



รายงานผลการวิจัย

เรื่อง

ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast)

ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

Logistic System with Development: Royal Coast Tourism in Chumphon

Province and the Connection Area

โดย

พัชรี หล้าแหล่ง

มหาวิทยาลัยแม่โจ้

2557

รหัสโครงการวิจัย มจ.1-56-063



รายงานผลการวิจัย

เรื่อง ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัด
ชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง
Logistic System with Development: Royal Coast Tourism in Chumphon Province and the
Connection Area

ได้รับการจัดสรรงบประมาณวิจัย ประจำปี 2556
จำนวน 300,000 บาท

หัวหน้าโครงการ ผู้ช่วยศาสตราจารย์พัชร ห่อแหล่

งานวิจัยเสร็จสิ้นสมบูรณ์

30 / 12 / 2557

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักวิจัยและส่งเสริมวิชาการการเกษตร มหาวิทยาลัยแม่โจ้ ประจำปีงบประมาณ 2556 ผู้วิจัยใคร่ขอขอบคุณรองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมชัย ปัญญาดี ที่ปรึกษาโครงการวิจัย ที่สนับสนุนและคอยให้คำปรึกษาจนทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

นอกจากนี้ยังขอขอบคุณนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยวทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม ตลอดจนตัวแทนชุมชน ผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชนในการให้สัมภาษณ์ข้อมูลที่ทำวิจัย และที่สำคัญขอขอบคุณรองศาสตราจารย์ ดร.ยงยุทธ ขำมณี ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและส่งเสริมวิชาการการเกษตร และเจ้าหน้าที่ประจำสำนักวิจัยและส่งเสริมวิชาการการเกษตร มหาวิทยาลัยแม่โจ้ ทุกท่าน โดยเฉพาะน้องฝ้าย พัชรี คำรงค์ ที่คอยช่วยเหลือประสานงาน จนทำให้งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงได้ และสามารถนำไปใช้ประโยชน์สืบต่อไป

สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณพ่อ แม่ และทุกคนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ที่คอยให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้เสมอมา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์พัชรี หล้าแหล่ง

สารบัญเรื่อง

	หน้า
สารบัญตาราง	ก
สารบัญภาพ	จ
บทกัทย่อ	1
Abstract	2
บทที่ 1 บทนำ	
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	3
วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	7
ขอบเขตของการวิจัย	7
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	9
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	56
กรอบแนวคิดของการวิจัย	59
บทที่ 3 ระเบียบวิธีดำเนินการวิจัย	
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	61
แหล่งที่มาของข้อมูล	61
ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย	62
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	65
การวิเคราะห์ข้อมูล	66
บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัย	
สถิตินักท่องเที่ยวในอดีตมาพยากรณ์ปริมาณนักท่องเที่ยวและ	
รายได้จากการท่องเที่ยวในอีก 5 - 10 ปี	69
ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยของจังหวัด	
ชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง	73
แนวทางการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าว	
ไทยของจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง	83

สารบัญเรื่อง (ต่อ)

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย 84

อภิปรายผล 87

ข้อเสนอแนะ 89

บรรณานุกรม

ภาคผนวก



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติของจังหวัดชุมพร ในระยะปี พ.ศ. 2546 - 2550	5
ตารางที่ 1.2 โครงสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพร ในระยะปี พ.ศ. 2547-2550	7
ตารางที่ 2.1 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเล	39
ตารางที่ 4.1 แสดงผลการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และผลการพยากรณ์รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพรในระยะปี พ.ศ. 2557-2561	69
ตารางที่ 4.2 ร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	71
ตารางที่ 4.3 ร้อยละของลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยของ จังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงของนักท่องเที่ยว	74
ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ	76
ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	77
ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการขนส่ง	78
ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร	79
ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ	80

- ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบ โลจิสติกส์การ
ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่
เชื่อมโยง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร จำแนกตามการ
กลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ 81
- ตารางที่ 4.10 ร้อยละของความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้าน โลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการ
ท่องเที่ยวท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ของจังหวัดชุมพร
และพื้นที่เชื่อมโยง 82



สารบัญรูปภาพ

	หน้า
รูปที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืน ในกลุ่มแม่น้ำโขงของ มิ่งสรรพ ขาวสอาด และคมสัน สุริยะ (2551)	31
รูปที่ 2 แสดงความสัมพันธ์ของเป้าหมายหลัก 3 ประการของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน	34
รูปที่ 3 แสดงแหล่งดำน้ำที่สำคัญของประเทศไทย	36
รูปที่ 4 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล	38
รูปที่ 6 แสดงกรอบแนวความคิดของการวิจัย	59
รูปที่ 7 แสดงขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย	64



**ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast)
ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง**

**Logistic System with Development: Royal Coast Tourism in
Chumphon Province and the Connection Area**

พัชรี หล้าแหล่ง¹

Patcharee Lalang¹

¹มหาวิทยาลัยแม่โจ้-ชุมพร มหาวิทยาลัยแม่โจ้ จ.เชียงใหม่ 50290

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของการท่องเที่ยว 2) เพื่อประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งประกอบด้วย องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ 3) เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว สำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง อย่างมีประสิทธิภาพ โดยประชากรที่ใช้ในการศึกษาประชากรที่ใช้ในการศึกษา แบ่งเป็นสองกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยวบนพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำนวน 400 ตัวอย่าง และตัวแทนชุมชน กลุ่มผู้นำชุมชนท้องถิ่น ตัวแทนผู้ประกอบการ รวม 170 ตัวอย่าง ผลการศึกษาแนวทางในการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง พบว่า นักท่องเที่ยวมักประสบปัญหาในเรื่องการดำเนินการปรับปรุงเส้นทางเดินทางและจัดระบบ การขนส่งให้เดินทางได้สะดวกขึ้น ได้แก่ การปรับสภาพถนนที่มีอยู่ให้ดีขึ้น เพิ่มจำนวนถนน เพิ่มแบบเส้นทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวให้หลากหลาย เพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง มีรถสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และให้บริการตรงตาม เวลา รถเช่าราคา ยุติธรรม นอกจากนี้ควรดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำป้ายบอกทางเพิ่มจำนวนให้มากยิ่งขึ้น และควรมีการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว นอกจากนี้ ควรมีการให้บริการข้อมูลระหว่างเดินทาง

เพิ่มขึ้น มีคำแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียง มีการประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ตและแผ่นพับเพิ่มเติม ตลอดจนควรมีสิ่งอำนวยความสะดวก มีที่จอดรถ มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวให้เพียงพอ มีห้องน้ำ/สุขาที่สะอาด/สะดวกใช้งานได้เพิ่มขึ้น มีการอบรมมัคคุเทศก์ท้องถิ่น โดยอบรมคนในชุมชนในการให้คำแนะนำแก่นักท่องเที่ยว และมีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยว

คำสำคัญ : โลจิสติกส์ , การท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาด, กลุ่มท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย

Abstract

The objective of this research study: 1) Prediction of the number of tourists and revenue from tour of royal coast tourism in Chumphon province and the connection area 2) Assessment of the potential tourism logistics system for of royal coast tourism in Chumphon province and the connection Area 3) Development for tourism logistics system of royal coast tourism in Chumphon province and the connection area. The population used in this research are travelers 400 cases and community representatives, entrepreneurs, community leaders 170 cases.

The results: Updates route of travel, Transportation and travel to the village. Include, Better road conditions improvements, Increase the number of road, Add the path to the tourist area, Add the path to more tourist attractions, Addition of the lamp, In addition, Should be provided travel information, Travel advice, The public relations by internet and other, and the promotion of cooperation for destination management

Keyword : Logistic , Marine and beach tourism, Royal Coast

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีทรัพยากรท่องเที่ยวอยู่หลากหลายประเภทตั้งแต่ความงามหรือความโดดเด่นของธรรมชาติทั้งทางบก และชายฝั่งทะเล ความวิจิตรของศิลปะ และความเก่าแก่ทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ไปจนถึงวิถีชีวิตชุมชนชนบทในภูมิภาคต่างๆ ก่อปรกับความเป็นคนไทยที่มีจิตใจโอบอ้อม เอื้อเฟื้อ และเป็นมิตร จึงทำให้ประเทศไทยมีภาพลักษณ์โดยรวมเป็นที่ชื่นชอบและกล่าวถึงของชาวโลกมาเป็นเวลาช้านานนับแต่มีการจัดตั้งองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว (อศท.) เมื่อปี 2503 โดยความร่วมมืออย่างใกล้ชิดจากธุรกิจท่องเที่ยวภาคเอกชน อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศก็เจริญเติบโตมากขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้ สามารถยืนยันได้จากปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และพักผ่อนในประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จากปี 2503 ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ 81,340 คน นำรายได้เข้าประเทศจำนวน 196 ล้านบาท จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้เพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ และในปี 2551 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นเป็น 14.58 ล้านคน นำรายได้เข้าประเทศจำนวน 574,521 ล้านบาท เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ ลดการเสียดุลทางการค้า ส่งผลถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเกิดการกระจายรายได้สู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจ้างงานประชาชนในท้องถิ่นยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในประเทศ การท่องเที่ยวจึงนับเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นรากฐานทางเศรษฐกิจของสังคมไทยในปัจจุบัน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552)

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2555 - 2559 ตามแนวคิดกลุ่มคลัสเตอร์ด้านการท่องเที่ยวในการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยแบ่งเป็น 14 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) กลุ่มน้ำพุร้อน 2) กลุ่มการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัย 3) กลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา 4) กลุ่มท่องเที่ยวมรดกโลก เชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ 5) กลุ่มท่องเที่ยวเชิงนิเวศกลุ่มร้อนชื้น 6) กลุ่มท่องเที่ยววิถีชีวิต กลุ่มแม่น้ำภาคกลาง 7) กลุ่มท่องเที่ยว Royal Coast 8) กลุ่มท่องเที่ยวเลียบริมฝั่งแม่น้ำโขง 9) กลุ่มท่องเที่ยวเส้นทางไดโนเสาร์ 10) กลุ่มท่องเที่ยวมหัศจรรย์เส้นทางบุญ 11) กลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ 12) กลุ่มท่องเที่ยวเส้นทางอัญมณีและการท่องเที่ยวเชิงเกษตร และ 14) กลุ่มท่องเที่ยว Active Beach (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552)

กลุ่มท่องเที่ยว Royal Coast เป็นแหล่งท่องเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทย บริเวณภาคใต้ตอนบน โดยนับรวมพื้นที่ตั้งแต่จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง ถือว่า เป็น Cluster ที่มีความโดดเด่นด้านทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งประกอบด้วย ชายฝั่งทะเลที่ยาวที่สุดในโลก 528 กิโลเมตร จำแนกเป็นชายหาดที่มีศักยภาพ 37 แห่ง และอ่าวที่มีศักยภาพ 10 แห่ง เกาะที่สวยงามน่าท่องเที่ยวประมาณ 25 เกาะ วนอุทยานและอุทยานแห่งชาติ 15 แห่ง รวมทั้งมีเส้นทางคมนาคมที่สามารถเดินทางเข้าถึงได้ทั้ง 3 เส้นทาง คือ ทางบก (ทางหลวงแผ่นดินทางหลวงชนบทและทางรถไฟ) ทางอากาศ (สนามบินที่มีศักยภาพรองรับ 4 แห่ง คือหัวหิน กองบิน 53 ปะทิวและระนอง) และทางน้ำ (เส้นทางเดินเรือและท่าเทียบเรือตั้งแต่ชะอำ-หัวหิน-สามร้อยยอด-ประจวบคีรีขันธ์-บางสะพาน-ชุมพร) Royal Coast จึงมีจุดเด่นที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้กรุงเทพฯ มีความสะดวกในการคมนาคม และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาพื้นที่โดยการนำศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวที่มีหลากหลายรูปแบบทั้งประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ธรรมชาติ ภูเขา และชายฝั่งทะเลที่สวยงาม และมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน เป็นต้นทุนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

ตามแนวคิดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (กลุ่มท่องเที่ยว Royal Coast) ได้กำหนดให้จังหวัดชุมพรเป็นเมืองแห่งสวรรค์ใต้น้ำและชายหาดที่บริสุทธิ์ (Underwater Paradise and pristine Beach) เน้นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติตามีความสะอาดสบายและทันสมัย กิจกรรมที่เน้นการลงทุนได้แก่ โรงเรียนสอนดำน้ำ กิจกรรมทางน้ำที่ไม่เกิดมลภาวะทางเสียง โรงแรม Brand Boutique บ้านพักตากอากาศ เส้นทางจักรยานเพื่อการแข่งขัน พิพิธภัณฑ์โลกใต้ทะเล เทศกาลอาหารทะเล โดยแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีศักยภาพของจังหวัดชุมพร ได้แก่ เกาะต่าง ๆ ในเขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร อ่าวบางเบิด อ่าวทุ่งมหา อ่าวบางสน แหลมแทน และหาดทุ่งวัวแล่น ซึ่งมีกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเล คือ การดำน้ำดูปะการัง การสอนดำน้ำ กีฬาทางน้ำ การพักผ่อนบริเวณชายหาด เล่นน้ำทะเล และทำเหยียบเรือสำราญ

ตารางที่ 1.1 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติของจังหวัดชุมพร ในระยะปี พ.ศ. 2546 - 2550

ปี	นักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	รายได้ (ล้านบาท)
2546	ชาวไทย	413,021	1,134.87
	ชาวต่างชาติ	44,522	159.35
	รวม	457,543	1,294.22
2547	ชาวไทย	409,276	1,128.52
	ชาวต่างชาติ	56,072	209.73
	รวม	465,348	1,338.25
2548	ชาวไทย	417,765	1,106.52
	ชาวต่างชาติ	55,435	181.10
	รวม	473,200	1,287.62
2549	ชาวไทย	424,488	1,137.64
	ชาวต่างชาติ	58,227	194.50
	รวม	482,715	1,332.14
2550	ชาวไทย	420,395	1,135.41
	ชาวต่างชาติ	58,402	216.09
	รวม	478,797	1,351.50

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 1.2 โครงสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพร ในระยะปี พ.ศ. 2547-2550

ปี พ.ศ.	จำนวน (คน)	ระยะเวลาพำนักร		ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย		รายได้ (ล้านบาท)
		ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	
2547	465,348	2.07	2.66	1,405.88	1,601.62	1,338.25
2548	473,200	2.17	2.44	1,314.54	1,612.85	1,287.62
2549	482,715	2.11	2.43	1,369.60	1,641.08	1,332.14
2550	478,797	2.17	2.43	1,377.75	1,658.50	1,351.50
รวม	1,434,712	6.45	7.3	4,061.89	4,912.43	3,971.26

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

จากสถิตินักท่องเที่ยวพบว่า ในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ 457,543 คน และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2547, 2548 และ 2549 เป็น 465,348 คน, 473,200 คน และ 482,715 คน คิดเป็นสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.70, 1.69 และ 2.01 ตามลำดับ ส่วนในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ 478,797 ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2549 3,918 คน คิดเป็นร้อยละ 0.81 จากข้อมูลนี้จะเห็นได้ว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวยังต่ำอยู่มาก จึงควรเร่งให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพร เนื่องจากชุมพรมีศักยภาพเชิงพื้นที่ที่สามารถพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สร้างรายได้ให้กับประเทศได้มากกว่านี้

โลจิสติกส์การท่องเที่ยว คือ การจัดการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ (Activities) เพื่อให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาดและยังทำให้ได้รับความพอใจสูงสุด และความสำคัญหรือหัวใจของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวคือ การจัดรูปแบบการเดินทางให้นักท่องเที่ยวรู้สึกผ่อนคลายสนุกสนานปลอดภัย และเต็มอิ่ม บวกกับการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อสร้างประสบการณ์ที่น่าประทับใจให้กับนักท่องเที่ยว (คมสัน สุริยะ, 2552)

เพื่อให้การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง มีแผนการจัดรูปแบบการเดินทางที่ดี มีการวางแผนการเดินทางได้ทุกขั้นตอน มีการเชื่อมต่อของยานพาหนะเพื่อให้นักท่องเที่ยวรู้สึกผ่อนคลาย สนุก ปลอดภัย ตลอดจนมีรูปแบบการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ระหว่างการท่องเที่ยวที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้รับความพึงพอใจ ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาเรื่อง “ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง” เป็นการศึกษารูปแบบการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพร เป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางการท่องเที่ยว ส่งผลต่อการจ้างงานสร้างรายได้ของคนในชุมชนต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้จากการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของการท่องเที่ยว
2. เพื่อประเมินระบบศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งประกอบด้วย องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ
3. เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว สำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยเรื่อง ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้จากการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร และประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ตลอดจนความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง โดยการศึกษาเริ่มจากการประเมินและวิเคราะห์ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุง พัฒนา และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวของนักท่องเที่ยวในอนาคต

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยวบนพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยของจังหวัดชุมพร และพื้นที่เชื่อมโยง จำนวน 400

ตัวอย่าง และกลุ่มผู้นำชุมชนท้องถิ่น ตัวแทนชุมชน ตัวแทนผู้ประกอบการ/ภาคเอกชน ผู้ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 20 ราย

ขอบเขตพื้นที่และด้านเวลา

ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ทำการศึกษาในพื้นที่จังหวัดชุมพร และพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยทำการศึกษาในช่วงเวลาตั้งแต่ เดือนตุลาคม พ.ศ. 2555 ถึง เดือนตุลาคม พ.ศ. 2557

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบผลพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของการท่องเที่ยว
2. ทราบผลการประเมินระบบโลจิสติกส์ องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการของแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อเป็นข้อมูลในการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ
3. เป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางการท่องเที่ยวให้แก่ธุรกิจท่องเที่ยว หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการท่องเที่ยว
4. ผลการศึกษาที่ได้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพร หรือส่วนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

การศึกษาระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้จากการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร และประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์เกี่ยวกับองค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการของการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง และความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ เพื่อนำมาพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรม ศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถสร้างเพื่อพัฒนารอบแนวคิดทางการวิจัย มีรายละเอียดมีดังนี้

2.1 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการพยากรณ์อุปสงค์

2.1.1 ความหมายและวัตถุประสงค์ของการพยากรณ์

การพยากรณ์ความต้องการ (Demand Forecasting) คือ การคาดคะเนหรือการทำนายลักษณะการเกิดของเหตุการณ์หรือสภาพการณ์จากข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวบรวมอย่างมีระบบ และ/หรือจากความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ และวิจารณญาณของผู้พยากรณ์ การพยากรณ์มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อบุคคลและองค์กรในงานสาขาต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น การเงิน การธนาคาร การบริหาร การขาย การวิจัยการศึกษา เศรษฐกิจ อุตุนิยมวิทยา วิทยาศาสตร์ อุตสาหกรรม การเกษตร การเมือง สาธารณสุข เพราะเมื่อผู้บริหารองค์กรทั้งขนาดเล็กหรือใหญ่และทั้งของรัฐหรือเอกชนทราบว่าจะเกิดเหตุการณ์หรือสภาพการณ์ใดในอนาคตด้วยความเชื่อมั่นระดับหนึ่ง การวางแผนหรือการตัดสินใจที่ถูกต้องจะให้ประโยชน์สูงสุดแก่องค์กร (ทรงศิริ แต่สมบัติ, 2549 หน้า 1)

2.1.2 บทบาทของการพยากรณ์ในโซ่อุปทาน

มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2546. ได้กล่าวไว้ว่า ในทางปฏิบัติแล้วการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า เป็นเรื่องที่จะทำได้ยากมาก และในบางกรณีไม่สามารถคาดการณ์ได้เนื่องจากความต้องการสินค้าหรือบริการของลูกค้านั้นไม่คงที่ จะเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาตามโลกาภิวัตน์ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งรสนิยมของลูกค้าที่มีความหลากหลาย นอกจากนั้นยังขึ้นกับช่วงของเวลาหรือเทศกาลต่าง ๆ ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนมีผลทำให้การพยากรณ์มีความ

ตลาดเคลื่อนได้ ตัวอย่าง เช่นปริมาณยอดขายของโรงงานเครื่องประดับเงินส่งออก จะพบว่าจะมีปริมาณความต้องการในช่วงเทศกาลอีสเตอร์และคริสต์มาสเป็นจำนวนมากกว่าปกติ แต่ในบางช่วงเวลาจะมีความต้องการที่ลดลง หรือจำนวนลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการในธนาคารสาขาหนึ่งๆ จะมีปริมาณที่มากน้อยไม่เท่ากันในแต่ละวันของสัปดาห์ และในแต่ละช่วงเวลาของวันหนึ่งๆ ก็จะมีจำนวนลูกค้ามากน้อยไม่เท่ากันด้วย เป็นต้นการพยากรณ์เป็นพื้นฐานของการวางแผนเชิงกลยุทธ์ และการตัดสินใจต่างๆ ในโซ่อุปทาน โดยผู้บริหารจะต้องมองการพยากรณ์ปริมาณความต้องการสินค้าของลูกค้าทั้งระบบในภาพรวมขององค์กรก่อน แล้วจึงค่อยคำนวณหาปริมาณความต้องการสินค้าในแต่ละประเภท องค์กรที่มีระบบการพยากรณ์ที่ดีจะได้เปรียบองค์กรอื่น ๆ ที่เป็นคู่แข่งกัน อย่างไรก็ตามในแต่ละองค์กรอาจจะมีเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจที่แตกต่างกันออกไป ทำให้วัตถุประสงค์และขั้นตอนการพยากรณ์ที่จะบรรลุเป้าหมายมีความแตกต่างกันออกไปด้วย โดยทั่วไปแล้วก่อนที่จะดำเนินการพยากรณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องควรจะต้องตอบคำถามด้านการจัดการต่าง ๆ ต่อไปนี้ก่อน

- 1) ใครจะเป็นผู้ใช้ผลของการพยากรณ์
- 2) อะไรคือวัตถุประสงค์ที่ผู้พยากรณ์ต้องการ
- 3) ขั้นตอนและรายละเอียดในการทำงานมีอะไรบ้าง และกำหนดให้มีการพยากรณ์เมื่อใด
- 4) ต้องใช้ข้อมูลอะไรบ้าง และข้อมูลที่มีอยู่เพียงพอหรือไม่
- 5) ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายเป็นเท่าใด
- 6) ผู้บริหารคาดหวังความถูกต้องในการพยากรณ์มากน้อยเพียงใด
- 7) การพยากรณ์จะเสร็จทันเวลาเพื่อช่วยในการตัดสินใจของผู้บริหารหรือไม่
- 8) ผู้พยากรณ์เข้าใจถึงความต้องการของผู้บริหารในการใช้ผลการพยากรณ์อย่างชัดเจนเพียงใด
- 9) มีการประเมินผลการพยากรณ์ที่ผ่านมาเพื่อดูความคลาดเคลื่อนและนำข้อผิดพลาดมา ปรับปรุงแก้ไขวิธีการในอนาคตหรือไม่

นอกจากนั้นแล้วประเด็นที่สำคัญอีกประเด็นหนึ่งก็คือ องค์กรจะต้องเข้าใจว่าปริมาณความต้องการของลูกค้า (Demand) และยอดขาย (Sales) แตกต่างกัน และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทราบปริมาณความต้องการที่แท้จริงของลูกค้า ซึ่งสามารถทำได้โดยการปรับค่ายอดขายต่างๆ เหล่านั้นก่อน เนื่องจากปริมาณความต้องการที่แท้จริงของลูกค้า อาจจะไม่ถูกเติมเต็มเนื่องจากไม่มีสินค้าในคลังสินค้า (Stockout) หรือคู่แข่งเพิ่มกลยุทธ์ในการขาย การตั้งราคารวมทั้งการส่งเสริมการขายต่างๆ (Promotion) ก็จะส่งผลต่อปริมาณความต้องการของสินค้าทั้งสิ้น

2.1.3 ประโยชน์ของการพยากรณ์

การพยากรณ์สามารถนำมาช่วยกำหนดตารางการใช้ทรัพยากรในปัจจุบัน และจะทำให้ทราบว่าทรัพยากรในองค์กรที่มีอยู่ในปัจจุบันมีอะไรบ้าง เช่น เครื่องจักร แรงงาน เงินสด หมุนเวียน ได้มีการใช้ไปเท่าใด ถูกใช้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ และมีลักษณะการใช้อย่างไร ส่งผลให้องค์กรไม่เสียเวลาและงบประมาณไปกับสิ่งที่ไม่จำเป็นทำให้องค์กรสามารถแสวงหาทรัพยากรอื่น ๆ มาเพิ่มจากข้อมูลพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบันกับระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผน นอกจากนั้นการพยากรณ์สามารถนำไปใช้ในการวางแผนช่องทางการจัดจำหน่ายให้กับลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้มีสินค้าเพียงพอกับความต้องการของผู้บริโภค และสามารถต่อสู้กับคู่แข่ง รวมทั้งรักษาส่วนแบ่งตลาดได้อย่างต่อเนื่อง นอกจากนั้นแล้วการพยากรณ์สามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อตรวจสอบว่าวิธีการหรือกลยุทธ์ที่องค์กรใช้อยู่เป็นวิธีที่เหมาะสมหรือไม่ หรือใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงาน โดยประเมินสถานการณ์และสร้างความคาดหวังในอนาคต ส่งผลให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมีความกระตือรือร้นในการทำงานมากขึ้น

2.1.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์

หน่วยงานต่าง ๆ ภายในองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการนำค่าพยากรณ์อุปสงค์หรือความต้องการของลูกค้าที่ประมาณการขึ้น ไปใช้งาน เช่น

1) ฝ่ายการเงิน อุปสงค์หรือความต้องการของลูกค้าที่ประมาณการขึ้นนั้น สามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการจัดทำงบประมาณรายจ่าย เพื่อจะสามารถจัดสรรทรัพยากรให้ทุกส่วนขององค์กรอย่างทั่วถึงและเหมาะสม

2) ฝ่ายการตลาด อุปสงค์หรือความต้องการของลูกค้าที่ประมาณการได้ จะถูกนำไปใช้ในการกำหนดโควตาการขายของพนักงานขาย หรือนำไปสร้างยอดขายให้ได้ตามเป้าหมายของผลิตภัณฑ์แต่ละชนิด เพื่อใช้ในการควบคุมงานของฝ่ายขายและฝ่ายการตลาด

3) ฝ่ายการผลิต อุปสงค์หรือความต้องการของลูกค้าที่ประมาณการไว้ จะถูกนำมาใช้ในการดำเนินงานต่าง ๆ ในฝ่ายการผลิต คือ

3.1) การบริหารสินค้าคงคลังและการจัดซื้อ

3.2) การบริหารแรงงานและกำลังคนให้สอดคล้องกับปริมาณงานผลิตที่ได้พยากรณ์ไว้ในแต่ละช่วงเวลา

3.3) การกำหนดกำลังการผลิต เพื่อให้มีขนาดของโรงงานที่เหมาะสม มีอุปกรณ์ เครื่องจักร หรือสถานประกอบการผลิตที่เพียงพอในปริมาณที่ได้พยากรณ์ไว้ในการวางแผนการผลิตรวม

เพื่อจัดสรรแรงงานและกำลังการผลิตให้สอดคล้องกับการจัดซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ต้องใช้ในการผลิตในแต่ละช่วงเวลา

3.4) การเลือกทำเลที่ตั้งสำหรับการผลิต คลังสินค้า หรือศูนย์กระจายสินค้าสำหรับลูกค้าและแหล่งการขายที่มีอุปสงค์หรือความต้องการของลูกค้าที่มากพอ

3.5) การวางแผนผังกระบวนการผลิตและจัดตารางการผลิต เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณสินค้าที่ต้องผลิตและกำหนดเวลาการผลิตให้สอดคล้องกับช่วงของอุปสงค์หรือความต้องการของลูกค้า

2.1.5 ลักษณะของข้อมูลความต้องการของลูกค้าหรืออุปสงค์

การตัดสินใจทางธุรกิจจำเป็นต้องอาศัย “ข้อมูล”(Data) หรืออาจเรียกว่า “ค่าสังเกต”เพื่อใช้ในการพยากรณ์อุปสงค์ หรือ ปริมาณความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting) ซึ่งจะหมายถึงข้อเท็จจริงต่างๆ ที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบ โดยที่ข้อมูลทางสถิติ นั้นไม่ได้หมายความว่าข้อมูลที่เป็นตัวเลขเท่านั้นแต่ยังรวมถึงข้อความ หรือผลที่ได้จากการสังเกตอื่น ๆ ที่มีประโยชน์ต่อการนำไปใช้ในการพยากรณ์ การแบ่งข้อมูลตามระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งได้เป็น 2 ประเภท (ศิริลักษณ์, 2535) ดังนี้

2.1.5.1 ข้อมูลภาคตัดขวาง (Cross Sectional Data) เป็นข้อมูลที่เก็บ ณ เวลาใดเวลาหนึ่งที่ทำการศึกษา เช่นการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการลดการเก็บภาษีน้ำมันของรัฐบาลว่าจะส่งผลต่อการบริโภคและอัตราเงินเฟ้ออย่างไร เป็นการศึกษา ณ เวลาใดเวลาหนึ่งที่ทำการศึกษา โดยจะศึกษาค่าของข้อมูล ณ เวลาใดเวลาหนึ่งเท่านั้น และไม่คำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงของเวลา

2.1.5.2 ข้อมูลอนุกรมเวลา (Time Series) เป็นข้อมูลที่เก็บต่อเนื่องตั้งแต่ต้น จนถึงสิ้นสุดเวลาที่ระบุ เพื่อมาใช้ในการพยากรณ์เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น การศึกษาปริมาณการส่งออกของสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มตั้งแต่ปี 2545 – 2551 โดยอนุกรมเวลาจะหมายถึงค่าของข้อมูล หรือค่าสังเกตที่เปลี่ยนแปลงไปตามลำดับของเวลาที่เกิดขึ้น ดังนั้น จึงจำเป็นที่ผู้ประกอบการจะต้องเก็บข้อมูลความต้องการของลูกค้า หรือบริการต่าง ๆ ในอดีตตามช่วงเวลาต่าง ๆ ไว้ การวิเคราะห์ลักษณะของข้อมูลดังกล่าวจะเรียกว่า การวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Analysis of Time Series) วัตถุประสงค์ที่สำคัญของการวิเคราะห์อนุกรมเวลาเพื่อหารูปแบบของตัวแปรที่เราสนใจ เช่นปริมาณความต้องการของลูกค้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของเวลาหรือไม่ โดยลักษณะการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลอาจจะมีรูปแบบหรือไม่มีก็ได้ ช่วงเวลาที่เก็บบันทึกข้อมูลก็จะสามารถบันทึกเป็นรายชั่วโมง วัน สัปดาห์ ไตรมาส หรือรายปี ฯลฯ ขึ้นกับลักษณะของข้อมูลที่ศึกษา ซึ่งข้อมูลที่น่ามาไว้วิเคราะห์ยิ่งมากเท่าใด ผลการวิเคราะห์ก็จะมี

ความถูกต้องใกล้เคียงความจริงมากขึ้นเท่านั้นลักษณะพื้นฐานหรือส่วนประกอบพื้นฐานของข้อมูลอนุกรมเวลา สามารถจำแนกได้เป็น 4 ประเภทหลัก ดังนี้

1) ปัจจัยแนวโน้ม (Trend หรือใช้สัญลักษณ์ T) คือ ปริมาณความต้องการหรือ อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงหรือคงที่ในช่วงเวลาที่ต่อเนื่องกันเมื่อเวลาผ่านไปเป็นระยะเวลานาน ความยาวของข้อมูลนั้นไม่สามารถกำหนดได้ชัดเจนว่าเป็นเวลาเท่าใด แต่ไม่ควรต่ำกว่า 10 ช่วงเวลา แนวโน้มนี้มักจะเกิดขึ้นกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น หรือมีการเคลื่อนย้ายวัฒนธรรมทางสังคม สิ่งแวดล้อม รายได้รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มขึ้น หรือการเจริญเติบโตทางธุรกิจ หรือ การลดลงของปริมาณการขาย ตัวอย่างเช่น ราคาน้ำมันที่ขยับตัวสูงขึ้นเรื่อย ๆ หรืออัตราดอกเบี้ยเงินฝากมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่จะแสดงโดยใช้กราฟเส้นตรง อย่างไรก็ตาม แนวโน้มของข้อมูลอาจจะเปลี่ยนแปลงในรูปแบบอื่น ๆ เช่น เส้นโค้ง หรือ เอ็กซ์โพเนนเชียล ก็เป็นไปได้

2) อิทธิพลของฤดูกาล (Seasonal หรือใช้สัญลักษณ์ S) คือ ปริมาณความต้องการหรืออุปสงค์ที่มีค่าเพิ่มขึ้น หรือลดลงซ้ำ ๆ กัน เมื่อถึงเวลาหรือฤดูกาลเดิม ในฤดูกาลหนึ่ง ๆ อาจจะเป็นรายไตรมาส รายเดือน รายสัปดาห์ หรือ รายวันก็ได้ การเคลื่อนไหวที่ซ้ำ ๆ กันในช่วงเวลาเดียวกันนั้น อาจจะมีอิทธิพลของปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อฤดูกาลหลายปัจจัย เช่น อุณหภูมิ สภาพภูมิอากาศ เทศกาล วัฒนธรรมทางสังคมและงบประมาณของทางภาครัฐ เป็นต้น มีลักษณะคล้ายกับการผันแปรแบบวัฏจักร แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงที่สั้นกว่า เช่น ภายในเวลา 1 ปี ทำให้สามารถคาดการณ์เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้ เช่น ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ตรุษจีน สงกรานต์ มักจะมีผู้นิยมเดินทางท่องเที่ยวจำนวนมากทั้งทางรถไฟ รถยนต์ และเครื่องบิน ข้อมูลเกี่ยวกับราคาผลไม้มักจะตกต่ำลงในฤดูเก็บเกี่ยวและจะมีราคาสูงขึ้นในฤดูหนาวหรือฤดูกาลอื่น ๆ และจะเกิดซ้ำ ๆ กัน ตามฤดูกาลในแต่ละปี

3) อิทธิพลของวัฏจักร (Cycle หรือใช้สัญลักษณ์ C) เป็นการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลที่มีลักษณะขึ้นลงของการเคลื่อนที่ซ้ำ ๆ กันคล้ายกับอิทธิพลของฤดูกาล แต่เป็นอย่างช้า ๆ โดยจะใช้เวลานานหลายปีในการเปลี่ยนแปลง โดยแบบแผนของวัฏจักรของข้อมูลในแต่ละช่วงเวลาจะแตกต่างกันไป และช่วงของเวลาก็จะสั้นยาวไม่เท่ากัน สาเหตุของปริมาณความต้องการหรืออุปสงค์มีลักษณะการขึ้นลงแบบวัฏจักร เนื่องมาจากวัฏจักรทางธุรกิจ (Business Cycle) ซึ่งเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเติบโตหรือถดถอยของเศรษฐกิจ และสาเหตุอีกประการหนึ่ง คือวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์หรือบริการ (Product Life Cycle) จะขึ้นกับว่า ผลิตภัณฑ์หรือสินค้านั้น ๆ อยู่ในช่วงใด ตั้งแต่ระยะเริ่มต้นเมื่อสินค้าหรือผลิตภัณฑ์เข้าสู่ตลาด จนถึงช่วงถดถอย โดยในแต่ละช่วงเวลาจะมี

ปริมาณความต้องการของผลิตภัณฑ์แตกต่างกันออกไป โดยวัฏจักรหนึ่ง ๆ อาจจะครอบคลุมเวลาตั้งแต่ 5 – 10 ปีขึ้นไป การพยากรณ์การเปลี่ยนแปลงวัฏจักรทางเศรษฐกิจของประเทศได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งเหตุการณ์ทางการเมืองต่าง ๆ ด้วย

4) เหตุการณ์ที่ผิดปกติ หรือ ปริมาณความต้องการเป็นแบบสุ่ม (Random variation หรือใช้สัญลักษณ์ I) เป็นการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลที่เกิดจากปัจจัยอื่น ๆ นอกเหนือจากอิทธิพลแนวโน้มฤดูกาล หรือ วัฏจักร เป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดเดาล่วงหน้า หรือพยากรณ์ได้ และไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยโดยอาจจะเกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว คลื่นสึนามิ ปฏิวัติ ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก ปิดโรงงาน หรือการนัดหยุดงาน เป็นต้น เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้การเคลื่อนไหวของอนุกรมเวลาไม่มีแบบแผนที่แน่นอน และมีความแปรปรวนเข้ามาเกี่ยวข้องกับข้อมูลสูง

2.1.6 การเลือกเทคนิคในการพยากรณ์

สมเกียรติ เกตุเยี่ยม, (2546). ได้กล่าวถึงเทคนิคการพยากรณ์ไว้ว่า วิธีการพยากรณ์มีผู้พัฒนาขึ้นหลายวิธี โดยแต่ละวิธีก็จะเหมาะสมกับข้อมูลที่มีลักษณะการเคลื่อนไหวที่ต่างกันไป รวมทั้งขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการนำเอาค่าพยากรณ์ที่ได้ไปใช้งาน และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเลือกวิธีการพยากรณ์ให้เหมาะสมกับการนำไปใช้ ดังนั้นก่อนที่จะดำเนินการพยากรณ์ ผู้พยากรณ์จะต้องทราบและตระหนักถึงรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1) ระยะเวลาในการพยากรณ์ล่วงหน้า ผู้พยากรณ์มักจะพยากรณ์การเกิดขึ้นของเหตุการณ์แตกต่างกันขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการนำค่าพยากรณ์ไปใช้งาน ระยะเวลาในการพยากรณ์ล่วงหน้าสามารถแบ่งได้เป็น ระยะสั้น ระยะกลาง และ ระยะยาว การพยากรณ์ระยะสั้น จะเป็นช่วงเวลาที่พยากรณ์ล่วงหน้าไม่เกิน 3 เดือน ระยะกลาง เป็นช่วงเวลาตั้งแต่ 3 เดือนขึ้นไป จนถึง 2 ปี และระยะยาว เป็นช่วงเวลาที่ต้องการพยากรณ์ไปล่วงหน้าตั้งแต่ 2 ปีขึ้นไป ระยะเวลาในการพยากรณ์ล่วงหน้านี้จะส่งผลถึงเทคนิคที่จะเลือกใช้ในการพยากรณ์ โดยแต่ละช่วงเวลาก็จะเหมาะสมกับเทคนิคการพยากรณ์ที่ต่างกันไป เช่น หากผู้พยากรณ์ต้องการที่จะพยากรณ์ในระยะยาวแล้วการพยากรณ์เชิงคุณภาพจะมีความเหมาะสมมากกว่าข้อมูลที่ใช้ในการพยากรณ์นั้น อาจจะมีหน่วยวัดเป็น รายชั่วโมง รายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน หรือรายไตรมาส ก็ได้ขึ้นกับประเด็นของเรื่องที่ศึกษา เช่น ห้างสรรพสินค้าแห่งหนึ่งพิจารณาจำนวนลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการในแต่ละวันที่ห้างเปิดบริการเพื่อจัดสรรพนักงานให้บริการได้สอดคล้องกับจำนวนลูกค้าในแต่ละช่วงเวลา หรือบริษัทแห่งหนึ่งผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูปต้องการพยากรณ์ยอดขายสินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปในแต่ละเดือน เป็นต้น อย่างไรก็ตามข้อมูลที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์นั้นจะต้องมีขนาดใหญ่พอสมควร รวมทั้งมีความทันสมัยด้วย

2) รูปแบบของข้อมูล ส่วนประกอบของข้อมูลจะเป็นตัวกำหนดเทคนิคที่ใช้ในการพยากรณ์ ดังนั้นก่อนที่ผู้พยากรณ์จะเลือกวิธีที่จะใช้เทคนิคในการพยากรณ์ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องนำข้อมูลที่มีอยู่มาพล็อตกราฟลงจุดเพื่อดูลักษณะการเคลื่อนไหวของข้อมูลเบื้องต้นก่อน รูปที่ 2.5 แสดงการเคลื่อนไหวของข้อมูลอนุกรมเวลาชุดหนึ่งที่มีอิทธิพลของแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นเมื่อเวลาเปลี่ยนไป รวมทั้งอิทธิพลของฤดูกาล และความผันแปรสุ่ม หรือเหตุการณ์ที่ผิดปกติ เป็นส่วนประกอบ

3) ค่าใช้จ่ายในการพยากรณ์ ค่าใช้จ่ายเป็นหลักเกณฑ์สำคัญที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกเทคนิคการพยากรณ์ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อพัฒนาตัวแบบที่ใช้ในการพยากรณ์ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเก็บข้อมูลที่ให้ตัวแบบที่สร้างขึ้นมีความถูกต้องแม่นยำตลอดเวลา และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความผิดพลาดที่มาจากการพยากรณ์ความสำคัญของค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทจะขึ้นอยู่กับวิธีการและสถานการณ์ เช่น วิธีการพยากรณ์เชิงคุณภาพและเชิงเทคนิค โนโลยีส่วนมากจะต้องประมาณค่าใช้จ่ายแยกเป็นส่วน ๆ รวมทั้งจะต้องมีการประมาณปัจจัยนำเข้าทางทรัพยากรมนุษย์ การได้ข้อมูลจากภายนอกจะเป็นค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้น และค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะเกิดขึ้นอีกทุกครั้งที่ทำการพยากรณ์ใหม่ สำหรับการพยากรณ์เชิงปริมาณแล้ว ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ไม่ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางด้านการบริหารจัดการ วิธีการพยากรณ์เชิงปริมาณที่ใช้กันบ่อยครั้งส่วนใหญ่จะใช้คอมพิวเตอร์ ค่าใช้จ่ายในด้านการพัฒนา จึงเป็นเรื่องของการเขียนและดัดแปลงโปรแกรมที่จะใช้ในการพยากรณ์ ซึ่งจะรวมถึงทรัพยากรมนุษย์ที่ต้องใช้เพื่อพัฒนาโปรแกรม และค่าใช้จ่ายของเวลาคอมพิวเตอร์เพื่อจัดระบบการทำงานของวิธีการที่ใช้ เป็นต้น

4) ระดับความแม่นยำในการพยากรณ์ ระดับความแม่นยำของการพยากรณ์และความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นจะขึ้นกับสถานการณ์ที่ต้องการจะพยากรณ์ บางกรณีความผิดพลาด 20 % ก็สามารถยอมรับได้ ในขณะที่บางกรณีความผิดพลาด 1 % ก็ก่อให้เกิดความเสียหายมากมายต่อองค์กร และหากพิจารณาในแง่ของการวิเคราะห์การตัดสินใจแล้วก็จะพบว่ามีความแตกต่างระหว่างการตัดสินใจที่ดี (Good Decision) และผลลัพธ์ที่ดี (Good Outcome) ถ้าหากผู้พยากรณ์สามารถออกแบบจำลองสถานการณ์ได้ท่ามกลางความไม่แน่นอน ก็น่าที่จะส่งเสริมสนับสนุนการพยากรณ์โดยไม่ต้องคำนึงถึงระดับความแม่นยำมากนัก

5) ข้อมูลในอดีตที่เก็บรวบรวมไว้ ข้อมูลในอดีตที่มีอยู่จะเป็นตัวตัดสินใจหลักในการที่จะเลือกเทคนิคการพยากรณ์ นอกจากนั้นแล้วความถูกต้องของข้อมูลก็เป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งในการพยากรณ์ ดังนั้นหากองค์กรใดยังไม่ได้จัดเก็บข้อมูลในอดีต จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องรีบดำเนินการ

6) ความง่ายในการที่ผู้ปฏิบัติจะนำไปใช้ต่อ ความง่ายของเทคนิคการพยากรณ์ในการที่ผู้ปฏิบัติจะนำไปใช้ต่อเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกปัจจัยหนึ่ง หากผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ความเข้าใจในเทคนิคการพยากรณ์ที่นำมาใช้ การพยากรณ์ที่สร้างขึ้นก็จะไม่มีความหมาย หรือถูกนำไปประยุกต์ใช้อย่างไม่ถูกต้อง เช่น วิธีการของบ็อกเจนกินส์ (Box and Jenkins Method) ไม่เป็นที่นิยมในหลายองค์กร เนื่องจากเทคนิคดังกล่าวยุ่งยากเกินไปสำหรับผู้ใช้ที่จะเข้าใจแนวความคิดพื้นฐานของวิธีการในระดับที่จะมั่นใจได้ว่าวิธีการดังกล่าวสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ถูกต้อง

2.1.7 เทคนิคการพยากรณ์

สมเกียรติ เกตุเยี่ยม, (2546). โดยทั่วไปแล้วสามารถจำแนกการพยากรณ์ออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่ การพยากรณ์เชิงคุณภาพ (Qualitative Forecasting Methods) ซึ่งขึ้นอยู่กับความคิดเห็นและ/หรือประสบการณ์ และการพยากรณ์เชิงปริมาณ (Quantitative Forecasting Methods) ซึ่งใช้ตัวแบบทางคณิตศาสตร์และข้อมูลในอดีตเพื่อจะพยากรณ์ การพยากรณ์เชิงปริมาณสามารถจำแนกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ (1) การวิเคราะห์หอนุกรมเวลา (Time Series) และ (2) ตัวแบบหรือการวิเคราะห์เชิงสาเหตุ (Causal or Associative Models)

2.1.7.1 การพยากรณ์เชิงคุณภาพ

การพยากรณ์เชิงคุณภาพ (Qualitative Forecasting Methods) เป็นเทคนิคการพยากรณ์ที่ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ การประเมินความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ (Expert opinion) และใช้ดุลยพินิจของบุคคลเพื่อทำนายการเปลี่ยนแปลงในระยะยาว เป็นการพยากรณ์ที่ใช้วิจารณญาณ (Judgmental Forecasting) โดยจะถือเกณฑ์วิจารณญาณส่วนบุคคล หรือมีการตกลงกันของคณะกรรมการเกี่ยวกับเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ในอนาคต ในบางครั้งจะเรียกการพยากรณ์นี้ว่า การพยากรณ์เทคโนโลยี (Technological Forecasting) เมื่อนำไปประยุกต์กับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ ให้ทันสมัยอยู่เสมอ รวมทั้งพยากรณ์ผลกระทบที่มีต่อสภาพแวดล้อม การพยากรณ์เชิงคุณภาพหรือการพยากรณ์เทคโนโลยีนี้จะช่วยให้ผู้พยากรณ์สามารถจัดระเบียบกระบวนการคิดและการทำนายอนาคตได้อย่างแม่นยำขึ้นแม้ว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพยากรณ์ด้วยเทคนิคนี้จะไม่สูงมากนักแต่ประสิทธิภาพของการพยากรณ์จะขึ้นอยู่กับทักษะและประสบการณ์ของผู้พยากรณ์ จำนวนของข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่สามารถหาได้ รวมทั้งยังขึ้นกับความรู้และความเชี่ยวชาญของผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในการพยากรณ์ด้วย ประสิทธิภาพของการพยากรณ์อาจจะลดลงถ้ามีความลำเอียงในการตัดสินใจเกิดขึ้น โดยทั่วไปแล้วเทคนิคนี้จะถูกนำมาใช้สำหรับการพยากรณ์ระยะยาว (Long-range Projection) หรือเมื่อองค์กรมีข้อมูลอยู่จำกัด ไม่สามารถหาได้หรือข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เกี่ยวข้องหรือเมื่อข้อมูลที่มีอยู่ไม่สามารถนำมาใช้ได้ นอกจากนั้น

เทคนิคนี้ยังเหมาะกับการใช้แนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่เข้าสู่ตลาด หรือมีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีใหม่ เนื่องจากไม่มีข้อมูลอยู่เลย วิธีการพยากรณ์เชิงคุณภาพที่นิยมนำมาใช้มี 4 วิธี ดังนี้

1) ความคิดเห็นของผู้บริหาร (Jury of Executive Opinion) การพยากรณ์ด้วยวิธีนี้จะใช้กลุ่มของผู้บริหารระดับสูง ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับตลาด คู่แข่ง และสภาพแวดล้อมทางธุรกิจมารวมกันเพื่อพยากรณ์ ข้อได้เปรียบของเทคนิคนี้ก็คือใช้ประสบการณ์ของกลุ่มผู้บริหารหลายคนมาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน แต่หากความคิดเห็นคนใดคนหนึ่งขึ้นนำกลุ่มแล้ว จะทำให้ความเชื่อถือในการพยากรณ์ลดลง เทคนิคนี้จะเหมาะสมกับการพยากรณ์สำหรับการวางแผนในระยะยาว และการแนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่เข้าสู่ตลาดตัวอย่างเช่น การพยากรณ์เกี่ยวกับแฟชั่นที่มีการแข่งขันกันสูง เป็นธุรกิจที่ค่อนข้างเสี่ยง เนื่องจากมักจะไม่มีข้อมูลในอดีตที่พยากรณ์ บริษัท Sport Obermeyer ที่อยู่ในธุรกิจนี้จึงได้ว่าจ้างคณะกรรมการชุดหนึ่งที่มีประสบการณ์ในธุรกิจดังกล่าวขึ้นมาเพื่อที่จะพยากรณ์ปริมาณความต้องการของลูกค้า โดยใช้ความเห็นที่เป็นเอกฉันท์ อย่างไรก็ตามคณะกรรมการบางคนอาจจะมีอิทธิพลต่อกลุ่มคณะทำงาน ซึ่งจะส่งผลให้ค่าพยากรณ์ที่ได้เบี่ยงเบนและไม่ถูกต้อง ดังนั้นบริษัท Sport Obermeyer จึงได้นำค่าพยากรณ์ของคณะกรรมการที่ได้มาหาค่าเฉลี่ยเพื่อใช้เป็นค่าพยากรณ์ของปริมาณความต้องการทั้งหมด

2) การพยากรณ์จากพนักงานขาย (Sales Force Composites) การพยากรณ์ด้วยวิธีนี้จะใช้ความรู้ด้านการตลาดของพนักงานขาย เพื่อที่จะประมาณความต้องการที่เกิดขึ้น เนื่องจากพนักงานขายจะเป็นผู้ใกล้ชิดกับลูกค้ามากที่สุด ดังนั้นจะทำให้การพยากรณ์น่าเชื่อถือมากขึ้นอย่างไรก็ตามหากผู้พยากรณ์มีความลำเอียง หรือบิดเบือนข้อมูล ก็อาจจะส่งผลต่อประสิทธิภาพของการพยากรณ์ได้ ซึ่งความลำเอียงหรือการบิดเบือนข้อมูลอาจจะเนื่องมาจากผลตอบแทน (Bonus) ที่พนักงานขายจะได้รับเมื่อยอดขายที่แท้จริงสูงกว่าค่าพยากรณ์ ดังนั้นอาจจะส่งผลให้พนักงานขายบางรายให้ข้อมูลที่ต่ำกว่ายอดขายจริงไปยังบริษัท การพยากรณ์ด้วยวิธีนี้จะแม่นยำมากขึ้น หากผู้บริหารในระดับที่สูงขึ้นเป็นลำดับ พิจารณาผลพยากรณ์ร่วมกันก่อนที่จะนำเสนอต่อที่ประชุมของสำนักงานใหญ่

3) การวิจัยตลาด (Market or Consumer Survey) การพยากรณ์ด้วยวิธีนี้เป็นการสำรวจผู้ซื้อหรือผู้บริโภคอย่างเป็นระบบเกี่ยวกับข้อมูลสินค้า หรือบริการที่ผู้บริโภคต้องการ การพยากรณ์โดยวิธีนี้จะนิยมใช้แบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นเพื่อสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรม การซื้อของผู้บริโภค แนวความคิดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ใหม่ และความคิดเห็นเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ที่มีอยู่ โดยเลือกกลุ่มกลุ่มตัวอย่างในกลุ่มตลาดของสินค้าเพื่อเป็นตัวแทนของประชากรที่สำรวจ การสำรวจนี้อาจจะใช้วิธีการสัมภาษณ์โดยตรง การสอบถามผ่านทางโทรศัพท์ การส่งทางจดหมาย หรือจดหมายทางอิเล็กทรอนิกส์ จากนั้นวิเคราะห์ผลโดยใช้เครื่องมือทางสถิติ และสรุปความคิดเห็นจากคำตอบที่

ได้รับ ความท้าทายของการพยากรณ์ด้วยวิธีนี้ ก็คือการกำหนดหรือการที่จะระบุว่าใครจะเป็นตัวแทนของผู้ที่ต้องการสำรวจ รวมทั้งจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนที่จะสามารถจะสรุปเป็นตัวแทนของข้อมูลได้

4) วิธีเดลฟี (Delphi method) เป็นเทคนิคการพยากรณ์ที่ใช้ผู้เชี่ยวชาญ (Expert) ทั้งภายในและภายนอกองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องที่พยากรณ์ และเป็นเทคนิคที่นิยมใช้ในการพยากรณ์ระยะยาว การพยากรณ์ด้วยวิธีนี้จะเป็นการพยากรณ์ที่ไม่มีการประชุมผู้เชี่ยวชาญร่วมกัน ซึ่งจะช่วยให้หลีกเลี่ยงสถานการณ์การเผชิญหน้าซึ่งกันและกันระหว่างผู้เชี่ยวชาญ ที่อาจจะก่อให้เกิดการชี้นำทางความคิด ผู้เชี่ยวชาญจะถูกถามความเห็นโดยใช้แบบสอบถาม หรือ การให้ความเห็นโดยใช้ส่งทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) จากนั้นผลที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญแต่ละรายจะถูกลำมาสรุปเข้าด้วยกัน และผลการวิเคราะห์ (Interim Results) จะถูกส่งกลับไปยังผู้เชี่ยวชาญเหล่านั้น เพื่อที่จะให้ปรับปรุงให้ความคิดเห็นในรอบต่อไป โดยผู้เชี่ยวชาญจะดำเนินการปรับปรุงความคิดเห็นจากข้อสรุปที่ได้รับจากผู้วิเคราะห์ โดยที่ขั้นตอนเหล่านี้จะถูกทำซ้ำหลาย ๆ รอบจนกระทั่งความคิดเห็นที่ได้รับจะเป็นเอกฉันท์ (Consensus) วิธีการดังกล่าวอาจจะใช้ทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายสูงในการดำเนินการ ดังนั้น การพยากรณ์ด้วยวิธีเดลฟี จึงเหมาะกับการพยากรณ์ด้านเทคโนโลยีที่มีความเสี่ยงสูง (High – risk Technology Forecasting) การพยากรณ์เกี่ยวกับโครงการที่มีขนาดใหญ่และราคาสูง (Forecasting Large and Expensive Projects) หรือการแนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่ที่สำคัญเข้าสู่ตลาด (Major, New Product Introductions) การพยากรณ์ด้วยวิธีนี้จะขึ้นกับความรู้ของผู้เชี่ยวชาญเป็นสำคัญ

2.1.7.2 การพยากรณ์เชิงปริมาณ

วิธีการพยากรณ์เชิงปริมาณ (Quantitative Forecasting Methods) จะใช้เทคนิคทางคณิตศาสตร์บนพื้นฐานของข้อมูล ปริมาณความต้องการที่เก็บรวบรวมไว้ในอดีต (Historical Data) รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อใช้ในการพยากรณ์ โดยจะจำแนกวิธีการพยากรณ์ออกเป็น 2 วิธีใหญ่ ๆ คือ (1) การพยากรณ์ด้วยเทคนิคอนุกรมเวลา (Time Series Forecasting) ซึ่งจะมีข้อสมมุติที่ว่า ค่าพยากรณ์ที่เกิดขึ้นจะขึ้นกับข้อมูลที่ผ่านมาในอดีต ดังนั้นวิธีการนี้จึงจะใช้เฉพาะข้อมูลเชิงปริมาณที่เก็บรวบรวมไว้ในอดีตมาพยากรณ์ และ (2) การพยากรณ์เชิงสาเหตุ (Causal or Associating Forecasting) จะสมมุติว่าปัจจัยอื่น ๆ ตั้งแต่ 1 ตัวแปรขึ้นไป (ตัวแปรอิสระ) มีความสัมพันธ์กับปริมาณความต้องการ ซึ่งจะนำเข้ามาใช้ในตัวแทนที่จะพยากรณ์ความต้องการในอนาคต เนื่องจากการพยากรณ์เชิงปริมาณนั้นขึ้นกับข้อมูลในอดีต ดังนั้นค่าการพยากรณ์จะมีความเชื่อถือลดลงเมื่อระยะเวลาการพยากรณ์เพิ่มขึ้น ดังนั้นหากองค์กรใดต้องการที่จะ

พยากรณ์ในระยะยาว ควรจะนำเอาการพยากรณ์ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพเข้ามาร่วมวิเคราะห์ด้วย ในคู่มือนี้จะขอกล่าวถึงวิธีการพยากรณ์เชิงปริมาณที่นิยมนำมาประยุกต์ใช้ดังต่อไปนี้

1) การวิเคราะห์อนุกรมเวลา การพยากรณ์ด้วยเทคนิคอนุกรมเวลา (Time Series Forecasting) เป็นการพยากรณ์ที่อยู่ภายใต้ข้อสมมุติฐานว่ารูปแบบของข้อมูลในอดีตยังคงเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต หรืออาจกล่าวได้ว่าลักษณะของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของข้อมูลหรือตัวแปรที่เราสนใจศึกษา เช่น ปริมาณความต้องการ หรืออุปสงค์ ในช่วงเวลาที่ผ่านมา ซึ่งจะเรียกว่าตัวแปรตาม (Dependent Variable) จะทำให้สามารถคาดการณ์ หรือทำนายได้ว่าในอนาคตลักษณะของข้อมูลก็ควรจะอยู่ในรูปแบบเช่นนั้นต่อไป โดยในที่นี้เวลาจะเป็นตัวแปรอิสระ (Independent Variable) รูปแบบของอนุกรมเวลาที่พบบ่อย เช่น ราคาน้ำมัน รายได้ประชาชาติ และ ดัชนีอุตสาหกรรมอื่นๆ เป็นต้น ดังนั้นวิธีนี้จะเป็นการพยากรณ์ค่าตัวแปรตามเมื่อทราบค่าตัวแปรอิสระ หรือเวลา นั่นเองดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ข้อมูลอนุกรมเวลาประกอบด้วยองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญ 4 ปัจจัย ได้แก่

- ปัจจัยแนวโน้ม (T)
- อิทธิพลของฤดูกาล (S)
- อิทธิพลของวัฏจักร (C)
- เหตุการณ์ที่ผิดปกติ (I)

ในการวิเคราะห์ข้อมูลอนุกรมเวลานั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องตรวจสอบรูปแบบของข้อมูลก่อนที่จะนำมาวิเคราะห์ว่า ข้อมูลที่เก็บรวบรวมไว้นั้นประกอบด้วยอิทธิพลของการผันแปรในรูปแบบใดบ้าง โดยการพล็อตจุดลงบนกราฟเพื่อดูลักษณะการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลในระยะยาว และถ้ากำหนดให้ Y_t แทนข้อมูลของอนุกรมเวลา ณ เวลา t ใด ๆ แล้ว รูปแบบความสัมพันธ์ของข้อมูลอนุกรมเวลาสามารถเขียนแทนด้วยสมการรูปแบบผลคูณ (Multiplicative Model) ดังสมการต่อไปนี้

$$Y_t = T_t \times S_t \times C_t \times I_t$$

ในบางสถานการณ์การแทนข้อมูลอนุกรมเวลาอาจแทนด้วยสมการรูปแบบผลบวก (Adaptive Model) โดยเขียนแทนด้วยสมการต่อไปนี้

$$Y_t = T_t + S_t + C_t + I_t$$

โดยทั่วไปแล้วพบว่ารูปแบบผลคูณเป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมนำไปประยุกต์ใช้กันอย่างแพร่หลายในการพยากรณ์เชิงธุรกิจ (สุพาดา และวลัยลักษณ์, 2546) และในที่นี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะเทคนิคการวิเคราะห์อนุกรมเวลาเมื่อข้อมูลเป็นแบบแนวราบ หรือมีปัจจัยแนวโน้ม หรืออิทธิพลของฤดูกาลเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยรูปแบบที่ใช้เป็นรูปแบบผลคูณ มีดังนี้

การพยากรณ์อย่างง่าย หรือการหาค่าแบบตรง การพยากรณ์แบบง่าย (Naïve Forecast: NF) หมายถึงการพยากรณ์ปริมาณความต้องการ หรืออุปสงค์ในอนาคต ด้วยค่าของข้อมูลในปัจจุบัน (Makridakis, et al., 1998)

การพยากรณ์ด้วยวิธีปรับให้เรียบ การพยากรณ์ด้วยวิธีปรับให้เรียบจะเหมาะกับข้อมูลมีลักษณะแบบแนวราบ ไม่มีแนวโน้มและไม่มีฤดูกาลหรือเหตุการณ์ เป็นแบบสุ่มที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ มีแบบแผนที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยทุกครั้งที่มีการสังเกตหรือข้อมูลใหม่ ก็จะนำค่าสังเกตหรือข้อมูลใหม่นั้นไปปรับสมการพยากรณ์ ซึ่งการพยากรณ์ด้วยวิธีปรับให้เรียบสามารถจำแนกได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

(1) วิธีค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่าย การหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่าย (Simple Moving Average: SMA) เป็นการพยากรณ์ข้อมูลในอนาคตจากข้อมูลหรือค่าสังเกตล่าสุดจำนวน k ค่า โดยให้น้ำหนักของข้อมูลเท่ากัน เมื่อได้กำหนดจำนวนเทอมที่จะเฉลี่ย ค่าที่คำนวณได้จะเป็นค่าพยากรณ์ของข้อมูลในช่วงเวลาต่อไป (ณ เวลาที่ $t+1$) โดยค่า k ที่ใช้จะเป็นจำนวนคู่หรือจำนวนคี่ก็ได้ แต่จะต้องใช้ข้อมูลตั้งแต่ 3 ช่วงเวลาขึ้นไป หากใช้ข้อมูล 3 ช่วงเวลาดังนั้นค่าพยากรณ์ค่าแรกก็จะเป็นค่าของช่วงเวลาที่ 4 เป็นต้น ในกรณีที่กำหนดให้ค่า $k = 3$ แล้วจะเรียกวิธีค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่ายนี้ว่า 3 MA (A Moving Average of Order 3 or 3 MA Smoother) โดยทั่วไปแล้ววิธีค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่ายนี้ไม่ได้กำหนดค่า k ที่จะนำมาหาค่าเฉลี่ยว่าต้องมีค่าเท่าใด แต่จะเลือก k ที่ทำให้ค่าพยากรณ์ใกล้เคียงกับค่าจริงมากที่สุด (ดูจากค่าความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นว่าจำนวน k เท่าใดที่ทำให้ค่าความคลาดเคลื่อนโดยรวมต่ำสุด) อย่างไรก็ตามถ้าข้อมูลอนุกรมเวลาที่จะนำมาใช้ในการพยากรณ์มีค่าคงที่เคลื่อนไหวขึ้นลงช้า ก็ควรจะใช้ค่า k ต่ำ ในทางตรงกันข้ามหากข้อมูลอนุกรมเวลาที่จะนำมาใช้ในการพยากรณ์มีค่าคงที่เคลื่อนไหวขึ้นลงเร็ว ก็ควรจะใช้ค่า k สูง (ทรงศิริ, 2549) และการหาค่าเฉลี่ย 12 เดือน หรือ ให้ $k = 12$ จะช่วยขจัดอิทธิพลของฤดูกาลออกไป มีสูตรในการคำนวณหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบง่าย เป็นดังนี้

ค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ = ผลรวมของข้อมูลก่อนหน้าจำนวน k ตัว

$$K \text{ หรือ } Ft + 1 = (Yt + Yt-1 + Yt-2 + \dots + Yt-k+1) / k$$

เมื่อ Yt คือ ข้อมูลจริง ณ เวลา t

k คือ จำนวนช่วงหรือระยะเวลาที่ใช้ในการหาค่าเฉลี่ย

$Ft + 1$ คือ ค่าพยากรณ์ ณ เวลา $t+1$

โดยค่าพยากรณ์ที่คำนวณได้จะเท่ากับค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ ณ สิ้นเวลาปัจจุบัน

(2) วิธีค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบถ่วงน้ำหนัก วิธีค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบถ่วงน้ำหนัก (Weighted Moving Average: WMA) เป็นการหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ซึ่งมีการถ่วงน้ำหนัก เพื่อให้มี

ความถูกต้องมากขึ้นทั้งนี้เนื่องจากในทางปฏิบัติแล้วข้อมูลที่อยู่ใกล้ช่วงเวลาที่พยากรณ์มักจะมีอิทธิพลมากกว่าข้อมูลในอดีตที่ไกลออกไป ในการกำหนดน้ำหนักให้กับข้อมูลแต่ละค่าไม่มีสูตรกำหนดตายตัว ขึ้นกับประสบการณ์ของผู้พยากรณ์ แต่ผลรวมของน้ำหนักรวมจะเท่ากับ 1 เสมอ วิธีค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบถ่วงน้ำหนักมีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

$$F_{t+1} = Y_t W_t + Y_{t-1} W_{t-1} + Y_{t-2} W_{t-2} + \dots + Y_{t-k+1} W_{t-k+1}$$

เมื่อ k คือจำนวนช่วงเวลาที่ใช้ในการคำนวณ

(3) วิธีปรับให้เรียบแบบเอ็กซ์โพเนนเชียลแบบง่าย วิธีปรับให้เรียบแบบเอ็กซ์โพเนนเชียลแบบง่าย (Simple Exponential Smoothing: SES) เป็นการหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบถ่วงน้ำหนักโดยให้น้ำหนักของข้อมูลในปัจจุบันมากที่สุดและน้ำหนักจะลดหลั่นกันไปแบบเอ็กซ์โพเนนเชียลสำหรับค่าของข้อมูลที่ห่างไกลออกไป โดยมีค่าถ่วงน้ำหนักหรือสัมประสิทธิ์ปรับให้เรียบที่มีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 วิธีนี้เป็นวิธีที่นิยมเพราะง่าย และใช้ข้อมูลจำนวนน้อยกว่าการหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่แบบถ่วงน้ำหนัก ซึ่งต้องใช้ข้อมูลในอดีต k ค่า และค่าถ่วงน้ำหนัก k ค่าเช่นกัน โดยมีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned} F_{t+1} &= Y_t + (1 - \alpha) F_t \\ &= (\text{ข้อมูลในปัจจุบัน}) + (1 - \alpha) (\text{ค่าพยากรณ์ที่ผ่านมามีค่าล่าสุด}) \end{aligned}$$

จากสมการจะได้ $F_{t+1} = F_t + (\alpha (Y_t - F_t))$

นั่นคือ ค่าพยากรณ์ในช่วงเวลาถัดไปจะเท่ากับค่าพยากรณ์ในปัจจุบัน บวกกับสัดส่วนของความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ ณ เวลาปัจจุบันจากสมการทั้งสอง จะเห็นได้ว่าการพยากรณ์ด้วยวิธีนี้นั้น จะใช้ข้อมูลเพียง 3 ค่าเท่านั้นในการคำนวณ ได้แก่ (1) ค่าข้อมูลเริ่มต้นเป็นข้อมูลในปัจจุบัน (2) ค่าพยากรณ์ที่ผ่านมามีค่าล่าสุด และ (3) ค่าถ่วงน้ำหนักโดยใช้สัมประสิทธิ์ปรับให้เรียบ (α) ที่มีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 หลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าสัมประสิทธิ์ปรับให้เรียบ (α) มีดังนี้

ถ้า $\alpha = 1$ จะทำให้ค่าพยากรณ์กลายเป็นวิธีการพยากรณ์แบบง่าย (Naïve Forecast) นั่นคือการพยากรณ์ในช่วงถัดไป จะเป็นเช่นเดียวกันกับช่วงที่ต้องการในปัจจุบัน

ถ้า α มีค่าสูง จะเป็นการให้ความสำคัญมาก กับผลต่างข้อมูลในปัจจุบันกับค่าเฉลี่ยจริง จึงเหมาะกับข้อมูลที่มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงขึ้นลงบ่อยหรือมีความแปรปรวนมาก

ถ้า α มีค่าต่ำ จะเป็นการให้ความสำคัญกับข้อมูลในอดีตมากกว่า หรือถ้ามีค่าใกล้เคียงกับ 0 จะทำให้เส้นกราฟราบเรียบเป็นเส้นตรง จึงเหมาะกับข้อมูลที่มีลักษณะแบบเรียบเป็นเส้นตรง

ค่า α จะส่งผลต่อความถูกต้องของการพยากรณ์ ดังนั้น ในทางปฏิบัติหลักเกณฑ์ประการหนึ่งจะใช้การพิจารณาจากค่า α ที่ให้ค่ากำลังสองของความคลาดเคลื่อน (Sum Square

Error) ในการพยากรณ์มีค่าต่ำสุด (Relative Minimum) สำหรับหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าพยากรณ์เริ่มต้น ทำได้หลายวิธี เช่น ใช้ข้อมูลค่าแรกของข้อมูลอนุกรมเวลา ใช้ข้อมูลในเวลาล่าสุดก่อนหน้านั้น หากมีข้อมูลในอดีตจำนวนมากอาจใช้ค่าเฉลี่ยของข้อมูลเหล่านั้นเป็นค่าเริ่มต้น

3) การพยากรณ์ข้อมูลอนุกรมเวลาที่มีแนวโน้ม การพยากรณ์ข้อมูลที่มีอิทธิพลของแนวโน้มเส้นตรงเป็นส่วนประกอบ โดยข้อมูลอนุกรมเวลาจะมีค่าเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องปรับข้อมูลด้วยวิธีปรับเรียบแบบเอ็กซ์โพเนนเชียลเพื่อให้ค่าพยากรณ์ที่ได้ไม่สูงหรือต่ำกว่าค่าที่แท้จริง ซึ่งจะเรียกว่าวิธีนี้ว่า การปรับให้เรียบเอ็กซ์โพเนนเชียลเส้นตรง (Trend-adjust Exponential Smoothing Method) หรือ วิธีของ Holt (Holt's Linear Method) พารามิเตอร์ ซึ่งจะเป็นการปรับให้เรียบทั้งค่าเฉลี่ยและแนวโน้ม และสามารถหาค่าพยากรณ์โดยใช้สมการดังต่อไปนี้

$$F_{t+1} = S_t + bt \quad (2.7)$$

$$\text{เมื่อ } S_t = Y_t + (1 - \alpha)(S_{t-1} + bt_{-1}) \quad (2.8)$$

$$\text{และ } bt = (S_t - S_{t-1}) + (1 - \beta)bt_{-1} \quad (2.9)$$

โดยที่ S_t = ค่าเฉลี่ยอนุกรมเวลา ณ เวลา t ปรับเรียบด้วยเอ็กซ์โพเนนเชียล

bt = ค่าเฉลี่ยแนวโน้ม ณ เวลา t ปรับเรียบด้วยเอ็กซ์โพเนนเชียล

= พารามิเตอร์ปรับให้เรียบของค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าระหว่าง 0 และ 1

= พารามิเตอร์ปรับให้เรียบของแนวโน้ม ซึ่งมีค่าระหว่าง 0 และ 1

F_{t+1} = ค่าพยากรณ์ ณ เวลา $t+1$

4) การพยากรณ์ข้อมูลอนุกรมเวลาที่มีฤดูกาล โดยทั่วไปแล้วข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณความต้องการสินค้าหรืออุปสงค์ รวมทั้งข้อมูลด้านอื่น ๆ ในองค์กรมักจะมีรูปแบบเคลื่อนไหวตามฤดูกาล เทศกาล และวันหยุดต่าง ๆ ในรอบปีซึ่งจะเคลื่อนที่ขึ้นและลงซ้ำเดิมในช่วงเวลานี้น้อยกว่า 1 ปี เช่น ยอดขายเครื่องประดับส่งออกจะมียอดขายสูงในช่วงเทศกาลอีสเตอร์และคริสต์มาสของทุกปี หรือจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดและเทศกาลจะมีจำนวนสูงกว่าเวลาปกติ ปริมาณการใช้น้ำมันจะสูงขึ้นในช่วงฤดูร้อนเนื่องจากมีจำนวนผู้เดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น ในขณะที่ร่มจะขายได้ดีในช่วงฤดูฝนที่มีฝนตกบ่อยๆ เป็นต้น โดยจะเป็นเช่นนี้ซ้ำ ๆ กันในแต่ละช่วงเวลาในแต่ละปี โดยช่วงเวลาที่บันทึกข้อมูล (Time Period) นั้น อาจจะเป็น ชั่วโมง วัน สัปดาห์ เดือน หรือ ไตรมาส ก็ได้ ซึ่งจะเรียกช่วงเวลาที่บันทึกนี้ว่าฤดูกาล (Seasonal) และสิ่งที่ใช้ในการประมาณข้อมูลที่ผันแปรตามฤดูกาล คือ ดัชนีฤดูกาล (Seasonal Index) ดัชนีฤดูกาลส่วนใหญ่จะแสดงในรูปของร้อยละ

2.1.8 การวิเคราะห์เชิงสาเหตุ

ตัวแบบหรือการวิเคราะห์เชิงสาเหตุ (Causal or Associative Models) เป็นวิธีพยากรณ์เชิงปริมาณที่มีข้อสมมุติที่แตกต่างจากการวิเคราะห์อนุกรมเวลา กล่าวคือจะสมมุติว่าปัจจัยอื่น ๆ ตั้งแต่ 1 ตัวแปรขึ้นไปมีความสัมพันธ์กับตัวแปรที่ต้องการที่จะพยากรณ์ เช่น การพยากรณ์ปริมาณความต้องการสินค้าว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรเมื่อราคาน้ำมันเปลี่ยนแปลงไป หรือว่าขึ้นอยู่กับ การตั้งราคา การโฆษณาประชาสัมพันธ์ และราคาสินค้าที่ทดแทนกันได้หรือไม่ เป็นต้น โดยจะเรียกตัวแปรที่ต้องการพยากรณ์ว่าตัวแปรตาม (Dependent Variable) และ ข้อมูลหรือตัวแปรอื่น ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรที่ต้องการพยากรณ์จะเรียกว่า ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) โดยตัวแบบที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย คือ ตัวแบบการวิเคราะห์การถดถอย (Regression Analysis Model) ตัวแบบนี้สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ (1) ตัวแบบการวิเคราะห์การถดถอยอย่างง่าย ซึ่งเป็นตัวแบบที่กำหนดว่าตัวแปรตามมีความสัมพันธ์หรือขึ้นอยู่กับตัวแปรอิสระเพียงตัวเดียว และ (2) ตัวแบบการวิเคราะห์การถดถอยเชิงซ้อน เป็นตัวแบบที่กำหนดว่าตัวแปรตามมีความสัมพันธ์หรือขึ้นอยู่กับตัวแปรอิสระมากกว่า 1 ตัวแปรขึ้นไป โดยในที่นี้จะขอกล่าวเฉพาะตัวแบบการวิเคราะห์การถดถอยอย่างง่าย ที่ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามมีความสัมพันธ์กันในรูปเชิงเส้นเท่านั้น (Simple Linear Regression Model)

การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple Linear Regression Model) เป็นการกำหนดสมการถดถอยที่ให้ตัวแปรตามเป็นฟังก์ชันของตัวแปรอิสระเพียงหนึ่งตัว และมีความสัมพันธ์กันในรูปเชิงเส้นเท่านั้น ซึ่งรูปแบบความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้ง 2 เขียนเป็นสมการ ได้ดังต่อไปนี้

$$Y = a + bX$$

โดยที่ Y คือ ตัวแปรตาม

X คือ ตัวแปรอิสระ

a คือ จุดตัดแกน Y

b คือ ค่าความชันของสมการเส้นตรง

ในการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่ายนั้นจะต้องประมาณค่า a และ b สำหรับการประมาณค่า a และ b ในทางสถิติมีหลายวิธีด้วยกันแต่วิธีที่นิยมใช้คือ วิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Least Squares Method) ซึ่งเป็นวิธีที่ทำให้ผลบวกกำลังสองของค่าคลาดเคลื่อนของค่าจริงและค่าพยากรณ์ (Sum Square Error หรือ SSE) มีค่าน้อยที่สุด

วิธีกำลังสองน้อยที่สุดจะประมาณค่า a และ b โดยใช้สมการที่ (1) และ (2) ต่อไปนี้

$$b = \frac{\sum xy - n\bar{x}\bar{y}}{\sum x^2 - n\bar{x}^2} \quad (1)$$

และ
$$a = \bar{y} - b\bar{x} \quad (2)$$

โดยที่ n เป็นจำนวนข้อมูล หรือค่าสังเกตที่ใช้ในการพยากรณ์

จากค่า a และ b ที่ประมาณได้นำมาเพื่อใช้หาค่าพยากรณ์ โดยใช้สมการที่ (2.13) ต่อไปนี้

$$\hat{y} = a + bX$$

2.1.9 การวัดความถูกต้องของการพยากรณ์

เป้าหมายสูงสุดในการพยากรณ์ที่ผู้เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์ทุก ๆ ฝ่ายต้องการ คือการได้ค่าพยากรณ์ที่มีความถูกต้องและไม่เอียงเอน และค่าความถูกต้องของการพยากรณ์จะมากหรือน้อยนั้นจะขึ้นอยู่กับค่าความคลาดเคลื่อนในการพยากรณ์ (Forecast Error หรือ e_t) การวัดความถูกต้องของการพยากรณ์จะเป็นการตรวจสอบว่าค่าที่ได้จากการพยากรณ์แตกต่างจากค่าจริงมากน้อยเพียงใด ณ ช่วงเวลา t เดียวกันใด ๆ หากค่าจริงแตกต่างจากค่าพยากรณ์มาก ค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ก็จะมีค่าสูง สำหรับค่าความคลาดเคลื่อนในการพยากรณ์สามารถคำนวณได้ดังสมการต่อไปนี้

$$e_t = Y_t - F_t$$

เมื่อ e_t คือ ค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ ณ ช่วงเวลา t

Y_t คือ ค่าปริมาณความต้องการจริง ณ ช่วงเวลา t

F_t คือ ค่าพยากรณ์ ณ ช่วงเวลา t

โดยปกติแล้วมักจะนิยามวัดค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ในระยะยาว ซึ่งวัดจากค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์สะสม โดยเปรียบเทียบค่าข้อมูลจริงในอดีตและค่าที่ได้จากตัวแบบการพยากรณ์ ในการเลือกใช้ตัวแบบการพยากรณ์จึงควรพิจารณาว่าการพยากรณ์ที่ได้นั้นมีความถูกต้องสูง หรืออีกนัยหนึ่งก็คือมีค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ต่ำนั่นเอง (มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2546)

2.2 แนวคิด หลักการเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์

2.2.1 ความหมายของการจัดการโลจิสติกส์

การจัดการโลจิสติกส์ คือการบริหารกระบวนการไหลของสินค้า/บริการหรือวัตถุดิบจากจุดเริ่มต้น (Points of Origin) ไปยังจุดที่มีการใช้สินค้าหรือวัตถุดิบนั้นๆ

The Council of Logistics Management ได้ให้คำนิยามวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ไว้ว่า "กระบวนการในการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ในการเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บ สินค้าและบริการ ตลอดจนข้อมูลต่างๆ จากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยคำนึงถึงความต้องการของผู้บริโภค"

Logistics Management is the part of Supply Chain Management that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverse flow and storage of goods, services and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customers' requirement

พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล (April, 2008) กล่าวว่า ณ ชั่วโมงนี้หลายๆ คนคงปฏิเสธไม่ได้ว่า โลจิสติกส์มีความสำคัญต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับสถานการณ์ที่แต่ละบริษัทหรือธุรกิจกำลังเผชิญอยู่ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของราคาค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ ราคาค่าขนส่งสินค้าและค่าขนส่งที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและภาระสต็อกที่นับวันจะหนักหนาสาหัสขึ้นทุกวัน หลายๆ คนเริ่มเข้าใจและตระหนักมากขึ้นว่า โลจิสติกส์เป็นอีกกลไกหรือปัจจัยหนึ่งทางธุรกิจ ที่จะนำพาบริษัทไปข้างหน้าได้ ไม่ต่างจากเรื่องของการผลิตสินค้า หรือการทำตลาดโฆษณาประชาสัมพันธ์ ถ้าบริษัทมีการปรับปรุงและจัดการให้เกิดประสิทธิภาพสูงขึ้น มีคุณภาพมากขึ้น และที่สำคัญสามารถตอบโจทย์ที่เป็นความต้องการด้านโลจิสติกส์ของตลาด ลูกค้าหรือผู้บริโภคได้ดีขึ้น บริษัทจำนวนไม่น้อยไม่ลังเลและไม่เสียเวลากับการตอบข้อสงสัยต่างๆ ในเรื่องของ โลจิสติกส์ โดยเริ่มค้นหาจุดอ่อนหรือช่องว่างในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ของบริษัทอย่างจริงจัง บ้างไม่รู้ก็ใช้บริษัทที่ปรึกษาหรือให้ที่ปรึกษามาวิเคราะห์และพัฒนาระบบ บ้างรู้แล้วก็ปรับเปลี่ยนรูปแบบในการบริหารจัดการให้ดีขึ้นที่สำคัญบริษัทเหล่านี้เริ่มโครงการหรือโปรแกรมปรับปรุงและพัฒนางานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ของธุรกิจด้านต่างๆ อย่างเร่งด่วนและมีการติดตามความก้าวหน้าจากผู้บริหารระดับสูงอย่างใกล้ชิด

อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าเสียดายและเป็นที่น่าเสียโอกาสเป็นอย่างมาก ที่ยังมีบริษัทอีกจำนวนไม่น้อยที่ยังไม่เข้าใจ และยังคงมองข้ามเรื่องโลจิสติกส์อยู่ หรือเข้าใจว่าโลจิสติกส์เป็นเรื่องไกลตัวไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของตนแต่อย่างใด "เป็นแค่เรื่องขนส่ง"บริษัทไม่จำเป็นจะต้องให้ความสำคัญมากนักหรือเป็นเรื่องที่บริษัทสามารถมองข้ามไปได้ หรือแค่จ้างคนอื่นมาขนของ

หรือชนของให้ถูก ก็เท่านั้น “แค่นี้ก็จบ” ไม่เห็นจะต้องวุ่นวายบริหารจัดการอะไรหรือที่หนักไปกว่านั้นบางบริษัทยังตั้งคำถามย้อนกลับมาว่า “ก็แค่ขนส่ง ทำไมต้องมาเรียกว่าโลจิสติกส์ ทำไมไม่เรียกว่า ขนส่ง ไม่เข้าใจจริงๆ” ซึ่งกลุ่มบริษัทจำพวก “Laggard” หรือ “กลุ่มหางแถว” ซึ่งเป็นกลุ่มหลังนี้ ถือว่าเป็นกลุ่มที่น่าเป็นห่วง และน่าเห็นใจมากที่สุด เพราะบริษัทเหล่านี้ “มองแต่ไม่เห็น หรือฟังแต่ไม่ได้ยินเรื่อง โลจิสติกส์” ที่สำคัญไม่พยายามศึกษาและทำความเข้าใจให้มากขึ้น ทำให้บริษัทจำพวกนี้ขาดศักยภาพในการแข่งขันทางด้านนี้ไปอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทำให้ระบบโลจิสติกส์ของธุรกิจล้มเหลวหรือเป็นปัญหาข้อจำกัดในการทำธุรกิจที่สุดในที่สุด ความเหลื่อมล้ำในการตระหนักและมองเห็นความสำคัญหรือคุณประโยชน์อันมหาศาลของโลจิสติกส์ของแต่ละบริษัทดังที่กล่าวข้างต้นนี้ ถือว่าเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญ ณ ปัจจุบัน ที่ทำให้บางบริษัทหันมาจับเรื่องโลจิสติกส์และบริหารจัดการกันอย่างจริงจัง

ดังนั้น เพื่อให้บริษัทและภาคธุรกิจที่ยังไม่เข้าใจและยังไม่เห็นถึงคุณค่าต่างๆ ในงานโลจิสติกส์ ได้เห็นตัวตนของโลจิสติกส์ที่แท้จริง และให้ความสำคัญกับโลจิสติกส์มากขึ้นและเริ่มหันมาจับงานบริหารจัดการโลจิสติกส์ของตนเองอย่างจริงจัง โดยไม่มองข้ามหัวใจสำคัญของการทำธุรกิจนี้ไป และรู้ถึงคุณค่าของโลจิสติกส์ หรือ "Logistics Value" สำคัญๆ ที่จะได้รับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ดังต่อไปนี้

ประการแรก: โลจิสติกส์ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน หรือการปฏิบัติงานของบริษัท "Operating Cost Reduction" โดยเฉพาะส่วนที่นอกเหนือจากการผลิต หรือต้นทุนวัตถุดิบ หรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่บริษัทเคยรับรู้หรือควบคุมต้นทุนอยู่เดิม โดยโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในส่วนที่บริษัทมักจะมองข้ามไป ซึ่งจะเป็น "ต้นทุนแฝง" ในระบบธุรกิจโดยส่วนมาก อย่างเช่น ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย หรือการขนส่งวัตถุดิบขึ้นส่วนในการผลิตและสินค้าต่างๆ จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งทั้งภายในบริษัทเอง และระหว่างบริษัทกับคู่ค้าหรือคู่ขาย ไม่ว่าจะเป็นระหว่างบริษัทกับซัพพลายเออร์ หรือกับลูกค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริษัทมักจะไม่มีกระบวนการบันทึกค่าใช้จ่ายหรือควบคุมดูแลต้นทุนอย่างละเอียดรอบคอบ หรือพยายามมองหาหนทางต่างๆ ในการประหยัด หรือลดต้นทุน หรือจะเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาระการจัดเก็บดูแล รักษาวัตถุดิบ สินค้าหรือ สต็อกต่างๆ ระหว่างการรอการผลิตหรือจัดจำหน่าย ซึ่งจะต้องเก็บทั้งในคลัง โกดัง สตอร์ หรือศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ ในโรงงาน และสถานที่ต่างๆ ทั้งที่เป็นของบริษัทเอง และ/หรือ ต้องไปไว้ที่สถานประกอบการของลูกค้าในลักษณะ "Consignment" ซึ่งจะต้องเอาสินค้าไปวางให้ลูกค้าก่อนโดยยังไม่มีชำระค่าใช้จ่ายจากลูกค้าแต่อย่างใด และบริษัทยังต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดูแลต่างๆ เอง บริษัทโดยส่วนมากมักจะไม่มีแนวคิดค่าใช้จ่ายหรือภาระในส่วนนี้ ซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินการจำนวนไม่

น้อยที่หมดไปในแต่ละเดือน ทั้งที่เป็นค่าจ้างแรงงาน ค่าสถานที่จัดเก็บ ค่าสาธารณูปโภค หรือค่าความเสียหายต่างๆ จากการเก็บสต็อก ไม่ว่าจะเป็นสต็อกหมดอายุ หรือชำรุดเสียหายในที่สุด

ประการที่สอง: โลจิสติกส์ช่วยลดภาระสินทรัพย์หรือเงินทุนหมุนเวียนของบริษัท "Working Capital" โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสต็อก (Inventory Tied Up) ที่มีผลต่อกระแสเงินสดของบริษัท โดยโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับการควบคุม หรือการลดภาระในส่วนของสินทรัพย์หมุนเวียนที่เป็นปัญหาของบริษัท ซึ่งมักจะถูกใช้กันอย่างผิดๆ เพื่อแก้ไขปัญหาลเฉพาะหน้าไปก่อน และในที่สุดกลับสร้างปัญหาในระยะยาว หรือทำให้บริษัทเกิดปัญหาในเรื่องกระแสเงินสดหรือเงินทุนหมุนเวียนที่จมไปกับสต็อก (Inventory On-Hand) หลายๆ บริษัทมองข้ามปัญหาในเรื่องสต็อกสินค้า และขาดการตระหนักถึงภาระในระยะเริ่มต้นของปัญหา และที่สำคัญขาดการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ และให้ความสำคัญน้อย มีเวลาให้กับมันน้อย ไม่ได้มองว่าสต็อกจะสร้างปัญหาให้กับบริษัท ทำให้สต็อกสะสมและเพิ่มพูนมากขึ้น ในที่สุดก็สร้างปัญหารุนแรงให้กับบริษัท โดยบริษัทจำนวนมากที่ไม่เข้าใจเรื่องโลจิสติกส์ เลือกที่จะถือสต็อกมาก โดยฝ่ายต่างๆ ภายในบริษัทไม่ว่าจะเป็นฝ่ายผลิต ฝ่ายขายหรือฝ่ายจัดซื้อ ล้วนแล้วแต่มองสต็อกเป็นสิ่งที่จำเป็นจะต้องมี มากกว่าจะมองว่าเป็น "การสร้างปัญหาเรื้อรัง หรือหมักหมมปัญหาและสร้างปัญหาในระยะยาวให้กับบริษัท" เช่น ฝ่ายขายเพียงแค่มองเห็นโอกาสที่จะเพิ่มยอดขายได้ ก็จะสั่งให้เพิ่มสต็อกสินค้า ฝ่ายผลิตและฝ่ายจัดซื้อมองเพียงการประหยัดต้นทุนการผลิตและต้นทุนวัตถุดิบ ก็จะสั่งให้ผลิตหรือให้ซื้อในปริมาณที่มากเกินไปจนจำเป็น ซึ่งจะเป็นการเพิ่มสต็อกในที่สุด สต็อกที่ขาดการบริหารจัดการและดูแลอย่างใกล้ชิดเหล่านี้จะลดกระแสเงินสดของบริษัทไปหมด บริษัทมียอดขายหรือรายได้เท่าใดก็กลับกลายเป็นสต็อกที่คงค้างเพิ่มมากขึ้นในแต่ละเดือน เงินรายได้ที่ควรจะใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการทำธุรกิจขยายกิจการ หรือใช้ผ่อนจ่ายคืนธนาคารที่บริษัทไปกู้ยืมมาทำธุรกิจ กลับกลายเป็นสินค้าคงคลังไปหมด ซึ่งไม่เพียงแต่จะเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลจัดเก็บต่างๆ ที่มากขึ้น ยังทำให้บริษัทต้องแบกรับภาระดอกเบี้ยธนาคารที่สูงขึ้น และที่สำคัญยังนำไปสู่ปัญหาใหม่ที่บริษัทจะต้องไปกู้ยืมเงินมาเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของบริษัทอีกด้วย

ประการที่สาม: โลจิสติกส์ช่วยเพิ่มโอกาสและคุณค่าในตัวสินค้าและบริการของบริษัท (Increasing Product & Service Value) โดยเฉพาะในเรื่องการตอบสนองความต้องการของลูกค้า และการสร้างความแตกต่างในการให้บริการหรือการทำธุรกิจกับลูกค้า โดยโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับการจัดการช่องทางกระจายสินค้าให้ถึงมือลูกค้า หรือผู้บริโภคได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและประทับใจลูกค้า ซึ่งนอกเหนือไปจากบริษัทต่างๆ ที่มุ่งเพียงแค่ตัวสินค้าที่ดี มีคุณภาพ ราคาเหมาะสมเท่านั้น ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าไม่พอเพียงกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน ที่ลูกค้ามีทางเลือกค่อนข้างมาก และต้องการอะไรที่มากกว่าตัวสินค้าหลายๆ บริษัทมองข้ามโลจิสติกส์ใน

ส่วนนี้ไป และหมดเวลาไปกับเรื่องของโรงงาน หรือตัวสินค้าเท่านั้น มัวแต่เพิ่มคุณภาพและคุณค่าในตัวสินค้าภายในโรงงาน และเน้นเฉพาะรูปลักษณ์ หรือฟังก์ชันต่างๆ หรือสร้างแบรนด์สรรพคุณต่างๆ ของตัวสินค้า โดยขาดการดูในเรื่องของปัจจัยอื่นๆ ที่ลบล้างบนความต้องการของลูกค้าหรือผู้บริโภค ซึ่งหลาย ๆ คนคงทราบดีว่าลูกค้าหรือผู้บริโภคไม่ใช่แค่ต้องการตัวสินค้า แต่ต้องการประสบการณ์ที่ดีตั้งแต่เริ่มต้นติดต่อบริษัทจนกระทั่งได้รับสินค้าของบริษัทไปอุปโภคและบริโภค โดยบริษัทที่ขาดการดูแลในประเด็น โลจิสติกส์นี้ ส่วนมากจะเสียโอกาสและอาจทำให้คุณค่าในตัวสินค้าด้อยลงไป รวมถึงมีความเป็นไปได้ที่จะทำให้โอกาสในการหารายได้หรือยอดขายไม่เป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้ ซึ่งก็สามารถเข้าใจได้ว่าทำไมสินค้าดีๆ มีคุณภาพ ถึงไม่เป็นที่ปรารถนาของลูกค้าหรือผู้บริโภคความสะดวก ความรวดเร็ว ความยืดหยุ่นในการติดต่อสื่อสาร หรือความง่ายในการสั่งซื้อ จัดส่งและบริการลูกค้าต่างๆ ล้วนแต่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทั้งสิ้น ซึ่งโลจิสติกส์จะช่วยเพิ่มโอกาสและคุณค่าในตัวสินค้าและบริการของบริษัทด้วย

2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ (2009 20:26) กล่าวในรายงานพิเศษ: โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (Conceptual Framework of Tourism Logistics) ว่าโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวนั้นจะเริ่มต้นจากเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยว ซึ่งกรอบแนวคิดของนักวิชาการที่ได้รับการยอมรับมากในยุโรป 2 ท่าน คือ Lumsdon and Page (2004) สามารถใช้วิเคราะห์ได้ในเรื่อง Physical Flow และ Information flow เป็นหลัก ในขณะที่มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ ก็พยายามสร้างกรอบสำหรับการวิเคราะห์โลจิสติกส์ที่รวมเอา Financial Flow รวมทั้งกิจกรรมอื่นๆ ตลอดห่วงโซ่อุปทานที่เกื้อกูลต่อการขนส่งนักท่องเที่ยวเข้ามาไว้ด้วยอย่างบูรณาการรายละเอียดของกรอบแนวคิดทั้งสองมีดังต่อไปนี้

กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การขนส่งนักท่องเที่ยวของ Lumsdon and Page (2004) และการปรับปรุงเพิ่มเติมของคมสัน (2551) Lumsdon and Page (2004) ได้เสนอกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การขนส่งนักท่องเที่ยวไว้ 8 ประการ ในหนังสือเรื่อง Tourism and Transport ดังต่อไปนี้

1. สิ่งที่มีให้บริการ (Availability) หมายถึงประเภทของยานพาหนะที่มีให้บริการ เส้นทางที่เปิดให้บริการ ระดับชั้นของคุณภาพของบริการที่มีให้บริการ เช่น ชั้นหนึ่ง ชั้นสอง รวมทั้งบริการเสริม เช่น ลิฟต์สำหรับผู้พิการหรือผู้ที่มีสัมภาระหนัก ตู้เก็บสัมภาระ (ล็อกเกอร์) และเครื่องมือสื่อสารในกรณีฉุกเฉิน เป็นต้น

2. การเข้าถึง (Accessibility) หมายถึงความสามารถของผู้คนที่จะสามารถใช้บริการได้ การอำนวยความสะดวกให้ผู้คนมาใช้บริการได้ เช่น เวลาและสถานที่จำหน่ายตั๋ว ที่ตั้งของสถานีรถไฟ ที่ตั้งของป้ายรถเมล์ เป็นต้น

3. ข้อมูลข่าวสาร (Information) หมายถึงการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง แม่นยำ และรวดเร็ว เพื่อให้ผู้โดยสารไม่เกิดความสับสนในการเดินทาง และสามารถวางแผนล่วงหน้าได้ รวมถึงสถานที่ที่ให้ผู้โดยสารนั้นต้องอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถติดตามข่าวสารได้โดยง่าย ไม่ติดประกาศไว้ในที่ลึกลับเกินไป โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยว เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain Operation) มีประเด็นที่น่าสนใจ และขอควรพิจารณา คือ

มีบริการด้านโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวที่สำคัญอะไรบ้าง (Tourism Core Services) และมีกระบวนการสำคัญในการให้บริการด้านโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวอย่างไร (Source, Make and Deliver)

มีปัจจัยใดบ้างที่ช่วยทำให้สามารถ บริการนักท่องเที่ยวได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ (Supply Enable Process)

มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวอย่างไร (ICT Management System)

มีจุดเชื่อมต่อที่จะทำให้เกิดความเชื่อมโยงของการให้บริการท่องเที่ยวอะไรบ้าง (Integrated Resource Management)

ปัจจัยที่จะส่งเสริมให้บริการท่องเที่ยวดีขึ้นในอนาคต จากการเรียนรู้จากบริการท่องเที่ยวแห่งอื่น หรือจากประสบการณ์การให้บริการท่องเที่ยวที่ผ่านมา (Benchmarking and Tourism Performance Review) กรอบที่ควรพิจารณาโลจิสติกส์ท่องเที่ยว สิ่งที่ควรทราบของกรอบการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเกี่ยวข้องกับการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) 3 ส่วน คือ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) ดังนี้

ก. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) กินความถึงการเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น

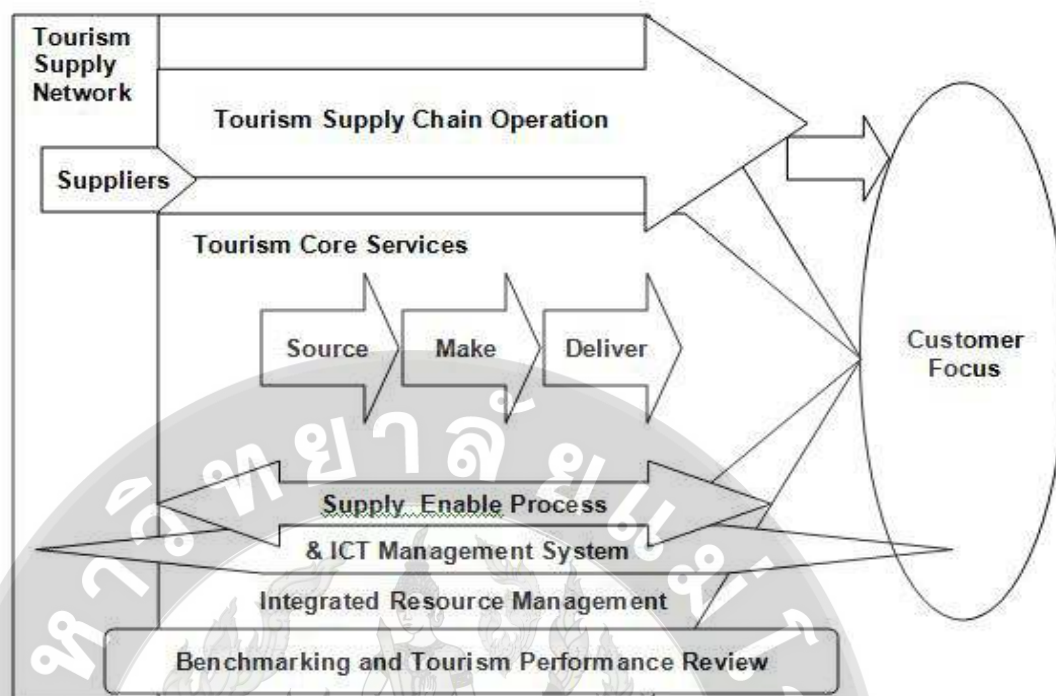
ข. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ในที่นี้หมายถึงการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น

ค. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่องการค้าขายระหว่างสินค้าหรือบริการท่องเที่ยวและการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ การวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ 1. ขั้นตอนการเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว 2. ขั้นตอนการอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และ 3. ขั้นตอนการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว

ในปัจจุบันนั้น แม้ว่าโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวจะยังไม่มี การเสริมบทบาทให้โด่งดังขึ้นมาแต่อย่างใด ทั้งนี้เหตุผลเพราะคนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบว่า มีสาขาวิชาทางด้านนี้อยู่ในขณะนี้ผู้ที่ศึกษามาทางด้านนี้ ส่วนใหญ่ก็จะเป็นผู้ที่อยู่ในแวดวงการศึกษาเป็นส่วนใหญ่ ส่วนผู้ที่อยู่ในวงการโลจิสติกส์และวงการท่องเที่ยวโดยตรงนั้น ก็ไม่มีโอกาสที่จะเข้ามาให้ความคิดความอ่านในการพัฒนางานนี้ โดยอาศัยแนวความคิดทางด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว

ทั้งนี้เป็นที่น่ายินดีว่า ในขณะนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ระดับนักวิชาการที่พร้อมจะผลักดันให้วงการเอกชนได้เริ่มรับรู้เกี่ยวกับเรื่องนี้ ได้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับโลจิสติกส์สำหรับวงการท่องเที่ยวบ้างแล้ว เพียงแต่ในขณะนี้จะต้องมีการประสานงานให้ภาครัฐในกระทรวงที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม พาณิชย์ อุตสาหกรรม ศึกษาธิการ ได้เริ่มเข้ามาศึกษาเกี่ยวกับ โลจิสติกส์สำหรับช่องทางนี้ในเวลาต่อไป

มิ่งสรรพ ขาวสอาด และคมสัน สุริยะ (2551) ได้สร้างกรอบแนวคิดสำหรับการศึกษาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยวไว้ในบทความเรื่อง การวิเคราะห์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวระดับเมืองท่องเที่ยว (เชียงใหม่) ซึ่งเป็นบทที่ 5 ในหนังสือเรื่อง การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืน ในลุ่มแม่น้ำโขง 3 จัดพิมพ์โดยสถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โดยมีเนื้อความหลักดังนี้



Source: Kaosa-ard, Mingsarn and Komsan Suriya. 2008. An Analysis of Tourism Logistics in Tourism City. Chapter 5 in Integrated Development of Sustainable Tourism in the Mekong Region 3. Chiang Mai: Social Research Institute, Chiang Mai University.

รูปที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในกลุ่มแม่น้ำโขงของ มิ่งสรรพ ขาวสอาด และคมสัน สุริยะ (2551)

โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยวเกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain Operation) ซึ่งมีคำถามวิจัยในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- มีบริการด้านโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวที่สำคัญอะไรบ้าง (Tourism Core Services)
- มีกระบวนการสำคัญในการให้บริการด้านโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวเป็นอย่างไร (Source, Make and Deliver)
- มีปัจจัยใดบ้างที่ช่วยทำให้สามารถบริการนักท่องเที่ยวได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ (Supply enable process)
- มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวอย่างไร (ICT Management System)

- มีจุดเชื่อมต่อที่จะทำให้เกิดความเชื่อมโยงของการให้บริการท่องเที่ยวอะไรบ้าง (Integrated Resource Management)

ปัจจัยที่จะส่งเสริมให้บริการท่องเที่ยวดีขึ้นในอนาคต จากการเรียนรู้จากบริการท่องเที่ยวแห่งอื่น หรือจากประสบการณ์การให้บริการท่องเที่ยวที่ผ่านมา (Benchmarking and Tourism Performance Review)

ทั้งนี้กรอบของการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเกี่ยวข้องกับการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) 3 ส่วน คือ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) ดังนี้

ก. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น

ข. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น

ค. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่อง การจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยวและการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ

2.3 แนวคิด หลักการและเป้าหมายของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน หรือ Sustainable Tourism จัดว่าเป็นแนวคิดการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวที่ค่อนข้างใหม่ของโลกยุคปัจจุบัน แต่เริ่มเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศสูงขึ้นสาเหตุหลักเนื่องมาจากรายงานของ World Commission on Environment and Development หรือเรียกโดยย่อว่า Brundtland Report on Our Common Future เมื่อปี 1987 ซึ่งระบุว่า สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติของโลกมีค่อนข้างจำกัด ดังนั้น มนุษย์จำเป็นต้องใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างชาญฉลาดป้องกันไม่ให้เกิดการสูญเสียหรือก่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด เพื่อให้การใช้ประโยชน์อย่างยาวนาน ไม่เฉพาะสำหรับประชาชนในยุคนี้ แต่รวมถึงลูกหลานในอนาคตด้วยเช่นกัน (WCED, 1988)

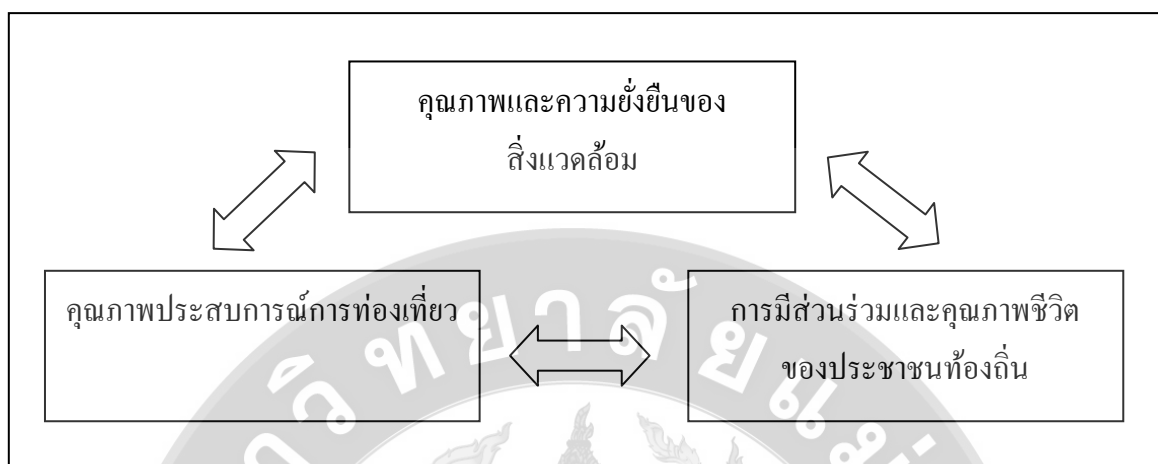
นอกจากนี้การประชุมระดับโลกขององค์การสหประชาชาติ (United Nation Conference on Environment and Development) ที่กรุงริโอเดอจาเนโร ประเทศบราซิล เมื่อปี ค.ศ. 1992 ได้นำรายงาน Brundtland Report มาจัดทำโปรแกรมและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ และการพัฒนาของประชาคมโลก ซึ่งผลลัพธ์สำคัญอย่างหนึ่งที่ได้คือ แผนปฏิบัติการที่ 21 หรือ UN

Agenda 21 เพื่อให้ประเทศต่าง ๆ ใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) ซึ่งรวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวด้วย

ดังนั้น การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนจึงกลายเป็นแนวคิดสากล ที่ได้รับการยอมรับจากทุกประเทศ องค์การสหประชาชาติ องค์การสากลที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ และองค์การด้านการท่องเที่ยวระดับโลก และระดับภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งนี้ องค์การการท่องเที่ยวโลก หรือ World Tourism Organization ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนว่าเป็น “การท่องเที่ยวที่สนองความต้องการของนักท่องเที่ยว และผู้เป็นเจ้าของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการจัดการทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สามารถรักษาความมั่นคงของระบบนิเวศ รวมทั้งวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของท้องถิ่น เพื่อเอื้อให้สามารถใช้ประโยชน์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต” (WTO, 1997) องค์การการท่องเที่ยวโลก ยังได้กำหนดกรอบหลักการในการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนไว้ 7 ประการ ดังนี้ (WTO, 1997)

- 1) การพัฒนาและบริหารจัดการต้องอยู่ภายใต้ขีดความสามารถในการรองรับได้ (carrying capacity) ทั้งทางกายภาพ ชีวภาพ และสังคม/วัฒนธรรม ซึ่งเป็นทรัพยากรฐาน และถ้าจำเป็น ก็จะต้องมีการฟื้นฟูหรือทดแทน รวมทั้งควบคุมระบบของธรรมชาติ ให้สามารถผลิตและให้บริการต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
 - 2) ต้องตระหนักถึงความต้องการของชุมชนท้องถิ่น เปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมและกระจายประโยชน์สู่ท้องถิ่นอย่างเป็นธรรม (local needs/ participation/ benefit)
 - 3) กิจกรรมต่าง ๆ เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว หรือนันทนาการที่จัดขึ้น ต้องเน้นการให้ประสบการณ์ที่มีคุณค่าต่อผู้มาเยือน (quality experience)
 - 4) ให้ผู้มาเยือน หรือนักท่องเที่ยวได้เรียนรู้และเข้าใจเกี่ยวกับพื้นที่ ทรัพยากร และวิถีชีวิตของคนท้องถิ่น (learning and understanding)
 - 5) เน้นการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่สะท้อน หรือกลมกลืนกับธรรมชาติ หรือสถาปัตยกรรมท้องถิ่น และพยายามใช้วัสดุที่หาได้ในท้องถิ่น (nature and local architecture)
 - 6) ผสมผสานการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน สู่แผนการพัฒนาระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และระดับประเทศ (integrated development)
 - 7) พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามตรวจสอบและตัดสินใจ (data-base)
- หลักการของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนดังที่กล่าวข้างต้น มุ่งให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นเป้าหมายสำคัญในการพัฒนาและบริหารจัดการ 3 ประการ คือ
- คุณภาพและความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม
 - คุณภาพของประสบการณ์การท่องเที่ยว

- การมีส่วนร่วมและคุณภาพชีวิตของประชาชนท้องถิ่น
- โดยสามารถเขียนเป็นภาพความสัมพันธ์ของเป้าหมายดังกล่าว เพื่อความเข้าใจดังภาพ



รูปที่ 2 แสดงความสัมพันธ์ของเป้าหมายหลัก 3 ประการของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน
ที่มา : WTO (1997)

จากภาพ จะเห็นว่าสิ่งแวดล้อมทั้งทางธรรมชาติและ/หรือสังคมวัฒนธรรม ซึ่งเป็นทรัพยากรฐานของการพัฒนาและการให้บริการ หากได้รับการดูแลรักษาและจัดการให้มีคุณภาพและคงไว้ได้อย่างต่อเนื่อง ก็จะสามารถเอื้อให้ผู้มาเยือนได้รับประสบการณ์ที่มีคุณภาพหรือมีคุณค่าตามที่คาดหวังไว้และที่สำคัญจะเป็นสิ่งดึงดูดให้นักท่องเที่ยวทั้งหน้าใหม่และหน้าเก่ามาเยือนแหล่งท่องเที่ยวอย่างสม่ำเสมอ ทำให้เจ้าของแหล่งท่องเที่ยวและ/หรือชุมชนท้องถิ่นได้รับประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม สามารถได้ผลตอบแทนหรือยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้นตามไปด้วย แต่การที่สิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรท่องเที่ยวจะมีคุณภาพและยั่งยืนได้ เจ้าของแหล่งท่องเที่ยวและ/หรือชุมชนท้องถิ่น จะต้องมีส่วนร่วมในการดูแลรักษาและจัดการสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างดี รวมทั้งมีการจัดการผลิตภัณฑ์ (กิจกรรม) และการบริการให้ได้คุณภาพมาตรฐาน และสอดคล้องกับความคาดหวังหรือความต้องการของผู้มาเยือน โดยมีเงื่อนไขว่าปริมาณของผู้มาเยือน และความต้องการจะต้องไม่เกินขีดความสามารถรองรับได้ของสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรท่องเที่ยว (ดรรรชนี, 2546)

โดยสรุป การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน คือ การท่องเที่ยวที่ตอบสนองความต้องการของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมจัดการและวางแผนการท่องเที่ยว โดยเน้นการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้สามารถรักษาความมั่นคงของระบบนิเวศ ตลอดจนวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชน ทั้งในปัจจุบันและอนาคต (อำนาจ, 2549) ซึ่งเป็นแนวคิดและหลักการการ

พัฒนาการท่องเที่ยวที่นานาประเทศเริ่มนำไปประยุกต์ในการวางแผนและการพัฒนาการท่องเที่ยวมากขึ้น เพราะเป้าหมายของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน ได้แก่ คุณภาพและความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม คุณภาพของประสบการณ์การท่องเที่ยว และคุณภาพชีวิตของประชาชนท้องถิ่น มีความสอดคล้องกับปัญหาหรือประเด็นปัญหาที่แต่ละประเทศประสบอยู่ในปัจจุบัน โดยแนวคิดและหลักการดังกล่าว สามารถนำไปประยุกต์กับการท่องเที่ยวรูปแบบต่าง ๆ ได้ (ดรธรณี, 2546)

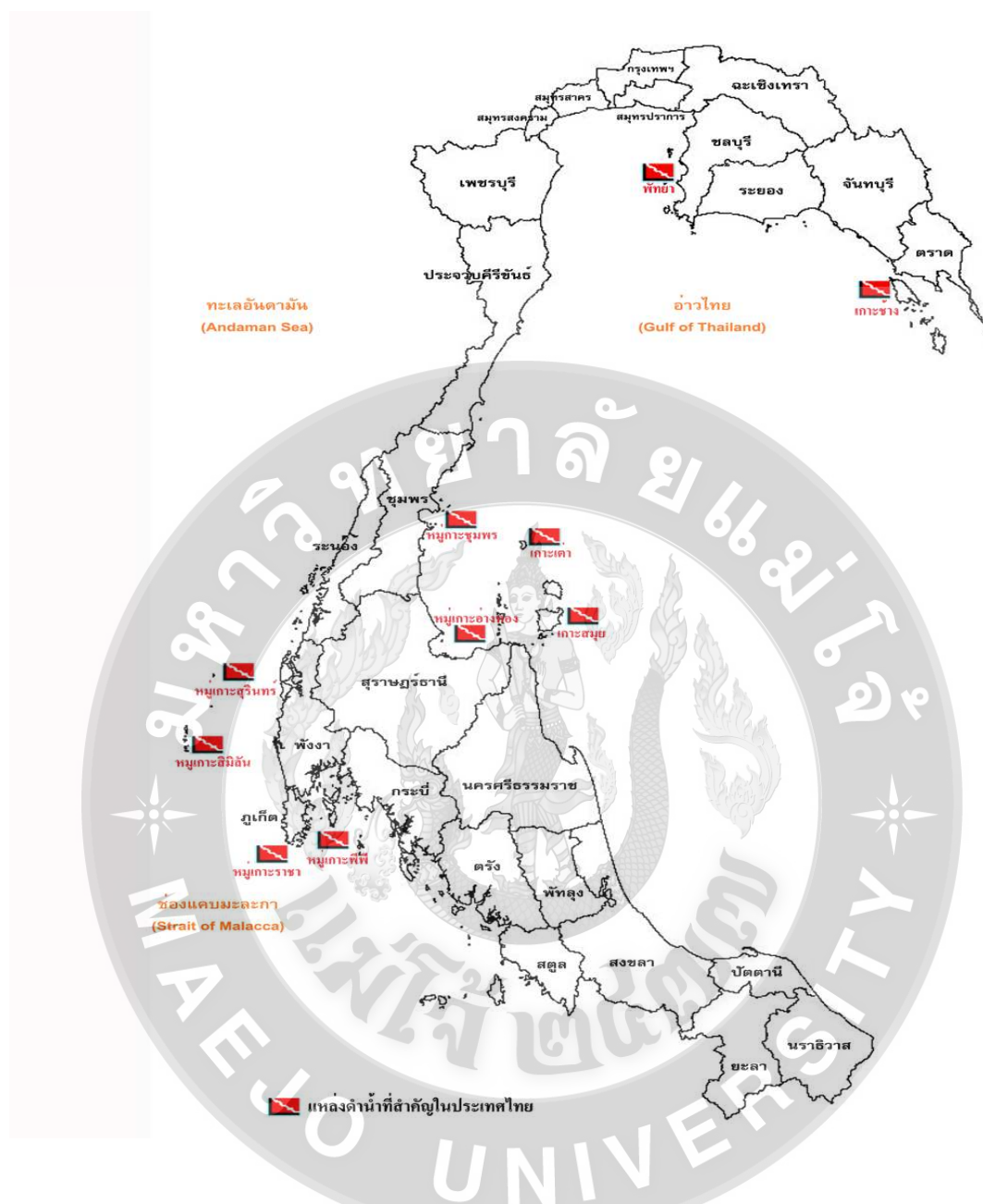
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาด

2.4.1 แนวคิดการท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาด

ความอุดมสมบูรณ์และความสวยงามของทะเลไทยและพื้นที่บริเวณชายฝั่งทำให้ประเทศไทย กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ชายฝั่งทะเลทั้งด้านอ่าวไทยในทะเลจีนใต้ และชายฝั่งทะเลอันดามัน ในมหาสมุทรอินเดีย ได้ถูกนำมาพัฒนาทางการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง และสร้างรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมาก

กิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญได้แก่ กิจกรรมดำน้ำดูปะการัง กิจกรรมพักผ่อนและการชมทิวทัศน์ ชายหาด การชมหมู่บ้านชาวประมงและชาวเล กิจกรรมการเล่นเรือ เล่นกีฬาทางน้ำ การตกปลา เป็นต้น ในแต่ละปีประเทศไทยสามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก ทั้งนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากต่างประเทศ และนักท่องเที่ยวชาวไทยเอง เกิดเป็นรายได้เข้าสู่ประเทศ อีกทั้งก่อให้เกิดการหมุนเวียนเงินตราภายในประเทศ และสร้างอาชีพแก่ประชาชนในพื้นที่เป็นจำนวนมากกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเล

1. การดำน้ำ การดำน้ำดูปะการัง เป็นการท่องเที่ยวที่สามารถทำให้นักท่องเที่ยวได้ลงไปสัมผัสกับโลกใต้ทะเล ที่มีแต่ความสวยงามตระการตา จุดดำน้ำมีหลายแห่งในทะเลแถบภาคตะวันออก เป็นศูนย์รวมอนุรักษ์ธรรมชาติทางทะเล สามารถพบปะแลกเปลี่ยนประสบการณ์ใหม่ๆ ได้ทั้งทะเล และสนุกเพลิดเพลินกับกิจกรรมดำน้ำ พบฝูงปลามากมายหลากหลายชนิดใต้ท้องทะเล สีสัน น้ำทะเลใส ที่อุดมสมบูรณ์แหล่งดำน้ำที่สำคัญในประเทศไทย



รูปที่ 3 แสดงแหล่งดำน้ำที่สำคัญของประเทศไทย

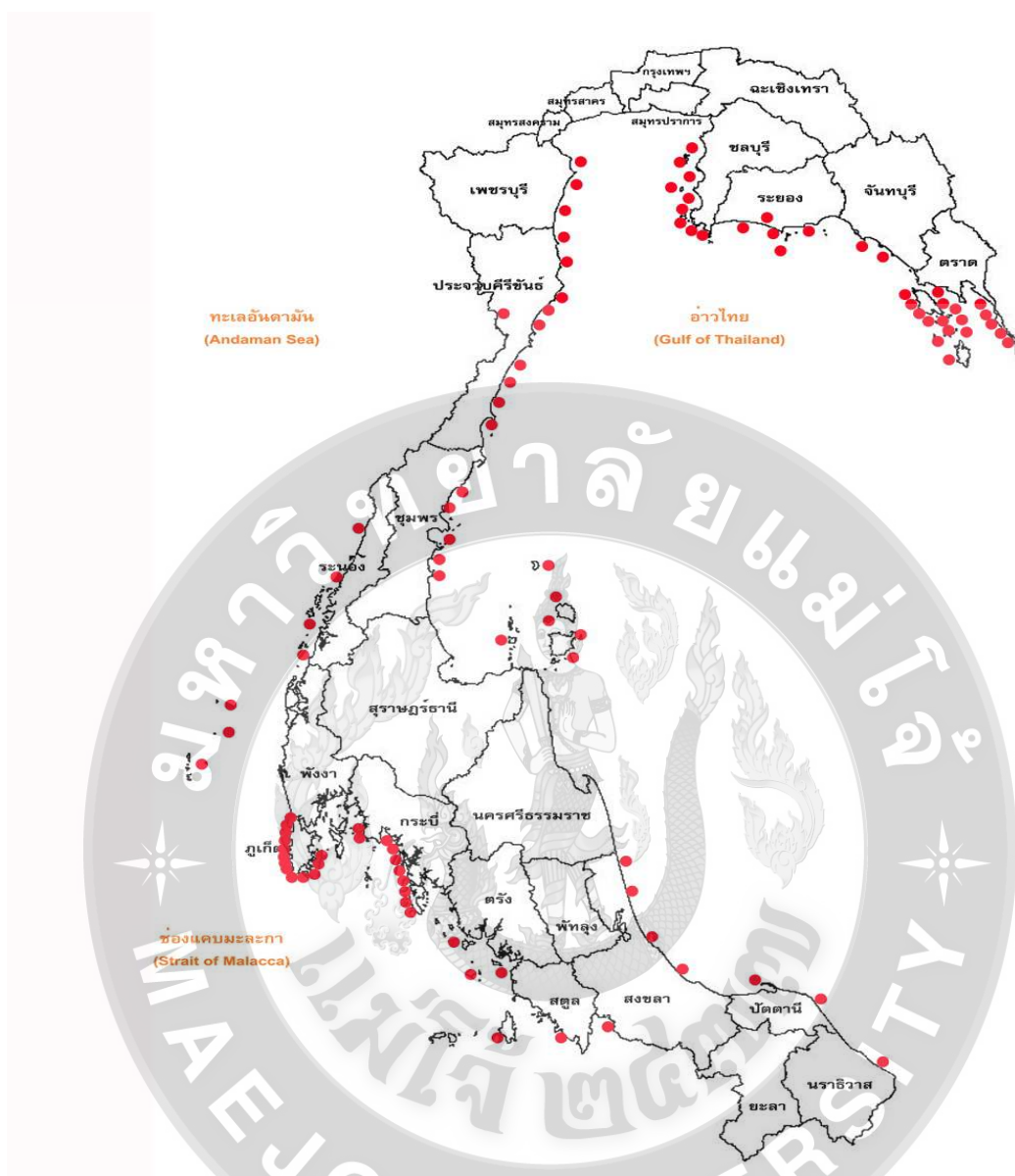
ที่มา: คัดแปลงจาก Thailand Scuba Diving, Thailand Dive Center, Scuba Dive Travel Information, ADI Scuba Diving. เข้าถึงได้จาก <http://scuba.thai-tour.com/>

2. การเล่นเรือ-เรือยอชท์ ภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในทะเลอันดามัน มีกิจกรรมท่องเที่ยวทางทะเลหลากหลาย หนึ่งในกิจกรรมที่ได้รับความนิยมจากทั้งชาวไทยและต่างประเทศ นั่นก็คือ การเล่นเรือใบ และท่องเที่ยวทางทะเลด้วยเรือยอชท์ เพื่อชมความงามของท้องทะเลไทยและเกาะแก่งต่างๆ รอบภูเก็ต และแถบจังหวัดพังงา นอกจากนี้ภูเก็ตจะมีบริการให้เช่าเรือใบ

เรือยอชต์หลายบริษัทแล้ว ยังมีการจัดการแข่งขันที่มีชื่อเสียงระดับโลกหลายรายการ อาทิ การแข่งขันเรือใบนานาชาติชิงถ้วยพระราชทาน หรือ ภูเก็ตคิงคัพ รีกัตตา ที่มีผู้เข้าร่วมการแข่งขันจากหลายประเทศทั่วโลกสำหรับการเล่นเรือยอชต์จำเป็นต้องใช้ความชำนาญและประสบการณ์ และเมื่อวางแผนเช่าเรือยอชต์ในการเดินทางควรตรวจสอบสภาพอากาศ สภาพน้ำขึ้นน้ำลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูมรสุมของฝั่งอันดามัน ซึ่งอยู่ระหว่างเดือนมิถุนายนถึงตุลาคม และควรมีการเตรียมพร้อมในเรื่องอุปกรณ์สื่อสาร ยา น้ำดื่มและอาหารนอกจากนี้ยังสามารถท่องเที่ยวเมืองพัทยา โดยการนั่งเรือยอร์ชมความงามของท้องทะเลได้อีกด้วย

3. การท่องเที่ยวชายหาด ชายหาดในประเทศไทยนั้นมีมากมาย แต่ลักษณะของชายหาดแต่ละแบบนั้น ก็จะแตกต่างกันตามสภาพภูมิประเทศ และสภาพแวดล้อมทั่วไป เช่น หาดทรายอาจมีทรายละเอียด หรือทรายหยาบ สีเม็ดทรายที่ต่างกันไป





รูปที่ 4 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล

ที่มา : ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล เข้าถึงได้จาก <http://www.mkh.in.th/index.php/>

ตารางที่ 2.1 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเล

จังหวัด	สถานที่ท่องเที่ยวทางทะเล
ชลบุรี	บางแสน เกาะสีชัง พัทยา เกาะล้าน เกาะขามใหญ่ บางเสร่ หาดเตยงาม หาดจอมเทียน เกาะคางคาว
ระยอง	เกาะเสม็ด หาดแม่รำพึง เกาะทะลุ เกาะมันนอก หินสอยน้ำใส
จันทบุรี	หาดเจ้าหลาว หาดคู้วิมาน
ตราด	บ้านสลักเพชร บ้านโรงถ่าน เกาะช้าง น้ำตกธารมะยม หาดทรายขาว เกาะช้างใต้ เกาะเหลายา เกาะหวาย เกาะขาม เกาะง่าม เกาะกูด เกาะหมาก อ่าวใบลาน หาดไก่อแบ้ หาดทรายเงิน หาดทรายแก้ว หาดทรายงาม หาดทับทิม หาดไม้รูด
เพชรบุรี	หาดเจ้าสำราญ หาดปึกเตียน หาดชะอำ
ประจวบคีรีขันธ์	ตัวเมืองหัวหิน เขาตะเกียบ สวนสนประดิพัทธ์ อ่าวแม่รำพึง เขาเต่า เขาช่องกระจก อ่าวมะนาว อ่าวประจวบคีรีขันธ์ หาดวนกร หาดแหลมศาลา
ชุมพร	หาดทรายรี หาดทุ่งวัวแล่น หาดคอเขา หาดภราดรภาพ หาดทรายรีสีวี
สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย หมู่เกาะอ่างทอง เกาะพะงัน หาดรีน เกาะเต่า เกาะนางยวน
สงขลา	แหลมสมิหลา ทะเลสาบสงขลา เกาะยอ
พัทลุง	อุทยานนกน้ำทะเลน้อย
ปัตตานี	หาดปานระ หาดตะโละกาโปรี
นราธิวาส	หาดนราทัศน์
ระนอง	อุทยานแห่งชาติแหลมสน หาดบางเบน หาดชาญดำริ หาดประพาศ
พังงา	เกาะยาว หมู่เกาะสิมิลัน หมู่เกาะสุรินทร์
กระบี่	อ่าว นาง หมู่เกาะพีพี อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตา หาดยาว หาดคลองดาว หาดคลองนิน หาดพระแอะ หาดถ้ำพระนาง หาดไร่เลย์
ภูเก็ต	หาดราไวย์ แหลมพรหมเทพ หาดในหาน อ่าวป่าตอง หาดในยาง เขารัง หาดกะตะ หาดกมลา หาดในทอน หาดสุรินทร์ หาดกะรน อ่าวเเมอเมอรัลด์ หาดฟรีดอม
ตรัง	เกาะกระดาน เกาะมุกและถ้ำมรกต หาดเจ้าไหม
สตูล	เกาะหินงาม ทะเลบัน อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะตะรุเตา

ที่มา : ทะเลเมืองไทย, รวมสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเล, ดัดแปลงจาก

http://travel.sanook.com/beach/beach_06211.php ดัดแปลงจาก wannasurf, surfmap, เข้าถึงได้จาก

http://www.wannasurf.com/spot/Asia/Thailand/map/map_-surf-spots-thailand.gif

ดัดแปลงจาก สนิท อักษรแก้ว. ประชากรและทรัพยากรชายฝั่งทะเล (รวมบทความทางวิชาการ). มูลนิธิวิจัยอาวุโส สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) วิทยาลัยประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. พิมพ์ครั้งที่ 1, 2545. และ <http://www.trippergang.com>

2.4.2 ความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล

การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างรวดเร็วกำลังเป็นปัญหาเนื่องจากความเสื่อมโทรมของ แหล่งท่องเที่ยวทางทะเล สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความเสื่อมโทรมมีดังนี้

- 1) ประชาชนขาดความสนใจ และขาดการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และมีทัศนคติเชิงลบต่อการประกาศเขตอนุรักษ์
- 2) ขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ มีงบประมาณไม่เพียงพอ
- 3) ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถอย่างเพียงพอต่อการบริหารจัดการพื้นที่
- 4) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการบริหารจัดการพื้นที่ทางทะเลและชายฝั่ง
- 5) ขาดประสิทธิภาพในการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน
- 6) ขาดองค์ความรู้ที่มีความจำเป็นต่อการบริหารจัดการพื้นที่
- 7) นักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปขาดทักษะ และความรู้ความตระหนักในการอนุรักษ์ และการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน

2.5 บริบทเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาดของกลุ่มจังหวัด Royal Coast: จังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

กลุ่มท่องเที่ยว Royal Coast หรือแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ประกอบไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในจังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพรและระนอง

ดร.ศศิธรา พิชัยชาญณรงค์ ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กล่าวในการประชุมพิจารณา (ร่าง) แผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (The Royal Coast) เกี่ยวกับศักยภาพและโอกาสการลงทุนด้านท่องเที่ยว แนวทางการพัฒนา และแผนงาน/โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยว่า กลุ่มท่องเที่ยว Royal Coast สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อยคือ กลุ่มจังหวัดเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ และกลุ่มจังหวัดชุมพรและระนอง โดยศักยภาพของแต่ละจังหวัดแตกต่างกันไป (1) จังหวัดเพชรบุรี มีศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (2) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวชายหาดที่สวยงามและสงบ (3) จังหวัดชุมพร

มีศักยภาพของการท่องเที่ยวทางทะเล (4) จังหวัดระนอง มีศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ สำหรับโอกาสการลงทุนในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (The Royal Coast) เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ เช่น การลงทุนสร้างท่าจอดเรือยอชต์ การสร้างจุดชมวิว การสร้าง Camp Site การสร้าง Marina และ Boutique Resort ศูนย์ฝึกสอนดำน้ำระดับนานาชาติ เป็นต้น นอกจากนี้ ที่ประชุมได้พิจารณาข้อเสนอแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ซึ่งมีแนวคิดหลัก 4 ประการ เพื่อฟื้นฟู อนุรักษ์ และจัดสร้างแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความหลากหลายตามศักยภาพทรัพยากรการท่องเที่ยวของพื้นที่ จัดหาที่ดินสำหรับโครงการพัฒนา ส่งเสริมภาคเอกชน ทั้งในและต่างประเทศเข้ามาลงทุน และบูรณาการจัดระบบการบริหารการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยทั้งระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งรูปแบบการท่องเที่ยวพื้นที่ The Royal Coast แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ คือ กลุ่มท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม มีจังหวัดเพชรบุรีเป็นศูนย์กลาง กลุ่มท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ภูเขา ป่าไม้ อุทยานแห่งชาติ และชายฝั่งทะเล มีจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และชุมพรเป็นศูนย์กลาง และกลุ่มท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ มีจังหวัดระนองเป็นศูนย์กลาง ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (The Royal Coast) จะพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิม เช่น การท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และจัดสร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ในพื้นที่ The Royal Coast ได้แก่ โครงการมรืนาอ่าวมะนาว อ่าวปะทิว แม่น้ำกระ: เพชรบุรี, ประจวบคีรีขันธ์, ชุมพร, ระนอง

2.5.1 แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพร

จังหวัดชุมพร มีชื่อปรากฏตั้งแต่ปี พ.ศ.1098 โดยมีฐานะเป็นเมืองหน้าด่านของ นครศรีธรรมราช ใช้รูปพะเป็นตราเมือง เป็นเมืองในอาณาจักรฝ่ายใต้ของกรุงศรีอยุธยาในรัชสมัย แผ่นดินสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ ในสมัยรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้จัดตั้งเป็นมณฑล ชุมพรจึงมีฐานะเป็นจังหวัด

คำว่า “ชุมพร” สันนิษฐานว่ามีที่มาจากคำต่างๆว่า “ชุมนุมพล” เนื่องจากเป็นเมือง ห้าด่านการเดินทัพไม่ว่าจะมาจากฝ่ายเหนือหรือฝ่ายใต้ล้วนเข้ามาตั้งค่ายชุมนุมพลกันที่นี่ จึงเรียกจุด นี้ว่า “ชุมนุมพล” ต่อมาเพี้ยนเป็น “ชุมพร” อีกความหมายหนึ่งอาจมาจากคำว่า “ชุมนุมพร” เนื่องจาก ประการหนึ่งในการเดินทางไปทำศึกสงครามของแม่ทัพนายกองตั้งแต่สมัยโบราณมา เมื่อจะเคลื่อน พลจะต้องทำพิธีส่งทัพโดยการบวงสรวงสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ขอให้ได้รับชัยชนะในการสู้รบเป็นการบำรุง ขวัญทหารในสถานที่ชุมนุมเพื่อรับพรเช่นนี้ตรงกับความหมายชุมนุมพรหรือประชุมพร

แต่อีกทางหนึ่งสันนิษฐานว่า น่าจะได้มาจากชื่อพันธุ์ไม้ธรรมชาติในท้องถิ่น ได้แก่ ต้น มะเดื่อชุมพรเพราะที่ตั้งของเมืองชุมพรนั้นอยู่บนฝั่งแม่น้ำท่าตะเภา มีต้นมะเดื่อชุมพรนั้นอยู่บนฝั่ง แม่น้ำท่าตะเภา มีต้นมะเดื่อชุมพรจึงเป็นสัญลักษณ์ส่วนหนึ่งของตราประจำจังหวัดชุมพร

อาณาเขต

ทิศเหนือ	ติดต่อกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
ทิศใต้	ติดต่อกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับอ่าวไทย
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับจังหวัดระนองและสหภาพพม่า

การเดินทางจากอำเภอเมืองชุมพรไปยังอำเภอต่าง ๆ

อำเภอปะทิว	30	กิโลเมตร
อำเภอท่าแซะ	32	กิโลเมตร
อำเภอสวี	45	กิโลเมตร
อำเภอทุ่งตะโก	62	กิโลเมตร
อำเภอหลังสวน	76	กิโลเมตร
อำเภอละแม	75	กิโลเมตร
อำเภอพะโต๊ะ	115	กิโลเมตร

การเดินทาง

รถยนต์ จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางพุทธมณฑล-นครปฐม-ราชบุรี-เพชรบุรี หรือเส้นทางสายธนบุรีปากท่อ(หมายเลข35)แล้วแยกที่ อำเภอปากท่อเข้าทางหลวงหมายเลข4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านจังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ จนถึงสี่แยกปฐมพร จากนั้นแยกซ้ายเข้าตัวเมืองชุมพรตามทางหลวงหมายเลข4001 อีก ประมาณ 8 กิโลเมตร รวมระยะทางประมาณ 498 กิโลเมตร

รถไฟ จากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) มีรถเร็วและรถด่วนไปจังหวัดชุมพรทุกวัน สอบถามรายละเอียดได้ที่ โทร.1690,0 2621 8701 สำหรับตั๋ว โทร 0220 4444 หรือที่สถานีชุมพร โทร. 0 7751 1103 www.railway.co.th จากสถานีรถไฟธนบุรี (บางกอกน้อย) มีขบวนรถดีเซลรางไปจังหวัดชุมพรทุกวัน สอบถามรายละเอียดได้ที่ โทร. 02411 3102,0 2621 8701, 0 2411 3100

รถโดยสารประจำทาง มีรถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ออกจากสถานีขนส่งสายใต้ ถนนบรมราชชนนี ไปชุมพรทุกวัน สอบถามรายละเอียดได้ที่ โทร.02 8946122, 02 4224444 สามารถซื้อตั๋วออนไลน์ได้ที่หมอชิตได้ และขึ้นรถสายใต้จองตั๋ว โทร 02 5362852-66,02 2623456 หรือ www.Transport.co.th สำหรับรถโดยสารปรับอากาศเอกชนสอบถามรายละเอียดได้ที่

บริษัทโซคอนันต์ทัวร์ 02 89463002,02 8857805-7 สาขาชุมพร โทร. 077 511480, 077 511757

บริษัทสุวรรณทิพัทธ์ โทร. 02-8946066-7, 02-4355026, 02-4355030 สาขาชุมพร โทร. 077-504901, 077-511422, 077501535

บริษัท พัชรภรณ์ทิพัทธ์ โทร.02-8946200 สาขาชุมพร โทร. 077-503666, 077-5022929 จังหวัดใกล้เคียง

รถโดยสารประจำทางรถออกที่สถานี บขส. ชุมพรเมืองใหม่ ถนนเพชรเกษม โทร. 077-576796 รถตู้ มีคิวรถไปยังหัววัดและอำเภอต่าง ๆ ดังนี้

เดินทางไปกระบี่ นครศรีธรรมราช ประจวบคีรีขันธ์ รวมทั้งอำเภอต่าง ๆ ในชุมพร ขึ้นรถที่ถนนเลียบทางรถไฟ โทร. 077-570522, บริษัท ฟาอันคัมมัน 083-6332183

เดินทางไปชุมพร-สุราษฎร์ธานี หรือ ชุมพร-หลังสวน ขึ้นรถที่ชุมพรไนท์พลาซ่า 077-572021

เดินทางไปชุมพร-ระนอง ขึ้นรถที่ถนนท่าตะเภา โทร.077-570643

รถสองแถว มีบริการรถสองแถวบริการไปแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น

หาดทุ่งวัวแล่น ขึ้นรถที่หลังตลาดเทศบาลชุมพร

หาดทรายรี ขึ้นรถที่ข้างศาลหลักเมือง

วิ่งรอบเมืองชุมพร เวลา 08.00-15.00 น. ขึ้นรถที่ถนนเลียบทางรถไฟ และเวลา 15.00-21.00 น. ขึ้นรถที่โรงพยาบาลชุมพร

2.5.1 สถานที่ที่น่าสนใจของจังหวัดชุมพร

อำเภอเมืองชุมพร

1) พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติชุมพร อยู่ในศูนย์ราชการแห่งใหม่ของจังหวัดชุมพร สามารถเดินทางตามถนนเพชรเกษมก่อนถึงสี่แยกชุมพรแยกซ้ายบริเวณ กิโลเมตรที่ 484 เป็นสถานที่รวบรวมเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และโบราณวัตถุที่สำคัญของจังหวัดชุมพรสร้างเมื่อปี 2538 อาคารชั้นล่างเป็นพื้นที่ส่วนบริการมีห้องสมุด ส่วนชั้นสองแบ่งการจัดแสดงออกเป็น 8 ส่วน คือ

1. ชุมพรวันนี้
2. สมัยก่อนประวัติศาสตร์ในชุมพร
3. พัฒนาการแรกเริ่มประวัติศาสตร์
4. ประวัติศาสตร์ในชุมพร
5. ชุมพรกับสงครามโลกครั้งที่ 2
6. ชุมพรกับการเป็นเมืองในเส้นทางผ่านของพายุไต้ฝุ่น
7. ธรรมชาติวิทยาและมรดกดีเด่นของจังหวัดชุมพร
8. พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์

โดยจัดแสดงเป็นภาพถ่ายภาพยนตร์ แสง-เสียงป้ายสื่อความหมายโดยละเอียด หุ่นจำลองและสถานที่จำลองขนาดเท่าจริง โดยการแสดงแสง-เสียงเรื่อง “พายุไต้ฝุ่นเกย์” แสดง วัน ละ 2 รอบ คือ 10.00 น. และ 14.00 น. เปิดให้เข้าชมวันพุธ-วันอาทิตย์ เว้นวันหยุดราชการ ตั้งแต่ เวลา 09.00-16.00 น.

“เรือรบหลวงชุมพรเป็นเรือคอร์ปัสขนาดใหญ่มีความยาว 68 เมตร กว้าง 6.55 เมตร เรือลำนี้ปลดประจำการเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2518” ค่าเข้าชมคนไทย 10 บาท ชาว ต่างประเทศ 30 บาท โทร 077504105, 077504246 หรือ www.thailandmuseum.com

2) อนุสาวรีย์ยุทธนาhtar ตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 4001 สายชุมพร – ปากน้ำ ตำบลบางหมาก เจริญสะพานท่านางสังข์ห่างจากอำเภอเมืองฯ ประมาณ 5 กิโลเมตร สร้างขึ้นเพื่อเป็นอนุสรณ์รำลึกถึงวีรกรรมอันกล้าหาญของยุทธนาhtar ที่ทำการรบต่อสู้กับทหารญี่ปุ่นที่รุกกรณเข้ามาในประเทศไทย เมื่อครั้งสงครามโลก ครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ. 2484

3) หาดทรายรี อยู่ห่างจากเทศบาลเมืองชุมพรไปตามทางหลวงหมายเลข 4119 และ 4098 ประมาณ 20 กิโลเมตร มีรถโดยสารวิ่งจากตัวเมืองถึงชายหาด เป็นหาดทรายยาวสีขาวสะอาดตา บริเวณหาดมีที่พักและร้านอาหารบริการใกล้ๆ ชายหาดเป็นที่ตั้งของอนุสรณ์สถานของพลเรือเอกพระบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ผู้ทรงสถาปนากองทัพเรืออันทันสมัยให้กับประเทศไทย และเป็นที่เคารพสักการะของประชาชนอนุสรณ์สถานประกอบด้วย ศาลกรมหลวงชุมพรฯ หลังเก่าและที่สร้างขึ้นใหม่บนเนินเขา สวนสมุนไพร อยู่นบริเวณเชิงเขาเป็นโครงการของกระทรวงสาธารณสุข เพื่ออนุรักษ์สมุนไพรที่มีคุณค่า สืบทอดเจตนารมณ์ของ “กรมหลวงชุมพรฯ “หรือหมอมพร” ของชาวบ้าน

4) เรือรบหลวงชุมพร เป็นเรือคอร์ปัสขนาดใหญ่ มีความยาว 68 เมตร กว้าง 6.55 เมตร เรือลำนี้ปลดประจำการเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ.2518 ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 กองทัพเรือได้มอบเรือนี้ให้มาตั้ง ณ หาดทรายรี เพื่อเป็นอนุสรณ์ของกรมหลวงชุมพรฯ เปิดตั้งแต่เวลา 06.30 - 20.00 น. สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร 098 7554222

5) เขาเจ้าเมือง ถัดจากหาดทรายรีไปตามถนนลาดยางเลียบริมทะเล ประมาณ 1 กิโลเมตร แยกขวาไปตามถนนลาดยางอีกประมาณ 1 กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวซ้ายขึ้นเนินเขาอีก ประมาณ 400 เมตร บนเขาเจ้าเมืองเป็นที่ตั้งของศูนย์ศึกษาธรรมชาติอุทยานแห่งชาติจังหวัดชุมพร และมีศาลาชมวิวซึ่งสามารถมองเห็นทิวทัศน์ที่สวยงามของชายทะเลชุมพร รวมทั้งเกาะต่างๆ โดยเฉพาะเกาะมะพร้าว ซึ่งเป็นเกาะที่อยู่ใกล้ที่สุด

6) เกาะมะพร้าว ห่างจากหาดทรายรีประมาณ 1 กิโลเมตร เป็นเกาะขนาดเล็ก มีหาดทรายสีขาวนวลยาว ประมาณ 100 เมตร บนเกาะมีสภาพภูมิทัศน์สวยงาม มีแนวปะการังที่ยังคงสมบูรณ์

และสวยงามอยู่ทางตะวันตกของเกาะซึ่งสามารถเล่นน้ำได้ เกาะมะพร้าวเป็นเกาะสัมปทานรังนกนางแอ่นหากนักท่องเที่ยวต้องการขึ้นไปบนเกาะจะต้องแจ้งให้สำนักงานจังหวัดชุมพรทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ โทร 077511551 เพื่อจะได้จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้าชมเกาะ หรือจะนั่งเรือเล่นเพื่อดำน้ำชมปะการังรอบเกาะ สามารถติดต่อเจ้าหน้าที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร โทร 077558144-5

7) เกาะลวะ เป็นเกาะขนาดเล็ก ใกล้กับเกาะมะพร้าวอยู่ในความดูแลของอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร นักท่องเที่ยวนิยมไปดำน้ำชมปะการังบริเวณรอบ ๆ เกาะมีแนวปะการังที่สวยงาม โดยเฉพาะดอกไม้ที่สีสันสวยงาม สามารถให้บริการแพ็คเกจทัวร์ หรือเช่าเรือไปเที่ยวได้จากบริเวณหาดทรายขาวสะอาดและอ่าวทุ่งมะขามน้อย

8) เกาะทะลุ ห่างจากปากน้ำชุมพร ประมาณ 13 กิโลเมตร เป็นเกาะหินปูนขนาดเล็กบนเกาะมีโพรงถ้ำขนาดใหญ่หลายถ้ำอยู่รอบผิวน้ำ สามารถมองลอดทะเลหรือว่ายน้ำไปฝั่งตรงข้ามได้ และยังเป็นแหล่งดำน้ำดูปะการังหรือดอกไม้ทะเลรอบเกาะ ช่วงเดือนมีนาคม – เมษายน จะมีนางนวลมาวางไข่เป็นจำนวนมากอีกด้วย สามารถเช่าเรือจากบริเวณหาดทรายขาวสะอาด สอบถามข้อมูลได้ที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร โทร.0775581445 บนเกาะไม่มีที่พัก

9) เกาะลังกาจิว เป็นเกาะสัมปทานรังนก ห่างจากอ่าวทุ่งมะขามน้อยประมาณ 8 กิโลเมตร บนเกาะไม่มีบ้านเรือนอาศัยอยู่ นอกจากกระท่อมของคนเฝ้ารังนกบนเกาะเท่านั้น หาดทรายมีสีขาวนวล สามารถเล่นน้ำและดำน้ำดูปะการังได้

จุดเด่นสำคัญอีกอย่างหนึ่งของเกาะลังกาจิวคือสายพระหัตถ์จารึก จปร. และปี ร.ศ จำหลักอยู่บนแผ่นหินบริเวณด้านหน้าปากทางเข้าถ้ำถ้ำนางแอ่น อ่าวทุ่งมะขามในและอ่าวทุ่งมะขามนอก ลักษณะเป็นอ่าวโค้งเว้าครึ่งวงกลมจดกันสองอ่าว มีแนวหินเป็นแหลมยื่นตรงกลางระหว่างสองอ่าว มีชายหาดสีขาวนวลสงบเงียบน่าพักผ่อนตลอดแนวชายหาดหนาแน่นไปด้วยต้นมะพร้าว

การเดินทาง ใช้ทางหลวงหมายเลข 4119 และ 4098 ผ่านหาดทรายรีเลี้ยวขวาไปตามถนนลาดยาง ประมาณ 6 กิโลเมตร เลี้ยวซ้ายตรงบริเวณศาลาเฉลิมพระเกียรติ ร.9 ไปอีกประมาณ 1 กิโลเมตร จะถึงอ่าวทุ่งมะขามใน และหากต้องการไปอ่าวทุ่งมะขามนอกต้องย้อนมาถนนลาดยางและตรงไปอีกประมาณ 3 กิโลเมตร ก็จะถึงอ่าวทุ่งมะขามนอก ประมาณ 27 กิโลเมตร และ 31 กิโลเมตร ตามลำดับ

10) หาดทรายขาว อยู่ห่างจากตัวเมืองชุมพรประมาณ 12 กิโลเมตร ตามทางหลวงหมายเลข 4119 จากนั้นแยกเข้าทางหลวง 4018 ประมาณ 1 กิโลเมตร กล่าวกันว่าครั้งหนึ่งไทยกับญี่ปุ่นมาตกลงจับมือกันที่นี้จึงเป็นที่มาของชื่อหาดทรายขาว แนวชายหาดต่อเนื่องมาจากปากน้ำชุมพร

ยาวขนานไปกับริมหาดที่ร่มรื่นไปด้วยต้นมะพร้าวตลอดเส้นทาง 3 กิโลเมตร บริเวณหาดมีร้านอาหารและหมู่บ้านประมง

11) อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร ประกาศเป็นอุทยานแห่งชาติเมื่อพ.ศ.2532 แรกเริ่มใช้ชื่ออุทยานแห่งชาติหาคทรายรี ต่อมาได้รับการประกาศเป็นอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2542 ครอบคลุมพื้นที่ 198,125 ไร่ ตั้งแต่เกาะจร๊ะเข้ ในเขตอำเภอปะทิวจดเกาะง่ามใหญ่, เกาะง่ามน้อย, เกาะเสม็ด, เกาะมะพร้าว, เกาะมาตรา, เกาะทองหลาง, เกาะลังกาจิว บริเวณอ่าวทุ่งคาในเขตอำเภอเมือง และหมู่เกาะในเขตอำเภอสวี อำเภอทุ่งตะโก จนถึงอ่าวท้องครกในเขตอำเภอหลังสวน

พื้นที่อุทยานฯ ครอบคลุมทั้งในส่วนของป่าชายเลน ภูเขาชายหาด ท้องทะเล และหมู่เกาะ จึงหลากหลายไปด้วยสถานที่ท่องเที่ยว และกิจกรรมที่น่าสนใจ

บริเวณที่ทำการอุทยานฯ ตั้งอยู่กลางป่าของชายเลน ภูเขา ชายหาด ท้องทะเล และหมู่เกาะ จึงหลากหลายไปด้วยสถานที่ท่องเที่ยว และกิจกรรมที่น่าสนใจ

บริเวณที่ทำการอุทยานฯ ตั้งอยู่กลางป่าชายเลนมีอาคารศูนย์บริการนักท่องเที่ยว เชื่อมด้วยสะพานไม้ทอดยาวและยังเป็นเส้นทางเดินศึกษาธรรมชาติเลียบคลองเข้าไปในป่าชายเลน ซึ่งมีหลายเส้นทาง เหมาะสำหรับศึกษาพันธุ์ไม้ทอดยาวและยังเป็นเส้นทางเดินศึกษาธรรมชาติเลียบคลองเข้าไปในป่าชายเลนซึ่งมีหลายเส้นทาง เหมาะสำหรับศึกษาพันธุ์ไม้และสัตว์ป่าในป่าชายเลน หรือจะนั่งชมเรือชมสภาพป่าชายเลนก็ได้ อุทยานฯ มีชายหาดทอดยาวกว่าร้อยกิโลเมตร ครอบคลุมชายฝั่งทะเลเกือบครึ่งหนึ่งของความยาวทั้งหมดของจังหวัดชุมพรมีชายหาดสวยงามน่าเที่ยวตามแนวชายฝั่งหลายแห่ง เช่นอ่าวทุ่งมะขามนอกซึ่งยาวกว่า 4 กิโลเมตร หาดอรุโณทัยที่ ทอดยาวประมาณ 6 กิโลเมตร ในเขตอำเภอทุ่งตะโก นอกจากนี้พื้นที่อุทยานฯ ยังครอบคลุมไปจนถึงหาดทรายรี อันเป็นที่ตั้งศาลกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ และจุดชมวิวยะเอนกซึ่งสามารถมองเห็นทิวทัศน์ของหมู่เกาะกลางท้องทะเล ชุมพรได้ชัดเจน

ส่วนพื้นที่ทางทะเลประกอบด้วยหมู่เกาะกว่า 40 เกาะ โดยเฉพาะบางเกาะมีจุดดำน้ำและหาดทรายเม็ดละเอียดค่าน่าพักผ่อน เช่นเกาะจร๊ะเข้อยู่ทางตอนเหนือสุดของพื้นที่อุทยานฯ ตามชายหาดจะมีก้อนหินกลมมนเป็นจำนวนมาก

12) เกาะง่ามใหญ่ และเกาะง่ามน้อย เป็นเกาะสัมปทานรังนกนางแอ่นบนเกาะมีหมู่บ้านที่ชาวบ้านยังชีพด้วยการหาปลาและเก็บรังนกด้วยการหาปลาและเก็บรังนกบริเวณรอบเกาะยังมีแนวปะการังที่สมบูรณ์ จึงเป็นแหล่งดำน้ำลึกที่น่าสนใจอีกแห่งหนึ่งเกาะลังกาจิวเป็นสัมปทานรังนกที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเคยเสด็จทอดพระเนตรการเก็บรังนกนางแอ่น ดังปรากฏตัวอักษรเงินโบราณ และรอยจารึกพระปรมาภิไธยย่อ จปร.บนแผ่นหิน และในโพรงถ้ำริมชายหาด

การเดินทาง ที่ทำการอุทยานฯ อยู่ห่างจากอำเภอเมืองชุมพร 21 กิโลเมตร ตามทางหลวงหมายเลข 4001 สาปากน้ำชุมพรก่อน ถึงปากน้ำชุมพรแยกขวาไป หาดทรายรีจากนั้นเลี้ยวขวาอีกครั้งไปอีกประมาณ 8 กิโลเมตร ป้ายทางเข้าอุทยานฯ อยู่ซ้ายมือการเดินทางไปหมู่เกาะต่าง ๆ สามารถทำได้โดยสะดวก เพราะอยู่ไม่ไกลจากชายฝั่ง และมีเรือประมงท้องถิ่นให้บริการเช่าเหมาลำ รวมทั้งมีบ้านพักของอุทยานฯ ให้บริการแก่นักท่องเที่ยว สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร โทร.077-558144-5

เกาะง่ามน้อย เป็นเกาะสัมปทานรังนกนางแอ่นบนเกาะมีหมู่บ้านที่ชาวบ้านยังชีพด้วยการหาปลาและเก็บรังนก

13) ศูนย์ศึกษาธรรมชาติอุทยานแห่งชาติทางทะเลจังหวัดชุมพร เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ให้ความรู้ความเข้าใจแก่เยาวชน นักเรียน นิสิตนักศึกษาและประชาชนทั่วไป โดยจัดกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่การจัดค่ายเยาวชน การจัดอบรมโดย วิทยากรผู้เชี่ยวชาญ การจัดนิทรรศการถาวรบริเวณที่ทำการศูนย์ศึกษาธรรมชาติ และนิทรรศการเคลื่อนที่เพื่อการเข้าหากลุ่มเป้าหมายอย่างทั่วถึง รวมถึงการร่วมส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศกับภาคเอกชนในท้องถิ่น กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศบริเวณศูนย์ศึกษาธรรมชาติอุทยานแห่งชาติทางทะเลจังหวัดชุมพร และพื้นที่ใกล้เคียง มีดังนี้

เดินป่าศึกษาธรรมชาติ ชมพรรณไม้และสัตว์ป่ารวมทั้งสวนสมุนไพรที่มีประโยชน์หลากหลาย ผู้ร่วมกิจกรรมจะได้สัมผัสธรรมชาติอย่างใกล้ชิดตั้งแต่ยอดเขาถึงชายหาด

การตั้งเต็นท์พักแรม ศูนย์ศึกษาธรรมชาติอุทยานแห่งชาติทางทะเลจังหวัดชุมพร มีสถานที่กางเต็นท์สำหรับรองรับการเข้าค่ายพักแรมที่กว้างขวาง ในบรรยากาศที่แวดล้อมด้วยธรรมชาติอันสวยงามมาก นักท่องเที่ยวสามารถนำเต็นท์มากางเองได้หรือใช้บริการเช่าก็ได้เช่นกัน

การดำน้ำลึกและน้ำตื้น แนวปะการังในท้องทะเลชุมพรมีหลายบริเวณ หลายแห่งสวยงามมาก และเป็นแหล่งท่องเที่ยวดำน้ำลึกที่ติดอันดับต้น ๆ ของเมืองไทย เช่น บริเวณหมู่เกาะง่ามและอีกหลายบริเวณที่นักท่องเที่ยวทั่วไปสามารถดำน้ำตื้นชมความงดงามของปะการัง และความหลากหลายของสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในแนวปะการังได้อย่างเพลิดเพลิน

พายเรือคายัค การใช้เรือขนาดเล็กพายเข้าไปในภายใต้ความเงิบสงบของป่าชายเลน หรือลัดเลาะไปตามแนวชายฝั่งทะเล เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่เปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวเข้าไปสัมผัสธรรมชาติได้อย่างใกล้ชิดมาก เนื่องจากการพายเรือไม่ก่อให้เกิดเสียงดังอันการรบกวนสัตว์ในธรรมชาติ อีกทั้งให้ความสนุกสนานและได้ออกกำลังกาย จึงเป็นกิจกรรมที่ได้รับความนิยมและเป็นที่ยอมรับมากในปัจจุบัน สามารถติดต่อสอบถามรายละเอียด ได้ที่ศูนย์ศึกษาธรรมชาติ

อุทยานแห่งชาติทางทะเล จังหวัดชุมพร โทร.077-558191, 02-5620760 <http://www.dnp.go.th> E-mail: prachan.mne@dnp.go.th

14) เกาะเต่า อยู่ในเขตอำเภอเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี แต่สามารถเดินทางได้ทั้งจากสุราษฎร์ธานี แต่สามารถเดินทางได้ทั้งจากสุราษฎร์ธานี และตัวเมืองชุมพรเกาะเต่าเคยเป็นสถานที่คุมขังนักโทษการเมืองเช่นเดียวกับเกาะตะรุเตา มีแหล่งปะการังสวยงาม นักท่องเที่ยวชอบดำน้ำสามารถดำน้ำได้ทั้งลึกและน้ำตื้น เกาะเต่ามีหาดทรายที่สวยงามทรายขาวละเอียด ได้แก่ หาดทรายรี หาดปะการัง หาดโกลก บ้านเก่า แหลมเทียนนอก อ่าวลึก อ่าวโดนด นอกจากนี้บนเกาะยังมีสิ่งที่น่าสนใจคือหิน จปร. ที่หาดทรายซึ่งเป็นสถานที่ที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสถึง 2 ครั้ง เมื่อปี พ.ศ. 2411 และพ.ศ.2442 และพระองค์ได้ทรงจารึกพระปรมาภิไธยย่อไว้บนแผ่นหิน สำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการจะพักค้างแรม เกาะเต่ามีที่พักบริการหลายแห่ง

การเดินทางไปเกาะเต่า : นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางไปเกาะเต่าจากชุมพรสามารถใช้บริการเรือโดยสารจากท่าเรือต่างๆดังนี้

ท่าเรือท่ายาง ห่างจากตัวเมืองชุมพรประมาณ 7 กิโลเมตร สามารถขึ้นรถสองแถวที่สหกรณ์หน้าตลาดเทศบาล ตัวเมืองชุมพร ไปท่าเรือท่ายาง ใช้เวลาประมาณ 20 นาที

บริษัท ส่งเสริมรุ่งเรือง จำกัด มีเรือเฟอร์รี่ขนาด 350 ที่นั่ง ออกจากท่าเรือท่ายาง วันละ 1 เที่ยว เวลา 07.00 น.ถึงเกาะเต่า เวลา 10.00 น. และมีเรือออกจากเกาะเต่า เวลา 13.00 ถึงชุมพร เวลา 18.00 น.ค่าโดยสารเที่ยวละ 450 บาทสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม กรุงเทพฯ โทร. 022808073,022807897 ชุมพร

บริษัทซีทรานดิสคัฟเวอร์รี่ จำกัด มีบริการเอ็กสเพรสโบ๊ท ขนาด 150 ที่นั่ง และ 275 ที่นั่ง เรือออกจากท่าเรือซีทรานชุมพร วันละ 1 เที่ยว เวลา 07.00 น. ถึงเกาะเต่า เวลา 08.45 น. และเที่ยวกลับเรือออกจากเกาะเต่า เวลา 10.00 น. ถึงชุมพร เวลา 11.45 น. ค่าโดยสารเที่ยวละ 550 บาท ท่าเรืออยู่ปากน้ำชุมพร สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร 077 521052 กรุงเทพฯ โทร.026293040

ท่าเรือเร็วลมพระยา ห่างจากตัวเมืองชุมพรประมาณ 20 กิโลเมตร บริษัทเรือเร็วลมพระยา มีรถบริการรับจากสถานีรถไฟหรือสถานีขนส่งในตัวเมืองชุมพร โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย แต่ต้องโทรแจ้ง บริษัท ล่วงหน้า โทร.077558 8212-3

บริษัทเรือเร็วลมพระยา จำกัด มีบริการเรือคาตามารัน ขนาด 250 ที่นั่ง เรือออกจากท่าเรือเร็วลมพระยาชุมพร วันละ 2 เที่ยว เวลา 07.00 น. ถึงเกาะเต่า เวลา 08.00 น. และเวลา 13.00 น. ถึงเกาะเต่า เวลา 14.30 น. เที่ยวกลับเรือเร็วออกจากเกาะเต่า วันละ 2 เที่ยว เช่นกันคือเวลา 10.00 น. ถึงชุมพร เวลา 16.30 น. ค่าโดยสารเที่ยวละ 550 บาท สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมโทร. 075-582123 กรุงเทพฯ โทร.02-6298569-70 เกาะเต่า โทร.077-45617

หมายเหตุ เรือของบริษัท ส่งเสริมรุ่งเรือง จำกัด บริษัท ชีทราน ดิสคัฟเวอรี่ จำกัด และบริษัท เรือเร็วลมพระยา จำกัด เมื่อส่งผู้โดยสารที่เกาะเต่าแล้วจะเดินทางต่อไปยังเกาะพะงัน และเกาะสมุย ผู้โดยสารสามารถใช้บริการได้ นอกจากนี้ยังมีบริการ แพ็กเกจเดินทางกรุงเทพ-เกาะเต่าด้วย

15) วัดประเดิม แหล่งโบราณคดีเมืองชุมพรเก่าตั้งอยู่หมู่ 2 ตำบลตากแดด จากสี่แยกปฐมพรประมาณ 6 กิโลเมตร ลอดใต้สะพานข้ามรถไฟเข้าซอยเมืองชุมพร 15 (ซอยวัด ประเดิม) ประมาณ 2 กิโลเมตร วัดอยู่ทางซ้ายมือ นักโบราณคดีท้องถิ่นเชื่อว่าบริเวณวัดเคยเป็นที่ตั้งของเมืองชุมพรเก่าเนื่องจากมีการพบแท่งศิลา ซึ่งแรกเข้าใจว่าเป็นเสาหลักเมือง แต่ต่อมาพบว่าเป็นพระพุทธรูปหินทรายที่ผู้ก่อร่างบ้านเรียกว่าพระข่อยพระธาตุเจดีย์บรรจุพระบรมสารีริกธาตุสมัยศรีวิชัย เศียรพระพุทธรูปหินทรายศิลปะศรีวิชัยเกือบ 20 เศียรในพระอุโบสถ ชุ่มประตูกำแพงแก้วทางเข้าอุโบสถอาคารโรงเรียนปริยัติธรรมและวัดหลายตึกแตงหน้าจั่วอันเป็นสถาปัตยกรรมท้องถิ่นของชุมพรนอกจากนี้ยังขุดพบฐานรากของเจดีย์และแนวกำแพงวัดโบราณจำนวนมาก แสดงถึงการเป็นชุมชนในสมัยโบราณ สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร.077-574271

16) วัดเจ้าฟ้าศาลาลอย ตั้งอยู่หมู่ที่ 7 ตำบลบางลึก เดินทางจากตัวเมืองชุมพร ไปตามเส้นทางลาดยางสายเทศบาลเพชรเกษม ประมาณ 4 กิโลเมตร แยกขวาเข้าวัดอีก 2 กิโลเมตรรวมระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร เป็นวัดเก่าที่เคารพของชาวชุมพร ด้วยबारมีของหลวงปู่สงฆ์ จันทสโร ที่ได้รับการกล่าวขานว่ามีวาจาศักดิ์สิทธิ์ เมื่อมรณภาพร่างกายก็ไม่เน่าเปื่อย นอกจากนี้ในบริเวณวัดยังมีต้นสาละขนาดใหญ่ซึ่งเป็นต้นไม้ที่พระพุทธเจ้าประสูติออก ดอกรูปทรงงดงาม สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร.086-9410152, 081-6763612

เนื่องจากมีการพบแท่งศิลา ซึ่งแรกเข้าใจว่าเป็นเสาหลักเมืองแต่ต่อมาพบว่าเป็นพระพุทธรูปหินทรายที่ผู้ก่อร่างบ้านเรียกว่าพระข่อย

17) วนอุทยานปลาสวนมณีพิย (สระยักษ์) ตั้งอยู่หมู่ที่ 2 ตำบลบ้านนาจากตัวเมืองชุมพรไปตามถนน เพชรเกษม (หมายเลข 41) ประมาณ 4 กิโลเมตร แยกขวาเข้าบ้านขุนกระหัง ถึงสี่แยกเลี้ยวซ้ายใช้เส้นทางไปวัดถ้ำสิงห์ จากนั้นเลี้ยวขวาไปอีก 1 กิโลเมตร ระหว่างทางจะเป็นหมู่บ้านที่แวดล้อมไปด้วยสวนผลไม้มากมาย

ในวนอุทยานแวดล้อมด้วยเทือกเขาหินปูนสวยงามตกแต่งเป็นสวนหย่อม ประดับด้วยไม้ดอกประดับ ด้านหน้ามีสระน้ำขนาดใหญ่ เจ้าของได้นำปลาคาร์ฟ และปลาสวยงามจำนวนมากมาเลี้ยงไว้ มีศาลานั่งพักผ่อนให้อาหารปลา เปิดให้ผู้สนใจเข้าชมไม่เสียค่าใช้จ่าย โทร.077-555100, 077-555099

อำเภอหลังสวน

18) สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ฯ ชุมพร ตั้งอยู่หมู่ที่ 8 บ้านเขาเงิน ต.ท่ามะปลา ห่างจากตัวเมืองชุมพรประมาณ 65 กิโลเมตร เลี้ยวขวาที่สี่แยกอำเภอหลังสวน (ฝั่งตรงข้ามกับทางเข้าอำเภอหลังสวน) เข้าไปอีกประมาณ 3 กิโลเมตร เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่สวยงาม ลักษณะเป็นภูเขาริมแม่น้ำ เขียวเขาดกแต่งเป็นสวนประดับ และประดิษฐานอนุสาวรีย์สมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี ถัดไปอีกไม่กี่กิโลเมตรถึงถ้ำเขาเงิน บนผนังถ้ำสลักพระปรมาภิไธยย่อในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวระบุปีว่า “10” ซึ่งหมายถึงปีที่เสด็จประพาสสมลายุ เมื่อ พ.ศ. 2432 และยังได้โปรดให้สร้างเจดีย์ไว้บริเวณหน้าถ้ำ

19) เรือจำลองจักรีนฤเบศร ตั้งอยู่ที่หมู่ 3 ต.ปากน้ำหลังสวน บริเวณริมชายหาดแหลมสน เรือจำลองมีขนาด กว้าง 29 เมตร ยาว 79 เมตร สูง 6 เมตร สร้างจากความคิดของประชาชน โดยเฉพาะคนในชุมชนปากน้ำหลังสวน ได้เสียสละทั้งทรัพย์สินและแรงงาน ใช้บ่อสร้างประมาณ 12 ลานบาท เปิดทุกวันเวลา 08.00-20.00 น. สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร.072707609

20) เกาะพิทักษ์ ตั้งอยู่ หมู่ที่ 14 ต.บางน้ำจืด เป็นเกาะขนาดเล็ก ห่างจากที่ว่าการอำเภอหลังสวนประมาณ 25 กิโลเมตร มีเรือหางยาวของชาวบ้านบริการจากท่าเรืออ่าวครกไปยังเกาะพิทักษ์ คนละ 20 บาท ในอดีตชาวบ้านเรียกว่า “เกาะพิทักษ์” ซึ่งมีเรื่องเล่าว่า มีเรือประมงลอบเรือหาปลามายังเกาะพิทักษ์ และมองเห็นมีชาวบ้านบนเกาะกวักมือเรียก แต่พอเข้าไปยังกลับไม่มีชาวอาศัยอยู่บนเกาะเลยแม้แต่คนเดียว ปัจจุบันบริเวณ

21) เกาะมิโซคหินสวยงามน้ำทะเลใส สามารถเล่นน้ำได้และมีหมู่บ้านชาวประมงกระจายอยู่รอบเกาะทางทิศตะวันออกมีหาดทรายขนาดเล็กๆ ด้านหลังเกาะมีจุดชมวิวสูงประมาณ 200 เมตร หากวันนี้น้ำทะเลลดระดับสามารถเดินเท้าจากท่าเรืออ่าวครกข้ามมายังเกาะได้ ชาวบ้านบนเกาะได้จัดกิจกรรมท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร. 081093 0443, 089 0180644

22) ถ้ำเขาเกรียบ ตั้งอยู่ที่หมู่ 4 ต.บ้านควน ตามเส้นทาง สายชุมพร-หลังสวน ประมาณ 80 กิโลเมตร หรือประมาณ 10 กิโลเมตร จากอำเภอหลังสวน ถ้ำเขาเกรียบเป็นถ้ำที่มีชื่อเสียงอีกแห่งหนึ่งมีบันไดขึ้นถึงปากถ้ำ 370 ขั้น ภายในมีหินงอกหินย้อยสวยงามมาก ส่วนบริเวณเชิงเขามีที่ตั้งของสำนักสงฆ์

อำเภอทุ่งตะโก

23) หาดอรุโณทัย ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 ต.ปากตะโก จากถนนเพชรเกษมแยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 9047 ไปอีกกิโลเมตร เป็นชายหาดที่สงบเงียบ ที่ยังพบเห็นวิถีชาวประมงพื้นบ้านได้ริมชายหาดเป็นที่ตั้งศาลกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ถัดมาเป็นปากน้ำตะโก ซึ่งเป็นจุดเดินเรือออกทะเลของชาวอำเภอทุ่งตะโก จึงหลากหลายไปด้วยสีสันของชาวประมงผู้มีชีวิตผูกพันกับท้องทะเลเป็นเวลานาน

24) น้ำตกคลองเพลาน้ำตกทับช้าง เป็นน้ำตกขนาดใหญ่กลางป่ามีความสวยงามมาก มีน้ำไหลตลอดปีที่มีอยู่ด้วยกันอยู่ 5 ชั้น ชั้นที่ 3 เป็นชั้นที่มีน้ำโจนสูงที่สุดถึง 36 เมตร บริเวณที่ทำการอุทยานไม่มีที่พัก ร้านอาหารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกใดใด มีเฉพาะลานกางเต็นท์หากนักท่องเที่ยวต้องการพักแรม ต้องเตรียมอุปกรณ์พักแรมมาเอง รายละเอียดเพิ่มเติม สอบถามอุทยานแห่งชาติน้ำตกขาว จังหวัดชุมพร โทร.077-848181 หรือกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช

การเดินทางจากอำเภอทุ่งตะโกประมาณ 23 กิโลเมตร ใช้ทางหลวงหมายเลข 41 เส้นทางทุ่งตะโกหลังสวน บริเวณกิโลเมตรที่ 57-58 ก่อนถึงอำเภอหลังสวน 10 กิโลเมตร จะมีทางแยกขวาเข้าทางเหมืองในหุบเป็นทางลาดยางเป็นป้ายบอกทาง เข้าไปที่ทำการพิทักษ์อุทยานแห่งชาติ ระยะทาง 14 กิโลเมตร จากนั้นจะเป็นทางลูกรังอีกกิโลเมตร

อำเภอสวี

25) หาดทรายรีสวี เป็นหาดทรายที่สวยงามของอำเภอสวี ตั้งอยู่หมู่ 8 ต.ท่าหิน เป็นชายหาดขนาดใหญ่ทอดยาวขนานกับทิวมะพร้าวเป็นแนวยาว เหมาะสำหรับการพักผ่อน และชมธรรมชาติวิถีชีวิตชาวประมง อันเรียบง่ายนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางโดยใช้ทางหลวง 41 ชุมพร-สวี เลี้ยวเข้าผ่าน อ.สวี จากนั้นเข้าถนน 4003 สายสวี-บ่อคาเป็นระยะทาง 6 กิโลเมตร เลี้ยวไปทางถนนบางแก่งอ่าวมะนาว 7 กิโลเมตร

26) วัดพระธาตุถ้ำขวัญเมือง ตั้งอยู่ ต.นาโพธิ์ ห่างจากตัวเมืองสวี 2 กิโลเมตร ใช้ทางหลวงหมายเลข 41 ข้ามสะพานแม่น้ำสวี เลี้ยวสามแยกสวีไป 500 เมตร จะมีทางแยกเข้าวัดอยู่ทางขวามือ องค์พระธาตุมีสีขาวดูเด่น ลักษณะทรงระฆังคว่ำ ตั้งอยู่บนฐาน 8 เหลี่ยม สูงประมาณ 20 เมตร ภายในบรรจุพระบรมสารีริกธาตุ มีบันไดขึ้นไปยังองค์พระธาตุ ประมาณ 200 ขั้น บนยอดเขาเป็นที่ตั้งขององค์พระธาตุ และยังสามารถชมวิวดวงเมืองสวีอีกด้วย

อำเภอท่าแซะ

27) วนอุทยานน้ำตกกะเปาะ ตั้งอยู่บ้านยายไท ต.หงส์เจริญ ห่างจากอ.ท่าแซะ สายเพชรเกษมประมาณ 13 กิโลเมตร ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 46-468 อยู่ริมถนนด้านขวา ก่อนถึงตัวเมือง

ชุมพร วนอุทยานแห่งนี้มีเนื้อที่ 7,010 ไร่ มีบรรยากาศเป็นสวนป่าร่มรื่น มีน้ำตกขนาดเล็กที่มีน้ำไหลตลอดปี เหมาะแก่การพักผ่อน

28) ศาลพ่อตาหินช้าง อยู่ริมเชิงเขาติดถนนเพชรเกษม กิโลเมตรที่ 453 เป็นประดิษฐานรูปช้างอันศักดิ์สิทธิ์เป็นที่เคารพสักการะของผู้เดินทางใกล้ไกล ซึ่งเพิงขายผลไม้ของฝากหลายชนิด

29) วัดเทพเจริญ(ถ้ำลับล่อ) หมู่ 4 ต.ท่าข้าม จากถนนเพชรเกษม กิโลเมตรที่ 490 มีทางแยกซ้ายไปประมาณ 4 กิโลเมตร วัดเทพเจริญได้รับประกาศเป็นโบราณสถานของชาติ วันที่ 27 กันยายน 2479 วัดตั้งอยู่เชิงเขาถ้ำลับล่อ เป็นที่ตั้งของเมืองโบราณอุทุมพร อันเป็นเมืองท่ารักษาด่านทางข้ามคอขอมมาลาภูมิการสร้างพระพุทธรูปหลักเมืองไว้ในถ้ำ และพระพุทธรูปปางมารวิชัย 577 องค์ ถัดมาคือถ้ำอ้ายเตี้ย สภาพภายในถูกตัดแปลงเพื่อใช้วิปัสสนากรรมฐาน มีภาพเขียนพระพุทธรูปปางไสยาสน์อยู่บนผนังถ้ำ คาดว่าเป็นศิลปะสมัยอยุธยา แต่ยังคงไม่เสร็จซึ่งเดิมเป็นที่พำนักของเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ คราวสร้างศาลหลักเมืองงดงามด้วยหินงอกหินย้อย บริเวณศาลาลาดสามัคคี เป็นที่ตั้งสังฆารของหลวงปู่ใส ซึ่งมรณภาพไปแล้วแต่ร่างกายไม่เน่าเปื่อยมีรอยพระพุทธรูปบาทหินทรายสลักภาพมงคล 108 ประการ ขอบสลักภาพตั้งถื่นฐานของชนกลุ่มน้อย จากนั้นมีพิพิธภัณฑที่ท้องถิ่นที่รวบรวมโบราณวัตถุ พบในบริเวณวัด และมีการแกะหนังตะลุงลวดลายงดงาม โดยมีมือลุงแว่น จิตรธรรมา

อำเภอปะทิว

30) หาดทุ่งวัวแล่น เป็นชายหาดที่ขึ้นชื่อของอำเภอปะทิว หมู่ 8 ต.สีกพลี ห่างจากตัวเมืองไปตามถนนสายชุมพร-หาดทุ่งวัวแล่น ผ่านศูนย์ราชการจังหวัด รวมระยะทาง 16 กิโลเมตร เป็นชายหาดที่มีเม็ดทรายสีขาวนวลละเอียด เป็นลักษณะชายหาดน้ำตื้นค่อย ๆ ลาดเอียงที่ละน้อย เหมาะสำหรับการเล่นน้ำ

31) หาดถ้ำธงหรือบางเบิด หมู่ 5 บ้านน้ำพุ ต.ปากคลอง ห่างจากตัวเมืองชุมพร ใช้เส้นทางถนนเพชรเกษม แยกขวาที่ กิโลเมตร 426 เข้าไป 26 กิโลเมตร มีหาดทรายขาวยาว 5 กิโลเมตร จดเทือกเขาหินปูนรูปทรงแปลกตา และทิวสนเหมาะสำหรับแก่การปั่นจักรยานหรือขับรถเที่ยวชายหาด

32) เขตอนุรักษ์สัตว์ป่าถ้ำเขาพลู ตั้งอยู่หมู่ 3 ต.ชงโค จากทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม สายชุมพรปะทิว บริเวณสี่แยกปะทิว ใช้ทางเดียวกับเส้นทางสนามบินชุมพร ต.ชงโค จะมีสี่แยกให้ตรงไป สถานที่ท่องเที่ยวถ้ำเขาพลูระยะทาง 2 กิโลเมตร เป็นแหล่งอาศัยของค้างแวน ถิ่นได้กว่า 3 คู่ จะมาหาอาหารกินบริเวณชายเขา

33) อ่าวบ่อเมา เป็นอ่าวชายหาดริมยาว ทะเลทิวสน มีชาวประมงอาศัยอยู่ จากอ่าวบ่อเมา มีนักท่องเที่ยวสามารถเช่าเรือไปเกาะไข่ ประมาณ 6 กิโลเมตร เป็นเกาะขนาดเล็ก ที่มีหาดทรายสั้น ๆ รอบเกาะ สามารถดำผิวน้ำดู ปะการังได้ รอบ ๆ เกาะมีปลาชุกชุม จึงเป็นจุดหนึ่งที่มีนักท่องเที่ยว

นิคมคปลา สอบถามรายละเอียดหรือเช่าเรือได้ที่ เรือนชะเมา โทร.085-9641808 หรือเช่าเรือชาวบ้านบริเวณนั้นได้

34) โครงการพัฒนาส่วนพระองค์ ตั้งอยู่บริเวณหาดบางเบ็ด บ้านน้ำพุ ปากคลอง อ.ปะทิว จากตัวเมืองชุมพรใช้เส้นทางถนนเพชรเกษม แยกขวากิโลเมตรที่ 41 เข้าไป 21 กิโลเมตร เป็นที่ดินส่วนพระองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช จัดตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2541 โดยมีพระราชประสงค์ให้สถานที่แห่งนี้เป็นห้องเรียนธรรมชาติ ระบบนิเวศวิทยา เป็นแหล่งวิจัยเพื่อพัฒนาส่งเสริมอาชีพชาวบ้าน พื้นที่โครงการติดอยู่กับชายทะเล สภาพเป็นดินทราย เนื้อที่ประมาณ 2,000 ไร่ มีพืชเฉพาะถิ่นกว่า 160 ชนิด ที่หาได้ยากในที่อื่น ๆ

อำเภอละแม

35) บ่อน้ำร้อนถ้ำเขาพลู ตั้งอยู่หมู่ที่ 2 ตำบลสวนแตง จากถนนเพชรเกษมแยกซ้าย กิโลเมตรที่ 92 ไปบ้านควดประมาณ 500 เมตร บริเวณเชิงเขามีบ่อน้ำร้อน จำนวน 3 บ่อ ซึ่งมีชื่อเรียกคล้องจองกันคือ เอื้ออารีธารทิพย์ อมฤตธาราและพฤษยาชลธารแต่ละบ่อมีน้ำแร่ร้อนผุดจากผิวดิน อุณหภูมิระหว่าง 55-56 องศาเซลเซียส สามารถล้างหน้าและเช็ดตัวได้ ซึ่งจะช่วยรักษาโรคต่างๆ เช่น โรคผิวหนังและทำให้การไหลเวียนของโลหิตดีขึ้น ค่าบริการอาบน้ำแร่ร้อน ราคา 10-60 บาท/ชั่วโมง เปิดบริการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 08.30-18.30 น. สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม โทร.087897 2133

36) หาดตะวันฉาย เป็นชายหาดกว้างยาวขนานไปกับทิวมะพร้าว เหมาะสำหรับการพักผ่อนและชมวิถีชีวิตชาวประมง นักท่องเที่ยวสามารถเดินทาง โดยรถยนต์จากถนนเพชรเกษมที่สี่แยกทุ่งสวรรค์เลี้ยวเข้าเขตอำเภอละแม ผ่านอำเภอและเลี้ยวซ้ายไปตามทางอีกประมาณ 5 กิโลเมตร ถึงหาดตะวันฉาย

อำเภอพะโต๊ะ

37) น้ำตกเหวโหลม ตั้งอยู่ที่บ้านบักไฟ หมู่ที่ 3 ตำบลปากทรง อยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าควนแม่ยายหม่อม จากหน่วยพิทักษ์เหวโหลม มีเส้นทางเดินเท้าเป็นขั้นบันไดต่อไปอีก 200 เมตร ผ่านต้นน้ำคลองพะโต๊ะถึงน้ำตกซึ่งมีน้ำตกไหลจากผาสูง 80 เมตร แวดล้อมด้วยพรรณไม้ป่าดงดิบชื้นที่อุดมสมบูรณ์ รูปทรงขนาดใหญ่แปลกตาหลายชนิด จึงเหมาะแก่การเดินศึกษาธรรมชาติและดูนกนานาชนิด

การเดินทาง จากอำเภอเมืองมาตามทางหลวงหมายเลข 8 ถึงสามแยกวังตะกอก แยกขวาเข้าทางหลวง 4006 (สายหลังสวน-ราชบุรี) ผ่านอำเภอพะโต๊ะถึงกิโลเมตรที่ 11 แยกซ้ายไปอีก 8 กิโลเมตร

38) โฮมสเตย์บ้านคลองเรือ ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 8 ต.ปากทรง อ.พะโต๊ะ เป็นพื้นที่ที่แวดล้อม

39) ยอดเขาพ่อตาโฆงโตง พืชยอดเขาสูงเสียดฟ้า ด้วยความสูงจากระดับน้ำทะเลเกือบ 1000 เมตร อันบ่งบอกถึงความดึกดำบรรพ์ของพืชพรรณ และความหลากหลายของทางชีวภาพ ระหว่างทางเดินจะพบพันธุ์พืชและสัตว์ป่านานาชนิด ศึกษาระบบนิเวศของป่าดิบชื้นหรือป่าฝน จากดินเขาสู่ยอดเขาป่าดิบเขาและความแปลกของตาของมอส เฟิร์น ที่ห่อหุ้มต้นไม้ รับความอบอุ่นจากแสงแดดยามอาทิตย์อัสดง ณ อันดามัน สามารถกางเต็นท์ แล่นเปล พักแรมบนยอดเขาสูง สัมผัสทะเลหมอกยามเช้า ซึ่งการเดินทางสามารถติดต่อสอบถามได้ที่หน่วยอนุรักษ์และจัดการต้นน้ำพะโต๊ะ โทร. 0 7752 0075 และชมรมท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ป่าต้นน้ำพะโต๊ะ โทร. 0 7752 0055

40) ยอดเขาพ่อต้ามังกร จุดยอดยอดเขามีระดับความสูงจากน้ำทะเลถึง 970 เมตร ที่ปกคลุมด้วยทุ่งดอกไม้และทุ่งหญ้า เรียงรายด้วยพืชพรรณดอกไม้แปลกตา สัตว์ป่าหลากหลาย สัมผัสความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติ และดอกไม้เกร็ดสีขาวม่วงอมชมพูนวลอันสวยงาม และทะเลหมอก ซึ่งการเดินทางสามารถติดต่อสอบถามได้ที่หน่วยอนุรักษ์และจัดการต้นน้ำพะโต๊ะ โทร. 0 775 20075 และชมรมท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ป่าต้นน้ำพะโต๊ะ โทร. 0 7752 0055

41) เขาทุ่ง-น้ำตกคลองปี ทิวเขาทุ่งยาวเหยียดพาดผ่านเป็นสันปันน้ำแบ่ง 3 จังหวัดได้แก่ ชุมพร ระนอง และสุราษฎร์ธานี ผืนป่าเขียว ณ ทิวเขาทุ่งนี้ คือ ป่าต้นน้ำคลองเสาะ ซึ่งเป็นแม่น้ำสายหลักของแม่น้ำหลังสวน ชื่นชมความงามของน้ำตกคลองปี น้ำตกสูงกว่า 50 เมตร เดินทางสามารถติดต่อสอบถามได้ที่หน่วยอนุรักษ์และจัดการต้นน้ำพะโต๊ะ โทร. 0 7752 0075 และชมรมท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ป่าต้นน้ำพะโต๊ะ โทร. 0 7752 0055

42) น้ำตกเหวดจันท์-น้ำตกเหวพลูหนัง การเดินทางสู่น้ำตกเหวดจันท์ และน้ำตกเหวพลูหนังจะไม่ลำบากนัก เริ่มต้นที่การเดินทางที่หมู่บ้านคลองเรือและเดินเท้าไปยังน้ำตก การเดินทางไปยังน้ำตกสิ่งแรกที่ท่านจะได้สัมผัสกลิ่นไอแห่งความสดชื่นคือน้ำตกเหวดจันท์และลัดเลาะลงมาเรื่อยๆ ก็จะได้พบกับความงามของสายน้ำคือน้ำตกเหวพลูหนัง ซึ่งการเดินทางนำทางโดยชาวบ้าน คนอยู่ป่ายังของหมู่บ้านคลองเรือสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ 0 8795 0501 , 08 6088 1362 และ www.klongrua.com

2.5.2 กิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาดของจังหวัดทะเลชุมพร

หมู่เกาะต่างๆ ของชุมพรอยู่กระจายตลอดแนวชายฝั่งประมาณ 40 เกาะ ส่วนใหญ่เป็นเกาะขนาดเล็กบางเกาะมีหาดทรายขาวสะอาดสามารถขึ้นไปเที่ยวชมบนเกาะได้ แต่บางเกาะเป็นเกาะสัมปทานรังนกไม่สามารถขึ้นบนเกาะได้ หากนักท่องเที่ยวต้องการนั่งเรือ เที่ยวเกาะและพักผ่อนบนหาดทราย เล่นน้ำ มีเกาะที่น่าสนใจ คือ

- เกาะเสม็ด มีพื้นที่บางส่วนเป็นของอุทยานแห่งชาติ มีหาดทรายขาวล้อมรอบ เกาะ น้ำทะเลใส นั่งเรือจากฝั่งออกไปเพียง 30 นาที บนเกาะมีบริเวณบ้านพัก

- เกาะทองหลาง อยู่ด้านหน้าเกาะลังกาจิว เป็นเกาะที่มีหาดทรายล้อมรอบ เกาะ น้ำทะเลใส ดำน้ำดูปะการัง และมีสถานที่สำหรับกางเต็นท์พักแรมแต่ไม่มีร้านอาหาร

- เกาะมะพร้าว เป็นเกาะขนาดเล็กที่มีหาดทรายสวยงามยาวประมาณ 50 เมตร อีกทั้งยังมีแนวปะการังอยู่ทางฝั่งตะวันตกของเกาะ หากนักท่องเที่ยวต้องการขึ้นชมทัศนียภาพบน เกาะต้องแจ้งให้ทางสำนักงานจังหวัดชุมพรทราบล่วงหน้า 15 วัน เนื่องจากเกาะมะพร้าวเป็นหนึ่งในเกาะสัมปทานรังนก

สำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการไปดำน้ำดูปะการัง แหล่งดำน้ำแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ หมู่เกาะที่เหมาะสมแก่การดำน้ำตื้น และหมู่เกาะการดำน้ำลึก

เกาะที่เหมาะสมสำหรับดูปะการังน้ำตื้น

ชุมพรมีเกาะที่เหมาะสมแก่การดำน้ำตื้นอยู่หลายเกาะ นักท่องเที่ยวสามารถนั่งเรือไปเที่ยวชมและดำน้ำ โดยสามารถจะเช่าเรือจากหาดทรายดำทราย หรือสอบถามรายละเอียดได้ที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร โทร. 0 7755 8144

เกาะมาตรา เป็นเกาะขนาดใหญ่ นั่งเรือออกไปเพียง 45 นาที หน้าหาดเป็นหาดหินวางเรียบชายฝั่ง ด้านต่าง ๆ รอบเกาะสามารถดำน้ำชมปะการังได้ นอกจากนี้บนเกาะยังมีที่พัก ร้านอาหารและห้องอาบน้ำจืด ปัจจุบันอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร สามารถติดต่อที่พักได้ที่คุณลุงขาว โทร. 0 89972 6440 หรือ 0 87826 319

เกาะทะลุ เป็นเกาะหินปูนขนาดเล็ก บนเกาะมีโพรงถ้ำขนาดใหญ่หลายถ้ำอยู่คร่อมผิวน้ำสามารถว่ายน้ำไปยังฝั่งตรงข้ามได้ รอบเกาะยังเป็นแหล่งดำน้ำดูปะการังและดอกไม้ทะเล นอกจากนี้ในช่วงเดือนมีนาคม-เดือนเมษายนจะมีนกนางนวลมาวางไข่เป็นจำนวนมากอีกด้วย

เกาะไข่ อยู่ในเขตอำเภอปะทิว เป็นเกาะขนาดเล็กที่มีหาดทรายสั้นๆ รอบเกาะ นักท่องเที่ยวสามารถนั่งเรือไปดำน้ำชมปะการังได้

เกาะจระเข้ เป็นเกาะขนาดเล็กห่างจากฝั่งประมาณ 11 กิโลเมตร ด้านตะวันตกของเกาะมีหาดหิน รอบๆ เกาะมีปะการังและดอกไม้ทะเลสวยงามมาก เหมาะแก่การดำน้ำ และตกปลา สามารถติดต่อเช่าเรือได้ที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร โทร. 0 7755 8144 หรือชุมพร คานาน่า โทร. 0 7756 0245-7

เกาะที่เหมาะสมสำหรับอุปการังน้ำลึก

เกาะง่ามใหญ่ เกาะง่ามน้อย อยู่ทางด้านใต้ของอ่าวทุ่งวัวแล่น ห่างจากฝั่งประมาณ 17 กิโลเมตร รอบเกาะมีแนวปะการังแนวหินและถ้ำใต้น้ำ นับเป็นแหล่งดำน้ำที่ดีที่สุดแห่งหนึ่ง ติดต่อดำน้ำหรือเช่าเรือได้ที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร โทร 0 7755 8144 หรือชุมพร คาบานารีรีสอร์ท โทร. 0 7756 0245-7

กิจกรรมที่น่าสนใจ

ล่องแพคลองพะโต๊ะ อำเภอบางสะพานบุรีมีกิจกรรมล่องแพและโฮมสเตย์ท่ามกลางธรรมชาติผืนป่าในเขตอำเภอบางสะพานบุรีเป็นแหล่งต้นน้ำหลายสายที่ไหลคดเคี้ยวมาตามขุนเขาสองฝั่งลำน้ำเป็นป่าดงดิบ และสวนผลไม้บางช่วงเป็นแก่งน้ำขนาดใหญ่ จึงมีการจัดกิจกรรมผจญภัยในคลองพะโต๊ะตลอดทั้งปี โดยเริ่มตั้งแต่คลองต้นน้ำซึ่งเป็นพื้นที่ป่าสมบูรณ์ พบเห็นสัตว์ป่าที่น่าสนใจได้แก่ ค่างแว่นถิ่นใต้ลิง นกเงือก หากินอย่างอิสระในป่าธรรมชาติริมคลอง ผ่านมาอีกช่วงหนึ่งจะเป็นสวนทุเรียน สวนกาแฟและสวนมังคุด และหากชอบเดินป่ายังมีการจัดเดินป่าขึ้นไปชมป่าต้นน้ำและพักค้างแรมแบบแคมป์หรือขี่ช้างเที่ยวป่าชมสวน มีการจัดงานเทศกาลล่องแพพะโต๊ะ ในช่วงปลายเดือนธันวาคมซึ่งเป็นช่วงที่เหมาะสมแก่การล่องแพที่สุด ค่าล่องแพประมาณคนละ 350-470 บาท รวมอาหาร ใช้เวลาล่องแพประมาณ 2-3 ชั่วโมง

ล่องเรือชมหิ่งห้อย เป็นกิจกรรมท่องเที่ยวทางน้ำที่น่าสนใจอีกอย่างหนึ่งของจังหวัดชุมพร ล่องเรือในบริเวณคลองอู่ตะเภาซึ่งเป็นป่าชายเลน สามารถล่องได้ตลอดทั้งปี โดยเฉพาะในช่วงคืนเดือนมืดใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง (เรือนั่งได้ประมาณ 10 คนๆ ละ 150 บาท) ติดต่อเช่าเรือชมหิ่งห้อยได้ที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร โทร. 0 7755 8144 หรือติดต่อบริษัททัวร์ในจังหวัดชุมพร

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สุรเชษฐ์ เชษฐมาต (2554) ทำการวิเคราะห์ทรัพยากรการท่องเที่ยวบนเส้นทางท่องเที่ยวบ้านโคกโก่ง พบว่า แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีศักยภาพค่อนข้างสูง เช่น ผ้าไหมชนบท ไคโนเสาร์ที่ถูกขุดขึ้น เชื้อนลำปาว อุทยานแห่งชาติมุกดาหาร ส่วนแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่อยู่ในรัศมีไม่เกิน 2 กิโลเมตร จากหมู่บ้านวัฒนธรรมโคกโก่ง เช่น วนอุทยานภูวัว น้ำตกตาดสูง และตาดยาว มีศักยภาพค่อนข้างต่ำ สิ่งดึงดูดความสนใจนักท่องเที่ยวที่สำคัญสำหรับการไปเยือนบ้านโคกโก่ง คือ วัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชาวภูไท นอกจากนี้มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2540) ได้ทำการประเมินการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า แหล่งท่องเที่ยวมักประสบปัญหาเสื่อมโทรม อันเนื่องมาจากสาเหตุ

เรียงลำดับความสำคัญของปัญหาดังต่อไปนี้ ปัญหาด้านกายภาพ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านนโยบายการจัดการ ด้านสาธารณสุขปโค และด้านสวัสดิภาพของนักท่องเที่ยว

ภัทริรา ชีรสวัสดิ์ (2545 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาการรับรู้และแนวคิดในการป้องกันและแก้ไขปัญหาล้างแ้วล้อมที่เป็นผลมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยวของประชาชนในท้องถิ่น กรณีศึกษาเกาะช้าง จังหวัดตราด พบว่า หัวหน้าครัวเรือนส่วนใหญ่ที่อาศัยอยู่บนเขตพื้นที่มีการรับรู้ปัญหาล้างแ้วล้อมที่เป็นผลมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยวอยู่ในระดับมากถึงปานกลาง ควรมีการสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับเรื่องของการอนุรักษ์ให้กับประชาชนในท้องถิ่นเกาะช้างให้มากขึ้น และควรมีการสนับสนุนรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ให้เข้ามาในพื้นที่เกาะช้างอย่างเป็นจริง ดูแลจัดการในเรื่องของปัญหาขยะมูลฝอย ความเสื่อมโทรมของสภาพชายหาด

นิภาวรรณ พุทธสงกรานต์ (2549) ได้ศึกษาศักยภาพของจังหวัดราชบุรีในการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน พบว่า ศักยภาพของกลไกประกอบด้วยผู้นำส่วนจังหวัด ผู้นำท้องถิ่น ผู้ประกอบการเอกชน และประชาชนทุกอำเภอ มีศักยภาพในระดับสูงในการเสริมสร้างศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวในท้องถิ่นอย่างยั่งยืน และดึงดูดให้นักท่องเที่ยวไปใช้บริการได้ทุกฤดูกาล ศักยภาพในการจัดการ พบว่ามีการประสานความร่วมมือและเสริมสร้างศักยภาพด้านการจัดการการท่องเที่ยวระหว่างผู้นำส่วนจังหวัด ผู้นำท้องถิ่น ผู้ประกอบการเอกชน และภาคประชาชนในทุกอำเภอของจังหวัดราชบุรีในระดับสูง ศักยภาพด้านการบริการข้อมูลด้านท่องเที่ยว ป้ายบอกทางแหล่งท่องเที่ยว แผนที่แหล่งท่องเที่ยว ข้อมูลท่องเที่ยว คู่มือแหล่งท่องเที่ยว การให้บริการข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวทางอินเทอร์เน็ตอยู่ในระดับสูง

อาคม อาจแสง (2546 : 82) ได้ศึกษาศักยภาพการพัฒนาที่อยู่อาศัยรูปแบบโฮมสเตย์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ: กรณีศึกษา เกาะเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี พบว่า ปัญหาอุปสรรค ได้แก่ ปัญหาด้านการตลาด การสำรองที่พัก การประสานกับบริษัทนำเที่ยวเอกชนและหน่วยงานของรัฐ การประชาสัมพันธ์ และปัญหาการแย่งลูกค้าและการตัดราคากันเองในหมู่เจ้าของโฮมสเตย์ และปัญหาผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรม

ฐณการ คงอินทร์ (2544 : 5) ได้ศึกษาศักยภาพของชุมชนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพื่อการพัฒนาแบบยั่งยืน: กรณีศึกษาบ้านนาดี ตำบลอ่าวนาง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ พบว่า บทบาทผู้นำของชุมชนในการให้คำปรึกษาด้านการท่องเที่ยวเชิงเกษตรมีความสัมพันธ์กับศักยภาพของชุมชนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงเกษตร การส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาแบบยั่งยืนสรุปได้คือ ธรรมชาติให้มีการอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม สนับสนุนภูมิปัญญาท้องถิ่นและวัฒนธรรมท้องถิ่น

ฉัตรชัย ค้างจาด (2544 : 54) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ : กรณีศึกษาความคิดเห็นชุมชนคลองบางกอกน้อย จังหวัดนนทบุรี พบว่าประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศอยู่ในระดับสูง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ คือ ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และการให้คุณค่าต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กมลวรรณ ณ บางช้าง (2546) ได้ศึกษาถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวภูเก็ตอย่างยั่งยืน โดยศึกษาโครงสร้างของจังหวัดภูเก็ต วิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอก โดยวิธี SWOT Analysis รวมถึงข้อมูลทางสถิติในส่วนของการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตในช่วงระยะเวลา 10 ปี ศึกษาตั้งแต่ พ.ศ. 2536-พ.ศ. 2545 ผลจากการวิเคราะห์พบว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวนับเป็นภาคเศรษฐกิจหลักของจังหวัดภูเก็ต อันเป็นภาคเศรษฐกิจหลักอันดับ 1 ของจังหวัด เมื่อพิจารณาถึงจุดเด่นของการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต จากธรรมชาติที่สวยงาม วัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ ระบบการคมนาคมที่ทันสมัย โดยมีสนามบินนานาชาติ มีท่าเรือน้ำลึก และสามารถใช้เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ได้อย่างสะดวกสบาย สำหรับการบริการทางเดินที่พักรักก็มีเพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งมีการบริการที่พักตั้งแต่ระดับทั่วไป จนถึงระดับ 5 ดาว ซึ่งเมื่อคิดค่าบริการเป็นเงินตราต่างประเทศนับว่าเป็นราคาที่ย่อมเยา

แต่จากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีพื้นที่จังหวัด 543.034 ตารางกิโลเมตร รวมถึงระบบสาธารณูปโภค ซึ่งมีการพัฒนาไม่ทันต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ส่งผลให้ปัจจุบันจังหวัดภูเก็ตมีปัญหาต่างๆ เกิดขึ้นมากมาย ทั้งปัญหาความเสื่อมโทรมทางสิ่งแวดล้อมและธรรมชาติ เนื่องจากการขยายตัวของธุรกิจโรงแรมจนมากเกินไป ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาแหล่งน้ำ รวมถึงปัญหาสังคมในด้านต่างๆ อันเกิดจากประชากรที่อยู่อาศัยมาจากหลายท้องถิ่น รวมถึงแรงงานต่างชาติ ส่งผลให้ยากต่อการควบคุมและรักษาระดับมาตรฐานการบริการ อีกทั้งสถานบันเทิงทั้งหลายที่มีมากเกินไป ส่งผลต่อภาพลักษณ์ที่ไม่ดีในการท่องเที่ยว



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเพื่อหารูปแบบ แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวยานพาหนะสำหรับแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัยเกี่ยวกับประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และการวิเคราะห์ข้อมูล รายละเอียดดังต่อไปนี้

การกำหนดคำถามการวิจัย

การศึกษาระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง เป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพรด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์ เพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางการท่องเที่ยว เพิ่มสัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวซึ่งมีคำถามสำหรับการวิจัยดังนี้

1. การพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง เป็นอย่างไร
2. ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ด้านองค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร องค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ เป็นอย่างไร
3. แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ เป็นอย่างไร

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

1. กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยของจังหวัดชุมพร และพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) รวมจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 400 ตัวอย่าง

2. ตัวแทนชุมชน กลุ่มผู้นำชุมชนท้องถิ่น ตัวแทนผู้ประกอบการ

- กลุ่มตัวแทนชุมชนในพื้นที่จังหวัดชุมพร จำนวน 100 ตัวอย่าง โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบอาศัยความน่าจะเป็น (Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยในคนในชุมชนมีโอกาสถูกเลือกเป็นตัวอย่างเท่าๆ กัน

- กลุ่มผู้นำชุมชนในจังหวัดชุมพร จำนวน 20 ตัวอย่าง โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling)

- กลุ่มผู้ประกอบการในจังหวัดชุมพร จำนวน 50 ตัวอย่าง โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling)

แหล่งที่มาของข้อมูล

1. แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ ได้มาจากการทบทวนวรรณกรรม โดยการศึกษาจากบทความทางวิชาการและข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและเอกสารต่างๆ โดยวิเคราะห์เอกสารและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์อุปสงค์ การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว รูปแบบการขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งจะช่วยให้ผู้วิจัยสามารถพัฒนากรอบแนวคิดของการวิจัยได้ นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกจากสถิติ (In-depth Data Analysis) ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ การใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากนักท่องเที่ยวผู้ประกอบการหน่วยงานหรือสถาบันต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. ข้อมูลปฐมภูมิ การได้มาซึ่งข้อมูลปฐมภูมิ จะใช้การวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพควบคู่กัน แต่เน้นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเป็นสำคัญ โดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย มีดังนี้

- การพยากรณ์อุปสงค์ โดยใช้สมการถดถอยอย่างง่ายในการพยากรณ์แนวโน้ม
- ใช้แบบสำรวจหรือแบบสอบถาม (Questionnaires)
- การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)
- การออกไปสังเกตการณ์ (Observation)

ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

สำหรับขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย ผู้วิจัยมีกระบวนการดำเนินการ 6 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาแนวคิด ทฤษฎีต่าง ๆ และทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources) เพื่อให้ผู้วิจัยได้รับความรู้พื้นฐานในการวิจัยและพัฒนากรอบแนวคิดการวิจัย

ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีจุดมุ่งหมายที่จะพัฒนาสารสนเทศให้มีคุณค่าและที่สำคัญยิ่ง คือ ผลการวิจัยที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวมทั้งในเชิงวิชาการและในเชิงวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนที่ 3 การสร้างเครื่องมือการวิจัย ผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือแบบสอบถามจากการสังเคราะห์และพัฒนาข้อคำถามจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ส่วนการทดสอบคุณภาพของเครื่องมือการวิจัย ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบหาค่าความเที่ยงตรง (Validity) และทำการทดสอบหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) หรือความสอดคล้องภายในด้วยสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) ด้วยการนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่าง (Try Out) ซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างก่อนนำแบบสอบถามไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ในส่วนของการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว ผู้วิจัยได้ทำการศึกษารวบรวมสถิตินักท่องเที่ยวจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อนำมาพยากรณ์โดยใช้ สมการถดถอยอย่างง่ายในการพยากรณ์แนวโน้ม

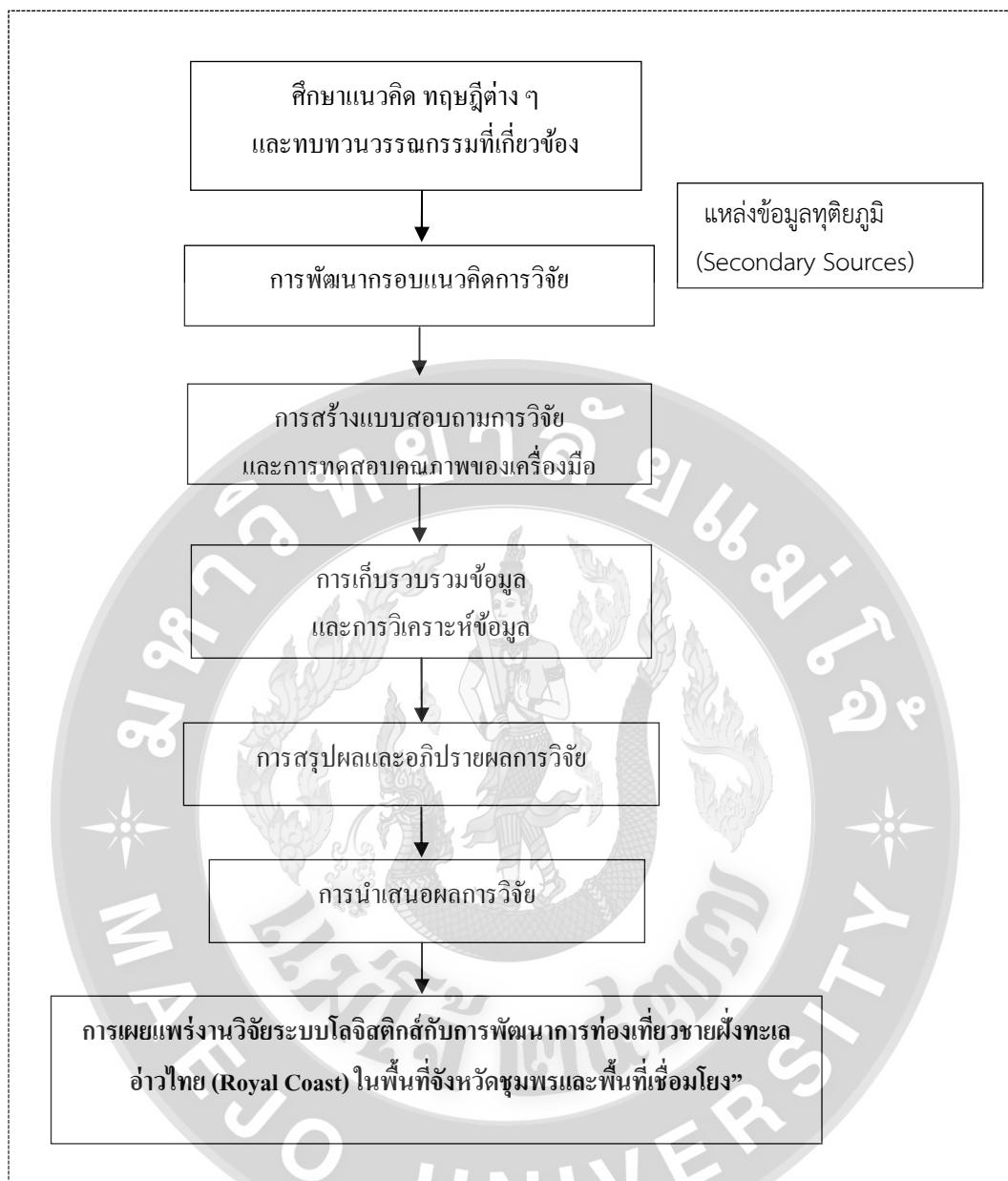
ขั้นตอนที่ 4 การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) กับนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำนวน 400 ตัวอย่าง และนำข้อมูลที่ได้จากการ

รวบรวมมาทำการตรวจสอบความสมบูรณ์และถูกต้องก่อนการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป ในส่วนของการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวในอดีตมาพยากรณ์ปริมาณนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวในอีก 5-10 ปี โดยใช้ สมการถดถอยอย่างง่ายในการพยากรณ์แนวโน้ม

ขั้นตอนที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนที่ 6 การสรุปและอภิปรายผลการวิจัย เป็นขั้นตอนที่ผู้วิจัยสรุปและอธิบายเนื้อหาสาระสำคัญให้มีความครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ของการศึกษา คำถาม ในการวิจัย และสมมติฐานการวิจัยที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้ตามหลักการวิจัยทางสังคมศาสตร์และวิทยาศาสตร์

ขั้นตอนที่ 7 การนำเสนอและเผยแพร่ผลการวิจัยตามที่ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ สรุปผล และอภิปรายผลการวิจัย โดยนำเสนอผลการวิจัยที่มีเหตุผลประกอบตามหลักการและเป็นที่ยอมรับได้ ไม่มีซึ่งคำวิจารณ์ รวมถึงเป็นการสื่อสารที่สามารถเข้าใจได้ง่าย และการเผยแพร่งานวิจัยโดยการตีพิมพ์บทความวิชาการในวารสารวิชาการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาด้านวิชาการและด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องในสาขาการจัดการธุรกิจ รวมถึงเพื่อเป็นประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวมซึ่งขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย สามารถแสดงได้ดังภาพประกอบที่ 3



รูปที่ 7 แสดงขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวในอดีตมาพยากรณ์ปริมาณนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวในอีก 5 - 10 ปี โดยใช้ สมการถดถอยอย่างง่ายในการพยากรณ์แนวโน้ม

ส่วนที่ 2 ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงกับกลุ่มนักท่องเที่ยว ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ภูมิลำเนา

ตอนที่ 2 ลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพร และพื้นที่เชื่อมโยงของนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวที่ท่านเลือกมาเที่ยว การเดินทางมาเที่ยวเป็นครั้งที่เท่าไร พาหนะในการเดินทางมาท่องเที่ยว ทราบข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยว โดยระบบขนส่งสาธารณะ ทราบจากแหล่งใด เหตุผลที่ท่านเลือก/ไม่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

ตอนที่ 3 ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ประกอบด้วย องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร องค์ประกอบด้านบุคลากร และการให้บริการ และการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์

ตอนที่ 4 ความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ส่วนที่ 3 ใช้แบบสัมภาษณ์เพื่อศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบ แนวทางการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงกับกลุ่มผู้นำชุมชน ท้องถิ่น ตัวแทนชุมชน ตัวแทนผู้ประกอบการ/ภาคเอกชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. นำข้อมูลทุติยภูมิด้านสถิตินักท่องเที่ยวมาคำนวณ เพื่อหาค่าพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว จากสูตรการพยากรณ์แนวโน้มดังนี้

การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple Linear Regression Model)

$$Y = a + bX$$

โดยที่ Y คือ ตัวแปรตาม

X คือ ตัวแปรอิสระ

a คือ จุดตัดแกน Y

ในการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่ายนั้นจะต้องประมาณค่า a และ b สำหรับการประมาณค่า a และ b ในทางสถิติมีหลายวิธีด้วยกันแต่วิธีที่นิยมใช้คือ วิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Least Squares Method) ซึ่งเป็นวิธีที่ทำให้ผลบวกกำลังสองของค่าคลาดเคลื่อนของค่าจริงและค่าพยากรณ์ (Sum Square Error หรือ SSE) มีค่าน้อยที่สุด

วิธีกำลังสองน้อยที่สุดจะประมาณค่า a และ b โดยใช้สมการที่ (1) และ (2) ต่อไปนี้

$$b = \frac{\sum xy - n\bar{x}\bar{y}}{\sum x^2 - n\bar{x}^2} \quad (1)$$

และ
$$a = \bar{y} - b\bar{x} \quad (2)$$

โดยที่ n เป็นจำนวนข้อมูล หรือค่าสังเกตที่ใช้ในการพยากรณ์

จากค่า a และ b ที่ประมาณได้นำมาเพื่อหาค่าพยากรณ์ โดยใช้สมการต่อไปนี้

$$\hat{Y} = a + bX$$

- 2) สำหรับข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้จากแบบสำรวจหรือแบบสอบถาม ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ จะถูกนำมาตรวจสอบความเรียบร้อยและความสมบูรณ์ก่อนที่จะนำเข้าสู่กระบวนการประมวลผล โดยใช้โปรแกรมประมวลผลด้วยวิธีทางสถิติ SPSS for Window โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ อัตราส่วนร้อยละ ความถี่ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

- 3) สำหรับข้อมูลเชิงคุณภาพ เช่น ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) การออกไปสังเกตการณ์ (Observation) จะทำการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิค Content

Analysis และการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบโดยอาจจะใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับ หลังจากนั้นก็จะนำเอาข้อมูลที่ผ่านการสังเคราะห์แล้วมาทำการวิเคราะห์และแปลผลผลที่ได้รับจะนำมาบูรณาการและทำการเชื่อมโยงเข้าด้วยกันก่อนจะสรุปและรายงานต่อไป



บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงนี้ ผู้วิจัยขออธิบายผลการศึกษาโดยแบ่งผลการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน รายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวในอดีตามาพยากรณ์ปริมาณนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวในอีก 5 - 10 ปี

ส่วนที่ 2 ศึกษาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง แบ่งออกเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ภูมิลำเนา

ตอนที่ 2 ลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวที่ท่านเลือกมาเที่ยว การเดินทางมาเที่ยวเป็นครั้งที่เท่าไร พาหนะในการเดินทางมาท่องเที่ยว ทราบข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทราบจากแหล่งใด เหตุผลที่ท่านเลือก/ไม่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

ตอนที่ 3 ศึกษาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ประกอบด้วย องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร องค์ประกอบด้านบุคลากร และการให้บริการ และการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์

ตอนที่ 4 ความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ส่วนที่ 3 แนวทางการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชนท้องถิ่น ตัวแทนชุมชน ตัวแทนผู้ประกอบการ/ภาคเอกชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยวในอดีตมาพยากรณ์ปริมาณนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวในอีก 5 ปี

ผลการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่ต้องการเดินทางมาเที่ยวในพื้นที่จังหวัดชุมพร โดยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple Linear Regression Model) พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ในปี พ.ศ. 2557 – 2561 มีจำนวนเท่ากับ 943,917, 998,797, 1,053,676, 1,108,555, 1,163,434 คน ตามลำดับ

ผลการพยากรณ์รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพร โดยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple Linear Regression Model) พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ในปี พ.ศ. 2557 – 2561 มีค่าเท่ากับ 3,968.11, 4,274.01, 4,579.91, 4,885.82 ล้านบาท ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงผลการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติและผลการพยากรณ์รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดชุมพร ในระยะปี พ.ศ. 2557-2561

ปี	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	รายได้ (ล้านบาท)
2545	451,687	1,274.86
2546	457,543	1,294.22
2547	465,348	1,338.25
2548	473,200	1,287.62
2549	482,715	1,332.14
2550	478,797	1,351.50
2551	513,785	1,534.59
2553	652,767	2,173.26
2554	898,780	3,914.45
2555	997,406	4,296.71
2556	889,038	3,662.21
2557	943,917	3,968.11
2558	998,797	4,274.01
2559	1,053,676	4,579.91
2560	1,108,555	4,885.82
2561	1,163,434	5,191.72

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

หมายเหตุ : ข้อมูลตั้งแต่ปี 2550 ย้อนหลังเป็นข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ข้อมูลตั้งแต่ปี 2551 – 2556 เป็นข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ข้อมูลตั้งแต่ ปี 2557 เป็นตัวเลขจากการพยากรณ์การณ

ส่วนที่ 2 ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงกับกลุ่มนักท่องเที่ยว แบ่งออกเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ภูมิภานา

ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า

เพศ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 61.0 รองลงมาเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 39.0

อายุ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 59.0 รองลงมา คือ อายุ 31 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 ปี อายุระหว่าง 41 - 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.0 และอายุ 51 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 6.0 ตามลำดับ

สถานภาพสมรส

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานะภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมา มีสถานะสมรส คิดเป็นร้อยละ 38.0 และมีสถานภาพหม้ายหรือหย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

ระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 55.0 รองลงมา มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 18.0 ระดับสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 16.0 และระดับปฐมนศึกษาหรือต่ำกว่า คิดเป็นร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

อาชีพ

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนคิดเป็นร้อยละ 22.0 รองลงมา เป็นนักเรียน นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 20.0 ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 16.0 รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 14.0 และรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมาได้มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.0 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 18.0 และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

ภูมิลำเนา

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคใต้ของไทย คิดเป็นร้อยละ 34.8 รองลงมาคือ ภาคกลาง คิดเป็นร้อยละ 32.0 ภาคตะวันออก คิดเป็นร้อยละ 12.0 ต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 8.2 ภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 8.0 และภาคตะวันตก คิดเป็นร้อยละ 5.0 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

		N = 400
รายละเอียด		ร้อยละ
เพศ	ชาย	39.0
	หญิง	61.0
อายุ	ต่ำกว่า 30 ปี	59.0
	31 – 40 ปี	20.0
	41 – 50 ปี	15.0
	51 ปีขึ้นไป	6.0
สถานภาพสมรส		
โสด		51.0
สมรส		38.0
หม้าย/หย่าร้าง		11.0
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า		11.0
มัธยมศึกษา		18.0
ปริญญาตรี		55.0
สูงกว่าปริญญาตรี		16.0

ตารางที่ 4.2 ต่อ

N = 400

รายละเอียด	ร้อยละ
อาชีพ	
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	14.0
ธุรกิจส่วนตัว	16.0
รับจ้างทั่วไป	10.0
พนักงานบริษัทเอกชน	22.0
นักเรียน/นักศึกษา	20.0
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	
ต่ำกว่า 10,000 บาท	12.0
10,001 – 20,000 บาท	28.0
20,001 – 30,000 บาท	32.0
มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป	18.0
ภูมิภาค	
ภาคเหนือของไทย	8.0
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย	12.0
ภาคตะวันตกของไทย	5.0
ภาคใต้ของไทย	34.8
ภาคกลางของไทย	32.0
ต่างประเทศ	8.2

ตอนที่ 2 ลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

ผลการศึกษาลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงของนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย จำนวนครั้งในการเดินทางมาเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง พาหนะในการเดินทางมาท่องเที่ยว ทราบข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทราบจากแหล่งใด เหตุผลที่ท่านเลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ และเหตุผลที่ไม่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า

จำนวนครั้งในการเดินทางมาเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่เดินทางมาเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง เป็นครั้งแรก คิดเป็นร้อยละ 42.0 รองลงมาคือ ครั้งที่ 2 - 3 คิดเป็นร้อยละ 38.0 ครั้งที่ 4 - 5 คิดเป็นร้อยละ 12.0 และมากกว่า 5 ครั้งขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

พาหนะในการเดินทางมาท่องเที่ยว

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 32.5 รองลงมาคือ รถทัวร์ คิดเป็นร้อยละ 30.2 เครื่องบิน คิดเป็นร้อยละ 14.5 รถไฟ คิดเป็นร้อยละ 12.2 รถจ้างเหมา คิดเป็นร้อยละ 8.6 ตามลำดับ

การรับทราบข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนรับทราบข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 60.0 และไม่ทราบ คิดเป็นร้อยละ 40.0

แหล่งข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนทราบข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะจากอินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 63.0 รองลงมาคือบุคคลให้คำแนะนำ คิดเป็นร้อยละ 16.0 การประชาสัมพันธ์ของ ททท. คิดเป็นร้อยละ 14.5 สถานีขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 4.0 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 8.0

เหตุผลที่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีเหตุผลที่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเพราะเห็นว่าประหยัด คิดเป็นร้อยละ 57.0 รองลงมาเพราะเห็นว่ามีความสะดวก คิดเป็นร้อยละ 16.0 เห็นว่ามีความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 12.0 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 8.0

เหตุผลที่ไม่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีเหตุผลที่ไม่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเพราะเห็นว่าไม่สะดวก คิดเป็นร้อยละ 42.0 รองลงมาเพราะเห็นว่าไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 32.5 เหตุผลอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 15.0 และเห็นว่าไม่ประหยัด คิดเป็นร้อยละ 10.5 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 ร้อยละของลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงของนักท่องเที่ยว

ประเด็น	ร้อยละ
จำนวนครั้งในการเดินทางมาเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง	
ครั้งแรก	42.0
ครั้งที่ 2-3	38.0
ครั้งที่ 4-5	12.0
มากกว่า 5 ครั้งขึ้นไป	8.0
พาหนะในการเดินทางมาท่องเที่ยว	
รถยนต์ส่วนตัว	32.5
รถทัวร์	30.2
รถไฟ	12.2
เครื่องบิน	14.5
รถจ้างเหมา	8.6
อื่นๆ	2.0
ทราบข้อมูลการเดินทางการท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมดหรือไม่	
ทราบ	60.0
ไม่ทราบ	40.0

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ประเด็น	ร้อยละ
ทราบข้อมูลการเดินทางการท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทราบจากแหล่งใด	
การประชาสัมพันธ์ของ ททท.	14.5
สถานีขนส่ง	4.0
อินเทอร์เน็ต	63.5
บุคคลให้คำแนะนำ	16.0
อื่น ๆ	2.0
เหตุผลที่ท่านเลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ	
สะดวก	23
ประหยัด	57.0
ปลอดภัย	12.0
อื่น ๆ	8
เหตุผลที่ท่านไม่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ	
ไม่สะดวก	42.0
ไม่ประหยัด	10.5
ไม่ปลอดภัย	32.5
อื่น ๆ	15.0

ตอนที่ 3 ผลการศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

ผลการศึกษาศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ พบว่า ในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ย = 3.56 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความปลอดภัย ณ สนามบิน/สถานีขนส่งมีศักยภาพมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 3.80 รองลงมาคือ การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย ค่าเฉลี่ย 3.73 ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว ค่าเฉลี่ย 3.64 มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว ค่าเฉลี่ย 3.63 สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี ค่าเฉลี่ย 3.59 ความพร้อมของบริษัททัวร์/แพ็คเกจทัวร์ ค่าเฉลี่ย 3.54 การลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่ ค่าเฉลี่ย 3.45 ความปลอดภัยในสถานที่พักแรมและความปลอดภัยใน

เขตชุมชน ค่าเฉลี่ย 3.44 เท่ากัน และ ความปลอดภัยในบริเวณฝูงชนแออัด ค่าเฉลี่ย 3.43 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบการไหลทางกายภาพ

องค์ประกอบการไหลทางกายภาพ	ค่าเฉลี่ย	SD	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย	3.73	0.721	มาก	2
2. ความพร้อมของบริษัททัวร์/แพ็คเกจทัวร์	3.54	0.712	มาก	6
3. ความปลอดภัยในสถานที่พักผ่อน	3.44	0.974	มาก	8
4. ความปลอดภัย ณ สนามบิน/สถานีขนส่ง	3.80	0.762	มาก	1
5. ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว	3.64	0.769	มาก	3
6. การลงทะเลเป็นเจ้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่	3.45	0.885	มาก	7
7. ความปลอดภัยในเขตชุมชน	3.44	0.974	มาก	8
8. ความปลอดภัยในบริเวณฝูงชนแออัด	3.43	0.885	มาก	9
9. สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี	3.59	0.792	มาก	5
10. มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว	3.63	0.857	มาก	4
ในภาพรวม	3.56	0.833	มาก	

ผลการศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงจำแนกตามองค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.61) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสะดวกสบายมีศักยภาพมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.86) รองลงมาคือ ที่พักผ่อนมีเพียงพอและเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.83) สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสะอาด (ค่าเฉลี่ย 3.80) สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความปลอดภัย (ค่าเฉลี่ย 3.67) ที่พักปลอดโปร่งและสวยงาม (ค่าเฉลี่ย 3.60) สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย 3.57) ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอและสถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชนเท่ากัน (ค่าเฉลี่ย 3.50) และมีห้องน้ำ-ห้องสุขาที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน (ค่าเฉลี่ย 3.43) ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก

องค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	ค่าเฉลี่ย	SD	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสะอาด	3.80	0.996	มาก	3
2. สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสะดวกสบาย	3.86	0.942	มาก	1
3. สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม	3.57	0.885	มาก	6
4. ที่พักผ่อนมีเพียงพอและเหมาะสม	3.83	0.931	มาก	2
5. ที่พักปลอดโปร่งและสวยงาม	3.60	0.929	มาก	5
6. สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความปลอดภัย	3.67	0.956	มาก	4
7. ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ	3.50	0.980	มาก	7
8. มีห้องน้ำ-ห้องสุขาที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน	3.12	1.043	ปานกลาง	8
9. สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน	3.50	0.890	มาก	7
ในภาพรวม	3.61	0.950	มาก	

ผลการศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงจำแนกตามองค์ประกอบด้านการขนส่ง พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.15) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มารยาทของผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างมีศักยภาพมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.36) รองลงมาคือ การรับรู้เกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ (ค่าเฉลี่ย 3.30) ค่าใช้จ่ายของการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง (ค่าเฉลี่ย 3.23) การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทาง ชัดเจน (ค่าเฉลี่ย 3.11) และความสะดวกระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง (ค่าเฉลี่ย 2.74) ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการขนส่ง

องค์ประกอบด้านการขนส่ง	ค่าเฉลี่ย	SD	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. การรับรู้เกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ	3.30	0.776	มาก	2
2. การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทาง ชัดเจน	3.11	0.904	ปานกลาง	4
3. ความสะดวกระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง	2.74	1.105	ปานกลาง	5
4. ค่าใช้จ่ายของการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง	3.23	0.976	ปานกลาง	3
5. มารยาทของผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง	3.36	0.841	มาก	1
ในภาพรวม	3.15	0.920	ปานกลาง	

ผลการศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.67) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ตมีศักยภาพมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.12) รองลงมาคือ มีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางช่องทางของหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ (ค่าเฉลี่ย 3.93) การประชาสัมพันธ์แบบบอกต่อ (เล่าให้ฟัง) (ค่าเฉลี่ย 3.90) มีกิจกรรมเสริมอื่นๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว (ค่าเฉลี่ย 3.39) การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ (ค่าเฉลี่ย 3.38) และการประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว (ค่าเฉลี่ย 3.37) ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร

องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร	ค่าเฉลี่ย	SD	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ	3.38	0.955	ปานกลาง	5
2. การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต	4.12	0.688	มาก	1
3. การประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว	3.37	0.863	ปานกลาง	6
4. การประชาสัมพันธ์แบบบอกต่อ (เล่าให้ฟัง)	3.90	0.793	มาก	3
1. มีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางช่องทางของหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ	3.93	0.728	มาก	2
2. มีกิจกรรมเสริมอื่นๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว	3.39	0.793	ปานกลาง	4
ในภาพรวม	3.67	0.852	มาก	

ผลการศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.44) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การมีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจนมีศักยภาพมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 3.61) รองลงมาคือ คนในพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ (ค่าเฉลี่ย 3.50) คนในพื้นที่ให้คำแนะนำหรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน (ค่าเฉลี่ย 3.49) การมีเอกสารแนะนำแหล่งท่องเที่ยว / กิจกรรมการท่องเที่ยว (ค่าเฉลี่ย 3.49) มีเอกสารแนะนำแหล่งท่องเที่ยว / กิจกรรมการท่องเที่ยว (ค่าเฉลี่ย 3.48) คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร (ค่าเฉลี่ย 3.33) และ คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว (ค่าเฉลี่ย 3.33) ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ

องค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ	ค่าเฉลี่ย	SD	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร	3.33	0.915	ปานกลาง	5
2. คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว	3.18	0.943	ปานกลาง	6
3. คนในพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ	3.50	0.890	มาก	2
4. คนในพื้นที่ให้คำแนะนำหรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน	3.49	0.861	มาก	3
5. มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว	2.92	1.129	ปานกลาง	7
6. มีเอกสารแนะนำแหล่งท่องเที่ยว / กิจกรรมการท่องเที่ยว	3.48	0.849	มาก	4
7. มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน	3.61	0.777	มาก	1
ในภาพรวม	3.44	0.683	ปานกลาง	

ผลการศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย = 4.01) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า อยากกลับมาเที่ยว ณ แหล่งท่องเที่ยวนี้ซ้ำอีกครั้ง (ค่าเฉลี่ย 4.12) รองลงมาคือ จะแนะนำผู้อื่นให้เดินทางมาเที่ยว (ค่าเฉลี่ย 3.90) ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร จำแนกตามการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์

การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์	ค่าเฉลี่ย	SD	ระดับความคิดเห็น	ลำดับที่
1. ท่านอยากกลับมาเที่ยว ณ แหล่งท่องเที่ยวนี้ซ้ำอีกครั้ง	4.12	0.688	ดี	1
2. ท่านจะแนะนำผู้อื่นให้เดินทางมาเที่ยว	3.90	0.793	ดี	2
ในภาพรวม	4.01	0.740	ดี	

ตอนที่ 4 ความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

ผลการศึกษาความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้พัฒนา/ปรับปรุงสภาพถนนให้ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 72.8 รองลงมาคือ ต้องการให้มีบริการมีรถสาธารณะมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 66.5 มีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่าย คิดเป็นร้อยละ 62.0 มีการเดินรถสาธารณะที่ตรงเวลา คิดเป็นร้อยละ 61.0 มีบริการข้อมูลระหว่างทางเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 60.5 เพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง คิดเป็นร้อยละ 59.0 มีสถานที่แวะเที่ยวเพิ่มขึ้นระหว่างทาง คิดเป็นร้อยละ 58.0 สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด คิดเป็นร้อยละ 55.0 สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 46.4 มีป้ายบอกทางจุดแวะเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 45.0 อบรมคนในพื้นที่ในการให้คำแนะนำ คิดเป็นร้อยละ 40.0 มีบริการรถเช่าราคาถูก คิดเป็นร้อยละ 39.5 มีป้ายบอกทางชัดเจนกว่านี้ คิดเป็นร้อยละ 37.6 มีสถานที่

พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวเพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 32.0 สามารถเดินทางได้หลายช่องทาง คิดเป็นร้อยละ 30.0 มีคำแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่ใกล้เคียง คิดเป็นร้อยละ 28.0 มีสถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 26.4 มีผู้บนถนนน้อยลง คิดเป็นร้อยละ 25.2 มีเส้นทางเข้า-ออกแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 21.2 มีห้องน้ำ/สุขา ที่สะอาดพอเพียง สะดวกใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 20.1 และมีบริการเคลื่อนย้ายคนเจ็บ คิดเป็นร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 ร้อยละของความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้าน โลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

ประเด็น	ร้อยละ	ลำดับที่
มีเส้นทางเข้า-ออกแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น	21.2	19
มีห้องน้ำ/สุขา ที่สะอาดพอเพียง สะดวกใช้งาน	20.1	20
มีการพัฒนาสภาพถนนดีขึ้น	72.8	1
เพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง	59.0	6
มีผู้บนถนนน้อยลง	25.2	18
มีบริการซ่อมระหว่างทางเพิ่มขึ้น	60.5	5
สามารถเดินทางได้หลายช่องทาง	30.0	15
มีสถานที่แวะเที่ยวเพิ่มขึ้น	58.0	7
มีการเดินรถสาธารณะที่ตรงเวลา	61.0	4
มีรถสาธารณะมากขึ้น	66.5	2
มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวเพียงพอ	32.0	14
มีป้ายบอกทางชัดเจนกว่านี้	37.6	13
สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด	55.0	8
มีป้ายบอกทางจุดแวะเที่ยว	45.0	10
มีบริการรถเช่ารายคาชุดิธรรม	39.5	12
มีบริการเคลื่อนย้ายคนเจ็บ	12.0	21
มีสถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม	26.4	17
สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย	46.4	9
อบรมคนในพื้นที่ในการให้คำแนะนำ	40.0	11
มีคำแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่ใกล้เคียง	28.0	16
มีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่าย	62.0	3

ส่วนที่ 3 แนวทางการพัฒนาระบบระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชนท้องถิ่น ตัวแทนชุมชน ตัวแทนผู้ประกอบการ/ภาคเอกชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาแนวทางในการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชนพบว่า การพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้ดีขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการที่นักท่องเที่ยวมักประสบปัญหาในเรื่องการดำเนินการปรับปรุงเส้นทางการเดินทางและจัดระบบ การขนส่งให้เดินทางได้สะดวกขึ้น ได้แก่ การปรับปรุงสภาพถนนที่มีอยู่ให้ดีขึ้น ฝุ่นน้อยลง เพิ่มจำนวนถนน เพิ่มแบบเส้นทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวให้หลากหลาย เช่น มีทางจักรยาน และเพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง มีรถสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และให้บริการตรงตาม เวลา รถเช่าราคาถูกขึ้น นอกจากนี้ควรดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำป้ายบอกทางเพิ่มจำนวนให้มากยิ่งขึ้น และควรมีการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว

การทำการตลาด ได้แก่ การมีบริการข้อมูลระหว่างเดินทางเพิ่มขึ้น มีคำแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียง มีการประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ตและแผ่นพับเพิ่ม ตลอดจนควรมีสิ่งอำนวยความสะดวก มีที่จอดรถ มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวให้เพียงพอ มีห้องน้ำ/สุขาที่สะอาด/สะดวกใช้งาน ได้เพิ่มขึ้น มีร้านจำหน่ายอาหารเครื่องดื่มเพียงพอ มีการกำจัดขยะ การบำบัดน้ำเสีย ประเด็นที่สำคัญ ที่สุดคือ มีการอบรมมัคคุเทศก์ท้องถิ่น โดยอบรมคนในชุมชนในการให้คำแนะนำแก่นักท่องเที่ยว มีการจำหน่ายของที่ระลึกที่เป็นเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว มีการจัดงานกิจกรรมเพิ่มขึ้น มีบริการ ปฐมพยาบาลและเคลื่อนย้ายคนเจ็บ และมีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยว

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

การศึกษาระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของจังหวัดชุมพร เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของการท่องเที่ยว 2) เพื่อประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งประกอบด้วย องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ และ 3) เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว สำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง อย่างมีประสิทธิภาพ โดยประชากรที่ใช้ในการศึกษาประชากรที่ใช้ในการศึกษา แบ่งเป็นสองกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยวบนพื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง และกลุ่มผู้นำชุมชนท้องถิ่น ตัวแทนชุมชน ตัวแทนผู้ประกอบการ สามารถสรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะได้ดังนี้

สรุปผลการศึกษา

ผลการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่ต้องการเดินทางมาเที่ยวในพื้นที่จังหวัดชุมพร โดยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นอย่างง่าย (Simple Linear Regression Model) พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ในปี พ.ศ. 2557 – 2561 มีจำนวนเท่ากับ 943,917, 998,797, 1,053,676, 1,108,555, 1,163,434 คน ตามลำดับ และรายได้จากการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2557 – 2561 มีค่าเท่ากับ 3,968.11, 4,274.01, 4,579.91, 4,885.82 ล้านบาท ตามลำดับ

ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไป พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มีสถานะภาพโสด มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท และส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคใต้

ผลการศึกษาลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงของนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย จำนวนครั้งในการเดินทางมาเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง พาหนะในการเดินทางมาท่องเที่ยว ทราบข้อมูลการเดินทางการท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทราบจากแหล่งใด เหตุผลที่ท่านเลือก/ไม่เลือกเดินทางท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่เดินทางมาเที่ยวเป็นครั้งแรก โดยใช้รถยนต์ส่วนตัว และรับทราบข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะจากอินเทอร์เน็ต โดยมีความคิดว่าเหตุผลที่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเพราะเห็นว่ามีประหยัด และผลที่ไม่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเพราะเห็นว่าไม่สะดวก

ผลการศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ พบว่า ในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความปลอดภัย ณ สนามบิน/สถานีขนส่งมีศักยภาพมากที่สุด รองลงมาคือ การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี ความพร้อมของบริษัทรถทัวร์/แท็กซี่ การลงทะเลขึ้นเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่ ความปลอดภัยในสถานที่พักผ่อนและความปลอดภัยในเขตชุมชนเท่านั้น และความปลอดภัยในบริเวณชุมชนแออัด ตามลำดับ

ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงจำแนกตามองค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบายมีศักยภาพมากที่สุด รองลงมาคือ ที่พักผ่อนมีเพียงพอและเหมาะสม สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย ที่พักผ่อนโปร่งและสวยงาม สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอและสถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชนเท่านั้น และมีห้องน้ำ-ห้องสุขาที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งานตามลำดับ

ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงจำแนกตามองค์ประกอบด้านการขนส่ง พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มารยาทของผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างมีศักยภาพมากที่สุด รองลงมาคือ การรับรู้เกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ค่าใช้จ่ายของการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง การ

เดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน และความสะดวกระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามลำดับ

ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ตมีศักยภาพมากที่สุด รองลงมาคือ มีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางช่องทางของหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ การประชาสัมพันธ์แบบบอกต่อ (เล่าให้ฟัง) มีกิจกรรมเสริมอื่นๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ และการประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับใบปลิว ตามลำดับ

ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การมีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจนมีศักยภาพมากที่สุด รองลงมาคือ คนในพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้น และเต็มใจให้บริการ (ค่าเฉลี่ย 3.50) คนในพื้นที่ให้คำแนะนำหรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน การมีเอกสารแนะนำแหล่งท่องเที่ยว/กิจกรรมการท่องเที่ยว มีเอกสารแนะนำแหล่งท่องเที่ยว/กิจกรรมการท่องเที่ยว คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร และคนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว ตามลำดับ

ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง จำแนกตามการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์พบว่าในภาพรวมมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า อยากกลับมาเที่ยว ณ แหล่งท่องเที่ยวนี้ซ้ำอีกครั้ง และจะแนะนำผู้อื่นให้เดินทางมาเที่ยว

ผลการศึกษาความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้พัฒนา/ปรับปรุงสภาพถนนให้ดีขึ้น รองลงมาคือ ต้องการให้มีบริการมีรถสาธารณะมากขึ้น มีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่าย มีการเดินรถสาธารณะที่ตรงเวลา มีบริการข้อมูลระหว่างทางเพิ่มขึ้น เพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง มีสถานที่แวะเที่ยวเพิ่มขึ้นระหว่างทาง สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย มีป้ายบอกทางจุดแวะเที่ยว อบรมคนในพื้นที่ในการให้คำแนะนำ มีบริการรถเช่าราคาถูก มีป้ายบอกทางชัดเจนกว่านี้ มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวเพียงพอ สามารถเดินทางได้หลายช่องทาง มีคำแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่ใกล้เคียง มีสถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม มีฝุ่นบนถนนน้อยลง มี

เส้นทางเข้า-ออกแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น มีห้องน้ำ/สุขา ที่สะอาดพอเพียง สะดวกใช้งาน และมีบริการเคลื่อนย้ายคนเจ็บ ตามลำดับ

ผลการศึกษาแนวทางในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชน พบว่า การพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้ดีขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการที่นักท่องเที่ยวมักประสบปัญหาในเรื่องการดำเนินการปรับปรุงเส้นทางเดินทางและจัดระบบ การขนส่งให้เดินทางได้สะดวกขึ้น ได้แก่ การปรับสภาพถนนที่มีอยู่ให้ดีขึ้น ฝุ่นน้อยลง เพิ่มจำนวนถนน เพิ่มแบบเส้นทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวให้หลากหลาย เช่น มีทางจักรยาน และเพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง มีรถสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และให้บริการตรงตาม เวลา รถเช่าราคาถูกขึ้น นอกจากนี้ควรดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำป้ายบอกทางเพิ่มจำนวนให้มากยิ่งขึ้น และควรมีการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว

การทำการตลาด ได้แก่ การมีบริการข้อมูลระหว่างเดินทางเพิ่มขึ้น มีคำแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียง มีการประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ตและแผ่นพับเพิ่ม ตลอดจนควรมีสิ่งอำนวยความสะดวก มีที่จอดรถ มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวให้เพียงพอ มีห้องน้ำ/สุขาที่สะอาด/สะดวกใช้งาน ได้เพิ่มขึ้น มีร้านจำหน่ายอาหารเครื่องดื่มเพียงพอ มีการกำจัดขยะ การบำบัดน้ำเสีย ประเด็นที่สำคัญ ที่สุดคือ มีการอบรมมัคคุเทศก์ท้องถิ่น โดยอบรมคนในชุมชนในการให้คำแนะนำแก่นักท่องเที่ยว มีการจำหน่ายของที่ระลึกที่เป็นเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว มีการจัดงานกิจกรรมเพิ่มขึ้น มีบริการ ปฐมพยาบาลและเคลื่อนย้ายคนเจ็บ และมีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยว

อภิปรายผล

การขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว หรือการประยุกต์ใช้ศาสตร์ด้านการจัดการเคลื่อนที่อย่างมีระบบแบบแผนอันประกอบด้วย การจัดการการเคลื่อนที่ทางกายภาพ การเคลื่อนที่ของสารสนเทศ และการเคลื่อนที่ทางการเงิน มาประยุกต์ใช้กับการจัดการท่องเที่ยว เพื่อยกระดับ จิตความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยภายใต้การเปิดเสรีบริการท่องเที่ยว ดังนั้นเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนาคตภาครัฐจึงควรให้ความสำคัญกับการให้บริการการท่องเที่ยวเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ นักท่องเที่ยว (แผนพัฒนาบริการท่องเที่ยวเพื่อรองรับการเปิดเสรีบริการท่องเที่ยว ประจำปี พ.ศ.

2555-2560, ออนไลน์, 2554) โดยกลุ่มนักท่องเที่ยวเมื่อได้มาเที่ยวแล้วได้รับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวในภาพรวมในระดับปานกลางเท่านั้น ในรายด้านมีเพียงการให้บริการที่พอใจมาก 28

การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง มีศักยภาพอยู่ในระดับปานกลางถึงมา จึงมีข้อเสนอแนะให้ปรับปรุงประเด็นหลักคือ การทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย (การเคลื่อนที่ ทางกายภาพ) สภาพถนนดี มีป้ายบอกทาง มีคลื่นโทรศัพท์ และมีสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพิ่มขึ้น หากสามารถพัฒนาองค์ประกอบเหล่านี้ให้นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจได้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่น่าจะมีส่วนทำให้นักท่องเที่ยวกลับมาเที่ยวซ้ำได้มากขึ้นเช่นกัน สอดคล้องกับการศึกษาของ Cee Goossens (2000) เกี่ยวกับข้อมูลทางการท่องเที่ยวและแรงจูงใจ ท่องเที่ยว ได้กล่าวว่า นอกจากแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสวยงามแล้วนั้นต้องมีองค์ประกอบพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ร้านค้าอาหาร ที่พักโรงแรม และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สภาพถนน ระบบการติดต่อสื่อสาร เป็นปัจจัยสำคัญ ความปลอดภัยรวมถึงภาพลักษณ์ ของแหล่งท่องเที่ยว ที่จะชักจูงหรือจูงใจให้กลุ่มคนอยากเดินทางท่องเที่ยว ดังนั้น ข้อเสนอแนะที่นักท่องเที่ยวได้เสนอมาน่าจะได้มีการนำมาศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างจริงจัง กลุ่มชุมชนเห็นพ้องกันว่าหากมีแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนส่งผลให้เกิดการพัฒนาชุมชนในหลายด้านรวมทั้งเกือบทุกด้านในองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว และเห็นว่าความพร้อม ของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในปัจจุบันอยู่ในระดับปานกลาง เสนอแนะให้มีการพัฒนาปรับปรุงให้ดีขึ้นในการทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยวที่กล่าวแล้วจะมีที่เพิ่มขึ้นมาคือ ให้มีการรวมกลุ่มกันเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์มากขึ้น โดยหน่วยงานของรัฐเข้าไปริเริ่มและให้การสนับสนุนทั้งความรู้ สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีการจัดประชุมประชาคมเพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา และที่สำคัญ คือ มีงบประมาณสนับสนุน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ บุษบา สิทธิการ และคณะ (2551) กล่าวว่า การจัดการการท่องเที่ยวที่อยู่บนฐานความต้องการของชุมชนและการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาการท่องเที่ยวรวมทั้งการส่งเสริมสนับสนุนด้านนโยบาย ทุนทรัพย์และการพัฒนา ความรู้ทักษะในด้านการจัดการการท่องเที่ยวจากภาคีทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่ง ต่อการจัดการท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดความยั่งยืนแก่ชุมชนตลอดจนสร้างความเข้มแข็งให้เกิดขึ้นแก่ชุมชน

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในมุมมองของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง แบ่งเป็น 4 ส่วน คือ องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และองค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ ดังนี้

องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ

1. เร่งพัฒนาถนนและเส้นทางที่จะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้ามาเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
2. จัดการให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีมาตรฐานสามารถรองรับการท่องเที่ยวได้ทั้งในระดับเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยว และระดับการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
3. ดำเนินการด้านความปลอดภัยของการท่องเที่ยวอย่างมีแบบแผน การรักษาความปลอดภัย สถานียขนส่ง เส้นทางท่องเที่ยว การเดินทางกรณีฉุกเฉิน นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวในชนบทได้โดยขนส่งมวลชนได้อย่างมั่นใจในความปลอดภัย
4. เร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคด้านโลจิสติกส์ เช่น ไฟฟ้าส่องสว่างตามถนน ทางเข้าแหล่งท่องเที่ยว น้ำประปา การเก็บขยะสิ่งปฏิกูล

องค์ประกอบด้านการขนส่ง

1. พิจารณาค่าใช้จ่ายของการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างที่เหมาะสม
2. ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ด้านการรับรู้เกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ
3. พัฒนาการให้บริการของผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง

องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร

1. จัดทำเว็บไซต์ ที่สวยงามดึงดูดใจ มีข้อมูลครบถ้วน แจ้งข้อมูลการท่องเที่ยวผ่านระบบข้อมูล Online ให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าดูได้ทุกที่ทุกเวลา
2. มีการประชาสัมพันธ์จุดแวะพักเที่ยวใหม่ ๆ ให้ทราบผ่านสื่อต่าง ๆ พร้อมจัดทำแผนที่เชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวจากแหล่งท่องเที่ยว
3. จัดทำป้ายบอกทางให้ชัดเจน ภาษาเข้าใจง่าย รูปแบบมาตรฐาน จำนวนเหมาะสมเพียงพอ และจัดวางติดตั้งอย่างสวยงามเป็นระบบ

4. จัดทำแผนที่แสดงถึงเส้นทางการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยวอย่างชัดเจน เข้าใจง่าย ติดตั้งในสถานที่และตำแหน่งที่นักท่องเที่ยวสามารถมองเห็นได้ง่าย เข้าใจง่าย ใช้ประโยชน์ได้ รวมทั้งการมีโบว์ชัวร์จัดวางไว้ให้ นักท่องเที่ยวสามารถหยิบไปใช้ได้โดยง่ายตามสถานที่ต่าง ๆ ที่นักท่องเที่ยวผ่าน

5. จัดตั้งกลุ่มศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวท้องถิ่น เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวที่เข้ามาในแหล่งท่องเที่ยว

องค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ

1. รวมกลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่และบทบาทต่าง ๆ กันในการเสริมการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น เช่น เสริมสร้างการพัฒนาด้านการเคลื่อนไหวทางกายภาพ และการเคลื่อนไหวของสารสนเทศ โดยการมีศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว กลุ่มพัฒนาและจัดระเบียบป้าย บอกทาง กลุ่มมัคคุเทศก์เยาวชนในพื้นที่นำทาง กลุ่มดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว มีการประสานความร่วมมือด้านความปลอดภัยระหว่างคนในชุมชน อบต. อสม. โรงพยาบาล ตำรวจ และองค์กรอื่น ๆ โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงทั้งงบประมาณ และการอำนวยความสะดวก

2. จัดให้มีการประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวทั้งภายในชุมชนและระหว่างชุมชนทุกเดือน จัดเวที สร้างกระบวนการเรียนรู้ความเข้าใจ ทำ workshop จัดทำวิสัยทัศน์การพัฒนาโลจิสติกส์พัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงระยะสั้นและระยะยาว

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ในการทำวิจัยครั้งต่อไปควรเป็นหัวเรื่องที่มีความสอดคล้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในชายฝั่งทะเลอ่าวไทยโดยมีพื้นที่ครอบคลุมทุกจังหวัดที่ติดทะเลอ่าวไทย และปรับปรุงรูปแบบการ วิจัยให้เหมาะสมขึ้น ใช้สถิติระดับสูงเพื่อสามารถอธิบายผลลัพธ์ที่เฉพาะเจาะจงขึ้น ทั้งนี้ผลลัพธ์ที่ได้ควรนำมาเปรียบเทียบกับที่ได้ทำแล้ว หรืออาจเป็นหัวข้อเจาะลึกลงไปประเด็นย่อยที่มีเนื้อหาน่าสนใจ

บรรณานุกรม

- กมลวรรณ ณ บางช้าง. 2546. การพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ตแบบยั่งยืน. สารนิพนธ์
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ และคณะ. (2547). การจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์. กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์ท็อปแมคกรอ-ฮิล.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2553. การท่องเที่ยวและนันทนาการ.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานชุมพร. มปป. คู่มือการท่องเที่ยวจังหวัดชุมพร.
- ขนิษฐา สุริยะ และคณะ. 2550. “โครงการระบบขนส่งสาธารณะและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานเพื่อ
การท่องเที่ยวในเขตอีสานใต้”. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- คมสัน สุริยะ. 2551. โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร.
- ฉัตรชัย ดัวงจาต. 2544 : 54. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ :
กรณีศึกษาความคิดเห็นชุมชนคลองบางกอกน้อย จังหวัดนนทบุรี. วิทยานิพนธ์ ปริญญา
โท, บัณฑิตวิทยาลัย และสำนักหอสมุด.
- ชัยรัช ทออินทร์. (2549). กระบวนทัศน์ของการจัดการโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรม
ท่องเที่ยวไทย. [ออนไลน์] ได้จาก: <http://www.thailog.org/research.html>
- ชายหาดีในไทย. 2554. กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม. ข้อมูลท่าเรือ.
- ฐณการ ดงอินทร์. 2544 : 5. ศักยภาพของชุมชนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพื่อการ
พัฒนาแบบยั่งยืน: กรณีศึกษาบ้านนาตีน ตำบลอ่าวนาง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่.
- ดวงพรรณ กริชชาญชัย ศฤงคารินทร์ และคณะ. 2552. โครงการวิจัยประเมินศักยภาพเชิงบูรณาการ
การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทย. สำนักกองทุนสนับสนุนการ
วิจัย (สกว.).
- ทรงศิริ แต่สมบัติ. 2549. ความหมายและวัตถุประสงค์ของการพยากรณ์.
- ทะเลเมืองไทย. มปป. รวมสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเล.
- เทิดชาย ช่วยบำรุง. 2554. แผนงานวิจัยการบริหารจัดการการท่องเที่ยว 2555. สำนักงาน
คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) : กรุงเทพมหานคร.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. 2551. บทบาทของโลจิสติกส์และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวหมู่เกาะล้านอย่าง
ยั่งยืน.

นิภาวรรณ พุทธสงกรานต์. 2549. ศักยภาพด้านการเรียนรู้ภาษาต่างประเทศของภาคีที่เกี่ยวข้องกับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติอย่างยั่งยืน บนพื้นที่เกาะช้าง กิ่งอำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด.

เผด็จศักดิ์ จารยะพันธุ์. 2550. ผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล สถานการณ์ และข้อเสนอ. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล. 2550. โลจิสติกส์มีความสำคัญต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

พัชรีย์ หล้าแหล่ง. การศึกษาศักยภาพและกลยุทธ์การตลาดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของจังหวัดชุมพร. สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) : กรุงเทพมหานคร.

ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์. 2552. เริ่มต้นอย่างไร กับงานวิจัยในเรื่องห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว.

ภราเดช พยัฒวิเชียร. 2539. การพัฒนาการท่องเที่ยวไทยในทิศทางยั่งยืน. จุลสารการท่องเที่ยว

ภัทธิรา ชีรสวัสดิ์. 2545. การรับรู้และแนวคิดในการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เป็นผลมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยวของประชาชนในท้องถิ่น กรณีศึกษาเกาะช้าง จังหวัดตราด. บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล. กรุงเทพมหานคร.

มหาวิทยาลัยบูรพา. 2552. “โครงการศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ”. ชลบุรี : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง. 2546. บทที่ 2 เทคนิคการพยากรณ์. โครงการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมโลจิสติกส์และซัพพลายเชน, หลักสูตรการบริหารสินค้าคงคลัง.

มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ (2551). การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในกลุ่มแม่น้ำโขง. กรุงเทพฯ

มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ. 2551. รายงานพิเศษ: โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (Conceptual Framework of Tourism Logistics).

วัลย์ลดา วิวัฒน์พนชาติ และคณะ. 2550. โครงการอุปทานแรงงานสำหรับการท่องเที่ยวทางธรรมชาติอย่างยั่งยืนบนพื้นที่เกาะช้าง กิ่งอำเภอเกาะช้าง จังหวัดตราด. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). 2 (เดือนเมษายน- เดือนมิถุนายน) : 4-7.

ศักดิ์ศิริ นันตะสุข และคณะ. 2550. โครงการพัฒนาศักยภาพของคนในท้องถิ่นในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในกลุ่มจังหวัดอีสานใต้. สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) : กรุงเทพมหานคร.

ศิริลักษณ์ สุวรรณวงศ์. 2535. การวิเคราะห์หอนูกรมเวลา. ห้องสมุดชลประทาน.

ศูนย์ความรู้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี. 2553. **ข้อควรระวังสำหรับการท่องเที่ยวทางทะเล. ฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในแหล่งท่องเที่ยว.**

ศูนย์ความรู้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำนักปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี. 2554. **ฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในแหล่งท่องเที่ยว. ข้อควรระวังสำหรับการท่องเที่ยวทางทะเล.**

สนิท อักษรแก้ว. 2545. **ประชากรและทรัพยากรชายฝั่งทะเล (รวมบทความทางวิชาการ). ทนเมธี วิจัยอาวูโส สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) วิทยาลัยประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. พิมพ์ครั้งที่ 1.**

สุพาดา และวลัยลักษณ์. 2546. **การวิเคราะห์อนุกรมเวลา.**

สุรเชษฐ์ เชษฐมาศ. 2554. **แผนส่งเสริมการท่องเที่ยวบ้านโคกโก่ง อำเภอภูผินารายณ์ จังหวัดกาฬสินธุ์, น. 17-50. ในโครงการจัดทำแผนปฏิบัติการจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศแบบครบวงจรในพื้นที่นาร่อง. คณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.**

สุรินทร์ หลวงนา และคณะ. 2550. **การพัฒนาบุคลากรการท่องเที่ยวเชิงเกษตรของภาครัฐและภาคเอกชนในเขตจังหวัดอิสานใต้. สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.): กรุงเทพมหานคร.**

สมเกียรติ เกตุเอี่ยม. 2546. **การเลือกเทคนิคในการพยากรณ์.**

สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. 2554. **กลุ่มคลัสเตอร์ภูมิสังคมการท่องเที่ยว.**

องค์การการค้าโลก (WTO). 1997. **ความหมายของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน.**

อาคม อาจแสง. 2546. **ศักยภาพการพัฒนาที่อยู่อาศัยรูปแบบโฮมสเตย์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ: กรณีศึกษา เกาะเกร็ด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี. วิทยานิพนธ์ (คพ.ม.), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร.**

อำนาจ หวังสุข. 2549. **ผลการประเมินพฤติกรรมและแนวทางการดำเนินโครงการพัฒนาศักยภาพของหมู่บ้าน/ชุมชน (SML) ของชุมชนเจ้าแม่ศรีจันทร์ ในเขตเทศบาลนครนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์.**



แบบสอบถามเรื่อง
“ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast)
ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง”

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “ระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง” เพื่อประเมินศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ ในด้านองค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ องค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก องค์ประกอบด้านการขนส่ง องค์ประกอบด้านการเข้าถึง ข้อมูลข่าวสาร องค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ และความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว สำหรับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนประกอบของแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ตอน

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

ตอนที่ 3 ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

ตอนที่ 4 ความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริง และแสดงความคิดเห็นในช่องว่าง

1. เพศ

() 1. ชาย

() 2. หญิง

2. อายุ

() 1. น้อยกว่า 25 ปี

() 2. 25 – 34 ปี

() 3. 35 – 45 ปี

() 4. 46 ปีขึ้นไป

3. สถานภาพ

- () 1. โสด () 2. สมรส
() 3. หย่าร้าง/หม้าย

4. ระดับการศึกษาสูงสุด

- () 1. ต่ำกว่าปริญญาตรี () 2. ปริญญาตรี
() 3. สูงกว่าปริญญาตรี

5. อาชีพ

- () 1. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ () 2. ธุรกิจส่วนตัว
() 3. รับจ้างทั่วไป () 4. พนักงานบริษัทเอกชน
() 1. นักเรียน/นักศึกษา () 2. อื่น ๆ โปรดระบุ.....

6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

- () 1. ต่ำกว่า 10,000 บาท () 2. 10,001 – 20,000 บาท
() 3. 20,001 – 30,000 บาท () 4. มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป

7. ภูมิลำเนา

- () 1. ภายในจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว
() 2. ภายนอกจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว คือ.....



**ตอนที่ 2 ลักษณะการเดินทางมาท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง
ของนักท่องเที่ยว**

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริง และแสดง
ความคิดเห็นในช่องว่าง

8. แหล่งท่องเที่ยวที่ท่านเลือกมาท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

9. ท่านเดินทางมาท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยงนี้เป็นครั้งที่
เท่าไร

- | | |
|---------------------|------------------------------|
| () 1. ครั้งแรก | () 2. ครั้งที่ 2-3 |
| () 3. ครั้งที่ 4-5 | () 4. มากกว่า 5 ครั้งขึ้นไป |

10. พาหนะในการเดินทางมาท่องเที่ยวของท่าน

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| () 1. รถยนต์ส่วนตัว | () 2. รถทัวร์ |
| () 3. รถไฟ | () 4. เครื่องบิน |
| () 5. รถเหมา | () 6. อื่น ๆ โปรดระบุ..... |

11. ท่านทราบข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะหรือไม่

- | | |
|-------------|----------------|
| () 1. ทราบ | () 2. ไม่ทราบ |
|-------------|----------------|

12. จากข้อ 10 ถ้าทราบ ท่านทราบข้อมูลการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยระบบขนส่งสาธารณะจากแหล่งใด

- | | |
|---------------------------------|---------------------------|
| () 1. การประชาสัมพันธ์ของ ททท. | () 2. สถานีขนส่ง |
| () 3. อินเทอร์เน็ต | () 4. จากบุคคลให้คำแนะนำ |
| () 5. อื่น ๆ โปรดระบุ..... | |

13. เหตุผลที่ท่านเลือก/ไม่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ

- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| () 1. เลือก | |
| เพราะ () 1. มีความสะดวก | () 2. มีความประหยัด |
| () 3. มีความปลอดภัย | () 4. อื่น ๆ โปรดระบุ..... |
| () 2. ไม่เลือก | |
| เพราะ () 1. ไม่สะดวก | () 2. ไม่ประหยัด |
| () 3. ไม่ปลอดภัย | () 4. อื่น ๆ โปรดระบุ..... |

ตอนที่ 3 ศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

คำชี้แจง : โปรดทาเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ระดับ 5 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมากที่สุด

ระดับ 4 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมาก

ระดับ 3 หมายถึง ระดับความคิดเห็นปานกลาง

ระดับ 2 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อย

ระดับ 1 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อยมาก

องค์ประกอบระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ๑	ระดับความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
องค์ประกอบด้านการไหลทางกายภาพ					
1. การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย					
2. ความพร้อมของบริษััททัวร์/แพ็คเกจทัวร์					
3. ความปลอดภัยในสถานที่พักผ่อน					
4. ความปลอดภัยบนสนามบิน/สถานีขนส่ง					
5. ความปลอดภัยบนสถานที่ท่องเที่ยว					
6. การลงทะเลเป็นนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่					
7. ความปลอดภัยในเขตชุมชน					
8. ความปลอดภัยในบริเวณทุ่งนาแออัด					
9. สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี					
10. มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว					
องค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก					
1. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด					
2. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย					
3. สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม					
4. ที่พักผ่อนมีเพียงพอและเหมาะสม					
5. ที่พักปลอดโปร่งและสวยงาม					

6. สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความปลอดภัย					
7. ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ					
8. มีห้องน้ำ-ห้องสุขาที่สะอาด เพียงพอต่อการใช้งาน					
9. สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน					
องค์ประกอบด้านการขนส่ง					
1. การรับรู้เกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ					
2. การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน					
3. ความสะดวกระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง					
4. ค่าใช้จ่ายของการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง					
5. มารยาทของผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง					
องค์ประกอบด้านการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร					
1. การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ					
2. การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต					
3. การประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว					
4. การประชาสัมพันธ์แบบบอกต่อ (เล่าให้ฟัง)					
5. มีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางช่องทางของหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ					
6. มีกิจกรรมเสริมอื่นๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว					
องค์ประกอบด้านบุคลากรและการให้บริการ					
1. คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร					
2. คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว					
3. คนในพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ					

4. คนในพื้นที่ให้คำแนะนำหรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน					
5. มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว					
6. มีเอกสารแนะนำแหล่งท่องเที่ยว / กิจกรรมการท่องเที่ยว					
7. มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน					
การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์					
1. ท่านอยากกลับมาเที่ยว ณ แหล่งท่องเที่ยวนี้ซ้ำอีกครั้ง					
2. ท่านจะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย					

ตอนที่ 4 ความต้องการพัฒนา/ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (Royal Coast) ในจังหวัดชุมพรและพื้นที่เชื่อมโยง

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริง สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ท่านอยากเห็นสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้มีการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์หรือปรับปรุงอย่างไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|---|--|
| () 1. มีเส้นทางเข้า-ออกเพิ่มขึ้น | () 2. มีการพัฒนาสภาพถนนดีขึ้น |
| () 3. มีห้องน้ำ/สุขา ที่สะอาดพอเพียงในการใช้งาน | () 4. เพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง |
| () 5. มีฝุ่นบนถนนน้อยลง | () 6. มีบริการข้อมูลระหว่างทางเพิ่มขึ้น |
| () 7. ปรับปรุงการระบายน้ำของเส้นทางเข้า | () 8. สามารถเดินทางได้หลายช่องทาง |
| () 9. มีสถานที่แวะเที่ยวเพิ่มขึ้น | () 10. มีการเดินรถสาธารณะที่ตรงเวลา |
| () 11. มีรถสาธารณะมากขึ้น | () 12. มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวเพียงพอ |
| () 13. มีป้ายบอกทางชัดเจนกว่านี้ | () 14. สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด |
| () 15. มีป้ายบอกทางจุดแวะเที่ยว | () 16. มีบริการรถเช่า ราคายุติธรรม |
| () 17. มีบริการเคลื่อนย้ายคนเจ็บ | () 18. มีสถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม |
| () 19. สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย | () 20. อบรมคนในพื้นที่ในการให้คำแนะนำ |
| () 21. มีคำแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่ใกล้เคียง | |
| () 22. มีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่ายในพื้นที่ใกล้เคียง | |
| () 23. อื่นๆ โปรดระบุ..... | |

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

