

ข้อมูลการเดินทางโดยรถรับ-ส่งสาธารณะให้กับนักท่องเที่ยว
จากสนามบินสุวรรณภูมิ-อำเภอแม่สะเรียง
INFORMATION PROVIDED TO TOURISTS BY PUBLIC
TRANSPORT SUVARNABHUMI AIRPORT - MAESARIANG

รัชพงษ์ สุวรรณลพ
TACHAPONG SUWANNALOP

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยศรีปทุม
ปีการศึกษา 2561
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศรีปทุม

**INFORMATION PROVIDED TO TOURISTS BY PUBLIC
TRANSPORT SUVARNABHUMI AIRPORT - MAESARIANG**

TACHAPONG SUWANNALOP

**AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR DEGREE OF MASTER OF SCIENCE OF
LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
COLLEGE OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN
SRIPATUM UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2018
COPYRIGHT OF SRIPATUM UNIVERSITY**

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ	ข้อมูลการเดินทางโดยรถรับ-ส่งสาธารณะให้กับ นักท่องเที่ยวจากสนามบินสุวรรณภูมิ-อำเภอแม่สะเรียง
คำสำคัญ	ส่งเสริมการท่องเที่ยว,การเดินทาง,อำเภอแม่สะเรียง
นักศึกษา	รัชพงษ์ สุวรรณลพ
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผศ.ดร.อัศวิน วงศ์วิวัฒน์
หลักสูตร	วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
คณะ	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม
ปีการศึกษา	2561

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนเนื่องจากในปัจจุบัน การเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนนั้น มีความยุ่งยากในการเดินทาง โดยเฉพาะสำหรับชาวต่างชาติที่จะดำเนินการเดินทางไปท่องเที่ยวที่อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนเป็นครั้งแรก

การวิจัยในครั้งนี้จึงทำการสร้างข้อมูลในการเดินทางโดยรถรับส่งสาธารณะ โดยเริ่มต้นจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังจุดหมายปลายทางคืออำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทราบข้อมูลการเดินทางและสามารถเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียงได้

TITLE	INFORMATION PROVIDED TO TOURISTS BY PUBLIC TRANSPORT SUVARNABHUMI AIRPORT - MAESARIANG
KEYWORD	PROMOTE TOURISM, TRAVEL, MAESARIANG DISTRICT
STUDENT	TACHAPONG SUWANNALOP
ADVISOR	ASST.PROF. ASAWIN WONGWIWAT DR.
LEVEL OF STUDY	MASTER OF SCIENCE OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
FACULTY	COLLEGE OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN SRIPATUM UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR	2018

ABTRACT

The research is intended to generate promote tourism in order to travel to Mae Sariang District. At present, Hong A trip to York District Mae Hong Son is the hassle of traveling. Thailand especially for tourists and foreigners to continue to travel to Maesariang. Mae Hong Son for the first time

In this research was to generate information on traveling by public transport. Starting from the airport to your destination is Maesariang. Mae Hong Son Province The tourists, both foreigners and Thailand travel information and easy access to the Maesariang.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งจาก ดร.อัศวิน วงศ์วิวัฒน์ อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ ที่ได้กรุณาแนะนำและข้อคิดเห็นในเนื้อหาสาระ ตลอดจนการตรวจทาน แก้ไขจนทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงขอบพระคุณอย่างสูง มา ณ ที่นี้ และขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.พรรณี สวณเพลง ประธานการสอบ งานวิจัย ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ อันเป็น ประโยชน์อย่างยิ่งจนทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่ง ผู้วิจัยขอ กราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ได้รับความกรุณาจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธรณี มณีศรี และ ดร.วรพล วัฒนานนท์ กรรมการสอบงานวิจัยที่กรุณาให้คำแนะนำในการวิจัย จนทำให้งานวิจัย ฉบับนี้มีความถูกต้องสมบูรณ์และสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และขอขอบพระคุณคณาจารย์ สาขาวิชาการ จัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานทุกท่าน แห่งมหาวิทยาลัยศรีปทุม ที่ช่วยประสิทธิ์ประสาทความรู้ ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่ผู้วิจัยเสมอ นับตั้งแต่เข้าสู่รั้วของสถาบันการศึกษาแห่งนี้

ท้ายสุดนี้ คุณงามความดี และประโยชน์อันเกิดจากงานวิจัยเล่มนี้ ผู้วิจัยขอน้อมบูชาคุณ บิดามารดา ครูบาอาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ อบรมสั่งสอน และวางรากฐาน แห่งการศึกษาแก่ผู้วิจัย

รัชพงษ์ สุวรรณลพ

สิงหาคม 2562

สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VI
สารบัญภาพ.....	VII
บทที่	หน้า
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
อัตรการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	3
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
ความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย.....	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
โลจิสติกส์กับการจัดการท่องเที่ยว.....	5
การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชน.....	8
การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวชุมชน.....	9
การท่องเที่ยวและประเภทของการท่องเที่ยว.....	9
พฤติกรรมนักท่องเที่ยว.....	11
องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยว.....	11
ระบบขนส่งสาธารณะตามประเภทของบริการ.....	13
การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร.....	14

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
3	วิธีการดำเนินงานวิจัย.....	18
	การเดินทางโดยเครื่องบินโดยสาร.....	21
	สายการบินนกแอร์.....	21
	สายการบินบางกอก แอร์เวย์.....	22
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	25
	แหล่งท่องเที่ยวตามแนวรถไฟฟ้า BTS.....	27
	ตลาดนัดจตุจักร.....	27
	ห้องฟ้าจำลอง.....	28
	พิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพมหานคร.....	29
	เอเชียติก เดอะ รีเวอร์ฟรอนท์.....	30
	Sea Life Bangkok Ocean World.....	31
5	สรุปและข้อเสนอแนะ.....	33
	สรุปผลการวิจัย.....	33
	ข้อเสนอแนะ.....	34
	บรรณานุกรม.....	35
	ประวัติผู้วิจัย.....	36

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	อัตราค่าธรรมเนียมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	3
2	การประมาณการณ์การเดินทางจาก สนามบินสุวรรณภูมิไปยังอำเภอ แม่สะเรียง.....	25

สารบัญภาพ

ภาพประกอบที่		หน้า
1	การเดินทางโดยรถไฟฟ้า Airport Rail Link จากสนามบินสุวรรณภูมิมายังสถานีรถไฟฟ้า BTS พญาไท (เส้นสีแดง)และ การเดินทางโดยรถไฟฟ้า BTS จากสถานีพญาไท มายังสถานีหมอชิต (เส้นสีเขียว).....	4
2	การแบ่งขั้นตอนของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชุมชน....	8
3	แผนภาพการเดินทาง.....	18
4	แผนที่ จากสนามบินสุวรรณภูมิ มุ่งหน้าไปยังสมบัติท้าว วิภาวดี มีระยะทางประมาณ 32-36 กิโลเมตร และใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 50 นาที ถึง 1 ชั่วโมง.....	19
5	ข้อมูลการเดินทางจาก สถานีรถไฟฟ้า Airport Rail Link จากสนามบินสุวรรณภูมิ ไปยัง สถานีพญาไท โดยการคำนวณเวลาการเดินทางอ้างอิง ณ วันที่ 14 สิงหาคม 2562 เวลา 17.00 น. จะใช้เวลาเดินทางโดยประมาณ 5 นาที และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ที่ 45 บาท โดยมีช่วงเวลาในการเปิดทำการ 5.30 - 24.00 น.....	19
6	ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 10 นาที และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ที่ 36 บาทข้อมูลการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีพญาไท ไปยังสถานีหมอชิต.....	20
7	ข้อมูลการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีพญาไท ไปยัง สถานีหมอชิต ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 10 นาที และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ที่ 36 บาท.....	20
8	เที่ยวบินจากสนามบินดอนเมืองไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอน.....	21
9	ตารางเที่ยวบินนกแอร์.....	21
10	รอบเที่ยวบินบางกอก แอร์เวย์.....	22
11	รอบเที่ยวบินเวลา 06.45 น.....	23
12	รอบเที่ยวบินเวลา 21.30 น.....	23
13	รอบเที่ยวบินเวลา 20.20 น.....	24
14	แผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS หมอชิต.....	28

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพประกอบที่		หน้า
15	การชมท้องฟ้าจำลอง 1.....	28
16	การชมท้องฟ้าจำลอง 2.....	29
17	พิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพมหานคร.....	29
18	ทางเข้าเอเชียติก เดอะ รีเวอร์ฟรอนท์.....	30
19	ด้านในโครงการเอเชียติก เดอะ รีเวอร์ฟรอนท์.....	31
20	Sea Life Bangkok Ocean World สยามพารากอน 1.....	32
21	Sea Life Bangkok Ocean World สยามพารากอน 2.....	32

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

รัฐบาลมีนโยบายชัดเจนให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยวเพื่อสร้างรายได้ และกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นและชุมชนด้วยการผลักดันให้นักท่องเที่ยวเดินทางเชื่อมโยงจากเมืองหลักสู่ “เมืองรอง” มากขึ้นเพื่อให้เม็ดเงินมาสะพัดที่เมืองรองและกระจายลงสู่ท้องถิ่น หนุนให้เกิดการกระจายรายได้อย่างรวดเร็วและทั่วถึงตามนโยบายลดความเหลื่อมล้ำ

จาก 55 เมืองรองที่รัฐบาลประกาศเพื่อสนับสนุนให้การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือกระจายรายได้เข้าไปสู่ 55 เมืองรอง ด้วยการวางโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เอื้อกับการเดินทางและเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว เห็นได้ว่ารัฐบาลเร่งลงทุนใน เมกะโปรเจกต์ เช่น การวางโครงข่ายการคมนาคม สร้างระบบรางรถไฟที่พาดผ่านเมืองรอง และการพัฒนาสนามบินในภูมิภาคที่ผ่านมา นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ได้มอบหมายให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เร่งคิดและลงมือทำให้การท่องเที่ยวเมืองรองและชุมชนสามารถแจ้งเกิดได้อย่างเต็มตัวและยั่งยืน ส่งผลให้ครึ่งแรกของปี 2561 การท่องเที่ยวใน 55 เมืองรองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง สร้างรายได้ถึง 1.16 แสนล้านบาท เติบโตกว่า 9 เปอร์เซ็นต์จากจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างประเทศที่ไหลเข้าสู่เมืองรอง รวมกันกว่า 38 ล้านคน เพิ่มขึ้นเกือบ 5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว จึงเร่งขยายผลผลักดันนโยบาย การท่องเที่ยวไทยปี 2561 ต่อเนื่องถึงปี 2562 หวังให้เม็ดเงินจากการท่องเที่ยวได้กระจายอย่างทั่วถึงและลงลึกถึงระดับชุมชนยกระดับรายได้ของฐานรากให้เข้มแข็งขึ้น เพื่อผลักดันให้ชุมชนมีส่วนร่วมและเป็นผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว หนุน “การท่องเที่ยวโดยชุมชน” เติบโตอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน เพื่อให้การท่องเที่ยวเป็นผู้รับใช้ชุมชน

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวสูง มีบทบาทความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยเป็นอย่างมาก เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญนำมาซึ่งเงินตราต่างประเทศการสร้างงาน และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค นอกจากนี้การท่องเที่ยวยังมีส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมขนส่ง รวมไปถึงการค้าและการลงทุน เมื่อประเทศประสบภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญในการสร้างรายได้ให้กับประเทศสามารถช่วยให้เศรษฐกิจฟื้นตัวได้ในเวลาที่รวดเร็วกว่าภาคผลิตและ

บริการอื่น ๆ อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีแนวโน้มการแข่งขันรุนแรงขึ้นตามลำดับ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและมีความอ่อนไหวง่ายจากปัจจัยลบทั้งภายในและภายนอกประเทศโดยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2553: ออนไลน์)

การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อมวลมนุษยชาติที่ปรารถนาการเดินทางท่องเที่ยวไปทั่วโลกกว้างด้วยวัตถุประสงค์ต่าง ๆ กัน มีพัฒนาการมายาวนานจนกลายเป็นธุรกิจอุตสาหกรรมใหญ่ที่สุดในโลกมีมูลค่าถึงร้อยละ 9 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติของโลก (ข่าวสารการท่องเที่ยว ออนไลน์ 2555)สำหรับประเทศไทยถือเป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคอาเซียน เป็นแหล่งสร้างและกระจายรายได้ไปยังภูมิภาคต่างๆของประเทศที่มีมูลค่ามหาศาล อย่างไรก็ตามการเติบโตอย่างรวดเร็วในขณะที่ขาดการดำเนินการที่ดีและเหมาะสม จะทำให้เกิดปัญหาตามมาหลายประการ โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมด้านการท่องเที่ยวจนกระทั่งแหล่งท่องเที่ยวทั้งหมดเสียหายในการดึงดูดผู้คนที่เข้ามาเยี่ยมชมเยือนอีกต่อไป

ปัจจุบันการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมภาคบริการที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจในสัดส่วนที่มากกว่าภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ แต่ด้วยการแข่งขันทางการท่องเที่ยวที่มีมากขึ้นทำให้ภาคการท่องเที่ยวเองต้องปรับตัวและพัฒนากลยุทธ์เพื่อตอบสนองกับสถานการณ์การแข่งขันทางการท่องเที่ยว โดยต้องพยายามคิดค้นกลยุทธ์และสร้างสรรค์นวัตกรรมบริการใหม่ ๆ เพื่อให้เข้าถึงและตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวให้มากที่สุด โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ เนื่องมาจากการขยายตัวของนักท่องเที่ยวที่เน้นปริมาณนักท่องเที่ยวหรือการแสวงหารายได้ที่มากเกินไปจนเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว นั้น ได้ส่งผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งให้เกิดความเสื่อมโทรมและกลายเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลให้ความได้เปรียบของประเทศไทยลดลง (สุริย์ บุญญานุกพงศ์ และคณะ, 2559) ดังนั้นการท่องเที่ยวคุณภาพจึงเป็นแนวทางหนึ่งที่มีความจำเป็นในการนำมาใช้เป็นกลยุทธ์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการท่องเที่ยวเพื่อความยั่งยืนของการท่องเที่ยวต่อไป

โดยอำเภอแม่สะเรียงเป็นเมืองสำคัญของ 3 อำเภอของจังหวัดแม่ฮ่องสอนตอนใต้ เป็นแหล่งเกษตรกรรม พาณิชยกรรม และกระจายสินค้าไปสู่อำเภอต่าง ๆ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นหุบเขาสลับซับซ้อน เป็นอำเภอที่ติดกับชายแดนไทยพม่า และเป็นจุดพักรับรองนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางต่อไปยังอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดแม่ฮ่องสอนและมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจในอำเภอแม่สะเรียง เช่น

ทุ่งบัวตอง คอยแม่เหาะ ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์พัฒนาและสงเคราะห์ชาวเขา จังหวัดแม่ฮ่องสอน ริมทางในช่วงนี้มีภูมิประเทศที่งดงามของภูเขาและทุ่งดอกบัวตองที่ตระการตาและเบ่งบานสะพรั่งในเดือนตุลาคม-ธันวาคม

พระธาตุจอมมอญ ปูชนียสถานที่มีลักษณะเป็นเจดีย์เก่าแก่ ถือกันว่าเป็นพระธาตุศักดิ์สิทธิ์ มีงานฉลองในเดือนกรกฎาคมของทุกปี

วัดจองสูง หรือวัดอุทธารมณฺ์ ภายในวัดมีเจดีย์ทรงมอญเก่าแก่อายุกว่า 100 ปี อยู่ 3 องค์
วัดศรีบุญเรือง ตั้งอยู่ใกล้กับวัดจองสูง เป็นอีกวัดหนึ่งที่มีสิ่งน่าสนใจได้แก่โบสถ์รูปทรง
พม่าซึ่งฉลุลวดลายงดงาม

วัดแสนทอง ตั้งอยู่ในตัวอำเภอแม่สะเรียง มีพระแสนทองพระพุทธรูปปางมารวิชัย
หล่อด้วยทองสัมฤทธิ์ อันเป็นศิลปะสมัยเชียงแสนที่เก่าแก่และงดงามมากองค์หนึ่ง และที่วัด
แสนทองนี้ยังประดิษฐานพระพุทธรูหิ่งค์อันเป็นที่เคารพสักการะของชาวเมืองแต่อดีต

วัดจอมทอง มีจุดเด่นที่พระพุทธรูปขนาดใหญ่ซึ่งประดิษฐานอยู่บนยอดเขา บนลาน
พระพุทธรูปนี้สามารถชมทิวทัศน์อันสวยงามของอำเภอแม่สะเรียงได้ โดยเฉพาะบรรยากาศยาม
พระอาทิตย์ตกในช่วงเย็น

วัดกิตติวงศ์ เป็นที่ประดิษฐานพระบรมสารีริกธาตุ มีพระคัมภีร์โบราณค้นพบใน
ถ้ำผาแดง ริมฝั่งแม่น้ำสาละวิน เมื่อ พ.ศ. 2511 จารึกประวัติศาสตร์เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของล้านนา
กับพม่า

จากที่กล่าวมาข้างต้นทำให้ผู้วิจัยสนใจในการจัดเตรียมข้อมูลการเดินทางให้กับ
นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติในการเดินทางโดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อ
เดินทางจาก สนามบินสุวรรณภูมิไปยังจุดหมายปลายทางคืออำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

อัตราการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ตารางที่ 1 อัตรานักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนในปี 2561

Total	นักท่องเที่ยว					นัก ทัศนอาจร	รวม ทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	รีสอร์ท และที่พัก อื่นๆ	ที่พักที่ไม่ กำหนด ค่าตอบแทน	รวม		
1.สายการบิน	610	510	1,118	-	2,238	73	2,311
2.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-
3.รถประจำทาง	4,520	4,975	8,051	374	17,920	854	18,774
4.พาหนะส่วนบุคคล	14,810	11,829	46,422	698	73,759	4,439	78,198
5. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-
รวม	19,940	17,314	55,591	1,072	93,917	5,366	99,283

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยทำการสร้างข้อมูลในการเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

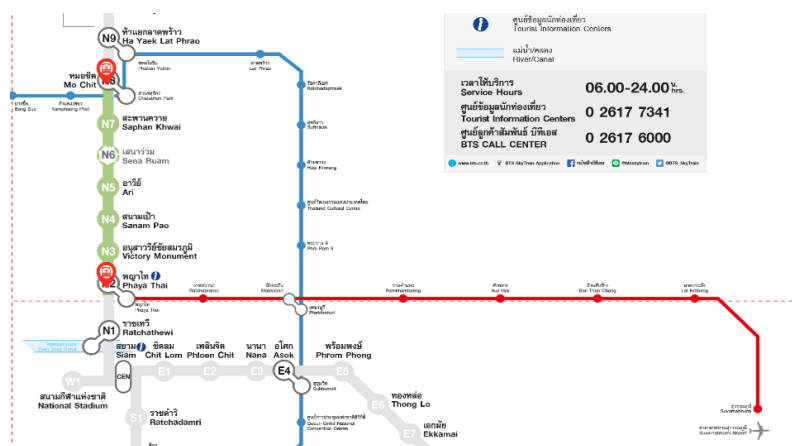
ความสำคัญและปัญหาของงานวิจัย

ในปัจจุบัน การเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนนั้นมีความยุ่งยากในการเดินทาง โดยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติที่จะดำเนินการเดินทางไปท่องเที่ยวที่อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนเป็นครั้งแรก

การวิจัยในครั้งนี้จึงทำการสร้างข้อมูลในการเดินทาง โดยเริ่มต้นจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังจุดหมายปลายทางคืออำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อให้นักท่องเที่ยวต่างชาติทราบข้อมูลการเดินทางและสามารถเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียงได้

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางไปท่องเที่ยวอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีเพิ่มมากขึ้น
2. นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรับรู้ถึงข้อมูลเส้นทางในการเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน



ภาพประกอบที่ 2 การเดินทางโดยรถไฟฟ้า Airport Rail Link จากสนามบินสุวรรณภูมิมายังสถานีรถไฟฟ้า BTS พญาไท (เส้นสีแดง)และ การเดินทางโดยรถไฟฟ้า BTS จากสถานีพญาไท มายังสถานีหมอชิต (เส้นสีเขียว)

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีหัวข้อดังนี้

- 2.1 โลกทัศน์กับการจัดการท่องเที่ยว
- 2.2 การวิเคราะห์ระบบโลกทัศน์ของการท่องเที่ยวชุมชน
- 2.3 การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวชุมชน
- 2.4 การท่องเที่ยวและประเภทของการท่องเที่ยว
- 2.5 พฤติกรรมนักท่องเที่ยว
- 2.6 องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยว
- 2.7 ระบบขนส่งสาธารณะตามประเภทของบริการ
- 2.8 การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร

โลกทัศน์กับการจัดการท่องเที่ยว

ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมากขึ้นเนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่ใหญ่และเติบโตเร็วที่สุดของโลก โดยในช่วงกว่า 5 ทศวรรษที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยถึงร้อยละ 6.9 ต่อปี ทั้งยังเป็นธุรกิจที่สามารถสร้างรายได้และเงินตราต่างประเทศได้มาก โดยในปี พ.ศ. 2549 ทั่วโลกมีนักท่องเที่ยวถึง 842 ล้านคน

จากสถิตินักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เดินทางมาประเทศไทยระหว่างปี 2542-2552 พบว่านักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 8.58 ล้านคน ในปี 2542 เป็น 14.12 ล้านคน ในปี 2552 หรือมีอัตรา การขยายตัวเฉลี่ยต่อปีเท่ากับร้อยละ 6.45 โดยปี 2551 นักท่องเที่ยวมีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 14.58 ล้านคน และในปี 2549 นักท่องเที่ยวมีอัตราการขยายตัวสูงสุดเท่ากับร้อยละ 20.01 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวไทยภายหลังเกิดธรณีพิบัติภัยในปี 2547 ใน การนี้ จำนวนและรายได้จาก นักท่องเที่ยวปี 2542-2552 นักท่องเที่ยวขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 6.45 และมีจำนวนสูงสุด 14.58 ล้านคน (ข้อมูลสถิติจำนวนนักท่องเที่ยว ม.ป.ป. : ออนไลน์)

ปัจจุบันนั้นการท่องเที่ยวไม่ได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะการพักผ่อนหย่อนใจ และเดินทางไปท่องเที่ยวในที่ต่าง ๆ เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพอีกด้วย ฉะนั้นการท่องเที่ยวที่ดีมีคุณภาพ จึงจำเป็นต้องที่จะต้องมีการจัดการขั้นตอนต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว

ซึ่งจะต้องมีการนำเอา ศาสตร์ของโลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้ เพื่อบริหารจัดการในการเคลื่อนย้าย การไหลเวียนและความเชื่อมโยงสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้มี ประสิทธิภาพทั้งทางด้านเวลา และต้นทุน ที่จะก่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้บริโภค ซึ่งนับว่า จะเป็นส่วนที่เพิ่มและสนับสนุนศักยภาพในการแข่งขัน ทางด้านการท่องเที่ยวได้ด้วย ศิลปศาสตร์ ปรัชญาปีที่ 6 ฉบับที่ 11:7 ในกรณีนี้ โลจิสติกส์ท่องเที่ยวจึงเป็นสิ่งให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่ เกี่ยวข้องกับการไหลหรือ การเคลื่อนที่ (Flow) 3 ส่วน คือ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) ดังต่อไปนี้(คมสัน สุริยะ ม.ป.ป. : ออนไลน์)

1. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายความว่ารวมถึงการเดินทางของ นักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบาย ในการ เดินทาง เป็นต้น แต่โลจิสติกส์ก็ยังเป็นเรื่องใหม่สำหรับการท่องเที่ยวไทย เพราะว่ายังเน้น การขายสินค้า มากกว่าการจัดระบบรองรับ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญที่สุดของการท่องเที่ยว แต่จะ ให้ความสำคัญกับการ สร้างสิ่งดึงดูดใจ ซึ่งเป็นเพียงองค์ประกอบหนึ่งของสินค้าท่องเที่ยวเท่านั้น เช่น การจัดงาน OTOP Midyear 2010 อิมแพค เมืองทองธานีปรากฏว่ามีรถเป็นจำนวนมาก ทำให้ที่ จอดรถไม่เพียงพอ โดยเฉพาะ วันหยุดราชการ ถึงแม้ว่าจะมีการจัดระบบรองรับงาน OTOP Midyear 2010 ไว้แล้วก็ตาม แต่ระบบการ คมนาคมปกติกลับติดเป็นอัมพาตไป โดยเน้นการขาย สินค้าราคาถูกเพื่อดึงดูดใจลูกค้า หรืออีกกรณีหนึ่ง นักท่องเที่ยวได้เดินทางไปเที่ยวที่ตลาดท่าเสด็จ ไปรับประทานอาหารและแหมมเนือง ที่ร้านอาหารแหมมเนือง จังหวัดหนองคาย ต้องใช้ บริการรถสกายแลปหรือรถตุ๊กตุ๊กเข้าไปเที่ยว เพราะไม่ทราบที่นั่นจะมีรถขนส่งเข้าไปหรือไม่ กำหนดเวลาเดินทางเป็นอย่างไร ซึ่งนักท่องเที่ยวไม่ทราบเลย จึงจำเป็นที่นักท่องเที่ยวต้อง เสีย ค่าจ้างเหมารถสกายแลป นับว่าสะดวกดี ไม่ต้องคำนึงเรื่องเวลา แต่การลงทุนค่อนข้างสูง ซึ่งเป็น การมองไม่ เห็นภาพรวมการเคลื่อนที่ทางกายภาพของการท่องเที่ยวทั้งหมดที่จะไปยังตลาดท่าเสด็จ และไม่สามารถ กำหนดระยะเวลาไปสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ระหว่างทางหรือภายหลังจากการไป ตลาดท่าเสด็จ รวมทั้ง ประเมินการค่าเดินทางทั้งหมดอย่างใกล้เคียงกับความเป็นจริงได้

2. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ในที่นี้หมายถึงการให้ข้อมูล ข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น โดยการจัดการข้อมูลการท่องเที่ยวในปัจจุบันจะมีเว็บไซต์สำหรับการ ค้นหาข้อมูลในการท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เว็บไซต์ <http://thai.tourismthailand.org/home/> ในส่วนการเดินทางจะให้หมายเลขติดต่อเพื่อสอบถามการเดินทาง มี ข้อมูลจังหวัด สถานที่ท่องเที่ยวและกิจกรรมที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม ซุปปิ้ง และค้นหาที่ท่องเที่ยว แต่ความต้องการข้อมูลของคนไทย จะอยู่ในระดับต่ำกว่านักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ เนื่องจากคนไทยจะใช้วิธีการถามทางจากคนในพื้นที่ไปเรื่อย ๆ สำหรับข้อมูลที่บริษัท

ลงทุนทำในเชิงพาณิชย์โดยลงทุนพิมพ์แจกพร้อมทั้งมีแผนที่ให้ด้วย แต่ส่วนใหญ่แผนที่ไม่ค่อยมีข้อมูลสาธารณะ แต่เว็บไซต์ของประเทศญี่ปุ่น www.jnto.go.jp/eng/arrange/transportation/index.html สามารถที่จะให้นักท่องเที่ยวทราบว่าจะจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งซึ่งสามารถเลือกประเภทพาหนะอะไรได้บ้าง ค่าโดยสารเป็นเท่าใด ใช้เวลาเท่าไร ที่สำคัญที่สุดคือเวลาหรือรอบการเดินทางในแต่ละวันเป็นอย่างไร เป็นต้น อัครวิน แสงพิบูล (2552) ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์และเปรียบเทียบแรงจูงใจและพฤติกรรมนักท่องเที่ยวนานาชาติที่เดินทางมาประเทศไทย พบว่านักท่องเที่ยวชาวเอเชียและชาวยุโรปมีความแตกต่างกันในด้านพฤติกรรมการท่องเที่ยวหลายด้าน เช่น การวางแผนการเดินทาง ระยะเวลาพำนัก กิจกรรมการท่องเที่ยว และแหล่งข้อมูลข่าวสาร และสุวรรณชัย ฤทธิรักษ์ และมานิตย์ สุธาสกุล (2544) กล่าวว่า การบริการข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว เป็นการให้บริการอำนวยความสะดวก เพื่อนำเสนอให้ทราบเกี่ยวกับปัจจัยศิลปศาสตร์ปริทัศน์ปีที่ 6 ฉบับที่ 11 : 12 ดึงดูดทางการท่องเที่ยว ทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ถ้ำ ภูเขา ป่าไม้ น้ำตก เกาะแก่งหาดทรายชายทะเล และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์ได้สร้างสรรค์ขึ้น เช่น แหล่งประวัติศาสตร์ โบราณสถาน กิจกรรมงานเทศกาล ขนบธรรมเนียมประเพณี กีฬา สวนสัตว์สวนสนุก วัฒนธรรมประเพณี หรือวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน เพื่อสร้างความสนใจหรือความต้องการทางการท่องเที่ยว รวมถึงการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ กฎระเบียบ พิธีการเข้า-ออกประเทศ สภาพดินฟ้าอากาศ หน่วยเงินตรา ระบบกระแสไฟฟ้า การนับถือศาสนาของประชาชน ข้อควรปฏิบัติและข้อห้ามที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยว เพื่อให้ผู้ที่สนใจที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวได้รับทราบและเตรียมความพร้อมได้อย่างสะดวก ในการนี้การจัดให้มีการให้บริการข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นเพียงไร ก็ยังเป็นประโยชน์ต่อการกระตุ้นให้มีการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น หรือกระจายไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นเพียงนั้น ในทางตรงกันข้าม หากการให้บริการข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวมีน้อย หรือมีระบบบริการที่ไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ หรืออุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไม่สะดวก มีปัญหา หรืออุปสรรค ย่อมทำให้เกิดปัญหาหรืออุปสรรคในการส่งเสริมหรือพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ทำให้การท่องเที่ยวไม่สามารถขยายตัวหรือพัฒนาไปได้มากเท่าที่ควร

3. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึงการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ การวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ หนึ่ง ขั้นตอนการเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว สอง ขั้นตอนการอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และ สาม ขั้นตอนการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว เช่น การไหลเวียนทางการเงินของประเทศไทยไม่ค่อยมีปัญหามากนัก เพราะ ระบบการเงินของประเทศไทยมีการพัฒนาค่อนข้างมาก โดยมีสถาบันการแลกเปลี่ยนเงินตามธนาคาร สนาบบิน และตลาดมืดแถว ๆ ประตูน้ำซึ่งก็ไม่แพงมากนัก เป็นความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยว ในเมืองไทย หรืออีกเรื่องหนึ่งในปัจจุบันนักท่องเที่ยวสามารถจองตั๋วสายการบิน หรือรถไฟทางอินเตอร์เน็ตได้ ไม่ต้องเดินทางไปยังสนามบินหรือสถานี

รถไฟ โดยอาจจะชำระเงินผ่านธนาคาร บัตรเครดิตการ์ดสากล หรืออื่น ๆ ทำให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น แม้กระทั่งผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมท่องเที่ยวก็ใช้การทำธุรกรรมบนอินเทอร์เน็ต โดยลูกค้าหรือนักท่องเที่ยวกับผู้ประกอบการไม่ต้องพบหน้ากันเลย โดยการจองโปรแกรมการท่องเที่ยวเกี่ยวกับบริษัทบนอินเทอร์เน็ต และชำระเงินผ่านธนาคารซึ่งเป็นเครือข่ายที่สามารถเชื่อมโยง เข้าสู่ระบบการเงินของบริษัท ซึ่งบริษัทสามารถตรวจสอบได้ว่านักท่องเที่ยวได้ดำเนินการชำระค่าใช้จ่าย เรียบร้อยแล้วหรือยัง มีการจัดทำระบบบัญชี การประสานงานติดต่อกับแหล่งท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร สินค้าที่ระลึกทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตามที่มีการบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกัน (Memorandum of Understanding : MOU) เป็นต้น

การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชน

ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชนแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนการเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยว ขั้นตอนการอยู่ในสถานที่ท่องเที่ยว และขั้นตอนการออกจากสถานที่ท่องเที่ยว ดังนี้



ภาพประกอบที่ 2 การแบ่งขั้นตอนของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชุมชน

ในแต่ละขั้นตอนมีการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) ที่เกี่ยวข้องของการท่องเที่ยวอยู่ 3 ประเภท คือ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) การเคลื่อนที่ดังกล่าวมุ่งตรงไปยังนักท่องเที่ยวเพื่อให้ นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) ทั้ง 3 ด้าน มีรายละเอียดดังนี้

1. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายรวมถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น

2. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำ สถานที่ คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น

3. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่อง การจ่าย ชำระค่าสินค้า หรือบริการท่องเที่ยว เครื่องเบิกเงินสด การใช้บัตรเครดิต และการแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ เป็นต้น

การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวชุมชน

โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็นสองด้าน คือ ด้านอุปทาน ในการศึกษาการท่องเที่ยว ชุมชนเป็นการศึกษาด้านอุปทาน ซึ่งมีองค์ประกอบของการศึกษา และมีคำถามวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงไว้ต่อไปนี้

1. มีการบริการด้านโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวที่สำคัญอะไรบ้าง (Tourism Core Services) และมีกระบวนการสำคัญในการให้บริการด้านโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวอย่างไร (Source, Make and Deliver)

2. มีปัจจัยใดบ้างที่ช่วยทำให้สามารถบริการนักท่องเที่ยวได้ราบรื่นและมีประสิทธิภาพ (Supply enable process)

3. มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้บริการท่องเที่ยวอะไรบ้าง (Integrated Resource Management)

การท่องเที่ยวและประเภทของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยว หมายถึงการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจหรือเพื่อความสนุกสนานตื่นเต้น หรือเพื่อ หาความรู้องค์การการท่องเที่ยวของสหประชาชาติ (อังกฤษ: World tourism organization) กำหนดไว้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึงการเดินทางโดยระยะทางมากกว่า 80 กิโลเมตรจากบ้าน เพื่อจุดประสงค์ในการพักผ่อนหย่อนใจ (วิกิพีเดีย, 2558) การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ซึ่งกระทำ เพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดจากกิจกรงานประจำ โดยปกติการท่องเที่ยว หมายถึงการเดินทางของคนจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งเป็นการชั่วคราวโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนหรือหาความรู้ซึ่งครอบคลุมถึงการเดินทางเพื่อธุรกิจตราบที่ผู้เดินทางยังมีได้ตั้งหลักแหล่งถาวรและไม่ได้รับรายได้เพื่อยังชีพจากเจ้าของถิ่นปลายทางโดยการท่องเที่ยวยังเป็นผลรวมของประสบการณ์พิเศษกับสัมพันธภาพซึ่งเกิดจากการเดินทางและการพักผ่อนต่างถิ่นเป็นการชั่วคราวโดยมิได้ประกอบอาชีพ

การเดินทางที่ถือเป็นการท่องเที่ยวจะเป็นไปตามเงื่อนไขสากล 3 ประการ คือ

1. เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
2. เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ
3. เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตามที่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้

ประเภทของการท่องเที่ยว

การจัดประเภทของการท่องเที่ยวตามหลักวิชาการท่องเที่ยวแบ่งได้ 5 ประเภท ได้แก่

1. การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro tourism) คือ การท่องเที่ยวในพื้นที่ชุมชนเกษตรกรรม เช่น สวนสมุนไพร ฟาร์มปศุสัตว์ และรวมถึงแหล่งเพาะเลี้ยงพันธุ์สัตว์น้ำ ต่าง ๆ
2. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) คือ การเดินทางไปในสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสกับความงาม ความยิ่งใหญ่หรือความพิศวงของธรรมชาติเช่น ชมวิว ชมนกเดินป่า เป็นต้น
3. การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Cultural tourism) เป็นการท่องเที่ยวและเยี่ยมชมสถานที่ที่แสดงถึงความเป็นวัฒนธรรม เช่น การชมโบราณสถาน โบราณวัตถุปราสาท พระราชวัง วัด ประเพณี รวมทั้งวิถีการดำเนินชีวิต
4. การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health tourism) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ถูกผสมผสานจากภายในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติหรือแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ โดยมีกิจกรรมเพื่อการรักษาสุขภาพเป็นกิจกรรมหลักของการท่องเที่ยวเช่น การท่องเที่ยวสปา
5. การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (Business tourism) เช่น การเดินทางเพื่อไปเยี่ยมชมลูกค้า หรือ คู่แฉาง และได้ไปท่องเที่ยวในท้องถิ่นนั้น ๆ ด้วยรูปแบบของการท่องเที่ยวการท่องเที่ยวมีการจัดแบ่งได้หลายรูปแบบ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ซึ่งการจัดแบ่งรูปแบบของการท่องเที่ยวในลักษณะนี้เป็นการจัดแบ่งเพื่อประโยชน์ในการจัดเก็บข้อมูลการท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยทั่วไปสามารถจัดแบ่งรูปแบบของการท่องเที่ยวออกเป็น 2 รูปแบบใหญ่ ๆ คือ (วรรณ วลัยวานิช, 2546)
 - 5.1 การท่องเที่ยวภายในประเทศเป็นการท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในประเทศการท่องเที่ยวลักษณะนี้จะต้องมีสิ่งจูงใจหลายอย่าง เช่น ความสวยงามของภูมิประเทศ ความสะดวกสบายในการเดินทาง ความปลอดภัย ตลอดจนการโฆษณาหรือมีสิ่งจูงใจโดยเฉพาะของสถานที่นั้น ๆ เช่น หลักฐานทางประวัติศาสตร์ศิลปะวัฒนธรรมประจำท้องถิ่น เป็นต้น

5.2 การท่องเที่ยวต่างประเทศเป็นการท่องเที่ยวไปยังสถานที่ที่ต่างไปจากประเทศของตนและต้องผ่านกระบวนการระหว่างประเทศหลายอย่าง เช่น สุศกการ ด้านตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น โดยใช้ภาษาต่างประเทศและอาจต้องมีมัคคุเทศก์เป็นผู้นำ

พฤติกรรมนักท่องเที่ยว

สุกัลกษณ์ อัครางกูร (2555) กล่าวว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หมายถึงการประพฤติหรือปฏิบัติของนักท่องเที่ยว การแสดงออกในขณะที่เดินทางท่องเที่ยวอาจจะเป็นคำพูด การกระทำสีหน้า หรือท่าทาง เช่น การเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวถ่ายรูปรับประทานอาหาร ซึ่งการแสดงออกนั้นอาจมีรากฐานมาจากอุปนิสัยหรือความต้องการพื้นฐานของแต่ละคน ที่อาจคล้ายคลึงหรือแตกต่างหรืออาจมาจากสิ่งแวดล้อม หรือประสบการณ์ที่ได้รับขณะนั้น

ชวัลนุช อุทยาน (2551) กล่าวว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยวเป็นการกระทำทุกอย่างของนักท่องเที่ยวไม่ว่าการกระทำนั้น นักท่องเที่ยวจะรู้ตัวหรือไม่ก็ตาม และบุคคลอื่นจะสังเกตการกระทำนั้น หรือไม่ก็ตาม เพื่อมุ่งตอบสนองสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสภาพการณ์ใดสภาพการณ์หนึ่งโดยพฤติกรรมภายนอกของนักท่องเที่ยวเป็นพฤติกรรมที่ผู้อื่นสังเกตได้โดยอาศัยประสาทสัมผัส ส่วนพฤติกรรมภายในของนักท่องเที่ยวเป็นการทำงานของอวัยวะต่าง ๆ ภายในร่างกายรวมทั้งความรู้สึกนึกคิดอารมณ์ที่ถูกควบคุมอยู่ภายในจะมีความสัมพันธ์กัน โดยที่พฤติกรรมภายในจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมภายนอกเป็นส่วนใหญ่

สรุปได้ว่า พฤติกรรมนักท่องเที่ยวคือการกระทำหรือสิ่งทีนักท่องเที่ยวแสดงออกมาทางร่างกายความคิด และความรู้สึกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้าทางการท่องเที่ยวเช่น จำนวนวันพักของนักท่องเที่ยว เพื่อนร่วมเดินทาง รูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว รูปแบบการท่องเที่ยว

องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยว มีองค์ประกอบที่สำคัญ 7 ข้อ คือ

1. เป้าหมาย หมายถึง พฤติกรรมนักท่องเที่ยวทุก ๆ พฤติกรรมจะต้องมีเป้าหมายในการกระทำ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มอนุรักษ์ต้องการเกียรติยศโดยการแสดงให้ผู้อื่นเห็นว่าตนเดินทางท่องเที่ยวโดยที่สภาพแวดล้อมในสถานที่ที่ตนเดินทางยังคงสภาพความสมบูรณ์ของระบบนิเวศอยู่

2. ความพร้อม หมายถึง ความมีวุฒิภาวะและความสามารถในการทำกิจกรรม เพื่อตอบสนองต่อความต้องการเช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มที่รักการผจญภัย นิยมการปีนเขา ปีนหน้าผา ซึ่งจะต้องมีความพร้อมทั้งสภาพร่างกายและจิตใจจึงจะสามารถทำกิจกรรมนั้นได้

3. สถานการณ์ หมายถึง เหตุการณ์หรือ โอกาสที่เอื้ออำนวยในการเลือกทำกิจกรรมเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการเช่น การท่องเที่ยวตามหมู่เกาะควรกระทำในยามคลื่นลมสงบ

4. การแปลความหมาย หมายถึงวิธีการคิดแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่พอใจมากที่สุด ณ สถานการณ์หนึ่ง ๆ เช่น เวลาเที่ยงตรงเป็นเวลาที่น่าท่องเที่ยวสมควรหยุดพักรับประทานอาหารกลางวัน

5. การตอบสนองคือการตัดสินใจกระทำกิจกรรมที่ตนได้ตัดสินใจเลือกแล้ว เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวตัดสินใจที่จะท่องเที่ยวในช่วงวันหยุด ดังนั้นนักท่องเที่ยวจะต้องวางแผนการเดินทางและดำเนินการล่วงหน้า ตั้งแต่การกำหนดสถานที่ท่องเที่ยว การเดินทาง การจองที่พัก เพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง

6. ผลลัพธ์ที่ตามมา คือ ผลจากการกระทำหนึ่ง ๆ อาจได้ผลตามที่คาดหมายไว้หรือตรงกันข้าม เช่น นักท่องเที่ยวได้มีการกำหนดการเดินทางเพื่อมาพักผ่อนวันหยุดในประเทศไทย แต่ในช่วงนั้น เกิดการชุมนุมที่สนามบิน ทำให้สนามบินต้องปิดทำการเครื่องบินไม่สามารถลงจอดได้มีผลลัพธ์ที่ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถบรรลุผลตามที่คาดหมายไว้ได้

7. ปฏิกริยาต่อความผิดหวังคือความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อสิ่งที่กระทำลงไปไม่บรรลุตามเป้าหมายตามที่ต้องการจึงต้องกลับมาแปลความหมายไตร่ตรอง เพื่อเลือกหาวิธีใหม่มาตอบสนองความต้องการ หรืออาจจะล้มเลิกความต้องการไป เพราะเห็นเป็นสิ่งที่เกินความสามารถ เช่น การก่อวินาศกรรมที่เมืองมูมไบ ประเทศอินเดียในเดือนพฤศจิกายน ปี2008 นักท่องเที่ยวที่ตั้งใจเดินทางไป ต้องเกิดความผิดหวังเนื่องจากเกิดความกังวลในด้านความปลอดภัย และอาจล้มเลิกความตั้งใจในการเดินทาง หรืออาจเปลี่ยนเส้นทางไปสถานที่อื่นที่มีความปลอดภัยกว่าพฤติกรรมนักท่องเที่ยวถูกกำหนดจากสิ่งกระตุ้นความปรารถนาความต้องการและความคาดหวังของบุคคลต่าง ๆ ในสังคมที่มีต่อพฤติกรรมนักท่องเที่ยว สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ได้แก่

7.1 สิ่งกระตุ้นในการเดินทาง เช่น สิ่งต่าง ๆ ที่กระตุ้นความต้องการของนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น การแนะนำจากบุคคลแลหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัทนำเที่ยว หน่วยงานรัฐบาล

7.2 ข้อกำหนดของบุคคลในสังคม เป็นลักษณะของข้อบังคับ ในการตั้งวัตถุประสงค์ของการเดินทางของนักท่องเที่ยวในรูปแบบที่แตกต่างกัน

7.3 การเปลี่ยนแปลงขององค์ประกอบภายนอกกำหนดความเชื่อมั่น ให้แก่นักท่องเที่ยวในการให้บริการของผู้ประกอบการภาพพจน์ของแหล่งท่องเที่ยว ประสบการณ์ที่ผ่านมาของนักท่องเที่ยวข้อจำกัดทางด้านราคาและเวลา เป็นต้น

ระบบขนส่งสาธารณะตามประเภทของบริการ

เป็นการจำแนกโดยพิจารณาจากประเภทของผู้ให้และผู้ใช้บริการ สามารถแบ่งระบบขนส่งสาธารณะออกได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ การขนส่งส่วนบุคคล การขนส่งผู้โดยสารแบบรับจ้าง การขนส่งผู้โดยสารด้วยบริการสาธารณะและระบบขนส่งสาธารณะเขตเมือง

1. การขนส่งส่วนบุคคล (Private transportation)

เป็นการขนส่งที่ผู้ครอบครองยานพาหนะเป็นผู้ใช้พาหนะนั้นในการเดินทางด้วยตัวเอง มักใช้ในการเดินทางบนเส้นทางสาธารณะและถนนที่จัดไว้ให้สำหรับการสัญจร รูปแบบยานพาหนะที่จัดอยู่ในการขนส่งประเภทนี้ได้แก่รถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากนี้ยังรวมถึงรถจักรยานยนต์รถจักรยาน และการเดินทางด้วยการเดิน

2. การขนส่งผู้โดยสารแบบรับจ้าง (For-hire urban passenger transportation)

การขนส่งในกลุ่มนี้มักถูกเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า Paratransit เป็นการขนส่งที่จัดให้ผู้ให้บริการเพื่อให้บริการกับผู้โดยสารทั่วไป โดยผู้โดยสารและผู้ให้บริการจะทำการตกลงราคาค่าบริการล่วงหน้าก่อนใช้บริการ รูปแบบการขนส่งดังกล่าว มักจะไม่มีภาระบนเส้นทางและตารางการให้บริการที่แน่นอน รูปแบบการขนส่งที่จัดอยู่ในเกณฑ์ดังกล่าว ได้แก่ แท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซด์รับจ้าง Dial-a-bus และ Jitney การให้บริการแบบ Paratransit นั้น เส้นทางให้บริการและตารางเวลาการเดินทางสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความต้องการของผู้ใช้ บริการแต่ละคน ดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสาร (Demand-responsive mode)

3. การขนส่งผู้โดยสารด้วยบริการสาธารณะ (Common-carrier urban passenger transportation)

เป็นรูปแบบการขนส่งที่รู้จักกันในชื่อของ Transit หรือ Mass transit หรือ Mass transportation เป็นระบบขนส่งที่มีการกำหนดเส้นทางและตารางเวลาของการให้บริการเป็นที่แน่นอนไว้แล้วล่วงหน้า จึงจัดได้ว่าเป็นบริการที่มีเส้นทางและตารางการเดินทางที่แน่นอน (Fixed route or Fixed-schedule service) ผู้ใช้บริการต้องชำระค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ ระบบขนส่งที่จัดอยู่ในกลุ่มนี้ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถราง รถรางด่วน เป็นต้น

4. ระบบขนส่งสาธารณะเขตเมือง (Urban public transportation)

คือการขนส่งที่รวมทั้งระบบขนส่งแบบ Mass transit และ Paratransit เขาเป็นกลุ่มเดียวกันโดยพิจารณาว่าทั้ง Mass transit และ Paratransit ต่างก็เป็นการขนส่งสาธารณะเหมือนกัน อย่างไรก็ตามถ้ากล่าวถึงระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่ก็จะหมายถึงการขนส่งแบบ Mass transit เป็นหลัก นอกจากการจำแนกประเภทระบบขนส่งโดยใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังสามารถจำแนกประเภทระบบขนส่งโดยใช้หลักเกณฑ์อื่นในระดับรองลงมา โดยอาจจำแนกเป็น การขนส่ง

เฉพาะกลุ่มหรือบุคคล (Individual transportation) และการขนส่ง แบบรวมกลุ่มผู้โดยสาร (Group transportation) โดยการขนส่งเฉพาะกลุ่มหรือบุคคล หมายถึง ระบบขนส่งที่จัดขึ้นมาเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง โดยเฉพาะเป็นรายบุคคล หรือกลุ่มองค์กร และการขนส่งแบบรวมกลุ่มผู้โดยสาร หมายถึงระบบขนส่งที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารทั่วไป โดยผู้โดยสารเหล่านั้นไม่จำเป็นต้องรู้จักกันหรืออยู่ในหมู่คณะเดียวกัน

การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร (Fare structure)

การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะแบ่งออก ได้ดังนี้

1. อัตราค่าโดยสารแบบคงที่ตลอดเส้นทาง (Flat fares)

ระบบจัดทำอัตราค่าโดยสารแบบคงที่ (Flat หรือ Uniform fares system) เป็นวิธีการจัดเก็บค่าโดยสารที่มีข้อได้เปรียบหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นความไม่ซับซ้อนของการคำนวณค่าโดยสาร ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย มีส่วนช่วยเพิ่มผลผลิตทางการตลาดและง่ายต่อการจัดเก็บแต่ละระบบดังกล่าวก็มีข้อเสียเช่นเดียวกัน ข้อเสียที่สำคัญได้แก่ ก่อให้เกิดความเสียเปรียบและสูญเสียรายได้ของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสายการบินที่มีระยะทางไกล ในบางแห่งที่ใช้นโยบายดังกล่าวนี้ อัตราค่าโดยสารจะถูกกำหนดให้มีราคาแตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่มของผู้ใช้บริการ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ เด็กนักเรียน บุคคลเหล่านี้จะชำระค่าโดยสารในราคาที่ต่ำกว่าปกติตามที่ได้อำนาจไว้หรือในบางแห่งอาจมีการจัดเก็บค่าโดยสารที่มีราคาสูงกว่าเดิมบางช่วงเวลา เช่นในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือตั้งแต่เวลา 22.00 น. เป็นต้นไป เป็นต้น ในการจัดเก็บค่าโดยสารแบบคงที่นี้สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นด้วยการนำกล่องชำระค่าโดยสารอัตโนมัติมาประยุกต์ใช้ อุปกรณ์ดังกล่าวนี้ช่วยทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการชำระค่าโดยสาร และมีส่วนช่วยในการประหยัดค่าใช้จ่ายด้านการดำเนินการให้ผู้ประกอบการได้อีกทางหนึ่งด้วย

2. อัตราค่าโดยสารแบ่งตามเขตพื้นที่ (Zone fares)

เป็นวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารที่โดยทั่วไปแล้วจะใช้พื้นที่ที่มีลักษณะเป็นศูนย์กลางชุมชนซึ่งมีขอบเขตกว้างขวางและมีพื้นที่ย่อยขนาดเล็กรายล้อมอยู่บริเวณรอบนอก ค่าโดยสารจะถูกกำหนดราคาเริ่มต้นคงที่ไว้เป็นราคาฐาน ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าโดยสารเพิ่มจากราคาฐานตามเส้นทางที่รถโดยสารวิ่งผ่านไปในแต่ละเขตพื้นที่การคำนวณราคาค่าโดยสารด้วยวิธีนี้จะก่อให้เกิดความได้เปรียบต่อผู้ให้บริการในกรณีที่ผู้โดยสารเดินทางในระยะไกลที่ต้องวิ่งผ่านไปในเขตพื้นที่ต่าง ๆ หลายเขต ในทางตรงกันข้าม วิธีดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียเปรียบต่อผู้ให้บริการในกรณีที่ผู้โดยสารเดินทางด้วยเที่ยวการเดินทางที่สั้น แต่จุดปลายทางที่ต้องไปนั้นตั้งอยู่คนละเขตพื้นที่ เป็นเหตุให้มีการเดินทางข้ามเขตพื้นที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้บริการทำนนั้นต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มจาก

ราคาฐาน ขณะที่ถ้าเป็นเที่ยวการเดินทางที่ไกลกว่านี้แต่ละจุดปลายทางอยู่ในจุดพื้นที่เดียวกันกับในกรณีแรก ผู้ใช้บริการในกรณีหลังจะใช้ค่าโดยสารในราคาที่เท่ากับผู้ที่ใช้บริการในกรณีแรก การคำนวณอัตราค่าโดยสารด้วยวิธีนี้อาจก่อให้เกิดความล่าช้าในกรณีที่ให้บริการนี้ได้ในกรณีที่ต้องใช้พนักงานขับรถทำหน้าที่เก็บค่าโดยสารด้วยในเวลาเดียวกันการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้จึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกและช่วยให้เกิดความรวดเร็วในการชำระค่าโดยสาร

3. การกำหนดเขตพื้นที่ ที่ไม่ต้องชำระค่าโดยสาร (Fare free zones)

นโยบายการจัดเก็บค่าโดยสารของหลาย ๆ เมืองในสหรัฐอเมริกา อาทิ ซีแอตเทิล พิตเบิร์กพอร์ตแลนด์ ฯลฯ ได้มีการกำหนดเขตพื้นที่ซึ่งไม่ต้องชำระค่าโดยสารขึ้นภายในเขตพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจและชุมชนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ที่ต้องเดินทางอยู่ในเขตพื้นที่ดังกล่าว โดยมีจุดประสงค์เพื่อลดความแออัดของสภาพการจราจรในเขตพื้นที่ชุมชน และพบว่าวิธีการนำวิธีดังกล่าวมาประยุกต์ใช้นั้น โดยทั่วไปแล้วได้รับผลสำเร็จเป็นอย่างดีทีเดียว

4. ตัวสำหรับต่อรถเที่ยวกลับ (Transfers)

ในกรณีที่รถเพียงสายเดียวไม่อาจให้บริการทั้งเที่ยวไปและกลับได้ ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะบางแห่ง จึงมีการจัดบริการต่อรถเที่ยวกลับให้กับผู้โดยสารในกรณีที่ผู้โดยสารมีความต้องการที่จะเดินทางต่อเนื่องแบบไปและกลับโดยทั่วไปการให้บริการในลักษณะดังกล่าวมักจะไม่นับคิดค่าโดยสารเพิ่มกับผู้ให้บริการ ในบางแห่งอาจมีการเรียกเก็บค่าโดยสารเล็กน้อย การให้บริการในลักษณะที่ว่านี้ได้ถูกออกแบบให้มีกฎระเบียบที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนและสามารถใช้สิทธิในการใช้บริการดังกล่าวได้ ในเวลาที่ถูกจำกัดไว้เพื่อป้องกันผู้โดยสารบางจำพวกที่มักฉวยโอกาสทำผิดกฎหมายด้วยการแอบอ้างเพื่อใช้บริการเที่ยวกลับโดยไม่ต้องชำระค่าโดยสาร

5. การชำระค่าโดยสารล่วงหน้าก่อนใช้บริการ (Fare pre-payment)

ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะบางแห่ง มีการกำหนดนโยบายที่ส่งเสริมให้ผู้โดยสารชำระค่าโดยสารล่วงหน้าก่อนใช้บริการด้วยการซื้อตั๋วชำระค่าโดยสารที่กำหนดให้ใช้ได้ในช่วงเวลาที่ระบุไว้แน่นอน เช่น ตั๋วชำระค่าโดยสารรายวัน รายสัปดาห์หรือรายปี เป็นต้น โดยไม่จำกัดจำนวนของการใช้บริการในช่วงเวลาดังกล่าว วิธีดังกล่าวมีส่วนสนับสนุนให้ผู้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพิ่มขึ้น ช่วยอำนวยความสะดวกในการชำระค่าโดยสารให้กับผู้ที่ไม่ต้องพกเหรียญเป็นจำนวนมาก และต้องเตรียมค่าโดยสารให้พอดีในการชำระค่าโดยสาร และเป็นวิธีการที่ช่วยลดจำนวนตั๋วที่ใช้ให้น้อยลงได้ อีกด้วย อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายรายเดือนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะให้กับผู้โดยสารทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางโดยเสียค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่ามากเมื่อเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล วิธีการชำระค่าโดยสารล่วงหน้าช่วยให้ผู้จัดบริการเงินรถได้รับประโยชน์ด้วยการลดค่าใช้จ่ายในส่วนเกี่ยวกับการควบคุมและจัดเก็บเงินสดภายในรถ

ประจำทาง และเป็นการเพิ่มสภาพคล่องภายในองค์กรซึ่งเป็นผลมาจากเงินหมุนเวียนที่มาจากค่าโดยสารที่ได้รับจากการชำระแบบเหมาจ่าย สำหรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นภายในองค์กรจากการใช้วิธีดังกล่าวได้แก่ ค่าใช้จ่ายเนื่องมาจากการกระจายตัวเพื่อฝากขายตามสถานการณ์ต่าง ๆ

6. อัตราค่าโดยสารตามระยะทาง (Distance-based fare)

คือการจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราที่เพิ่มขึ้นตามระยะทางที่ผู้โดยสารใช้บริการ โดยมีสมมติฐานที่ว่า เมื่อระยะทางให้บริการเพิ่มขึ้น ระบบขนส่งสาธารณะจะมีต้นทุนดำเนินการเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ด้วยเหตุนี้เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการใช้บริการ ผู้โดยสารที่เดินทางระยะทางไกลกว่าที่ควรที่จะต้องชำระค่าโดยสารที่สูงกว่าตามไปด้วย อย่างไรก็ตามการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารลักษณะนี้จะสร้างปัญหาและความยุ่งยากในการจัดเก็บ เพราะต้องใช้พนักงานจัดเก็บ หรือต้องติดตั้งอุปกรณ์เก็บค่าโดยสาร ที่สามารถระบุระยะทางของการใช้บริการได้ สำหรับรถโดยสารประจำทาง นิยมใช้พนักงานเก็บค่าโดยสาร และสำหรับระบบรถไฟฟ้า นิยมติดตั้งอุปกรณ์ชำระค่าโดยสารอัตโนมัติบริเวณทางเขออกของการใช้บริการ

7. อัตราค่าโดยสารตามช่วงเวลา (Time-of-day fare)

คือการคิดอัตราค่าโดยสารแปรผันไปตามช่วงเวลาของวันที่ผู้โดยสารเข้าใช้บริการ โดยมากแล้วผู้โดยสารที่ใช้บริการในช่วงเร่งด่วนจะต้องชำระค่าโดยสารมากกว่าการใช้บริการในช่วงเวลาอื่น เนื่องจากจำนวนรถที่นำมาให้บริการในช่วงเวลานี้จะเพิ่มขึ้นมากกว่าการใช้บริการในช่วงเวลาปกติโดยจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นนี้จะถูกนำมาจากรถสำรองที่ผู้ให้บริการเตรียมไว้สำหรับกรณีฉุกเฉินหรือมีความต้องการใช้บริการมากกว่าปกติ ด้วยเหตุนี้การให้บริการในช่วงเร่งด่วนจึงก่อให้เกิด ต้นทุนในการดำเนินการที่สูงกว่าการใช้บริการในช่วงเวลาอื่น การปรับอัตราค่าโดยสารจากปกติเป็นอัตราที่แปรผันไปตามช่วงเวลาของวัน สามารถดำเนินการได้ 3 ลักษณะ คือ

7.1 การเพิ่มค่าโดยสารเฉพาะในช่วงเร่งด่วน (Peak surcharges) เป็นการเพิ่มค่าโดยสารในช่วงเร่งด่วนจากอัตราที่เคยเก็บตามปกติ

7.2 การให้ส่วนลดแก่ผู้โดยสารนอกช่วงเร่งด่วน (Off-peak discount) เป็นการลดค่าโดยสารให้กับผู้โดยสารนอกช่วงเร่งด่วนจากอัตราที่เคยเก็บตามปกติ

7.3 การเพิ่มค่าโดยสารในอัตราที่ต่างกัน (Differential increases) เป็นการเพิ่มค่าโดยสาร สำหรับการให้บริการทั้งใน และนอกช่วง เร่งด่วน แต่อัตราการเพิ่มของค่าโดยสารในช่วงเร่งด่วนจะสูงกว่าอัตราการเพิ่มนอกช่วงเร่งด่วน

8. การไม่เก็บค่าโดยสาร (Free transit)

คือบริการระบบขนส่งสาธารณะที่ให้ผู้ใช้บริการได้โดยไม่ต้องชำระค่าโดยสาร โดยผู้ให้บริการอาจมีแนวคิดว่าจะระบบขนส่งสาธารณะน่าจะเป็นบริการสาธารณะที่รัฐควรจัดให้กับประชาชนในชุมชนในลักษณะที่เป็นสวัสดิการสังคม ทั้งนี้ ข้อดีของแนวคิดดังกล่าวคือเป็นการส่งเสริมให้ผู้เดินทางหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้นแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอีกทั้งยังเป็นการช่วยเหลือกลุ่มคนที่มียาได้น้อยในสังคมให้มีความสามารถในการเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ ได้ทัดเทียมกับคนกลุ่มอื่นในสังคม นอกจากนี้ยังเป็นการประหยัดต้นทุนการดำเนินการเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าโดยสารด้วย

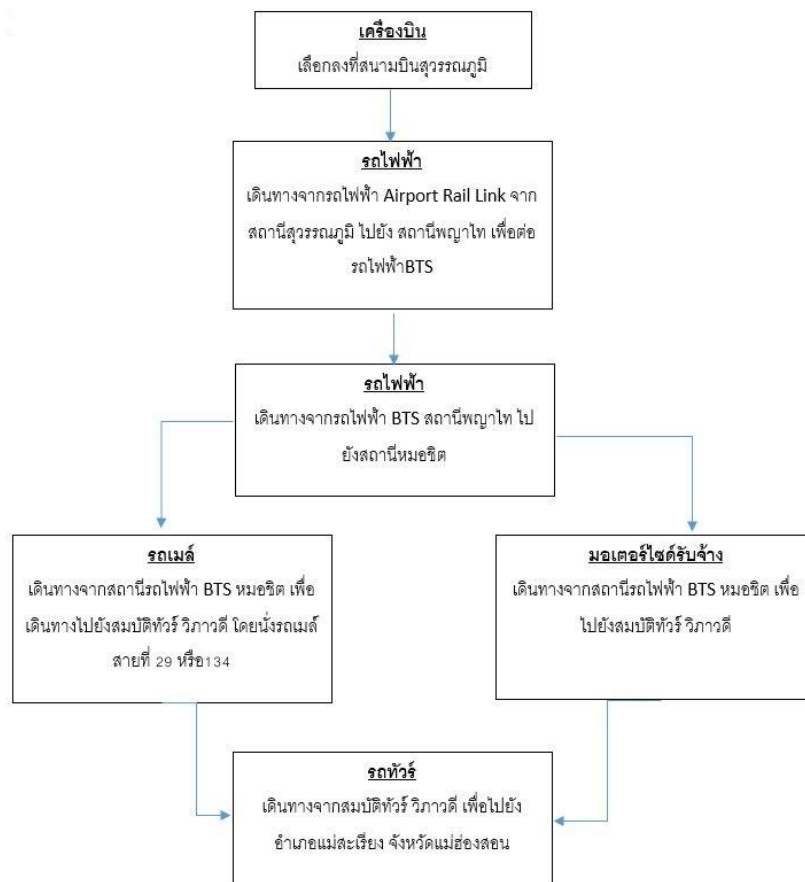
9. การเก็บค่าโดยสารในการต่อรถ (Transfer fare)

คือ การที่ผู้โดยสารต้องชำระค่าบริการใหม่ทุกครั้งเมื่อมีการเปลี่ยนรถโดยสารในระบบขนส่งรูปแบบเดียวกัน หรือเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในกรณีที่เปลี่ยนไปใช้ระบบขนส่งรูปแบบอื่น อย่างไรก็ตามการที่ผู้โดยสารต้องต่อรถนั้นในความเป็นจริงแล้วเกิดจากข้อจำกัดของผู้ให้บริการเองที่ไม่สามารถจัดบริการที่ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้ในการเดินทางเพียงเที่ยวเดียว ตามข้อเท็จจริงดังกล่าว จึงไม่ควรมีการเก็บเงินเพิ่มจากผู้โดยสารเมื่อมีการต่อรถ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วไม่สามารถทำได้เนื่องจากจะก่อให้เกิดความยุ่งยากในการตรวจสอบการเดินทางของผู้โดยสารแต่ละคนถึงวัตถุประสงค์ในการต่อรถ จุดหมายที่ต้องการจะไป และเที่ยวการเดินทางก่อนหน้าที่จะทำการต่อรถ ด้วยเหตุนี้ผู้ให้บริการจึงเลือกที่จะเก็บค่าโดยสารใหม่ทุกครั้งเมื่อผู้โดยสารมีการต่อรถ ซึ่งเป็นการผลักภาระให้กับผู้ใช้บริการทางอ้อม

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

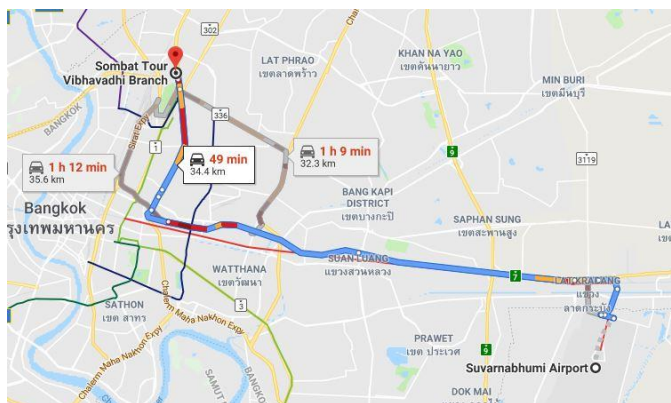
ในบทนี้ได้กล่าวถึงวิธีการวางแผนสำรวจข้อมูลเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อสร้างข้อมูลการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากสนามบินสุวรรณภูมิไปสู่จุดหมายปลายทางคืออำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน



ภาพประกอบที่ 3 แผนภาพการเดินทาง

จากแผนภาพจะแสดงถึงเส้นทางการเดินทาง จากสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวสามารถที่จะเลือกเดินทางไปยัง สมมติทัวร์ วิวาวดี ได้ 2 ตัวเลือก คือ

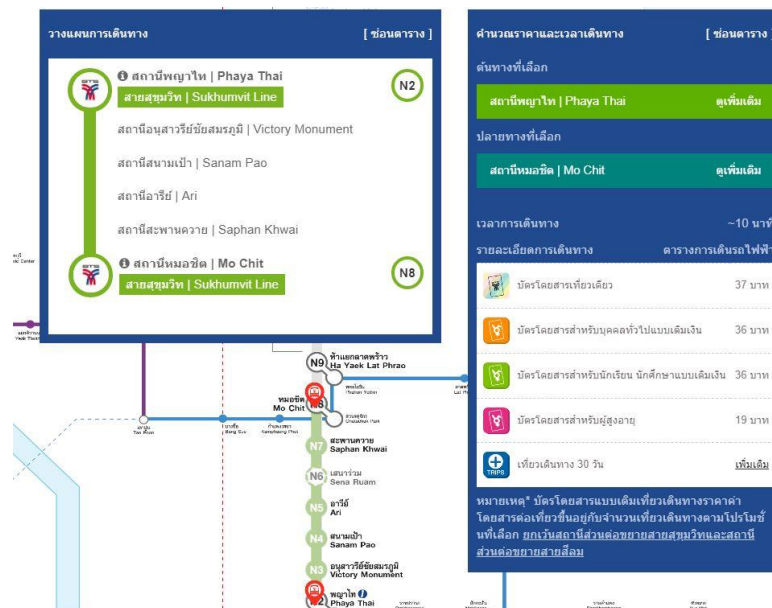
1. เดินทางโดยรถเมล์ จากสถานีรถไฟฟ้า BTS หมอชิต เดินทางไปยัง สมบัติท้าว วิกาวดี โดยใช้บริการเดินทางของรถเมล์ประจำทางสาธารณะ สายที่ 29 หรือ 134
2. เดินทางโดยมอเตอร์ไซค์รับจ้าง จากสถานีรถไฟฟ้า BTS หมอชิต ไปยัง สมบัติท้าว วิกาวดี



ภาพประกอบที่ 4 แผนที่ จากสนามบินสุวรรณภูมิ มุ่งหน้าไปยังสมบัติท้าว วิกาวดี มีระยะทางประมาณ 32-36 กิโลเมตร และใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 50 นาที ถึง 1 ชั่วโมง

ข้อมูลการเดินทาง	
จาก : สุวรรณภูมิ	ถึง : พญาไท
ราคา : 45 บาท	เวลาเดินทางโดยประมาณ : 26 นาที

ภาพประกอบที่ 5 ข้อมูลการเดินทางจาก สถานีรถไฟฟ้า Airport Rail Link จากสถานีสุวรรณภูมิ ไปยัง สถานีพญาไท โดยการคำนวณเวลาการเดินทาง อ้างอิง ณ วันที่ 14 สิงหาคม 2562 เวลา 17.00 น. จะใช้เวลาเดินทางโดยประมาณ 5 นาที และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ที่ 45 บาท โดยมีช่วงเวลาในการเปิดทำการ 5.30 - 24.00 น.



ภาพประกอบที่ 6 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 10 นาที และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ที่ 36 บาท
ข้อมูลการเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีพญาไท ไปยังสถานีหมอชิต

รายการเที่ยวรถ

1		เที่ยวไป					กรุงเทพมหานคร (วิภาวดี) > แม่ฮ่องสอน (แม่สะเรียง)		วันจันทร์ ที่ 19 สิงหาคม 2562	
พฤษภาคม 15 สิงหาคม	ศุกร์ 16 สิงหาคม	เสาร์ 17 สิงหาคม	อาทิตย์ 18 สิงหาคม	จันทร์ 19 สิงหาคม	อังคาร 20 สิงหาคม	พุธ 21 สิงหาคม	>	ดูวันอื่น		
	วิภาวดี 19 ส.ค. เวลา 17:20	>	แม่สะเรียง 20 ส.ค. เวลา 05:00	ระยะเวลาเดินทาง 11 ชม. 40 น.	ราคา 678 บาท					
	วิภาวดี 19 ส.ค. เวลา 17:29	>	แม่สะเรียง 20 ส.ค. เวลา 03:59	ระยะเวลาเดินทาง 10 ชม. 30 น.	ราคา 904 บาท					
	วิภาวดี 19 ส.ค. เวลา 19:00	>	แม่สะเรียง 20 ส.ค. เวลา 07:00	ระยะเวลาเดินทาง 12 ชม.	ราคา 581 บาท					

ภาพประกอบที่ 7 ข้อมูลการเดินทางจากสมบัติทิวร์-วิภาวดี ไปยัง อำเภอแม่สะเรียง

ข้อมูลตารางการเดินทางจาก สมบัติทิวร์ วิภาวดี ไปยัง อำเภอแม่สะเรียง โดยคำนวณราคา และเวลาการเดินทาง อ้างอิง ณ วันที่ 19 สิงหาคม 2562 ซึ่งจะใช้เวลาการเดินทางประมาณ 10 - 12 ชั่วโมง และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ที่ 600-900 บาท

ซึ่งการเดินทางโดยรถทัวร์จาก กรุงเทพฯ ไปยังอำเภอแม่สะเรียง มีเพียง 3 เที่ยวต่อวัน และเป็นเที่ยวตอนเย็นหรือหัวค่ำ ซึ่งนักท่องเที่ยวจะต้องคำนวณระยะเวลาในการเดินทาง

จากสนามบินสุวรรณภูมิ มายังสมบัติท้าว วิภาวดี ให้ดีเนื่องจากช่วงตอนเย็นจะเป็นช่วงที่มีการจราจรติดขัด โดยเฉพาะการเดินทางโดยรถไฟฟ้าซึ่งจะมีผู้คนใช้บริการเยอะกว่าปกติ

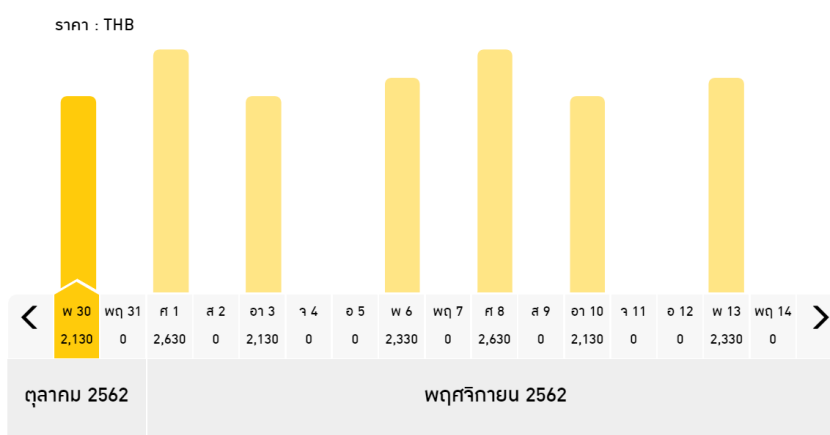
การเดินทางโดยเครื่องบินโดยสาร

ในการเดินทางโดยเครื่องบินโดยสารที่สามารถบินตรงจาก กรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนนั้นมีอยู่สายการบินเดียวคือ นกแอร์ซึ่งจะมีรอบของการเดินทางอยู่ 1 รอบเท่านั้น คือรอบเวลา 13.05 น. เดินทางจากสนามบินดอนเมืองและจะเดินทางไปถึงยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนภายในเวลา 14.45 น. โดยใช้เวลาการเดินทาง 2 ชั่วโมง และหลังจากลงเครื่องบินเสร็จแล้วนักท่องเที่ยวจะต้องเดินทางโดยการนั่งรถตู้ประจำทางเพื่อมุ่งหน้าไปยังอำเภอแม่สะเรียง โดยใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง และสายการบินบางกอก แอร์เวย์ ก็มีสายการบินจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนโดยมีอยู่ 3 รอบเที่ยวบิน แต่นักท่องเที่ยวต้องทำการต่อเครื่องที่จังหวัดเชียงใหม่เพื่อเดินทางไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนโดยใช้เวลาในการรอต่อเครื่องประมาณ 1-11 ชั่วโมง

สายการบินนกแอร์

Screenshot of the NGA flight booking interface. The flight is from Bangkok (Don Mueang) to Mae Hong Son on October 27th. The price is 2,129.99 THB. The interface shows the flight details, including the departure time (13:05) and arrival time (14:45). The price is displayed as 2,129.99 THB.

ภาพประกอบที่ 8 เที่ยวบินจากสนามบินดอนเมืองไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอน



ภาพประกอบที่ 9 ตารางเที่ยวบินนกแอร์ (ราคาอ้างอิง ณ วันที่ 30 ตุลาคม 2562)

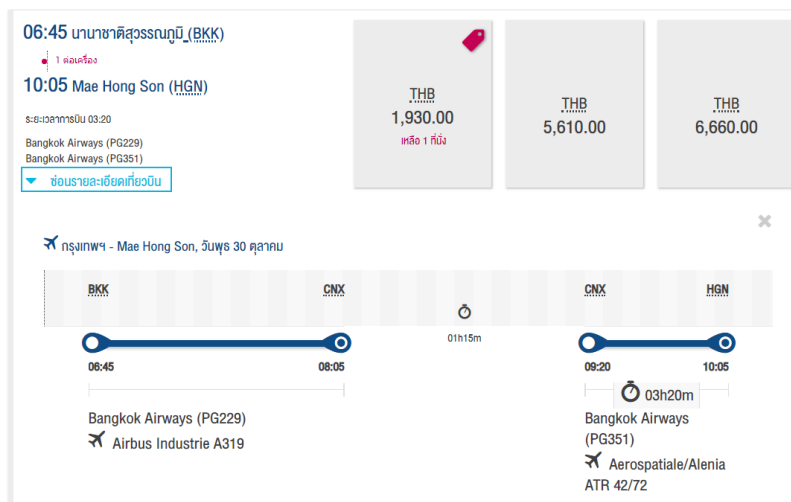
จะเห็นได้ว่าสายการบินนกแอร์ที่จะเดินทางจากสนามบินดอนเมืองไปยังสนามบินจังหวัดแม่ฮ่องสอนนั้นจะมีเที่ยวบิน 1 รอบต่อวันคือรอบเวลา 13.05 น. ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 40 นาที ค่าโดยสารอยู่ที่ประมาณ 2,330 บาท และไม่ได้มีรอบเที่ยวบินในทุกวัน ซึ่งเที่ยวบินภายใน 1 อาทิตย์ จะมีแค่ 3 เที่ยวบินคือเที่ยวบินวันพุธ วันศุกร์ และวันอาทิตย์ นักท่องเที่ยวจะต้องทำการบริหารจัดการแผนการเดินทางให้ดี

สายการบินบางกอก แอร์เวย์

<p>06:45 นานาชาติสุวรรณภูมิ (BKK)</p> <p>1 ต่อเครื่อง</p> <p>10:05 Mae Hong Son (HGN)</p> <p>ระยะเวลาการบิน 03:20</p> <p>Bangkok Airways (PG229) Bangkok Airways (PG351)</p> <p>▶ แสดงรายละเอียดเที่ยวบิน</p>	<p>THB 1,930.00</p> <p>เหลือ 1 ที่นั่ง</p>	<p>THB 5,610.00</p>	<p>THB 6,660.00</p>
<p>21:30 นานาชาติสุวรรณภูมิ (BKK)</p> <p>1 ต่อเครื่อง</p> <p>10:05 +1 วัน Mae Hong Son (HGN)</p> <p>ระยะเวลาการบิน 12:35</p> <p>Bangkok Airways (PG221) Bangkok Airways (PG351)</p> <p>▶ แสดงรายละเอียดเที่ยวบิน</p>	<p>THB 2,770.00</p>	<p>THB 5,610.00</p>	<p>THB 6,660.00</p>
<p>20:20 นานาชาติสุวรรณภูมิ (BKK)</p> <p>1 ต่อเครื่อง</p> <p>10:05 +1 วัน Mae Hong Son (HGN)</p> <p>ระยะเวลาการบิน 13:45</p> <p>Bangkok Airways (PG239) Bangkok Airways (PG351)</p> <p>▶ แสดงรายละเอียดเที่ยวบิน</p>	<p>THB 2,620.00</p> <p>เหลือ 2 ที่นั่ง</p>	<p>THB 5,610.00</p>	<p>THB 6,660.00</p>

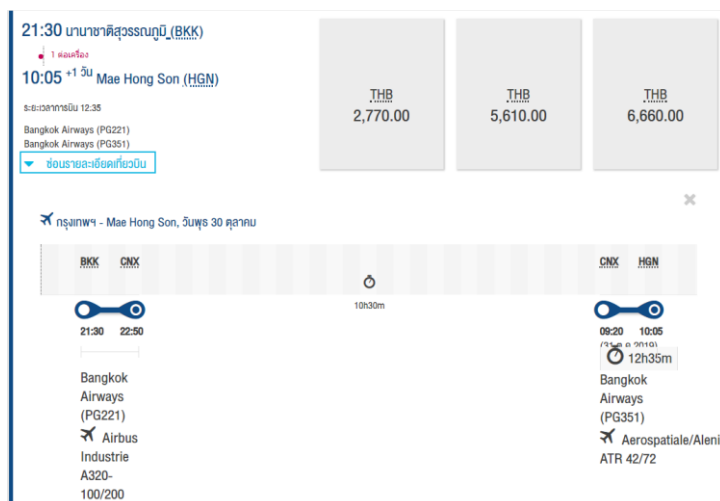
ภาพประกอบที่ 10 รอบเที่ยวบินบางกอก แอร์เวย์ (ราคาอ้างอิง ณ วันที่ 30 ตุลาคม 2562)

ในสายการบินบางกอก แอร์เวย์ นี้จะมีรอบเที่ยวบินอยู่ 3 รอบต่อวัน ซึ่งทุกรอบเที่ยวบินจะต้องดำเนินการต่อเครื่องที่สนามบินเชียงใหม่ เพื่อที่จะเดินทางต่อไปยังสนามบินจังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยในแต่ละรอบเที่ยวบินจะใช้เวลาในการรอต่อเครื่องบินต่างกัน



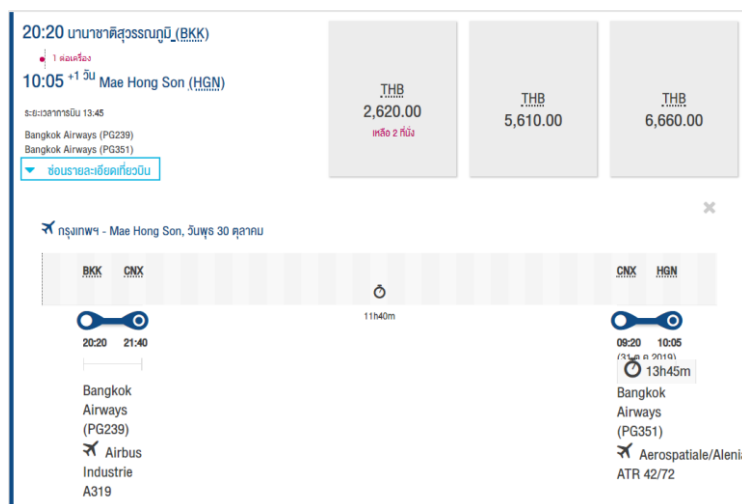
ภาพประกอบที่ 11 รอบเที่ยวบินเวลา 06.45 น.

ในรอบเที่ยวบินเวลา 06.45 น. จะเดินทางไปถึงยังสนามบินเชียงใหม่ในเวลา 08.05 น. และใช้เวลาในการรอต่อเครื่องอยู่ที่ 1 ชั่วโมง 15 นาที และจะออกเดินทางจากสนามบินเชียงใหม่ในเวลา 09.20 น. และจะถึงสนามบินจังหวัดแม่ฮ่องสอนในเวลา 10.05 น. ใช้เวลาเดินทาง 45 นาที โดยใช้เวลารวมอยู่ที่ 3 ชั่วโมง 20 นาทีและค่าโดยสารอยู่ที่ 1,930 บาท



ภาพประกอบที่ 12 รอบเที่ยวบินเวลา 21.30 น.

ในรอบเที่ยวบินเวลา 21.30 น. จะเดินทางไปถึงยังสนามบินเชียงใหม่ในเวลา 22.50 น. และใช้เวลาในการรอต่อเครื่องอยู่ที่ 10 ชั่วโมง 30 นาที และจะออกเดินทางจากสนามบินเชียงใหม่ในเวลา 09.20 น. และจะถึงสนามบินจังหวัดแม่ฮ่องสอนในเวลา 10.05 น. ใช้เวลาเดินทาง 40 นาที โดยใช้เวลารวมอยู่ที่ 12 ชั่วโมง 35 นาทีและค่าโดยสารอยู่ที่ 2,770 บาท



ภาพประกอบที่ 13 รอบเที่ยวบินเวลา 20.20 น.

ในรอบเที่ยวบินเวลา 20.20 น. จะเดินทางไปยังสนามบินเชียงใหม่ในเวลา 21.40 น. และใช้เวลาในการรอต่อเครื่องอยู่ที่ 11 ชั่วโมง 40 นาที และจะออกเดินทางจากสนามบินเชียงใหม่ในเวลา 09.20 น. และจะถึงสนามบินจังหวัดแม่ฮ่องสอนในเวลา 10.05 น. ใช้เวลาเดินทาง 40 นาที โดยใช้เวลารวมอยู่ที่ 13 ชั่วโมง 45 นาทีและค่าโดยสารอยู่ที่ 2,620 บาท

จะสังเกตเห็นได้ว่าไม่ว่านักท่องเที่ยวจะเลือกเที่ยวบินรอบไหน นักท่องเที่ยวดำเนินการต่อเครื่อง โดยเที่ยวบินที่จะเดินทางไปยังสนามบินแม่ฮ่องสอนนั้นมีอยู่ที่เที่ยวบินเดียวคือ เที่ยวบินเวลา 09.20 น. และเดินทางไปยังสนามบินจังหวัดแม่ฮ่องสอนที่เวลา 10.05 น. ทุกเที่ยวบิน

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยในครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อสร้างข้อมูลในการเดินทางโดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังจุดหมายปลายทางคืออำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อสร้างข้อมูลให้นักท่องเที่ยวทราบถึงการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะ โดยคำนวณเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ตั้งแต่สนามบินสุวรรณภูมิไปจนถึงจุดหมายปลายทางคือท่ารถอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ตารางที่ 2 การประมาณการณ์การเดินทางจาก สนามบินสุวรรณภูมิไปยังอำเภอแม่สะเรียง

การประมาณการณ์การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะจากสนามบินสุวรรณภูมิไปอำเภอแม่สะเรียง (ระยะทางประมาณ 740 กิโลเมตร)		
สถานีเชื่อมโยง	ระยะเวลา	ค่าโดยสาร (บาท)
1.สนามบินสุวรรณภูมิ-รถไฟฟ้า Airport Rail Link (สามารถเดินมาขึ้นที่สถานีได้เลย)	ช่วงเวลา : 05.30 - 24.00 น. ใช้เวลา : 10 นาที	0
2.รถไฟฟ้า Airport Rail Link สถานีสุวรรณภูมิ-รถไฟฟ้า Airport Rail Link สถานีพญาไท	ช่วงเวลา : 05.30 - 24.00 น. ใช้เวลา : 26 นาที	45
3.รถไฟฟ้า Airport Rail Link สถานีพญาไท-รถไฟฟ้า BTS สถานีพญาไท (สถานีเชื่อมต่อกัน)	ใช้เวลา : 5 นาที	0
4.รถไฟฟ้า BTS สถานีพญาไท-รถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต	ช่วงเวลา : 06.00 - 24.00 น. ใช้เวลา : 10 นาที	36
5.รถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต-สมมติท้าววิภาวดี (ใช้บริการรถเมล์เส้นทางสายที่ 29 หรือ 134), (รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง)	ใช้เวลา : 10 นาที (รถเมล์) ใช้เวลา : 5 นาที (รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง)	10-20 บาท (รถเมล์) 20-30 บาท (รถมอเตอร์ไซค์)
6.สมมติท้าววิภาวดี - ท่ารถอำเภอแม่สะเรียง	ใช้เวลา : 12 ชั่วโมง	900
รวม	ใช้เวลา 12.56-13.01 ชั่วโมง	1,052 - 1,072

*เป็นค่าประมาณการเฉพาะที่ขงาไปเท่านั้น

จากตารางการประมาณการณ์ จะแสดงถึงการเดินทางโดยรถรับ-ส่ง สาธารณะ จาก สนามบินสุวรรณภูมิ ไปยังจุดหมายปลายทางคือ ท่ารถอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยเรียงตามลำดับการเดินทางดังต่อไปนี้

1. เริ่มจากสนามบินสุวรรณภูมิ ไปยังรถไฟฟ้า Airport Rail Link โดยที่สถานีของ Airport Rail Link จะอยู่ใกล้กับสนามบินสุวรรณภูมิ จึงสามารถเดินทางไปขึ้นรถไฟฟ้าได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย โดยมีระยะเวลาการเดินทางระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิไปยังรถไฟฟ้า Airport Rail Link อยู่ที่ประมาณ 10 นาที

2. การเดินทางจากรถไฟฟ้า Airport Rail Link สถานีสุวรรณภูมิ ไปยัง รถไฟฟ้า Airport Rail Link สถานีพญาไท ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 26 นาที และเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 45 บาท

3. การเดินทางจากรถไฟฟ้า Airport Rail Link สถานีพญาไท ไปยัง รถไฟฟ้า BTS สถานีพญาไท ซึ่งในส่วนนี้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า จึงสามารถเดินทางโดยการเดินไปได้ ซึ่งจะไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และประมาณการเวลาในการเดินทางประมาณ 5 นาที

4. การเดินทางจากรถไฟฟ้า BTS สถานีพญาไท ไปยังสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต โดยใช้เวลาประมาณ 10 นาที และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 36 บาท

5. การเดินทางจากรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต ไปยังสมบัติท้าว วิภาวดี จะเห็นได้ว่าในตารางประมาณการณ์จะเห็นได้ว่าการเดินทางไปยังสมบัติท้าววิภาวดีนั้น มีให้เลือกอยู่ 2 ตัวเลือก คือ บริการรถเมล์สาธารณะ โดยใช้บริการรถเมล์เส้นทางสายที่ 29 หรือ 134 ซึ่งรถสายนี้ จะรับ-ส่ง ตลอด 24 ชั่วโมง จะใช้เวลาในการเดินทางไปยังสมบัติท้าว วิภาวดี โดยใช้เวลาประมาณ 10 นาที และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ที่ประมาณ 10-20 บาท และการเดินทางโดยใช้บริการรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ซึ่งเป็นการเดินทางที่รวดเร็วกว่าการใช้บริการรถเมล์สาธารณะประมาณ 5 นาที แต่มีส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 20-30 บาท

6. การเดินทางจากสมบัติท้าว วิภาวดี ไปยังจุดหมายปลายทางคือท่ารถอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอนโดยที่ขบวนรถในการเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียงจะมีทั้งหมด 3 ขบวน คือ

6.1 ขบวนรถ ม.1พ เป็นขบวนรถมาตรฐาน โดยเริ่มขึ้นรถเวลา 17.20 น. และเดินทางไปถึงอำเภอแม่สะเรียงในเวลา 05.00 น. ใช้ระยะเวลาเดินทางรวม 11 ชั่วโมง 40 นาที โดยมีค่าโดยสารอยู่ที่ 678 บาท

6.2 ขบวนรถ ม. 1ก เป็นขบวนรถ VIP โดยเริ่มขึ้นรถเวลา 17.29 น. และเดินทางไปถึงอำเภอแม่สะเรียงในเวลา 03.59 น. ใช้ระยะเวลาเดินทางรวม 10 ชั่วโมง 30 นาที โดยมีค่าโดยสารอยู่ที่ 904 บาท

6.3 ที่ยวรถ ม.1ข เป็นที่ยวรถมาตรฐาน โดยเริ่มขึ้นรถเวลา 19.00 น. และเดินทางไปถึงอำเภอแม่สะเรียงในเวลา 07.00 น. ใช้ระยะเวลาเดินทางรวม 12 ชั่วโมง โดยมีค่าโดยสารอยู่ที่ 581 บาท

จากการสร้างข้อมูลการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะจากสนามบินสุวรรณภูมิ ไปอำเภอแม่สะเรียง จะแสดงให้เห็นว่าจำเป็นต้องใช้เวลาในการเดินทางเป็นระยะเวลาประมาณ 13 ชั่วโมง และค่าใช้จ่ายในการเดินทางครั้งนี้ประมาณ 1,000 บาท ซึ่งนักท่องเที่ยวจะต้องมีการบริหารจัดการในเรื่องเวลาการเดินทางให้ดี เนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะนั้นมีช่วงเวลาที่ให้บริการอยู่ เช่น สถานีรถไฟ Airport Rail Link จะมีเวลาให้บริการระหว่างช่วงเวลา 05.30 – 24.00 น. สถานีรถไฟ BTS จะมีเวลาให้บริการระหว่างช่วง 06.00 – 24.00 น. นักท่องเที่ยวจึงต้องบริหารจัดการเวลาให้ดีเพื่อที่จะสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างไม่ติดขัด

แหล่งท่องเที่ยวตามแนวรถไฟฟ้า BTS

โดยระหว่างเส้นทางการเดินทางในช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวจะขึ้นรถ นักท่องเที่ยวสามารถที่จะเดินทางไปท่องเที่ยวยังสถานที่ต่างๆ ที่อยู่ในละแวกรถไฟฟ้า BTS ในช่วงเวลาที่อยู่ระหว่างรอขึ้นรถทัวร์ โดยสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่ในละแวกรถไฟฟ้า BTS มีด้วยกัน ดังนี้

ตลาดนัดจตุจักร

ตลาดนัดจตุจักร เป็นตลาดนัดในกรุงเทพมหานคร มีจำนวนแผงค้าทั้งหมดมากกว่า 8,000 แผงค้า แบ่งเป็น 27 โครงการ มีสินค้า 8 ประเภท ได้แก่ ผักและผลไม้ เสื้อผ้า สัตว์เลี้ยง ต้นไม้ อาหารปรุง อาหารสำเร็จรูป อาหารสด และเบ็ดเตล็ด

วันเปิด - ปิด : วันเสาร์ - อาทิตย์

เวลา : 07.00 - 18.00 น.

วิธีเดินทาง : ลงสถานีหมอชิต N8 (สายสุขุมวิท) ใช้ทางออกที่ 1 เดินต่อไปอีก 100 เมตร ก็จะถึงตลาดนัดจตุจักรซึ่งอยู่ทางด้านขวามือ



ภาพประกอบที่ 16 การชมท้องฟ้าจำลอง 2

พิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพมหานคร

พิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพมหานคร เป็นพิพิธภัณฑ์เด็กแห่งแรกของประเทศไทย และในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยจัดตั้งขึ้นตามพระราชปราชญ์ของสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ที่ทรงปรารถนาให้เด็กไทยได้รับโอกาสในการเรียนรู้อันกว้างขวาง ประกอบด้วยอาคารจัดแสดงนิทรรศการ 3 หลัง และลานกิจกรรมด้านนอกรวมพื้นที่ทั้งหมดกว่า 7,000 ตารางเมตร กับพื้นที่ลานกว้างนออาคารซึ่งจัดเป็นส่วนกิจกรรมการเรียนรู้ และสันทนาการ มีพื้นที่กว่า 3,000 ตารางเมตร

วันเปิด - ปิด : วันอังคาร - อาทิตย์

เวลา: 10.00 - 16.00 น.

ค่าเข้าชม : ไม่เสียค่าเข้าชม

วิธีเดินทาง : ลงจากสถานีหมอชิต ใช้ทางออกที่ 1 จากนั้นเดินทะลุผ่านสวนสาธารณะจตุจักร ไปประมาณ 10 - 15 นาที



ภาพประกอบที่ 17 พิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพมหานคร

เอเชียติก เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์

เอเชียติก เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์ (Asiatique The Riverfront) เป็นสถานที่ท่องเที่ยวแบบ Open Air ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ระหว่างซอยเจริญกรุง 72-76 ถนนเจริญกรุง แขวงวัดพระยาไกร เขต บางคอแหลม กรุงเทพมหานคร ภายในโครงการประกอบด้วยร้านค้า ร้านอาหารริมน้ำ นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของโรงละครคาบิลโซ่ที่ย้ายมาจากโรงแรมเอเชีย และโรงละคร โจหลุยส์ที่ย้ายมาจากสวน ลุมไนท์บาซาร์อีกด้วย

วันเปิด - ปิด : ทุกวัน

เวลา : 17.00 น. - 24.00 น.

ค่าเข้าชม : ไม่เสียค่าเข้าชม

วิธีเดินทาง : ลงสถานีสะพานตากสิน ออกทางออกที่ 2 แล้วต่อ Shuttle Boat ของ โครงการ ใช้เวลาประมาณ 5 นาที

เวลาให้บริการ Shuttle Boat : ให้บริการทุกวันระหว่างเวลา 16.00 - 23.30 น.



ภาพประกอบที่ 18 ทางเข้าเอเชียติก เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์



ภาพประกอบที่ 19 ด้านในโครงการเอเชียทีก เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์

Sea Life Bangkok Ocean World สยามพารากอน

พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งใจกลางเมือง ตั้งอยู่ที่ห้างสยามพารากอน ภายในจะประกอบด้วยสัตว์ใต้ท้องทะเลหลากชนิด และยังจัดแบ่งโซนไว้อย่างน่าตื่นตาตื่นใจ

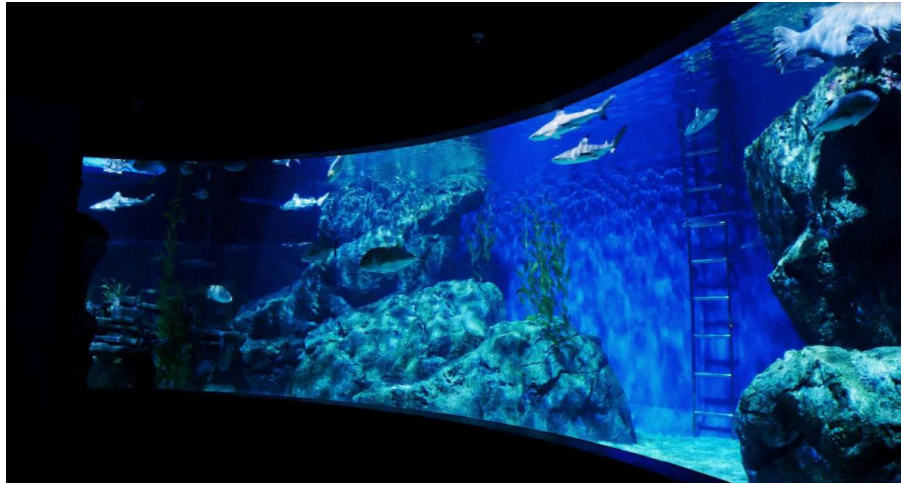
วันเปิด - ปิด : ทุกวัน

เวลา : 10.00 - 21.00 น.

ค่าเข้าชม : คนไทย ผู้ใหญ่ 490 บาท เด็ก 350 บาท (อายุ 3 - 11 ปี)

ชาวต่างชาติ ผู้ใหญ่ 990 บาท เด็ก 790 บาท (อายุ 3 - 11 ปี)

วิธีเดินทาง : ลงสถานีสยาม CEN (Interchange Station) ใช้ทางออกที่ 5 จากนั้นเดินเข้าสู่ศูนย์การค้าสยามพารากอนเพื่อไปยังชั้นใต้ดิน



ภาพประกอบที่ 20 Sea Life Bangkok Ocean World สยามพารากอน



ภาพประกอบที่ 21 Sea Life Bangkok Ocean World สยามพารากอน 2

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียง นั้น ผู้วิจัยได้ทำการสร้างข้อมูลสำหรับการเดินทางโดยรถรับส่งสาธารณะ โดยมีข้อมูลทั้งเส้นทางการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง และรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

สรุปผลการศึกษา

การวิจัยในครั้งนี้มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียง โดยทำการสร้างข้อมูลในการเดินทางโดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังจุดหมายปลายทางคืออำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อสร้างการรับรู้ถึงวิธีการเดินทางและค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียง

เหตุผลที่ผู้วิจัยเลือกนำเสนอการเดินทางโดยรถรับส่งสาธารณะ เนื่องจากการจะไปที่อำเภอแม่สะเรียง โดยตรงจากจังหวัดกรุงเทพมหานครนั้น มีอยู่เส้นทางเดียวคือการขึ้นรถทัวร์โดยสารจากสมบัติทัวร์ โดยสมบัติทัวร์จะเป็นสายการเดินทางเดียวที่มีเส้นทางการเดินทางโดยตรงระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังอำเภอแม่สะเรียง เพื่อลดความสับสนในระหว่างการเดินทาง เช่นหากจะเดินทางใช้บริการเครื่องบินโดยสารจากสนามบินสุวรรณภูมิจะต้องมีการจอดที่จังหวัดเชียงใหม่แล้วทำการรอขึ้นเครื่องใหม่อีกรอบ โดยใช้เวลาในการรอขึ้นเครื่องบินไม่ต่ำกว่า 2 ชั่วโมง และจากสนามบินแม่ฮ่องสอนนักท่องเที่ยวจะต้องทำการนั่งรถตู้รับส่งเพื่อเดินทางมายังอำเภอแม่สะเรียง โดยใช้เวลาประมาณ 4 ชั่วโมง ซึ่งหากเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมากเป็นครั้งแรกจะเกิดความสับสนในการเปลี่ยนเครื่องและหาทางไปยังท่ารถตู้ ซึ่งจะทำให้นักท่องเที่ยวบริหารเวลายากขึ้น

ผู้วิจัยได้ทำการสร้างข้อมูลสำหรับการเดินทางโดยรถรับส่งสาธารณะ โดยสร้างข้อมูลด้านระยะเวลาในการเดินทางและด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางเนื่องจากการเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียงนั้นมีความยุ่งยากในการเดินทาง โดยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะดำเนินการท่องเที่ยวเป็นครั้งแรก จึงต้องมีการสร้างข้อมูลการเดินทางขึ้นมา โดยเริ่มต้นจากสนามบินสุวรรณภูมิ ไปสิ้นสุดยังจุดหมายปลายทางคือ อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ผู้วิจัยได้ทำการแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่ตามแนวรถไฟฟ้า BTS ให้กับนักท่องเที่ยวเพื่อเป็นประโยชน์แก่นักท่องเที่ยวที่กำลังจะเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียงแต่ต้องทำการรอเวลาขึ้น

รถโดยผู้วิจัยได้แนะนำสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เวลาปิด-เปิด ค่าเข้าชม เพื่อเป็นแนวทางให้กับนักท่องเที่ยวที่ไม่ต้องการใช้เวลาในการรอขึ้นรถทัวร์ เช่นการไปเที่ยวที่ตลาดนัดจตุจักร ซึ่งเป็นแหล่งรวบรวมสินค้าหลากหลาย และสามารถซื้อของอุปโภค บริโภค หรือของฝากได้

ข้อเสนอแนะเพื่อดำเนินการต่อไป

การศึกษาเรื่อง โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเดินทางไปยังอำเภอแม่สะเรียงโดยการสร้างข้อมูลการเดินทางโดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะนี้ สามารถใช้เป็นประโยชน์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อเป็นข้อมูลในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวที่อำเภอแม่สะเรียง ทำให้ผู้วิจัยเห็นถึงประโยชน์ของข้อมูลนี้หากมีการนำข้อมูลนี้ไปใช้งาน เช่น นำข้อมูลงานวิจัยนี้ไปใช้ในการประกอบการแนะนำการท่องเที่ยวอำเภอแม่สะเรียง หรือ นำข้อมูลนี้ไปเผยแพร่ให้กับนักท่องเที่ยวที่สนใจในการท่องเที่ยวที่อำเภอแม่สะเรียง หรือนำไปอ้างอิงในเว็บไซต์สำหรับการท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ Trip advisor เป็นต้น

บรรณานุกรม

การท่องเที่ยวคืออะไร. (ม.ป.ป.) [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://www.dit.dru.ac.th/home/023/travel/>
(9 ธันวาคม 2553)

จักรี เตชะวารี. (2553) โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร : ลีออคอินดิไซน์เวิร์ค.

คณพศ สิริเลิศ. (2554). ศิลปศาสตร์ปริทัศน์ ปีที่ 6 ฉบับที่ 11. กรุงเทพมหานคร

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2555). ระบบขนส่งสาธารณะ .ชลบุรี : คณะวิศวกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยบูรพา

ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2550) การจัดการ โลจิสติกส์ และซัพพลายเชน. กรุงเทพมหานคร :

เอ็กเปอร์เนท.

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นาย ชัชพงษ์ สุวรรณลพ
วันเดือนปีเกิด	22 มีนาคม 2534
สถานที่เกิด	อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	100/303 โครงการริเริ่มที่ โสม เฟส10 ถนนแจ้งวัฒนะ แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กทม. 10220
ตำแหน่งหน้าที่การงาน	Support Area Manager Cafe Amazon เขตชายภาคใต้
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	บจก.ปตท.น้ำมันและการค้าปลีก (PTTOR)
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2551	มัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนแม่สะเรียงบริพัตรศึกษา
พ.ศ. 2557	ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชา สารสนเทศศาสตร์
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2559-2560	IT Support Call center POS Amazon บริษัท PTT Digital
พ.ศ. 2560-ปัจจุบัน	Support Area Manager Cafe Amazon บริษัท PTTOR