตำบลห้วยวัน อำเภอเชียงคำ, องค์การบริหารส่วนตำบลภูซาง อำเภอภูซาง จำนวน 13 หน่วยงาน/องค์กร

2) หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา หอการค้าจังหวัดพะเยา จำนวน 2 หน่วยงาน

3) ผู้ประกอบการธุรกิจ ได้แก่ ผู้ประกอบการนำเที่ยว ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประกอบการรถเช่า จำนวน 3 องค์กร

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

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การทบทวนวรรณกรรม (Review Literature) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับองค์ความรู้ และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงวิจัยที่เกี่ยวข้อง หนังสือ ตำรา ที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ดำเนินการวางแผนสัมภาษณ์ไว้ก่อนล่วงหน้าอย่างเป็นขั้นตอน และมีคำถามกำหนดตายตัว เพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมทุกประเด็น โดยการสัมภาษณ์สามารถปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความชัดเจนในคำตอบที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลหลักและสามารถควบคุมทิศทางโครงสร้างของเนื้อหาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้อย่างครบถ้วน

มีประเด็นการทบทวนวรรณกรรมและประเด็นการสัมภาษณ์ที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ดังต่อไปนี้



- 1) ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา
- 2) สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา
- 3) จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา
- 4) นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา

แบบสำรวจ (Survey Research) ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ตามองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow)

แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ดำเนินการวางแผนสัมภาษณ์ไว้ก่อนล่วงหน้าอย่างเป็นขั้นตอนและมีคำถามกำหนดตายตัวเพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมทุกประเด็น โดยการสัมภาษณ์สามารถปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความชัดเจนในคำตอบที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลหลักและสามารถควบคุมทิศทางโครงสร้างของเนื้อหาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้อย่างครบถ้วน

โดยแบบสำรวจและแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง ได้ดำเนินการศึกษาตามองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) 5 ด้าน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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

การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำประเด็นสำคัญที่ได้รับจากการศึกษานำเสนอให้แก่ประธานที่ปรึกษาและคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบ แก้ไข และดำเนินการปรับปรุงตามคำแนะนำ จากนั้นนำข้อมูลที่แก้ไขแล้วมานำเสนอในการจัดประชุมระดมความคิดเห็นร่วมกับผู้ให้ข้อมูลหลัก



การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีการเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) และการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อนำเสนอผลการศึกษาศาสนาการณปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง และผลการศึกษาลอจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

การวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analysis Induction) จากนั้นสรุปผลการศึกษาและนำเสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง

ผลการศึกษาวิจัย

สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยดำเนินการศึกษาจากการทบทวนวรรณกรรม (Review Literature) และการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) มีผลการศึกษาต่อไปนี้

ข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดพะเยา พบว่า การเข้าถึงในพื้นที่จังหวัดพะเยา สามารถเดินทางได้รูปแบบเดียว คือ ทางบกหรือทางถนน โดยมีเส้นทางการเข้าถึง ได้แก่ 1) การเดินทางจากกรุงเทพมหานครเข้าสู่จังหวัดพะเยา และ 2) การเดินทางจากจังหวัดใกล้เคียงเข้าสู่จังหวัดพะเยา โดยข้อมูลโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจากประเทศที่สาม-สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา ผลการศึกษา พบว่า ในพื้นที่บริเวณด่านชายแดนบ้านฮวกเป็นถนนคอนกรีตแบบสองช่องจราจร ก่อนจะเปลี่ยนมาเป็นถนนแบบลาดยางตลอดเส้นทางไปจนถึง อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา โดยการขนส่งโดยสารสาธารณะในพื้นที่ พบว่า มีการให้บริการรถสองแถว แต่ทั้งนี้หากนักท่องเที่ยวต้องการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ นักท่องเที่ยวจำเป็นต้องเดินทางไปขึ้นรถโดยสารที่อำเภอเชียงคำ สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า มีสถานบริการน้ำมัน สถานพยาบาล ร้านค้า ร้านอาหาร ที่พักหลากหลายประเภท สำหรับการเดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก สามารถเดินทางโดยใช้บัตรผ่านแดน (Border Pass) ซึ่งจะมีระยะเวลาพำนัก 3 วัน 2 คืน และการเดินทางโดยใช้หนังสือเดินทาง (Passport) ซึ่งจะมีระยะเวลาพำนัก 30 วัน จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวกเปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 08.00 น.ถึง 17.00 น.

การเดินทางจากประเทศที่สาม ผ่าน สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก-เข้าสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยา สามารถเดินทางได้ต่อไปนี้ 1) เมืองหนานหนิง-ประเทศเวียดนาม-สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก 2) เมืองคุนหมิง-สปป.ลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก ส่วนการเดินทางจากสถานีรถไฟจีนลาว-ด่านชายแดนบ้านฮวก สามารถเดินทางได้ต่อไปนี้ 1) สถานีรถไฟเมืองไซ-ด่านชายแดนบ้านฮวก 2) สถานีรถไฟหลวงพระบาง-ด่าน



ชายแดนบ้านฮวก สำหรับด่านชายแดนบ้านฮวก-สถานีรถไฟทางคู่พะเยา มีระยะทาง 100 กิโลเมตร เริ่มเดินทางจากด่านชายแดนบ้านฮวก เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 จากนั้นเข้าสู่ทางหลวงชนบท พย. 4010 ผ่านอำเภอภูซาง และเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 ผ่านอำเภอเชียงคำ อำเภอจุน อำเภอดอกคำใต้ และเข้าสู่ อำเภอเมืองพะเยา โดยสถานีรถไฟทางคู่พะเยาตั้งอยู่บริเวณถนนพะเยา-ดอกคำใต้ ตำบลจำปาหวาย อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา ทั้งนี้โครงการรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ คาดว่าจะแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการประชาชน ในปี พ.ศ. 2571 (อนุชา บุรพชัยศรี, 2565) โดยพื้นที่จังหวัดพะเยานั้นเป็นสัญญาที่ 2 มีกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-ดีซี 2 เป็นผู้รับจ้าง โดยก่อสร้างในพื้นที่ อำเภองาว จังหวัดลำปาง ไปจนถึงจังหวัดเชียงราย ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ได้ดำเนินการขุดอุโมงค์คาบเกี่ยว 2 จังหวัดคือ จังหวัดลำปาง และจังหวัดพะเยา เป็นอุโมงค์คู่รางเดี่ยว แบ่งเป็นฝั่งอุโมงค์ฝั่งซ้าย (up track) และอุโมงค์ฝั่งขวา (down track) ความยาว 2,700 เมตร จากทั้งหมด 5,400 เมตร ซึ่งปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการขุดครึ่งส่วนบนของหน้าตัดอุโมงค์ (top heading) และติดตั้งระบบค้ำยันดิน (primary support) นอกจากนี้ภายในอุโมงค์มีทางเชื่อม 2 ประเภทคือ ทางเชื่อมกรณีฉุกเฉินเพื่ออพยพ 11 จุด และทางเชื่อมที่เป็นห้องควบคุมงานระบบ 4 แห่ง

สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเยือนจังหวัดพะเยา พบว่า เมื่อพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าในจังหวัดพะเยาในช่วงปี พ.ศ. 2558-2563 พบว่า มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงปี พ.ศ. 2561-2562 นับได้ว่าเป็นช่วงที่การท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยาอยู่ในช่วงที่เติบโตสูงที่สุด เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวมากถึง 1.3 พันล้านบาท ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก ระหว่างปี พ.ศ. 2560-2562 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวกไม่มีความเสถียร โดยมีการเพิ่มและลดในระยะเวลา 3 ปี ที่ผ่านมา ซึ่งขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจและปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดพะเยา, 2564) แต่คาดการณ์ว่าหลังจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเพิ่มขึ้น เมื่อพิจารณาสถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก พบว่าการเดินทางข้ามด่านชายแดนบ้านฮวกก่อนการยกระดับเป็นด่านถาวรจะใช้บัตรผ่านแดน (Border Pass) ทำให้อัตราการเดินทางขาเข้าน้อยกว่าขาออกอย่างเห็นได้ชัดเจน ซึ่งเป็นประชากรจาก สปป.ลาว มากกว่าประเทศไทย สอดคล้องกับแนวโน้มของการเดินทางข้ามด่านชายแดนบ้านฮวกในอนาคต

จำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา พบว่า ปัจจุบันจังหวัดพะเยาได้รับผลกระทบจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นของรถที่ต้องผ่านจังหวัดพะเยาโดยมีแนวโน้มของปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่บนเส้นทางสายหลัก ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และเนื่องจากรถโดยสารสาธารณะยังไม่มีบริการครอบคลุมทุกพื้นที่ การคมนาคมโดยรถส่วนบุคคลจึงมีความจำเป็นในการเดินทาง ซึ่งปริมาณจราจรของจำนวนรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นบนเส้นทางสายรองและสายย่อย สำหรับจำนวนผู้ให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะในพื้นที่จังหวัดพะเยา พบว่า มีธุรกิจรถเช่าบริการนักท่องเที่ยวเช่ารถยนต์ขนาดเล็ก มีจำนวน 2



บริษัท ได้แก่ ร้านเวียร์รถเช่าพะเยา และ Phayao Car Rental (กรมการท่องเที่ยว, 2565) เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะจังหวัดพะเยา รวมมีจำนวน 15 เส้นทาง มีจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด 225 คัน และมีผู้ประกอบการขนส่ง 6 ผู้ประกอบการ ส่วนรถจักรยานยนต์สาธารณะมีให้บริการในพื้นที่ 6 อำเภอ ได้แก่ เมืองพะเยา เชียงม่วน แม่ใจ ดอกคำใต้ จุน และเชียงคำ รวมจำนวน 15 แห่ง และมีจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะทั้งหมด 140 คัน (สำนักงานจังหวัดพะเยา, 2560)

นโยบายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยา พบว่า จังหวัดพะเยา ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับนโยบายด้านการท่องเที่ยว ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และด้านชายแดน จึงมีการกำหนดให้อยู่ในแผนพัฒนาจังหวัดพะเยา (สำนักงานจังหวัดพะเยา, 2561) โดยกล่าวถึงใน ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เรียนรู้วิถีชุมชนในแนวทางเศรษฐกิจสร้างสรรค์ โดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวสินค้าและบริการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การพัฒนามาตรฐานและบุคลากรการบริหารจัดการ และการประชาสัมพันธ์และการตลาด ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยพัฒนาเมือง พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม วางโครงข่ายระบบสื่อสารโทรคมนาคม และศึกษาความเหมาะสมและเป็นไปได้ของโครงการยุทธศาสตร์ที่ 6 ส่งเสริมความมั่นคงภายในและตามแนวชายแดน โดยส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการพิทักษ์รักษาสถาบันหลักของชาติ ป้องกัน ปราบปราม และบำบัดยาเสพติดภายใต้กลไกประชารัฐ เพิ่มศักยภาพด้านความมั่นคงภายในและตามแนวชายแดนของจังหวัด และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการเตรียมความพร้อมรับมือกับภัยพิบัติ

โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยดำเนินการศึกษาจากการลงพื้นที่สำรวจ (Survey Research) และการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

ผลการศึกษา พบว่า ระหว่างเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายกระจายตัวตลอดเส้นทาง จึงได้ดำเนินการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่ออยู่ในฐานระบบข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2562) จำนวนทั้งหมด 35 แห่ง ดังนี้ อำเภอภูซาง ได้แก่ ตลาดค้าผ่อนปรนชายแดนไทย-ลาว, อุทยานแห่งชาติภูซาง, วัดพระธาตุภูซาง อำเภอเชียงคำ ได้แก่ วัดพระธาตุสบแวน, เขื่อนไทลื้อแม่แสงดา, ศูนย์วัฒนธรรมไทลื้อ, วัดนันทาราม, วัดแสนเมืองมา อำเภอจุน ได้แก่ วัดพระธาตุขิงแกง, เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเวียงลอ, ชวงนกยูงบ้านก๊วกแก้ว อำเภอดอกคำใต้ ได้แก่ วัดศรีชุม, วัดบุญเกิด, วัดพระธาตุจอมศีล อำเภอเมืองพะเยา ได้แก่ เตาเผาโบราณเวียงบัว, อ่างเก็บน้ำแม่ต๋ำ, ม่อนสามเคียน ฟาร์มสเตย์, วัดดงพระเจ้า, อนุสาวรีย์ ร.อ. เยนเซ่น, วัดเกษตรสุข, วัดร่องคำหลวง, วัดบุญโยง, กว๊านพะเยา, วัดติโลกอาราม, วัดศรีอุโมงค์คำ, วัดศรีโคมคำ, วัดพระธาตุจอมทอง, วัดลี, วัดห้วยผาเกียง, บ่อสิบสอง และอำเภอภูพานยาว ได้แก่ วัดศรีดอนชัย, วัดจำปาราม, วัดพระธาตุภูซาง, วัดป่าพุทธชินวงศาaram, วัดพระธาตุห้วยลาน โดยผลการสำรวจมีดังต่อไปนี้



1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในภาพรวมพบว่า ช่วงด่านชายแดนบ้านฮวกถึงทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 สภาพถนนเป็นถนนผิวจราจรแบบคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรเรียบข้างซุขระข้าง ถนนมีโค้งและชันบ้างในบางช่วง จากนั้นเข้าสู่ทางหลวงชนบท พย. 4010 สภาพถนนเป็นถนนผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร ผิวจราจรเรียบเป็นส่วนใหญ่ ถนนตรง โค้งน้อย ไม่ชัน เข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 สภาพถนนเป็นถนนผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร จากอำเภอเชียงคำถึงโรงเรียนชุมชนบ้านห้วยจั่ว จากนั้นมีขนาด 2 ช่องจราจร จนถึงก่อนถึงแยกบริเวณตำบลสว่างอารมณ์ อำเภอดอกคำใต้ และเปลี่ยนเป็น ขนาด 4 ช่องจราจร จนถึงสถานีรถไฟทางคู่พะเยา ส่วนใหญ่ผิวจราจรเรียบข้างซุขระข้าง ถนนตรง โค้งน้อย ไม่ชัน

2) ด้านระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก ในภาพรวมพบว่า ระหว่างเส้นทางมีสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงและจุดพักรถ จำนวน 12 แห่ง มีจุดบริการห้องน้ำทุกที่ ส่วนร้านอาหาร/เครื่องดื่ม และร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก มีบริการตลอดเส้นทาง สำหรับที่พักแรมโดยส่วนใหญ่มีหลายประเภทให้เลือกใช้บริการ เช่น โรงแรม รีสอร์ท และโฮมสเตย์ ส่วนจุดแลกเปลี่ยนเงินตรามีให้บริการในธนาคารที่ตั้งอยู่ในระหว่างเส้นทาง นอกจากนี้เส้นทางที่มีถนนมีโค้งและชันบ้างในบางช่วงมีดวงไฟสาธารณะติดตั้งไว้เพียงพอ

3) ด้านการเดินทาง ในภาพรวมพบว่า มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ แต่ในกรณีที่การเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวระหว่างเส้นทางจะต้องใช้บริการเช่าเหมาลำ ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่พบ ได้แก่ รถทัวร์ รถบัส รถเมล์ รถสองแถว และรถตุ้ โดยมีเวลาเดินทางที่ชัดเจนซึ่งขึ้นอยู่กับทางบริษัทที่กำกับดูแล สำหรับความคล่องตัวของจราจร พบว่า จำนวนรถสัญจรคล่องตัว/ไม่แออัด ส่วนความปลอดภัย พบปัญหาเกี่ยวกับสภาพรถที่ไม่ได้มาตรฐานและมีอายุการใช้งานที่นานมาแล้ว

4) ด้านแหล่งท่องเที่ยว ในภาพรวมพบว่า จากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวก – สถานีรถไฟทางคู่พะเยา พบแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในเส้นทางทั้งหมด 13 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวบริเวณสถานีรถไฟทางคู่ภายในจังหวัดพะเยา มีทั้งหมด 20 แห่ง การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ มีป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ ในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวหลักและมีชื่อเสียงอยู่แล้ว ส่วนแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ พบว่า โดยส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่ มีรูปแบบการท่องเที่ยวแบบความสนใจโดยเฉพาะ จึงทำให้แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวมากเท่าที่ควร นอกจากนี้จุดบริการนักท่องเที่ยวและเจ้าหน้าที่มีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

5) ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว ในภาพรวมพบว่า มีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย โดยแยกออกเป็น กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัย เช่น การเดินป่าศึกษาธรรมชาติ การพายเรือแคนู/เรือคายัค การปั่นจักรยาน กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เช่น การนวดเพื่อสุขภาพ และการรับประทานอาหารเพื่อสุขภาพ กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศึกษาและเรียนรู้ เช่น กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การศึกษาวิถี



ชีวิตหรือชาติพันธุ์และวัฒนธรรม การทำอาหาร กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ เช่น กิจกรรมการเดินทางแสวงบุญ กิจกรรมตักบาตร/ทำบุญ และกิจกรรมตามเทศกาล/ประเพณี

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยดำเนินการศึกษาจากการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) มีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

จากการศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง และโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ในภาพรวมพบว่า จังหวัดพะเยา มีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ในพื้นที่จังหวัดพะเยา แต่ทั้งนี้การเดินทางภายในจังหวัดพะเยายังขาดการเดินทางเชื่อมโยงจากสถานีขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว และจากแหล่งท่องเที่ยวไปยังพื้นที่อื่น ๆ จึงทำให้การท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดพะเยาไม่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวในอนาคตที่จะเดินทางโดยรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อมากขึ้น

เมื่อพิจารณาควบคู่ไปกับการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ พบว่า ปัจจุบันภาพรวมของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในพื้นที่ยังไม่สอดคล้องกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ โดยเฉพาะ ด้านการเดินทางภายในเมืองท่องเที่ยว โดยพะเยานั้นมีรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวเพียงรูปแบบเดียวคือการเดินทางทางถนน อีกทั้งระบบรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่ยังไม่มีพัฒนาให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ส่วนใหญ่จะต้องขึ้นรถที่สถานีขนส่งผู้โดยสารประจำอำเภอเพื่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว รวมถึงปัญหาการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งควรจะมีการขนส่งและการเชื่อมต่อหลายรูปแบบ เช่น เมื่อเดินทางผ่านด้านชายแดนบ้านฮวก นักท่องเที่ยวสามารถเลือกรูปแบบการเดินทางและแหล่งท่องเที่ยวที่โดยมีการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยมีรูปแบบการเดินทางที่รวบรวมสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวทั้งหมด ทั้งที่พัก ร้านอาหาร และรถเช่า เป็นต้น

จากสถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง นักวิจัยได้กำหนดประเด็นที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของการเดินทางท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อตั้งแต่ ก่อนเดินทาง การเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว การเดินทางภายในเมืองท่องเที่ยว และหลังการเดินทางท่องเที่ยว โดยการศึกษาครั้งนี้ พบว่า โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษานั้นยังไม่พร้อมสำหรับการเข้าสู่การท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ โดยเฉพาะการนำเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนช่วยในการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เช่น ตรวจคนเข้าเมือง ควรมีเทคโนโลยีการสแกนลักษณะบนใบหน้า ดวงตา ลายนิ้วมือ เป็นต้น การขนส่งภายในพื้นที่ควรมีการเชื่อมรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายเข้าด้วยกันในลักษณะของออนไลน์ เป็นต้น



สำหรับการศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ได้ทำการศึกษาการเดินทางท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านชายแดนและเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดพะเยาและพื้นที่เชื่อมโยงผ่านรถไฟทางคู่ที่อยู่ในพื้นที่จังหวัดพะเยา ผู้วิจัยจึงได้เลือกองค์ประกอบของการเดินทางท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อด้านการเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายเพียงด้านเดียวเนื่องจากเป็นตัวเลือกที่มีความสอดคล้องกับปัจจัยเสริมอื่นๆ น้อยที่สุด จากการเปรียบเทียบผลการศึกษา พบว่า เส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ยังไม่มีความพร้อมในการเข้าสู่รูปแบบการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อเนื่องจากยังขาดองค์ประกอบของการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อการพัฒนาเส้นทางและบริการใหม่ การเชื่อมโยงและการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงการบริการขนส่ง

จากผลการศึกษาของวัตถุประสงค์ที่ 1 และ 2 สรุปได้ว่า เส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง ยังไม่พร้อมในการเข้าสู่การท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ เนื่องจากโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างเส้นทางนั้นยังไม่ได้รับการพัฒนาที่นำไปสู่การเดินทางแบบไร้รอยต่อ อีกทั้งแนวคิดที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อยังเป็นแนวคิดรูปแบบใหม่ที่ยังไม่มีการนำไปปรับใช้อย่างแพร่หลาย แต่เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวในอนาคตที่จะเกิดขึ้นอย่างแน่นอน เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางผ่านรถไฟจีน-ลาว และเข้าสู่จังหวัดพะเยาผ่านด่านชายแดนบ้านฮวก การศึกษาในครั้งนี้จึงได้เสนอแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยนำแนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อบูรณาการร่วมกับแนวคิดของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว มีแนวทางการพัฒนาโดยแยกเป็นองค์ประกอบ 5 ด้านดังต่อไปนี้

1) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (1) ควรพัฒนาโครงข่ายทางถนนรวมถึง การก่อสร้าง ปรับปรุงซ่อมแซมถนนที่เชื่อมโยงระหว่างตำบล และระหว่างอำเภอ เช่น การขยายถนนช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1021 อำเภอดอกคำใต้-จุน และช่วงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1093 อำเภอภูซาง-ด่านชายแดนบ้านฮวก (2) ควรมีการศึกษาออกแบบพร้อมวางผังแม่บทให้สอดคล้องกับผังเมืองเพื่อพัฒนาเมืองและเมืองชายแดน (3) ควรมีแผนแม่บทโลจิสติกส์เพื่อรองรับรถไฟทางคู่เชื่อมโยง เด่นชัย-พะเยา-เชียงใหม่

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

3) ด้านการเดินทาง (1) การพัฒนาการขนส่งระหว่างด่านชายแดนบ้านฮวก ประเทศไทย กับ ด่านปางมอน สปป. ลาว และสถานีขนส่งผู้โดยสารในพื้นที่ใกล้เคียง เช่น การเพิ่มเส้นทางขนส่งสาธารณะ



ความถี่ในการให้บริการ และจำนวนรถโดยสารให้เพียงพอ (2) การพัฒนาระบบรถรับจ้างสาธารณะในระดับพื้นที่ โดยยกระดับให้เป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ตั้งแต่ การจัดการรถ การเช่ารถ การจองคิว ผ่านระบบ Application (3) ควบคุมระดับมาตรฐานและความทันสมัยของระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การปรับปรุงมาตรฐานของรถและสภาพรถที่ทันสมัยและได้รับมาตรฐาน ระบบความปลอดภัยในการขับขี่ (4) ควบคุมค่านึงถึงด้านความปลอดภัย โดยจัดให้มีหน่วยงานที่ดูแลรักษาความปลอดภัย ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยว (5) ควรมีการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ เพื่อเปิดบริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มเติมที่สามารถจอดตามแหล่งท่องเที่ยว พร้อมกับมีประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ

4) ด้านแหล่งท่องเที่ยว (1) ควรพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่ได้มาตรฐานแก่นักท่องเที่ยว เช่น แผนที่ ป้ายบอกทางที่ชัดเจน เว็บไซต์แจ้งข้อมูล และศูนย์บริการนักท่องเที่ยวให้ครอบคลุมพื้นที่การท่องเที่ยว (2) การปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวให้มีความพร้อมและมีมาตรฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว (3) การพัฒนารูปแบบและเส้นทางท่องเที่ยวในพื้นที่เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว

5) ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยว (1) การจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว (2) ส่งเสริมการจัดกิจกรรมด้านศาสนา วัฒนธรรมและประเพณีของท้องถิ่นเพื่อดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น

การอภิปรายผลและสรุปผลการวิจัย

สถานการณ์ปัจจุบันของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง โดยผลการศึกษา พบว่า พื้นที่จังหวัดพะเยานั้นมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต สอดคล้องกับ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ (2564) ที่ได้กล่าวถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปรับปรุงปัจจัยเอื้อเพื่อสนับสนุนต่อการฟื้นตัวและเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว นอกจากนี้จังหวัดพะเยานับว่าเป็นจุดศูนย์กลางระหว่างจังหวัดเชียงใหม่และเมืองหลวงพระบางซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก โดยมีระยะทางการเดินทางที่ใกล้ที่สุดเมื่อเทียบกับเส้นทางถนนในพื้นที่อื่น ๆ สอดคล้องกับการศึกษาของ ประกอบศิริ ภักดีพินิจ และคณะ (2564) ที่กล่าวถึงเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ผ่านด่านชายแดนบ้านฮวกเข้าสู่เมืองหลวงพระบางมีระยะทางประมาณ 480 กิโลเมตร แต่ทั้งนี้ในพื้นที่จังหวัดพะเยานั้นยังไม่มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการครอบคลุมในพื้นที่ระหว่างสถานีขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว จึงให้เป็นอุปสรรคในการเดินทางในพื้นที่ซึ่งตรงข้ามกับการศึกษาของ จิรปนต์ โชติพิชญกุล และคณะ (2564) ได้ศึกษา ประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ในอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งพบว่า การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมีความสะดวก ปลอดภัยและคล่องตัว ก่อให้เกิดความพึงพอใจให้แก่นักท่องเที่ยว อีกทั้งยังไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ กฤติยา เกิดผล (2563) ได้ศึกษา รูปแบบการจัดการ



ด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยวในจังหวัดจันทบุรี โดยได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการด้านโลจิสติกส์โซ่อุปทานการท่องเที่ยว 5 ปัจจัย ได้แก่ 1) ความปลอดภัยในการเดินทาง 2) ข้อมูลสารสนเทศในการเดินทาง 3) ความสะอาดของที่พัก 4) ข้อมูลสารสนเทศของสถานที่ท่องเที่ยว และ 5) ความสะอาดของสถานที่ท่องเที่ยว

โลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง การเดินทางจากด้านชายแดนบ้านฮวกเข้าสู่จังหวัดพะเยา โดยผลการศึกษา พบว่าสภาพถนนส่วนใหญ่เป็นถนนผิวจราจรแบบแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ผิวจราจรเรียบบ้าง ขรุขระบ้าง ถนนตรง โค้งน้อย ไม่ชัน ตลอดเส้นทางมีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกอีกทั้งยังมีดวงไฟสาธารณะติดตั้งในเส้นทางที่มีถนนมีโค้งและชัน สอดคล้องกับการศึกษาของ อีรุทธ์ หมั่นวงศ์เทพ และคณะ (2563) และ สัมปดี สงวนพวก และคณะ (2565) ที่ได้กล่าวถึงผลการศึกษาด้านกายภาพ พบว่า ถนนหนทางส่วนใหญ่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางให้เข้าถึงมีผลต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ผลการศึกษาได้กล่าวถึงการพัฒนาคู่มือสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ด้านชายแดนบ้านฮวกเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต สำหรับการเดินทางภายในพื้นที่นั้น พบว่า มีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ แต่พบปัญหาเกี่ยวกับสภาพรถที่ไม่ได้มาตรฐานและมีอายุการใช้งานที่นานมากแล้ว สอดคล้องกับการศึกษาของ รัตติกร สมฤทธิ์ (2546) ที่ได้กล่าวถึงปัญหาในการขนส่งนักท่องเที่ยว เช่น อัตราค่าบริการไม่เป็นมาตรฐาน และมีระยะเวลาการเดินทางที่ไม่แน่นอน รวมถึงมาตรฐานของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ มีป้ายบอกทาง ป้ายเตือน และป้ายให้ข้อมูลต่าง ๆ และมีรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย สอดคล้องกับการศึกษาของ สุเทพ สารบรรณ (2563) ที่กล่าวถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดพะเยานั้นมีความหลากหลายตั้งแต่แหล่งท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม เชิงอนุรักษ์ เชิงวิทยาศาสตร์

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด้านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง จำเป็นต้องมีการพัฒนาในด้านความสะอาด มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว มีความพร้อมในการป้องกันการติดเชื้อ/แพร่เชื้อจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID 2019) หรือโรคระบาดอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กัญญทอง หรดาล และคณะ (2566) ได้ศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ในพื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่กล่าวเสริมไว้ว่านอกจากสภาพแวดล้อมของสถานที่ท่องเที่ยวต้องมีความสวยงามและน่าสนใจ บุคลากรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวต้องสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ควรพัฒนาโครงข่ายทางถนนให้ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมโยธา สอดคล้องกับการศึกษาของ อติศัย วรรณะภูติ (2563) ที่ได้ให้เหตุผลว่าการมีเส้นทางคมนาคมที่หลากหลายช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกช่องทางในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ควรมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างการเดินทางและภายในแหล่งท่องเที่ยว สอดคล้องกับ ศิรินันท์ พงษ์นิรันดร์



(2559) ที่ศึกษาแนวทางในการพัฒนาศักยภาพการจัดการท่องเที่ยว โดยพบว่า ปัจจัยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวในพื้นที่ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการอย่างเพียงพอ สอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยวรรณ คงประเสริฐ (2551) พบว่า โรงแรมที่พักหรือรีสอร์ทที่ได้มาตรฐานและการบริการด้านการคมนาคมขนส่งที่สะดวกช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการท่องเที่ยวให้มากขึ้น ควรมีการพัฒนากระบวนการรับแจ้งสาธารณะในระดับพื้นที่และมีการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องกับผลการศึกษาของ พัลลภ เพ็ญจามรัส (2554) โดยเสนอแนะว่าควรร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนด้านการท่องเที่ยวในการบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อพัฒนาให้เป็นระบบ One Stop Service ด้านแหล่งท่องเที่ยว และปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวให้มีความพร้อมและมีมาตรฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว สอดคล้องกับการศึกษาของ ชลิตา ตริยานิช (2562) ที่ศึกษาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยผลการศึกษากล่าวถึงการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ช่องทางในการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูล ควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น และกระตุ้นการประชาสัมพันธ์ในช่องทางต่าง ๆ สอดคล้องกับการศึกษาของ โอปอล์ รังสิมันตุชาติ (2564) ที่ศึกษาการพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยว โดยผลการศึกษาได้กล่าวถึงการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว 3 รูปแบบ ได้แก่ กิจกรรมทางศาสนา ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะ

1. การศึกษาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง เป็นการศึกษาด้านการเคลื่อนที่ด้านกายภาพ (Physical Flow) เพียงอย่างเดียว การศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) และ การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) เพื่อทราบถึงข้อมูลและประสิทธิภาพในการเพิ่มขีดความสามารถของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อในเส้นทางนี้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์
2. การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อจากเส้นทางด่านชายแดนบ้านฮวกสู่สถานีรถไฟทางคู่พะเยาและพื้นที่เชื่อมโยง การศึกษาครั้งต่อไปควรทำการศึกษาในพื้นที่อื่น ๆ โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศไทย และ สปป. ลาว เพิ่มเติม เพื่อทราบถึงองค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแบบไร้รอยต่อ และรูปแบบการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยว



เอกสารอ้างอิง

- Adisai Watanaputi et al. (2020). Tourism Logistics Management Influencing Logistics Performance and Loyalty of Tourisms in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province. *Modern Management Journal*, 18(2), 15.
- ANN inspiration of japan, (2022). Reservation Information for International Flights. Retrieved November 30, 2022, from <https://www.ana.co.jp/en/us/the-ana-experience/brand/>.
- Benjawan Jankaew. (2015). A Study on Potential of Tourism Resources at the Border City in Chiangkhong District. Chiangrai Province. Maejo University.
- Chalita Thriyawanich and Aeknaree Toomphol. (2019). Tourism Logistics management for Mueang District in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province. *ACADEMIC JOURNAL BANGKOKTHONBURI UNIVERSITY*, 8(1), 23–33.
- Cohen, L. (1976). *Educational Research in Classroom and Schools. A manual of; Materials and Methods*. London: Harper and Row.
- Corinna, S. S. (2022). Inadequacy of Continuum Solvation for Polar Reactions: Predicting the Mechanism of Carbonyl–Olefin Metathesis. Retrieved November 23, 2022, from DOI:10.26434/chemrxiv-2022-nnp81.
- Eric, M. H. (2016). An integrated perspective on the future of mobility. Retrieved November 23, 2022, from <https://www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/an-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility>.
- Jirapanodes Chotphichayakul and Salisa Chareonsuk. (2021). The Efficiency of Logistics and Supply Chain Management for Historical Tourism Attraction in Mueang District, Nakhon Ratchasima Province. *northern research* 7th, 8(2), 30-41.
- Kanyathong Horadal, Rungrapa Lertpatcharapong and PrasatNiyom. (2023). Factors Affecting Health Tourism Logistics Management in the Eastern Economic Corridor Area (EEC). *Journal of Interdisciplinary Buddhism*. 1(1), 1-27. Retrieved November 30, 2022, from <https://doi.org/10.14456/journal-rabij.2023.8>
- Kittiya Kerdphon, Pratchaporn Setsathien. (2020). The model of logistics management for tourism supply chain in Chanthaburi province. *UTK RESEARCH JOURNAL*, 14(1), 112-124.
- National Strategy Secretariat Office. (2018). *NATIONAL STRATEGY 2018 – 2037*. Retrieved from https://www.bic.moe.go.th/images/stories/pdf/National_Strategy_Summary.pdf.



- OECD Tourism Papers. (2020). SAFE AND SEAMLESS TRAVEL AND IMPROVED TRAVELLER EXPERIENCE. OECD Report to G20 Tourism Working Group. Retrieved November 23, 2022, from <https://doi.org/10.1787/23071672>.
- Panlaphat Penjamrat, Walakkamon Kongyang, Sophida Songsaeng. (2011). Study on tourism logistics in Songkhla province. Songkhla: Prince of Songkhla University.
- Phayao Provincial Land Transport Office, (2020). Phayao Provincial public bus information. Retrieved October 25, 2022, from <https://pyo.dlt.go.th/th/null>.
- Piyawan Kongprasert. (2008). Integrated Ecotourism Planning for Sustainable Tourism Development on Pha-ngan Island, Suratthani Province. Master thesis, M.Sc. (Ecotourism Planning and Management). Bangkok: Graduate School, Srinakarinwirot University.
- Prachyaporn Pattanapon. (2011). The Development of Cultural Tourism Route along the Phetchaburi River. Thammasat University.
- Prakobsiri Pakdeepinit et al. (2019). The Study on Logistics, Economic, Tourism and Security Effects from Laos-China Train Project (Boten - Vientiane) in Chiang Rai and Phayao province. Bangkok: Thailand Science Research and Innovation (TSRI).
- Prakobsiri Pakdeepinit et al. (2020). Analysis and preparation of guidelines for potential development to support the establishment of the Eastern Lanna Special Development Zone. (Chiang Rai Province, Phayao Province, Phrae Province, and Nan Province). Bangkok: Thailand Science Research and Innovation (TSRI).
- Prakobsiri Pakdeepinit et al. (2022). Analysis on transport logistics structures for regional tourism in northern region. Bangkok: Thailand Science Research and Innovation (TSRI).
- Puttachard lunkam. (2021). Tourism & Hotel industry in the post-COVID world. Bangkok: Krungsri Research. Retrieved from <https://www.krungsri.com/en/research/research-intelligence/ri-future-of-tourism-21>.
- Ruttikorn S, Wilawan S, Juntarawijit Y. (2003). Health impact of people from Thai-Laos territory trading at Ban Huak, Phusang sub-district, Phayao province. Chiang Mai: Chiang Mai University. from DOI=10.14457/CMU.res.2003.622.
- Sampatee Sa-nguanpuag, Piyathip Pradujprom and Kanok Panthong. (2022). The Development of Logistics Management System by GIS for Eat Thai Visit Thai in Chon Buri Province. Journal of Roi Kaensarn Academi, 8(1), 1-13.



- Sampo, H. (2014). MOBILITY AS A SERVICE (MAAS). Retrieved November 23, 2022, from <https://www.neckermann.net/2017/06/02/mobility-as-a-service/>.
- Sirinan Pongnirundorn, Ochanya Buatham, Chatchaya Yodsuwan. (2016). Guidelines for Effective Development in Tourism Management of Wang Nam Khiao District, Nakhon Ratchasima Province. MBA-KKU Journal, 9(1), 234-259.
- Suthep Sarabun, Noppadon Inping, Sirikanda Khamkaew. (2020). Local Community's Ability for Promoting Ecotourism in the Area of Wat Tilok-Aram, Muang District, Phayao Province. Phayao: Mahachulalongkornrajavidyalaya University, Phayao Campus
- Teerapan Panyadee et al. (2022). Generating Creative Tourism Routes within Phetchaburi through the Innovative use of Local Food Products. Journal of Humanities and Social Sciences Review (JHSSR). 24(1), 7-24.
- Theerut Muenwongthep et al. (2020). Logistics Management at Baan Huak Phusang Phayao to Step Border Trade Up to be Border Economic Zones. Bangkok: Thailand Science Research and Innovation (TSRI).
- Tipsri, N., Chiatrakul, K., & al., et. (2016). Tourism Logistic Management of Travel Business in Chiang Rai. Journal of Thai Hospitality and Tourism, 10(2), 60-70. Retrieved from <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/tourismtaat/article/view/45402>.
- TOURISM AUTHORITY OF THAILAND. (2019). Tourism Thailand: Keep calm and look forward to 2019. Retrieved November, 2022, from <https://tatreviewmagazine.com/article/tourism-thailand-2019/>.
- Tourism Authority of Thailand. (2022). Annual Report 2021. Retrieved November 25, 2022, from <http://tourismlibrary.tat.or.th/medias/T27344.pdf>.
- Tourism Authority of Thailand. (2022). Tourism Authority of Thailand's (TAT) Corporate Plan 2021-2022 Review. Policy & Marketing Plan. Retrieved November 23, 2022, from <https://www.tat.or.th/en/about-tat/market-plan>.
- UNWTO (United Nations World Tourism Organization). (1997). International Tourism: A Global Perspective. Madrid: UNWTO.
- WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL. (2021). Security & Travel Facilitation. Retrieved November 23, 2022, from <https://wtcc.org/Initiatives/Security-Travel-Facilitation>.

