

Balancing Management Base (Logistic Learning Context) Competition

Motive Capital-Tourism-Sisaket Community

Chotiros Nopphonkrang¹

Nathagorn Tosing²

Mananya Naksingthong³

Pakornchat Suphat⁴

Thipsuda Kumphan^{5*}

Received: 01/12/2024, Revised: 04/06/2025, Accepted: 21/07/2025

Abstract

The objectives of this research were to study the data on logistics infrastructure, evaluate the potential of tourism logistics, and propose guidelines for developing competitiveness in urban community tourism in Sisaket Province under the principle of “Capital-Tourism-Sisaket Community”. A mixed-methods methodology was used. The road network was assessed by using 4S quality principles, and the potential of tourism logistics was evaluated by using PIFFS Analysis. The satisfaction of tourists was surveyed from a sample of 400. All obtained data were analyzed by SWOT analysis to be prepared as a policy proposal. The results show that the logistics infrastructure was a very good level. This indicated that the road network had high potential to support the travel of tourists. The results of potential of tourism logistics and satisfaction of tourists with tourism logistics management on the route “Wai Pra 10 Wat Si Ri Sa Wat Di Mong Kol” were moderate level. The outcomes of the SWOT analysis from this research results are being formulated as policy proposals to increase the competitiveness of tourism in the area.

Keywords: Tourism logistics, Efficacy of tourism logistics, Road network assessment

¹ Faculty of Liberal Arts and Sciences, Sisaket Rajabhat University, E-mail: chotiros.nop@gmail.com

² Faculty of Liberal Arts and Sciences, Sisaket Rajabhat University, E-mail: nathagorn.t@sskru.ac.th

³ Faculty of Liberal Arts and Sciences, Sisaket Rajabhat University, E-mail: Mananya.n@sskru.ac.th

⁴ Faculty of Education, Sisaket Rajabhat University, E-mail: Pakornchai.s@sskru.ac.th

⁵ Faculty of Liberal Arts and Sciences, Sisaket Rajabhat University, E-mail: thipsuda.k@sskru.ac.th

* Corresponding Authors, E-mail: thipsuda.k@sskru.ac.th

การสร้างสมดุลในการจัดการเชิงฐานราก (บริบทเรียนรู้โลจิสติกส์) การขับเคลื่อนเพื่อ การแข่งขัน ทูม-ท่องเที่ยว-ชุมชนเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

โชติรส นพพลกรัง¹

ณัฐกร โต๊ะสิงห์²

มนัญญา นาคสิงห์ทอง³

ปกรณ์ชัย สุพัฒน์⁴

ทิพย์สุดา กุมพันธ์^{5*}

วันรับบทความ: 01/12/2567, วันแก้ไขบทความ: 04/06/2568, วันตอบรับบทความ: 21/07/2568

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว และเสนอแนวทางการสร้างศักยภาพการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวชุมชนเมืองจังหวัดศรีสะเกษ ภายใต้หลักการ “ทูม-ท่องเที่ยว-ชุมชนเมืองศรีสะเกษ” โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงผสม (Mix Method) ประเมินคุณภาพโครงข่ายถนนด้วยหลักคุณภาพ 4S ประเมินศักยภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยวตามกรอบ PIFFS Analysis และสำรวจความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่าง 400 คน นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ SWOT เพื่อจัดทำเป็นข้อเสนอเชิงนโยบาย ผลการวิจัยพบว่าโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อยู่ในระดับดีมาก บ่งชี้ว่าโครงข่ายถนนมีศักยภาพสูงในการรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว ผลการประเมินศักยภาพ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว และความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” อยู่ในระดับปานกลาง และนำผลการวิเคราะห์ SWOT จากผลการวิจัยมากำหนดเป็นข้อเสนอเชิงนโยบาย เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันสำหรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ต่อไป

คำสำคัญ: โลจิสติกส์ท่องเที่ยว, ศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว, ประเมินคุณภาพโครงข่ายถนน

¹ คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ อีเมล: chotiros.nop@gmail.com

² คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ อีเมล: nathagorn.t@sskru.ac.th

³ คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ อีเมล: mananya.n@sskru.ac.th

⁴ คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ อีเมล: Pakornchai.s@sskru.ac.th

⁵ คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ อีเมล: thipsuda.k@sskru.ac.th

* Corresponding Authors อีเมล: thipsuda.k@sskru.ac.th

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

สถานการณ์การท่องเที่ยวในปี 2566 พบว่า อุปสงค์ของการเดินทางท่องเที่ยวขยายตัวค่อนข้างมาก จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมเป็นจำนวน 28.150 ล้านคน ขยายตัวร้อยละ 154 จากปี 2565 หรือฟื้นคืนกลับมาร้อยละ 70 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 ซึ่งในปี 2566 สร้างรายได้รวมจากการท่องเที่ยวเป็นจำนวนกว่า 2.09 ล้านล้านบาท ก่อให้เกิด Tourism GDP ประมาณร้อยละ 12.84 ของ GDP รวมของประเทศ (กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา, 2566) โดยในแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560-2564 ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยวไทยให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ โดยเน้นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การยกระดับระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวและระบบความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว Koster, Baccar, and Lemelin (2012) ระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะสามารถเพิ่มความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวและลดต้นทุนการดำเนินงานได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจังหวัดชายแดนที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวที่โดดเด่นทั้งด้านประวัติศาสตร์ โบราณคดี และวัฒนธรรม โดยเฉพาะปราสาทที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และศิลปกรรม เช่น ปราสาทสระกำแพงใหญ่ และปราสาทหินวัดสระกำแพงใหญ่ ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกจากองค์การยูเนสโก สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดศรีสะเกษ (2566) พบว่ามีนักท่องเที่ยวเข้าเยือนทั้งคนไทยและคนต่างชาติประมาณ 967,487 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.10 เมื่อเทียบกับปี 2562 สร้างรายได้ประมาณ 1,200 ล้านบาทต่อปี แสดงให้เห็นถึงศักยภาพทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษยังคงเผชิญกับความท้าทายหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการขาดประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ Goodwin (2002) การท่องเที่ยวเชิงชุมชนจะประสบความสำเร็จได้ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของชุมชนอย่างแท้จริง และการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น จังหวัดศรีสะเกษจึงได้นำแนวคิดการท่องเที่ยวเชิงชุมชน (Community-Based Tourism) มาใช้เป็นกลไกในการพัฒนาท้องถิ่น สร้างโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการวางแผนและพัฒนาการท่องเที่ยว เน้นการสร้างการเรียนรู้เกี่ยวกับการวางแผน การบริหารจัดการทรัพยากร โดยเน้นความสำคัญของการจัดการสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้เกิดเส้นทางท่องเที่ยว “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” เป็นนวัตกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่พัฒนาขึ้น เพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทางศาสนาและวัฒนธรรมในพื้นที่ 10 วัด ถือการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ซึ่งการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพต้องมีระบบโลจิสติกส์ที่ดี ดังที่ Page (2009) อธิบายว่าระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะช่วยเพิ่มคุณภาพของประสบการณ์การท่องเที่ยว ลดเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

จากที่กล่าวมาข้างต้นนั้น พบว่าการศึกษาที่เกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ท่องเที่ยวในบริบทของจังหวัดศรีสะเกษยังมีอยู่อย่างจำกัด และไม่ครอบคลุมทุกองค์ประกอบ ซึ่งผลที่ได้จากงานวิจัยนี้สามารถนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขัน ก่อให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงชุมชนอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับนักท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานโครงสร้างด้านโลจิสติกส์ “ทุน-ท่องเที่ยว-ชุมชนเมืองศรีสะเกษ” จังหวัดศรีสะเกษ
- 2) เพื่อวิเคราะห์ประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว จังหวัดศรีสะเกษ
- 3) เพื่อเสนอแนวทางการสร้างศักยภาพการแข่งขันในด้านการท่องเที่ยวชุมชนเมืองจังหวัดศรีสะเกษ

ขอบเขตของการวิจัย

- 1) ขอบเขตด้านพื้นที่ การวิจัยครั้งนี้จะดำเนินการในพื้นที่เส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล”
- 2) ขอบเขตด้านกลุ่มเป้าหมาย ผู้แทนในส่วนของภาคราชการ ภาครัฐกิจ นักวิชาการ ชุมชน
- 3) ขอบเขตด้านเนื้อหา ผู้วิจัยทำการศึกษาสภาพเชิงต้นทุนร่วมกับเจ้าหน้าที่องค์การภาครัฐและเอกชน สํารวจ รวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ตามกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว สังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) จัดทำแผนปฏิบัติการ การปฏิบัติตามแผนและประเมินแผน จากนั้นถอดบทเรียนกระบวนการเสริมสร้างทักษะความสมดุลระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว “ทุน-ท่องเที่ยว-ชุมชนศรีสะเกษ” จังหวัดศรีสะเกษ
- 4) ขอบเขตด้านเวลา ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษาภายใต้โครงการวิจัย 1 ปี

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ทางด้านการท่องเที่ยว

- 1) การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักคุณภาพ 4S โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating) การประเมินคุณภาพเส้นทางถือเป็นการขั้นตอนที่สำคัญ ซึ่งต้องดำเนินการเพื่อให้ทราบว่าสภาพถนนอยู่ในเกณฑ์คุณภาพระดับใด สูงหรือต่ำกว่าเป้าหมาย เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนปรับปรุง และพัฒนาคุณภาพเส้นทาง การประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักคุณภาพ 4S เป็นเกณฑ์ คุณภาพที่อ้างอิงจากคุณภาพ 4S จากกรมทางหลวงชนบท เป็นการประเมินด้วยบุคคลด้วยการใช้สายตาแทนการใช้อุปกรณ์เครื่องมือสำรวจสภาพทาง โดยรายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แบบประเมินคุณภาพทางหลวงด้วยหลักคุณภาพ 4S โดยใช้สายตา (Visual Inspection Rating)

หัวข้อประเมิน	ระดับการประเมิน				น้ำหนัก %
	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่มาก	
เกณฑ์การประเมินคุณภาพถนนด้านทางสบาย (Service)					
1. ประเมินสภาพความเสียหายของสายทางโดยใช้บุคคล	รู้สึกราบเรียบตลอดช่วง	รู้สึกราบเรียบ และมีสะดุดบ้าง	รู้สึกความขรุขระเป็นระยะ	รู้สึกความขรุขระมาก หรือตลอดช่วงทาง	45
2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะซ่อมผิวทางที่เสียหาย	ไม่มีหลุมบ่อหรือมีการปะซ่อมผิวทางอย่างถูกวิธี	มีหลุมบ่อบ้างหรือมีการปะซ่อมบางแห่ง	มีหลุมบ่อเป็นระยะและยังไม่ได้รับการซ่อม	มีหลุมบ่อมากและหลุมบ่อใหญ่ต้องขับหลบ	30
3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อลอดหรือลาดเชิงสะพาน	ไม่มีการยุบตัวบริเวณหลังท่อลอดหรือลาดเชิงสะพาน	รู้สึกสะดุดเล็กน้อยระหว่างขับขี่บริเวณหลังท่อลอดหรือลาดเชิงสะพาน	สามารถสังเกตเห็นการยุบตัวและรู้สึกกระแทกระหว่างขับขี่	สามารถสังเกตเห็นการยุบตัวอย่างชัดเจนต้องหลบหลีกหรือขับขี่ผ่านไปอย่างช้า ๆ	25
เกณฑ์การประเมินคุณภาพถนนด้านทางสวยงาม (Scenic)					
4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ได้รับอนุญาตที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ในสายทาง	ไม่มีป้ายผิดกฎหมาย	มีป้ายผิดกฎหมายจำนวนน้อย	มีป้ายผิดกฎหมายเป็นระยะ ๆ ตลอดช่วงสายทาง	มีป้ายผิดกฎหมายที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ตลอดช่วงสายทาง	50
5. การตัดหญ้าและต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกไว้เพื่อความสวยงามจากไหล่ทางถึง Toe Slope ให้สวยงาม	หญ้าราบเรียบและต้นไม้อยู่ห่าง	หญ้าและกิ่งไม้ยังไม่บดบังทาง	หญ้าสูงหรือกิ่งไม้บางแห่งยื่นมาบดบังทาง	หญ้าสูงมากลูกกล้าเข้ามาในเขตทางหรือกิ่งไม้ยื่นบดบังเป็นระยะ	50

หัวข้อประเมิน	ระดับการประเมิน				น้ำหนัก %
	ดี	ปานกลาง	แย่	แย่มาก	
เกณฑ์การประเมินคุณภาพถนนด้านทางไม่หลง (Sure)					
6. การติดตั้งและซ่อมบำรุงป้ายแนะนำบอก มีป้ายและหลักกิโลเมตรครบถ้วน ทิศทาง ป้ายบอกระยะทาง ป้ายสนับสนุน และอยู่ในสภาพดี ด้านการเดินทาง และหลักกิโลเมตร	มีป้ายและหลักกิโลเมตรครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย	มีป้ายและหลักกิโลเมตรครบถ้วน	มีป้ายและหลักกิโลเมตรไม่ครบถ้วนหรือชำรุดมาก	มีป้ายและหลักกิโลเมตรไม่ครบถ้วนหรือชำรุดมากและไม่มีป้ายแนะนำบอกทิศทางบริเวณทางแยก	100
เกณฑ์การประเมินคุณภาพถนนด้านทางปลอดภัย (Safe)					
7. การติดตั้งและซ่อมบำรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน เส้นจราจรและอุปกรณ์ความปลอดภัย	มีป้าย เส้นจราจรและอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด	มีป้าย เส้นจราจรและอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย	มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก	ป้ายไม่ครบเส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้	40
8. การติดตั้งและซ่อมบำรุงหลักนำโค้งและราวกันอันตรายข้างทาง	มีหลักนำโค้งและราวกันอันตรายครบถ้วนและอยู่ในสภาพดี	มีหลักนำโค้งและราวกันอันตรายครบถ้วนแต่ชำรุดเล็กน้อย	มีหลักนำโค้งและราวกันอันตรายไม่ครบถ้วนหรือชำรุดมาก	ไม่มีหลักนำโค้งและราวกันอันตรายบริเวณจุดเสี่ยง	60

แหล่งที่มา: (กรมทางหลวงชนบท, 2564)

2) การประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์ท่องเที่ยว PIFFs Analysis

การจัดการโลจิสติกส์ท่องเที่ยว PIFFs Analysis ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุดิบของ (Physical flow) เป็นรากฐานที่สำคัญที่สุดของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว โดยครอบคลุมถึงการเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวและสัมภาระตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดหมายปลายทางและระหว่างสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ การพัฒนาในมิตินี้มุ่งเน้นไปที่การปรับปรุงประสิทธิภาพและความสะดวกสบายของการเดินทาง ด้านการส่งต่อทางการเงิน (Financial Flow) การไหลเวียนทางการเงินเป็นกระดูกสันหลังที่หล่อเลี้ยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคการท่องเที่ยวทั้งหมด ครอบคลุมถึงการทำธุรกรรมทางการเงินต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการ (Novotný, Hula, & Niedobová, 2017) และการส่งต่อด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ในปัจจุบันเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทอย่างมากในการพัฒนาการส่งต่อข้อมูลข่าวสารในโลจิสติกส์การท่องเที่ยว เช่น การใช้เว็บไซต์และแอปพลิเคชันมือถือเพื่อรวบรวมและนำเสนอข้อมูลที่ครบถ้วนแก่ลูกค้า การใช้ระบบคลาวด์ช่วยให้ผู้ให้บริการในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวสามารถแบ่งปันและเข้าถึงข้อมูลร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและแบบเรียลไทม์ ด้วยความซับซ้อนที่เพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปัจจุบัน นักวิชาการได้ขยายขอบเขตของ PIFFs เพื่อให้สะท้อนถึงปัจจัยสำคัญอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพและอนาคตของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเพิ่มเติม 2 ด้านได้แก่ ด้านสาธารณูปโภค (Facilitating Infrastructure) มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการอำนวยความสะดวกให้กับการไหลเวียนทางกายภาพ ข้อมูล และการเงิน สาธารณูปโภคที่ดีจะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการท่องเที่ยวโดยรวม การส่งต่อด้านข้อมูลข่าวสาร และความยั่งยืน (Sustainability) เป็นมิติที่ได้รับการเน้นย้ำมากขึ้นในโลจิสติกส์การท่องเที่ยว เพื่อให้แน่ใจว่าการพัฒนายังคงเป็นประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจในระยะยาว (Gavalas & Gavala, 2020) ซึ่งคณะผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้แบบประเมินคุณภาพโลจิสติกส์ในความหมายอย่างแคบในการสร้างคุณภาพของการท่องเที่ยวชุมชน เพื่อประเมินองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ท่องเที่ยว ดังรายละเอียดตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 ข้อมูลแบบประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์ท่องเที่ยว PIFFs Analysis

ข้อ	รายการประเมิน
1. การส่งต่อทางกายภาพ (Physical Flow)	- มีป้าย หรือสิ่งบ่งบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน - มีรถบริการรับส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว กรณีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเอง - เส้นทางเดินทางจริง กับเส้นทางที่ได้รับการแนะนำไปในทิศทางเดียวกัน - นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปถึงแหล่งผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของชุมชนได้

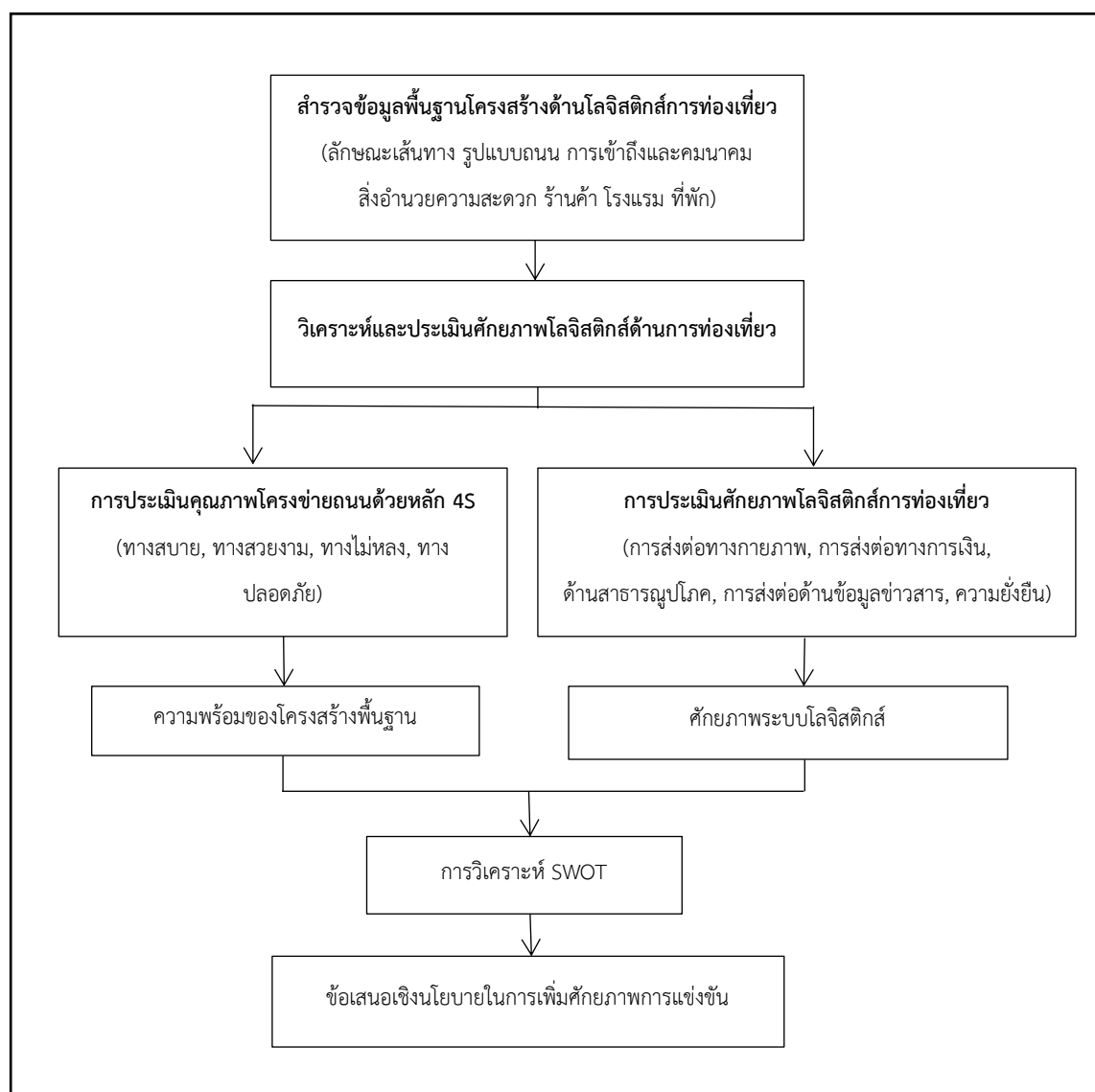
ข้อ	รายการประเมิน
	- สิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง ที่พัก ป้ายน้ำมัน ร้านค้า และร้านอาหาร
2. การส่งต่อด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)	- มีศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว - มีการบรรยายให้ข้อมูล สิ่งที่เป็น Theme ของชุมชน ก่อนที่นักท่องเที่ยวจะได้ไปชมของจริง - มีการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ต การแนะนำแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง และเส้นทางการท่องเที่ยว - มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยว สถิติการใช้บริการ
3. การส่งต่อทางการเงิน (Financial Flow)	- มีการโน้มน้าวใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการใช้จ่ายเงินมากขึ้น - มีการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้กับนักท่องเที่ยว - มีสถานประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร และผู้ประกอบการทัวร์
4. ด้านสาธารณูปโภค (Facilitating infrastructure)	- ห้องน้ำ - สัญญาณโทรศัพท์ - Internet เช่น Wi-Fi 4G หรือสูงกว่า - จุดพยาบาล/หน่วยแพทย์ฉุกเฉิน/การส่งต่อโรงพยาบาล
5. ความยั่งยืน (Sustainability)	- จุดทิ้งขยะ - การคัดแยกขยะ - การใช้วัสดุที่เป็นมิตร - การใช้พลังงานทางเลือก - การบำบัดขยะ/ของเสีย

แหล่งที่มา: ดัดแปลงจาก /คมสัน สุริยะ และศิริพร ศรีชูชาติ, (2550)

3) หลักการ SWOT Analysis

ใช้ประเมินสถานการณ์ขององค์กร ธุรกิจ โครงการ หรือตัวบุคคล เพื่อหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค โดยนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวางแผนกลยุทธ์ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดประกอบด้วย Strengths (จุดแข็ง), Weaknesses (จุดอ่อน), Opportunities (โอกาส), Threats (อุปสรรค) ซึ่งช่วยให้เข้าใจสถานการณ์ที่เกิดขึ้น สามารถใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจ ซึ่งทำให้ระบุจุดที่ต้องปรับปรุงหรือแก้ไขในส่วนใด สร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ใช้จุดแข็งให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมองหาโอกาสใหม่ ๆ และเป็นเครื่องมือเตรียมพร้อมรับมือความเสี่ยง โดยคาดการณ์และวางแผนป้องกันอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นได้

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษานี้ใช้วิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) โดยผสมผสานการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey) กับการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ เพื่อให้เข้าใจระบบโลจิสติกส์อย่างครอบคลุมทั้งในเชิงปริมาณและบริบทเฉพาะพื้นที่ ภายใต้กรอบแนวคิดแบบปฏิบัตินิยม (Pragmatism) ในด้านการให้เหตุผล ใช้ทั้งแบบนิรนัย (Deductive Reasoning) สำหรับการทดสอบสมมติฐานจากข้อมูลเชิงปริมาณ และแบบอุปนัย (Inductive Reasoning) สืบค้นจากข้อมูลเชิงคุณภาพ

ประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

1) กลุ่มผู้ให้ข้อมูลเชิงลึก (Key Informants) จำนวน 70 คน จาก 10 แหล่งท่องเที่ยว (7-10 คน ต่อแห่ง) ประกอบด้วยตัวแทนภาครัฐ ธุรกิจการท่องเที่ยว และชุมชน

2) กลุ่มนักท่องเที่ยว จำนวน 400 คน (40 คนต่อแหล่งท่องเที่ยว) ซึ่งมีประสบการณ์จริงในการเดินทาง โดยจำนวนนี้อ้างอิงจากงานวิจัยด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวของจังหวัดสงขลา

ผู้วิจัยได้เสนอโครงการวิจัยต่อคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ คณะศิลปศาสตร์ และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษเพื่อการพิจารณาการวิจัยในมนุษย์และได้รับการอนุมัติ เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2564 ตามเอกสารรับรองเลขที่ COE No. 003/2564

เครื่องมือการวิจัย

คณะผู้วิจัยใช้เครื่องมือสำหรับการศึกษาทั้งหมด 4 เครื่องมือ ประกอบด้วย

1) แบบประเมิน 4S (Service, Scenic, Sure, Safe) ใช้สำหรับประเมินคุณภาพถนนด้วยการสังเกตภาคสนาม ตามแนวทางของกรมทางหลวงชนบท

2) แบบสอบถามตรวจสอบรายการ (Checklist) ใช้สำหรับประเมินองค์ประกอบโลจิสติกส์ตามกรอบ PIFFS (Physical, Information, Financial, Facilitating Infrastructure, Sustainability) พัฒนาโดยอ้างอิงกรอบจาก European Commission 2000 ประมวลผลโดย คมสัน สุริยะ และศิริพร ศรีชูชาติ (2550) และผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (IOC) โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 คน

3) แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) สำหรับผู้ให้ข้อมูลเชิงลึก ครอบคลุม 5 ด้านหลัก ตามกรอบ PIFFS

4) แบบสอบถามความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว โดยใช้สเกล 5 ระดับ พัฒนาจากแบบสอบถามของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ โดยผ่านการทดสอบความเชื่อมั่น (Cronbach's Alpha = 0.95)

วิธีการเก็บข้อมูล

ดำเนินการเก็บข้อมูลทั้งทุติยภูมิและปฐมภูมิ ดังนี้

1) ข้อมูลทุติยภูมิ รวบรวมจากเอกสารวิชาการ กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2566) แผนแม่บทการท่องเที่ยว รายงานภาครัฐ และฐานข้อมูลทางสถิติที่เกี่ยวข้อง โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกคือความเกี่ยวข้องกับหัวข้อโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ศักยภาพเชิงพื้นที่และการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษ

2) ข้อมูลภาคสนาม

(1) ประเมินคุณภาพถนนด้วย 4S

(2) ประเมินโครงสร้างโลจิสติกส์ด้วยแบบ Checklist และสัมภาษณ์ Key Informants โดยใช้กลุ่มผู้ให้ข้อมูลเชิงลึกชุดเดียวกันจำนวน 70 คน โดยแบ่งเป็น 10 กลุ่ม กลุ่มละ 7 คน ครอบคลุมวัดทั้ง 10 แห่งในเส้นทาง ผู้ให้ข้อมูลประกอบด้วยเจ้าอาวาส ผู้ประกอบการชุมชน ตัวแทนหน่วยงานท้องถิ่น และอาสาสมัครที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยเน้นการสะท้อนข้อมูลจากประสบการณ์ตรงของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละวัด โดยไม่มีการเปิดเผยชื่อหรือระบุตัวตนรายบุคคล เพื่อคงไว้ซึ่งหลักจริยธรรมการวิจัย แม้ทั้งสองเครื่องมืออ้างอิงกรอบ PIFFS เหมือนกัน แต่มีวัตถุประสงค์ต่างกันกล่าวคือ แบบสอบถามใช้ประเมินระดับเชิงปริมาณ ขณะที่การสัมภาษณ์มุ่งวิเคราะห์เชิงลึกด้านบริบท แนวทางนี้สอดคล้องกับหลักการ Triangulation ที่ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือและความสมบูรณ์ของข้อมูล (Creswell & Plano Clark, 2018)

(3) แบบสอบถามความพึงพอใจแก่นักท่องเที่ยว 400 คน ในพื้นที่ศึกษา

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

- 1) ข้อมูลเชิงปริมาณ วิเคราะห์เชิงพรรณนา (ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)
- 2) ข้อมูลเชิงคุณภาพ วิเคราะห์เชิงเนื้อหาและแบบอุปนัย พร้อมใช้การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผลจาก 4S, PIFFS, ความพึงพอใจ และการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อยืนยันและขยายข้อค้นพบ

ผลการศึกษาวิจัย

ผลการศึกษาข้อมูลพื้นฐานโครงสร้างด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว การวิเคราะห์ ประเมินศักยภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว และการสร้างข้อเสนอเชิงนโยบาย โดยมุ่งเน้นการสร้างสมดุลของการจัดการโลจิสติกส์เชิงฐานรากเพื่อขับเคลื่อนศักยภาพการแข่งขันของ “ทุน-ท่องเที่ยว-ชุมชนเมืองศรีสะเกษ” มีดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานโครงสร้างด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

การสำรวจภาคสนามในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” พบว่าโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของแต่ละวัดที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ การเข้าถึงและการคมนาคม วัดส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมืองหรือสามารถเข้าถึงได้สะดวกด้วยรถยนต์ส่วนตัวและมีป้ายบอกทางชัดเจนจากกรมทางหลวง ซึ่งบางวัดยังคง

มีข้อจำกัดด้านการขนส่งสาธารณะ เช่น วัดพระธาตุสุพรรณหงส์ และ วัดบ้านจาน ที่มีรอบรถโดยสารจำกัดเพียง 2 รอบต่อวัน (08.00 น. และ 16.30 น.) และวัดภูดินแดง ไม่มีบริการรถสาธารณะและต้องเข้าถึงด้วยรถยนต์ส่วนตัวบนถนนดินแดงที่มีหลุมบ่อ ซึ่งส่งผลต่อความสะดวกสบายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญ สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน วัดส่วนใหญ่มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ที่พัก ปิมน้ำมัน ร้านค้า และร้านอาหารให้บริการครบถ้วนในรัศมี 5 กิโลเมตร สะท้อนถึงการรองรับความต้องการพื้นฐานของนักท่องเที่ยวได้ดีในภาพรวม

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว

การประเมินศักยภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ดำเนินการโดยใช้ 3 เครื่องมือ ได้แก่ การประเมินคุณภาพโครงข่ายถนนตามหลัก 4S (Service, Scenic, Sure, Safe), การวิเคราะห์ห้วงค์ประกอบโลจิสติกส์ตามกรอบ PIFFS (Physical, Information, Financial, Infrastructure, Sustainability) และการสำรวจความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว (Perceived Performance) ดังรายละเอียดดังนี้

1) การประเมินคุณภาพโครงข่ายถนนด้วยหลัก 4S

การประเมินคุณภาพโครงข่ายถนนในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” ด้วยหลัก 4S (Service, Scenic, Sure, Safe) โดยใช้วิธี Visual Inspection Rating พบว่า เส้นทางโดยรวมได้รับคะแนนเฉลี่ย 3.40 ซึ่งจัดอยู่ในระดับ “ดีมาก” บ่งชี้ว่าโครงข่ายถนนมีศักยภาพสูงในการรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว การประเมินครอบคลุมช่วงการเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยว 10 แห่ง โดยจุดที่ 1 คือ วัดมหาพุทธาราม และจุดที่ 10 คือ วัดศรีบึงบุรพ์ รายละเอียดแต่ละด้านสรุปได้ดังรายละเอียดตารางที่ 3

ตารางที่ 3 คะแนนการประเมินคุณภาพโครงข่ายถนนด้วยหลัก 4S

หมวดการ		
ประเมินหลัก	หัวข้อการประเมินย่อย	ค่าเฉลี่ยรายข้อ
คุณภาพ 4S		
1. ทางสบาย (Service)	1. สภาพของสายทางโดยรวม (การประเมินด้วยบุคคล)	3.6
	2. สภาพหลุมบ่อในสายทางและการปะชอมผิวทางที่เสียหาย	3.4
	3. การยุบตัวบริเวณหลังท่อลอดหรือลาดเชิงสะพาน	3.8
	ค่าเฉลี่ยรวมด้านทางสบาย (Service)	3.57

หมวดการ		
ประเมินหลัก	หัวข้อการประเมินย่อย	ค่าเฉลี่ยรายข้อ
คุณภาพ 4S		
2. ทางสวยงาม (Scenic)	4. ป้ายผิดกฎหมายหรือไม่ได้รับอนุญาตที่บดบังทัศนวิสัยในการ ขับขี่	3.3
	5. การตัดหญ้าและต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกลงไว้เพื่อความสวยงามจากไหล่ ทางถึง Toe Slope	3.2
	ค่าเฉลี่ยรวมด้านทางสวยงาม (Scenic)	3.28
3. ทางไม่หลง (Sure)	6. การติดตั้งและซ่อมบำรุงป้ายแนะนำบอกทิศทาง ระยะทาง และ หลักกิโลเมตร	3.4
	ค่าเฉลี่ยรวมด้านทางไม่หลง (Sure)	3.44
4. ทางปลอดภัย (Safe)	7. การติดตั้งและซ่อมบำรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน เส้นจราจรและ อุปกรณ์ความปลอดภัย	3.1
	8. การติดตั้งและซ่อมบำรุงหลักนำโค้งและราวกันอันตรายข้างทาง	3.4
	ค่าเฉลี่ยรวมด้านทางปลอดภัย (Safe)	3.31
ค่าเฉลี่ยรวมของเส้นทางทั้งหมด		3.4

หมายเหตุ: คะแนนการประเมินใช้มาตราส่วน 1-4 โดย 1 หมายถึง แย่ที่สุด, 2.51-3.25 หมายถึง ปานกลาง, 3.26-4.00 หมายถึง ดีมาก

ภาพรวมเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” ได้รับคะแนนเฉลี่ยรวม 3.40 ซึ่งจัดอยู่ในระดับ “ดีมาก” แสดงให้เห็นว่าโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวมีศักยภาพสูงในการรองรับการเดินทางจากการสำรวจพบว่าถนนส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร และ 2 ช่องจราจรสลับกันไป เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านทางสบาย (Service) ได้รับคะแนนเฉลี่ย 3.57 (ดีมาก) ในด้านทางสวยงาม (Scenic) ได้รับคะแนนเฉลี่ย 3.28 (ดีมาก) โดยการตัดหญ้าและต้นไม้ที่ไม่ได้ปลูกลงไว้เพื่อความสวยงามจากไหล่ทางถึง Toe Slope ยังมีคะแนนต่ำ โดยสามารถแก้ไขได้โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์สองข้างทาง ส่วนด้านทางไม่หลง (Sure) ได้รับคะแนนเฉลี่ย 3.44 (ดีมาก) ซึ่งเป็นคะแนนสูงสุดในทุกด้าน โดยมีความชัดเจนและการดูแลระบบป้ายนำทางที่ดีเยี่ยม และด้านทางปลอดภัย (Safe) ได้รับคะแนนเฉลี่ย 3.31 (ดีมาก) โดยการติดตั้งและ

ซ่อมบำรุงหลักนำโค้งและราวกันอันตรายข้างทางมีคะแนนสูง อย่างไรก็ตาม ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และเส้นจราจรมีคะแนนต่ำที่สุดในหมวดนี้ ซึ่งถือเป็นประเด็นที่ควรให้ความสำคัญเพื่อยกระดับความปลอดภัยโดยรวม

2) การประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ตามกรอบ PIFFS

การประเมินศักยภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยวตามกรอบ PIFFS (Physical Flow, Information Flow, Financial Flow, Facilitating Infrastructure, และ Sustainability) โดยใช้เครื่องมือ 2 ชุด ได้แก่ แบบตรวจสอบรายการ (Checklist) และการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) พบว่า ศักยภาพโลจิสติกส์โดยรวมอยู่ในระดับ “ปานกลาง” ร้อยละเฉลี่ย 51.04 ข้อมูลดังตารางที่ 4 โดยมีจุดแข็งและจุดอ่อน ดังนี้

ตารางที่ 4 การประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ตามกรอบ PIFFS

ด้านการวิเคราะห์ (PIFFS)	ร้อยละเฉลี่ยรวมของทุกวัด	ระดับคุณภาพ
การส่งต่อทางกายภาพ	92	ดีที่สุด
การส่งต่อทางการเงิน	90.1	ดีที่สุด
ด้านสาธารณูปโภค	80	ดี
การส่งต่อด้านข้อมูลข่าวสาร	27.5	น้อย
ความยั่งยืน	20	น้อยที่สุด
ร้อยละเฉลี่ยรวม	51.04	ปานกลาง

หมายเหตุ: เกณฑ์การให้ระดับคุณภาพ 80.01–100.00 = ดีที่สุด, 60.01–80.00 = ดี,

40.01–60.00 = ปานกลาง 20.01–40.00 = น้อย, 0.00–20.00 = น้อยที่สุด

จากการประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” โดยใช้กรอบแนวคิด PIFFS มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จุดแข็งที่โดดเด่น คือ การส่งต่อทางกายภาพ (Physical Flow) ซึ่งได้รับคะแนนเฉลี่ยสูงถึง 92.0% สะท้อนถึงความพร้อมของระบบคมนาคมในพื้นที่ มีการป้ายบอกทางที่ชัดเจน การเดินทางที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกทั้งโดยรถส่วนตัวและสาธารณะ และเส้นทางที่ตรงกับข้อมูลจากระบบ GPS มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร และจุดพักรถอยู่ในรัศมีที่นักท่องเที่ยวเข้าถึงได้ง่าย และด้านการส่งต่อทางการเงิน (Financial Flow) มีคะแนนเฉลี่ย 90.1% บ่งบอกถึงการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวลงสู่ชุมชนเป็นอย่างดีและมีประสิทธิภาพ โดยนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงร้านค้าชุมชน ตลาดของฝาก และที่พักได้อย่างครบถ้วน วัดหลายแห่งมีการส่งเสริมเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น ทั้งในรูปแบบของร้านจำหน่ายวัตถุดิบของที่ระลึกพื้นบ้าน และบริการอาหารตามวิถีชุมชน

จุดที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะด้านสาธารณูปโภค (Facilitating Infrastructure) แม้จะได้คะแนนเฉลี่ย 80.0% จัดอยู่ในระดับ “ดี” แต่ยังพบจุดอ่อนคือ การขาดหน่วยแพทย์ฉุกเฉินหรือจุดปฐมพยาบาลภายในแหล่งท่องเที่ยว ด้านการส่งต่อข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ถือเป็นจุดอ่อนที่สำคัญที่สุด ซึ่งจัดอยู่ในระดับ “น้อย” แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังขาดศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวที่ชัดเจน การให้ข้อมูลประวัติศาสตร์หรือบริบทของวัดและชุมชนยังไม่เป็นระบบ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์ก็ยังคงพึ่งพาข้อมูลที่นักท่องเที่ยวสร้างขึ้นเองมากกว่าข้อมูลจากหน่วยงานท้องถิ่นหรือภาครัฐ และด้านความยั่งยืน (Sustainability) จัดอยู่ในระดับ “น้อยที่สุด” แม้ว่าจะพบว่าทุกแหล่งท่องเที่ยวมีการจัดตั้งจุดทิ้งขยะ แต่ส่วนใหญ่ยังไม่มีการคัดแยกขยะที่เป็นระบบ ไม่มีการใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และยังไม่มีการจัดการของเสียอย่างจริงจัง สถานการณ์นี้ชี้ให้เห็นว่าประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมยังไม่ได้รับความสำคัญเพียงพอในกระบวนการพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ซึ่งอาจกลายเป็นอุปสรรคต่อความยั่งยืนในระยะยาว

กล่าวโดยสรุป แม้เส้นทางท่องเที่ยวไหว้พระ 10 วัด จะมีศักยภาพด้านกายภาพและเศรษฐกิจในระดับสูง แต่ยังมีความจำเป็นต้องลงทุนและวางแผนเชิงระบบเพิ่มเติมในด้านข้อมูลข่าวสาร ความยั่งยืน และสาธารณูปโภค เพื่อยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืนของพื้นที่

3) ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการโลจิสติกส์

จากการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 คน พบว่า ภาพรวมของระดับความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” อยู่ในระดับ “ปานกลาง” ทุกมิติ โดยมีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 2.67 จากคะแนนเต็ม 5 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) เท่ากับ 0.64 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวมีการกระจายตัวในระดับปานกลาง ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการโลจิสติกส์ในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล”

ด้านการจัดการโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจ	SD	ระดับความพึงพอใจ
ด้านสาธารณูปโภค (Facilitating Infrastructure)	2.75	0.65	ปานกลาง
ด้านกายภาพ (Physical Flow)	2.72	0.63	ปานกลาง
ด้านการเงิน (Financial Flow)	2.64	0.65	ปานกลาง
ด้านสารสนเทศ (Information Flow)	2.88	0.64	ปานกลาง
ด้านความยั่งยืน (Sustainability)	2.4	0.65	ปานกลาง
รวม	2.67	0.64	ปานกลาง

ในแต่ละด้านของการจัดการโลจิสติกส์ ผลการวิเคราะห์แสดงรายละเอียดดังนี้

จุดที่ทำได้ดี แต่ยังต้องพัฒนาต่อ คือด้านสารสนเทศ (Information Flow) ได้รับคะแนนความพึงพอใจสูงสุดในกลุ่ม แม้จะอยู่ในระดับปานกลาง แต่นับเป็นสัญญาณที่ดีว่านักท่องเที่ยวบางกลุ่มพอใจกับการเข้าถึงข้อมูลโดยเฉพาะ แผนที่ หนังสือแนะนำ และ ป้ายแนะนำสถานที่ อย่างไรก็ตาม ยังมีจุดอ่อนสำคัญคือ ข้อมูล ณ จุดคมนาคม เช่น สถานีขนส่ง ที่ความพึงพอใจต่ำมากโดยเฉพาะวัดภูหินแดง ซึ่งบ่งชี้ว่าควรเร่งปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ในจุดเชื่อมต่อการเดินทางหลัก

จุดที่ต้องพัฒนาเร่งด่วน คือด้านสาธารณูปโภค (Facilitating Infrastructure) นักท่องเที่ยวพอใจกับการเข้าถึง หอพักสาธารณะ แต่ยังขาดบริการสำคัญอื่น ๆ เช่น จุดบริการน้ำดื่ม หน่วยแพทย์ฉุกเฉิน และจุดแจ้งเหตุฉุกเฉิน ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกสบาย ด้านกายภาพ (Physical Flow) โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีจุดเด่นด้าน ความหลากหลายของอาหาร แต่เป็นจุดอ่อนอย่างมากที่วัดภูหินแดง โดยเฉพาะเรื่อง ระบบขนส่งสาธารณะ รอบนอกที่เข้าถึงยาก ทำให้ไม่สะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวที่ไม่มีรถส่วนตัว ด้านการเงิน (Financial Flow) คะแนนอยู่ในระดับปานกลาง มีความสะดวกในการใช้บัตรเครดิต/เดบิต และการเข้าถึง ATM ในบางวัด และด้านความยั่งยืน (Sustainability) เป็นด้านที่ได้รับคะแนนความพึงพอใจต่ำที่สุด แม้บางวัดจะมีจุดคัดแยกขยะที่ดี แต่โดยรวมยังพบปัญหาสำคัญคือ การจัดการของเสียที่ไม่มีประสิทธิภาพ และการใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่ยังไม่แพร่หลาย นักท่องเที่ยวจำนวนมากเรียกร้องให้มีการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เข้มแข็งและชัดเจนยิ่งขึ้น

โดยสรุป แม้ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการโลจิสติกส์จะอยู่ในระดับ “ปานกลาง” แต่เมื่อพิจารณาร่วมกับค่า SD ซึ่งอยู่ในช่วง 0.63–0.65 ทุกมิติ สะท้อนให้เห็นว่านักท่องเที่ยวมีประสบการณ์ที่หลากหลาย ไม่สม่ำเสมอ และยังมีความแตกต่างระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งอย่างชัดเจน ทั้งนี้ การยกระดับความพึงพอใจในแต่ละด้าน ควรดำเนินการโดยเฉพาะอย่างยิ่งในมิติของข้อมูลข่าวสารและความยั่งยืน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ และการพัฒนาอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ผลการวิเคราะห์โดยการบูรณาการข้อมูลจากทั้งกรอบการประเมิน 4S, PIFFS และระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ช่วยให้สามารถประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวได้อย่างครอบคลุมในมิติต่าง ๆ โดยพบว่า โครงข่ายถนนในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” อยู่ในระดับ “ดีมาก” ตามกรอบ 4S ขณะที่มิติด้านการส่งต่อทางกายภาพ (Physical Flow) และการเงิน (Financial Flow) ตามกรอบ PIFFS อยู่ในระดับ “ดีที่สุด” ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในสองมิติดังกล่าวที่อยู่ในระดับ “ปานกลาง” อย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ผลการประเมินยังสะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดสำคัญในด้านการส่งต่อข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และความยั่งยืน (Sustainability) ซึ่งเป็นจุดอ่อนร่วมที่ปรากฏในทั้งมุมมองของ PIFFS และผลการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะในประเด็นการเข้าถึงข้อมูลและการจัดการสิ่งแวดล้อมภายในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ไม่เพียงยืนยันถึงศักยภาพที่มีอยู่ของระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในพื้นที่ แต่ยังช่วยชี้ให้เห็นประเด็นที่จำเป็นต้องเร่งพัฒนา เพื่อสนับสนุนเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์

ในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในระดับชุมชนเมืองจังหวัดศรีสะเกษอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวชุมชน เมืองจังหวัดศรีสะเกษ

เพื่อให้สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาที่ตอบโจทย์เชิงยุทธศาสตร์อย่างเป็นรูปธรรม งานวิจัยนี้ได้นำผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ทั้ง 2 ข้อ มาวิเคราะห์ต่อในรูปแบบ SWOT Analysis เพื่อสังเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของการพัฒนาการท่องเที่ยวในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” จังหวัดศรีสะเกษ โดยผลการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ดังกล่าวได้ถูกนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน มีรายละเอียดดังนี้

จุดแข็ง (Strengths) โครงสร้างพื้นฐานถนนมีคุณภาพดีมาก (4S) เข้าถึงได้สะดวก โดยเฉพาะวัดในเขตเมือง สอดคล้องกับคะแนน Physical Flow ที่อยู่ในระดับ “ดีที่สุด” (PIFFS) จุดอ่อน (Weaknesses) ข้อมูลข่าวสารยังไม่ทั่วถึง ด้าน Information Flow ได้คะแนน “น้อย” (PIFFS) และความพึงพอใจอยู่ในระดับ “ปานกลาง” แต่ต่ำกว่าค่าคาดหวัง แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ขาดศูนย์ข้อมูล บทบรรยาย และระบบเก็บสถิติ ข้อมูลตามจุดคมนาคมหลักยังมีจำกัด ด้านความยั่งยืนได้คะแนนต่ำสุด (20%) ขาดการคัดแยกขยะ วัสดุรีไซเคิล สิ่งแวดล้อม และระบบจัดการของเสียที่มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุม บางวัดต้องเข้าถึงด้วยรถส่วนตัว สิ่งอำนวยความสะดวก โอกาส (Opportunities) ตลาดนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและศาสนา มีแนวโน้มเติบโต โดยเฉพาะจากกลุ่มภาคอีสานซึ่งมีความสนใจในเส้นทางนี้สูง การพัฒนาแอปพลิเคชันท่องเที่ยวเป็นโอกาสสำคัญในการยกระดับ Information Flow กระแสความสนใจด้านสิ่งแวดล้อมเอื้อต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และพัฒนาระบบ Sustainability การมีส่วนร่วมของชุมชน วัด และภาครัฐท้องถิ่น เป็นพื้นฐานที่ดีในการสร้างความร่วมมือเพื่อแก้ไขจุดอ่อนในเชิงระบบ อุปสรรค (Threats) แหล่งท่องเที่ยวอื่นที่มีการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีกว่า อาจดึงดูดนักท่องเที่ยว หากไม่มีการปรับปรุงจุดอ่อนอย่างต่อเนื่อง ข้อจำกัดด้านงบประมาณและบุคลากร อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

จากผลการวิเคราะห์ SWOT ของเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” พบว่า แม้พื้นที่จะมีโครงสร้างพื้นฐานถนนและระบบการเงินที่เข้มแข็ง รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมและศาสนาชัดเจน แต่ยังคงเผชิญข้อจำกัดสำคัญในด้านข้อมูลข่าวสาร ความยั่งยืน และการเข้าถึงบริการสาธารณะบางประเภท ดังนั้น การกำหนดนโยบายเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของการท่องเที่ยวควรดำเนินการใน 3 แนวทางหลัก ดังนี้

1) ยกระดับระบบข้อมูลและการสื่อสารการท่องเที่ยว (Enhance Information Flow Infrastructure) ควรกำหนดนโยบายสนับสนุนการพัฒนา ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวในระดับตำบลหรือวัดหลัก ควบคู่กับการส่งเสริมการใช้ แอปพลิเคชันท่องเที่ยวท้องถิ่น ที่รวมข้อมูลเส้นทาง สถานที่สำคัญ สิ่งอำนวยความสะดวก

และกิจกรรมเชิงวัฒนธรรม เพื่อเพิ่มการรับรู้และลดช่องว่างด้านข้อมูล ณ จุดบริการ เช่น สถานีขนส่ง สนามบิน และจุดเชื่อมต่อระบบขนส่ง

2) ส่งเสริมระบบการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Promote Sustainable Tourism Management) ภาครัฐควรสนับสนุนการลงทุนในระบบจัดการขยะมูลฝอย การใช้วัสดุเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการให้สิทธิประโยชน์แก่แหล่งท่องเที่ยวที่ผ่านการรับรองมาตรฐานสีเขียว (Green Tourism) เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว ทั้งนี้ ควรบูรณาการการจัดการร่วมกับชุมชนท้องถิ่นและวัดในรูปแบบ เครือข่ายการจัดการสิ่งแวดล้อมเชิงพุทธศาสนา เพื่อเสริมพลังทางวัฒนธรรมและการมีส่วนร่วม

3) ขยายการเข้าถึงบริการพื้นฐานและระบบขนส่ง (Improve Access and Public Services) ควรสนับสนุนการจัดบริการขนส่งสาธารณะในรูปแบบบริการวิ่งเป็นรอบ (Scheduled Shuttle) โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดหรือเทศกาล และส่งเสริมการใช้ระบบจองล่วงหน้าแบบดิจิทัล นอกจากนี้ ควรจัดสรรงบประมาณ พัฒนา จุดบริการรถโดยสาร น้ำดื่ม และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เพื่อยกระดับประสบการณ์ของนักท่องเที่ยว และลดความเหลื่อมล้ำของคุณภาพการให้บริการระหว่างแหล่งท่องเที่ยว

อภิปรายผลการวิจัย

ข้อมูลพื้นฐานโครงสร้างด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว พบว่าอยู่ในระดับ “ดีมาก” บ่งชี้ว่าโครงข่ายถนน มีศักยภาพสูงในการรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยว วัดส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมืองหรือสามารถเข้าถึงได้ สะดวกด้วยรถยนต์ส่วนตัวและมีป้ายบอกทางชัดเจนจากกรมทางหลวง และในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ที่พัก ปั๊มน้ำมัน ร้านค้า และร้านอาหารให้บริการครบถ้วนในรัศมี 5 กิโลเมตร สะท้อนถึงการรองรับความต้องการพื้นฐานของนักท่องเที่ยวได้ดีในภาพรวมสอดคล้องกับอารีรัตน์ ภาคพิชเจริญ และคณะ, (2566) พบว่าโครงสร้างพื้นฐานเป็นส่วนสำคัญในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว โดยการเดินทางมาท่องเที่ยวมีความสะดวก มีระบบโครงข่ายการขนส่งทางถนนที่ทั่วถึงเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวได้ในทุกพื้นที่ และมีโครงข่ายถนนเพื่อการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลระดับสากลอย่างยั่งยืน (Scenic Route)

การประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว ผลจากสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลจำนวน 70 คน พบว่า ศักยภาพโลจิสติกส์โดยรวมอยู่ในระดับ “ปานกลาง” ซึ่งสอดคล้องโดยจุดแข็งที่โดดเด่น คือ การส่งต่อทางกายภาพ (Physical Flow) สะท้อนถึงความพร้อมของระบบคมนาคมในพื้นที่ มีการป้ายบอกทางที่ชัดเจน การเดินทางที่สามารถเข้าถึงได้สะดวกทั้งโดยรถยนต์ส่วนตัวและสาธารณะ และเส้นทางที่ตรงกับข้อมูลจากระบบ GPS และด้านการส่งต่อทางการเงิน (Financial Flow) บ่งบอกถึงการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยว ลงสู่ชุมชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงร้านค้าชุมชน ตลาดของฝาก และที่พักได้อย่างครบถ้วน วัดหลายแห่งมีการส่งเสริมเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น ทั้งในรูปแบบของร้านจำหน่ายวัตถุดิบ

ของที่ระลึกพื้นบ้าน และบริการอาหารตามวิถีชุมชน และผลของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการโลจิสติกส์ จากการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 คน พบว่า ภาพรวมของระดับความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในเส้นทาง “ไหว้พระ 10 วัด สิริสวัสดิมงคล” อยู่ในระดับ “ปานกลาง” สอดคล้องกับหรรษกร รอดศรีสมุทร, ทศนีย์ เกตุการณ และนพคุณ แสงเขียว (2562) ทำการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในจังหวัดปทุมธานี พบว่าความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในจังหวัดปทุมธานี ด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร และด้านการเงินอยู่ในระดับปานกลาง แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ กิ่งกาญจน์ ดอกพุดซ้อน (2564) ทำการศึกษาพฤติกรรมและความพึงพอใจด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ กรณีศึกษาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่าองค์ประกอบโลจิสติกส์และความพึงพอใจด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีค่าเฉลี่ยโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก และจากผลการวิเคราะห์ SWOT พบว่าแม้พื้นที่จะมีโครงสร้างพื้นฐานถนนและระบบการเงินที่เข้มแข็ง รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมและศาสนาชัดเจน แต่ยังมีข้อจำกัดสำคัญในด้านข้อมูลข่าวสาร ความยั่งยืน และการเข้าถึงบริการสาธารณะบางประเภท ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของการท่องเที่ยวควรดำเนินการใน 3 แนวทางคือ 1) ยกระดับระบบข้อมูลและการสื่อสารการท่องเที่ยว (Enhance Information Flow Infrastructure) ควรกำหนดนโยบายสนับสนุนการพัฒนา ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวในระดับตำบลหรือวัดหลัก ควบคู่กับการส่งเสริมการใช้แอปพลิเคชันท่องเที่ยวท้องถิ่น 2) ส่งเสริมระบบการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Promote Sustainable Tourism Management) ภาครัฐควรสนับสนุนการลงทุนในระบบจัดการขยะมูลฝอย การใช้วัสดุเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการให้สิทธิประโยชน์แก่แหล่งท่องเที่ยวที่ผ่านการรับรองมาตรฐานสีเขียว (Green Tourism) 3) ขยายการเข้าถึงบริการพื้นฐานและระบบขนส่ง (Improve Access and Public Services) สนับสนุนการจัดบริการขนส่งสาธารณะในรูปแบบบริการวิ่งเป็นรอบ (Scheduled Shuttle) โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดหรือเทศกาล และส่งเสริมการใช้ระบบจองล่วงหน้าแบบดิจิทัล

องค์ความรู้ใหม่จากงานวิจัย

รายละเอียดองค์ความรู้ใหม่ที่ได้จากการศึกษา การสร้างสมดุลในการจัดการเชิงฐานราก (บริบทเรียนรู้โลจิสติกส์) การขับเคลื่อนเพื่อการแข่งขัน “ทุน-ท่องเที่ยว-ชุมชนเมืองศรีสะเกษ” จังหวัดศรีสะเกษ คือ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ซับซ้อนจากการบูรณาการของการประเมินคุณภาพโครงข่ายถนนด้วยหลักการ 4S เข้ารวมกับการประเมินศักยภาพโลจิสติกส์การท่องเที่ยวตามกรอบ PIFFS Analysis และผลของความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว เพื่อจัดทำเป็นข้อเสนอเชิงนโยบาย ซึ่งการวิเคราะห์แบบบูรณาการนี้ช่วยให้ผู้บริหาร

และกำหนดนโยบายสามารถตัดสินใจได้อย่างมีข้อมูล เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการ และบริการที่ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้อย่างแท้จริง ช่วยให้เห็นภาพรวมของระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจนและกระชับขึ้นและนำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะการวิจัย

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการศึกษาในครั้งนี้สามารถเป็นข้อมูลเพื่อพิจารณากำหนดทิศทางของแผนพัฒนาท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อสามารถเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน เพราะองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ การส่งต่อทางกายภาพ (Physical Flow) การส่งต่อด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) การส่งต่อทางการเงิน (Financial Flow) สาธารณูปโภค (Facilitating infrastructure) ความยั่งยืน (Sustainability) มีความสำคัญต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการออกแบบแฟ้มเกจทัวร์ ประกอบด้วยจำนวนวันที่ท่องเที่ยว เส้นทาง สถานที่สำคัญ ๆ ในแต่ละเส้นทาง รวมถึงบอกถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของแต่ละสถานที่ เพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจของนักท่องเที่ยว รวมถึงควรมีการศึกษาบทบาทของผู้นำชุมชนเพื่อเรียนรู้กิจกรรมหลักของแต่ละวัดในเส้นทางนั้น ๆ เพื่อให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวที่ชัดเจนต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2566). รายงานสรุปดัชนี *การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยว ปี 2567 (Travel and Tourism Development Index 2024)* . https://secretary.mots.go.th/ewtadmin/ewt/policy/download/article/article_20240719145722.pdf
- กิงกาญจน์ ดอกพุ่มซ้อน. (2564). การศึกษาพฤติกรรมและความพึงพอใจด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ กรณีศึกษาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. *Journal of Digital Business and Social Sciences*, 8(2), 1-12.
- คมสัน สุริยะ และศิริพร ศรีชูชาติ. (2550). การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์สำหรับการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมและวิสาหกิจชุมชนในลำนนา จังหวัดเชียงใหม่. สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดศรีสะเกษ. (2566). ข้อมูลสถิติด้านการท่องเที่ยวจังหวัดศรีสะเกษ ปี พ.ศ.2566. https://sisaket.mots.go.th/ewt_dl_link.php?nid=1086

- หรรษกร รอดศรีสมุทร, ทศนีย์ เกตุการณ์, และนพคุณ แสงเขียว. (2562). ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในจังหวัดปทุมธานี. *วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 28(6), 1139-1146.
- อารีรัตน์ ภาคพิธเจริญ, ภัทร ยืนยง, ธิพ ศรีสกุลไชยรัก และระพี ดอกไม้เทศ (2566). การศึกษาเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาศักยภาพห่วงโซ่อุปทาน การท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรีอย่างยั่งยืน. *วารสารวิชาการการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ*, 19(1), 18-36. <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/jitt/article/view/257789>
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). *Designing and conducting mixed methods research* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Gavalas, D., & Gavala, N. (2020). Digital transformation in tourism logistics: Current trends and future directions. *Journal of Tourism Futures*, 6(2), 161174. <https://doi.org/10.1108/JTF-05-2019-0027>
- Goodwin, H. (2002). Local community involvement in tourism around national parks: Opportunities and constraints. *Current Issues in Tourism*, 5(3-4), 338-360. <https://doi.org/10.1080/13683500208667928>
- Koster, R., Baccar, K., & Lemelin, R. H. (2012). Moving from research ON, to research WITH and FOR Indigenous communities: A critical reflection on community-based participatory research. *The Canadian Geographer*, 56(2), 195-210. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.2012.00428.x>
- Novotný, B., Hula, V., & Niedobová, J. (2017). Insufficiency in Distributional Faunistic Data in Synanthropic Spiders: A Case Study of the Occurrence of *Brigittea Civica* (Araneae, Dictynidae) in South Moravia, Czech Republic. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, 65(3), 899-906. <https://doi.org/10.11118/actaun201765030899>
- Page, S. J. (2009). *Tourism management: Managing for change*. Butterworth-Heinemann.