



ศักยภาพด้านคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

สุทธิพร เปี่ยมสุวรรณกิจ และคณะ

โปรแกรมวิชาการบริหารธุรกิจ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)
คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย

มิถุนายน 2552

(งานวิจัยฉบับนี้ได้รับการสนับสนุนจากมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย)

บทคัดย่อ

ชื่องานวิจัย : ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
ชื่อผู้วิจัย : นางสาวสุทธิพร เปี่ยมสุวรรณกิจ และคณะ
สาขาวิชา คณะ : เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะวิทยาการจัดการ
ปีการศึกษา : 2551
อาจารย์ที่ปรึกษา : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชุกกิ้น อุณวิจิตร

การวิจัยเรื่องศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย การวิจัยในครั้งนี้แยกผลการศึกษออกเป็น 3 ทาง คือ ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ผลการศึกษาพบว่า

1. ปัญหาการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายในทัศนะของนักท่องเที่ยวสรุปได้ดังต่อไปนี้

การขนส่งทางบก ไม่แข็งแรงราคา เก็บเกินจากราคาหน้าตัว สถานีขนส่งไม่มีที่จอดรถไม่เป็นระเบียบ คับแคบไม่สะอาด เทียบเดินทางจากเชียงรายไปต่างจังหวัดไม่เพียงพอไม่มีรถสายตรงไปยังสถานที่ท่องเที่ยว การจองตั๋วไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีข้อมูลของเที่ยวบินรถไม่มีตารางการเดินทางเป็นภาษาอังกฤษ พนักงานพูดภาษาอังกฤษไม่ได้ไม่สุภาพ รถถึงจุดหมายช้ากว่ากำหนด รถหมดก่อนกำหนด สภาพรถไม่สะอาด จำนวนเที่ยวบินรถไม่เพียงพอต่อจำนวนคนต่อวัน สำหรับการขนส่งทางอากาศนั้นดังต่อไปนี้ ตัวมีราคาแพง เที่ยวบินมีน้อย ไม่มีเที่ยวบินในช่วงเวลาที่ต้องการ ร้านอาหารมีน้อยราคาแพง พนักงานขายตั๋วไม่สุภาพ เครื่องบินออกช้ากว่ากำหนดถึงจุดหมายช้ากว่ากำหนด การยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน จำนวนเที่ยวบินไม่เพียงพอ ส่วนการขนส่งทางน้ำสรุปได้ดังนี้ ตัวมีราคาแพง ไม่มีป้ายบอกที่ตั้งของสถานี ไม่มีจุดเชื่อมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่ที่ต้องการ ตารางเดินทางไม่แน่นอน เสื้อชูชีพมีไม่เพียงพอ การจองตั๋วไม่ได้มาตรฐาน พนักงานพูดภาษาอังกฤษไม่ได้ ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับท่องเที่ยวทางน้ำ ไม่มีเที่ยวเรือในวันที่ต้องการเดินทาง จำนวนเที่ยวเดินทางไม่เพียงพอ ความไม่ปลอดภัยของยานพาหนะ

2. ปัญหาการขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในทัศนะของผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้อง มีดังต่อไปนี้

การขนส่งทางบก ตารางการเดินทางในจังหวัดและกับต่างจังหวัดมีน้อยไม่เพียงพอ สถานีขนส่งคับแคบ ไม่มีป้ายบอกทาง ถนนชำรุดเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง บุคลากรไม่สามารถสื่อสาร

เป็นภาษาอังกฤษเบื้องต้นได้ ส่วนปัญหาทางอากาศมีดังนี้ ตารางการเดินทาง ความถี่ และเครือข่ายกับจังหวัดอื่นๆมีน้อย ไม่มีเที่ยวบินไปต่างประเทศ รถโดยสารจากสนามบินไปยังตัวเมืองราคาแพง ส่วนปัญหาการขนส่งทางน้ำ เรือไม่ได้มาตรฐาน เสื้อชูชีพมีไม่เพียงพอ คนขับเรือไม่มีความชำนาญ ไม่สามารถแล่นเรือในแม่น้ำโขงได้ เชื่อมเส้นทางได้น้อย ไม่สามารถล่องเรือไปต่างประเทศ การเดินทางทางน้ำไม่ใช่เส้นทางหลักการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ไม่มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวทางน้ำ

3. การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ในทัศนะของผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้องควรมีรูปแบบดังนี้

3.1 ด้านการขนส่งทางบกได้มีแนวทางดังนี้ในช่วงเทศกาล การท่าฯจะเพิ่มเที่ยวเดินรถประจำทางให้มากขึ้น รัฐบาลควรสร้างถนน 4 เลน ควรให้มีรถตู้รับจ้างทั้งประจำทาง และไม่ประจำทางเป็นตัวเลือก การท่าฯ มีนโยบายย้ายสถานีขนส่งไปอยู่ที่แยกแม่กรณ์ บริเวณต้นตะเคียนคู่เพื่อให้บริการที่ดีขึ้นนี้มีสวัสดิการครบทุกด้าน ผู้โดยสารที่ประสบปัญหาการเก็บราคา ค่าโดยสารสูงกว่าที่กำหนดไว้และการขับรถเร็ว จะต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบเพื่อแก้ไขปัญหา ต้องมีป้ายบอกค่าบริการให้ชัดเจนและกรมทางหลวงจะจัดทำป้ายบอกเส้นทาง จังหวัดควรตั้งงบประมาณซ่อมแซมผิวถนนเพื่อลดอุบัติเหตุ ควรมีแผนพับอธิบายเส้นทางการเดินทางและสถานที่ท่องเที่ยวแจกในสถานที่สำคัญๆ รัฐบาลควรจัดอบรมให้กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้สามารถสื่อสารเบื้องต้นกับนักท่องเที่ยวได้

3.2 ส่วนปัญหาการขนส่งทางอากาศแนวทางการพัฒนามีดังนี้ ในช่วง High Season บริษัทการบินไทย จำกัด จะเพิ่มเที่ยวบินในจังหวัดเชียงรายให้มากขึ้น รัฐบาลต้องตั้งงบประมาณพัฒนาปัจจัยพื้นฐานของจังหวัดเชียงรายและเตรียมความพร้อมของบุคลากรในด้านภาษาและการให้บริการ ประสานกับจังหวัดเชียงใหม่และสายการบินต่างประเทศ ให้เครื่องบินแวะมาลงจังหวัดเชียงราย ปัญหาไม่มีรถโดยสารประจำทางจากสนามบินไปยังตัวเมืองและถ้ามีก็ราคาแพงวิธีการแก้ไขประสานกับรถของโรงแรม ซึ่งวิ่งรับผู้โดยสารอยู่แล้วให้มีบริการรับผู้โดยสารจากรถด้วย

3.3 ส่วนปัญหาการขนส่งทางน้ำการแก้ไขรัฐบาลออกเป็นระเบียบข้อบังคับให้เรือทุกลำมีเสื้อชูชีพและปลุกจิตสำนึกให้ผู้ประกอบการได้เห็นถึงความสำคัญของการมีมาตรฐานของเรือ ควรจ้างชาวต่างชาติที่มีความชำนาญในการล่องเรือในแม่น้ำโขงมาเป็นผู้ฝึกสอนให้ชาวไทย รัฐบาลไทยควรสำรวจเส้นทางและตกลงผลประโยชน์กับรัฐบาลจีน อีกทั้งทำร่องน้ำในการเดินเรือให้ชัดเจน จังหวัดเชียงรายจะต้องหาแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ หรือ หากจุดเชื่อมจากแหล่งหนึ่งไปยังแหล่งหนึ่ง เพื่อดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวได้หันมาสนใจเชียงราย และควรประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวทางน้ำอย่างต่อเนื่อง

Abstract

Thesis Title: A Potential Study of Public Transportation for Tourists in
Chiang Rai Province

Author: Miss Sutthiporn Piamsuwannakit and other

Major Field : Management Science

Academic Year: 2008

Thesis Advisor: Assistant Professor Dr. Chooglin Ounvijit

This research, a Potential Study of Public Transportation for tourists in Chiang Rai Province, was divided into three ways; by road, by water, and by air. The findings of the study were summarized as follows:

1) According to the problems of public transportation in Chiang Rai Province in the viewpoints of the tourists, they were indicated in three ways as follows: Regarding the public transportation by road, there were the problems of no information announcement of over-charging tickets to the tourists, the bus station had not enough parking lots and it was messy, less clean, and so crowded, the traveling trips from Chiang Rai to other provinces were insufficient and no direct bus to the tourist attractions, the reservation system was substandard, no information of the bus schedule, there were less English words on the passengers' tickets, there were no English traveling schedules, the staff couldn't speak English and they were impolite, the bus was delayed to the destination, and it was finished before time, the bus's condition both inside and outside was unclean, and the amount of traveling trips per amount of people per day was not enough. According to the public transportation by air, it faced the following problems: the ticket price was expensive, a few air networks, no enough domestic flights, no flights of desired time, a few restaurants were very expensive, the staff were impolite and they always talked on telephone, the plane was delayed, the

unexpectedly cancellation of flight, and the amount of flight per amount of people per day was insufficient. Referring to the public transportation by water, there were the problems as follows: the ticket price was expensive when comparing to the service, no signs stating the port location for the tourists, no transit to the tourist attractions or desired places, uncertain traveling schedules, insufficient lifesaving vests, unavailable public telephones, unclean toilets, no restaurants, substandard system of ticket reservation, influent English communication of staff, not enough tourist attraction information, rare traveling trips on requested date, uncertain safety of vehicles, and unavailable amount of traveling trips.

2) According to the problems of public transportation in Chiang Rai Province in the viewpoints of the entrepreneurs and concerning people, they were found in three ways as follows: The public transportation by road revealed the problems of bus schedules of both inside and outside provinces were not enough, the bus station had limited parking lots, no signs for giving direction, uneven roads resulted in frequent accidents, and the staff couldn't communicate basic English. The public transportation by air faced the following problems: the flight schedule, frequency, and air network to other provinces were insufficient, Chiang Rai is international airport, but it lacks flights to other countries, and airport taxi fare to the downtown was expensive. The public transportation by water had the following problems: the ships were substandard, lifesaving vests were insufficient, the ship drivers were unprofessional, traveling routes were rare, traveling by water was not the main route to travel in Chiang Rai, and no public relations announcement by water traveling.

3) With regards to the development on public transportation system for tourists in Chiang Rai Province according to the opinions of entrepreneurs and concerning people, it was included in the following three ways: 3.1) In public transportation by road, problems and solutions were taken into consideration for improvement and development in the ways as follows: The solutions were indicated that there might be

increasing traveling trips, 4 lens roads should be built in order to travel conveniently and resulted in raising amount of tourists, hired vans either regular routes or irregular routes should be set up as alternatives. In the long run, the policy of bus station transfer to Mae Korn intersection around Ta Kien Khu area and the new bus station would be provided the overall welfare for the passengers. From the problems of overcharging ticket fare, high-speed driving, the passengers should inform the staff and in the long run, there must be signs giving direction and clear service charge. In the problem of no signs for giving direction, the highway department staff will install signs for facilitating and serving the passengers in the near future. The problem of uneven roads leading to frequent accidents, damaged traffic lights, the immediate solutions were to increase traffic policemen and in the long run, the provincial sector should raise more budget for renovating roads. According to the problems of concerning staff who contact with the tourists and they were influent to communicate basic English, the brochures giving information of bus schedule and tourist attraction should be placed at the main tourist attractions, in the long run, the government should cooperate with university institutions to hold training courses for concerning people in order to communicate well, to know about tourist attraction in local areas. 3.2) In public transportation by air, the problems and solutions were summarized as follows: According to the problems on having no enough flight schedules, less frequency and network with other provinces, Thai Airways Limited would set up campaign to increase more flights in Chaing Rai Province to support the tourists during high season. In the problem of not being international airport, the government should support more budget for developing and improving basic factors of Chiang Rai Province, should prepare the staff in the aspects of language and service, and should cooperate with Chiang Mai Province and international airways to land the planes in Chiang Rai Province. Regarding the problem of having no taxis from airport to downtown and (if any), the fare was very expensive, the recommendations for solving were that the drivers of the hotel who pick up the

regular passengers should be requested to pick up the passengers who also pass by. 3.3)

In public transportation by water, the problems and solutions were indicated in the following ways: In the aspects of substandard ships, insufficient lifesaving vests, the academic experts suggested the government organization to issue the rules and regulations and in the long run, the entrepreneurs should be trained to raise awareness on the significance of standard ship and lifesaving vests should be placed on every ship. According to the problem of unprofessional ship drivers, the professional foreign drivers should be hired to be the trainers. From the problem of uncertain level of water, the survey of routes, negotiation of benefits with China, and also the building of water channel for sailing should be developed apparently. Regarding the problem of traveling by water which was not the main route to travel in Chiang Rai, there might be the connecting transit from one place to another for attracting the tourists. And according to the problem of lacking of public relations, concerning people must participate in and brainstorm ideas to make Chaing Rai to be water gateway and there must be the publication continuously and regularly.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าเรื่องศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัด
เชียงรายฉบับนี้ได้ศึกษาถึงปัญหาในการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
และแนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

ความสำเร็จของงานในครั้งนี้ได้รับความช่วยเหลือและสนับสนุนจากหน่วยงานและบุคคล
จำนวนมาก คณะผู้วิจัยขอขอบคุณในการสนับสนุนและการให้ความช่วยเหลือของบุคคลต่างๆดังนี้

ขอขอบคุณสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย ที่ได้ให้โอกาสให้ทุน
คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้า ขอขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชุกกลีน อุณวิจิตร ที่ได้กรุณา
ให้คำปรึกษา ขอขอบคุณอาจารย์ปทุมพร แก้วคำที่ให้ข้อเสนอแนะและความช่วยเหลือ

ขอขอบคุณหน่วยงานราชการทุกหน่วยงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่กรุณา
ช่วยตอบแบบสัมภาษณ์ทำให้งานวิจัยฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

คณะผู้วิจัยหวังว่าผลการศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงพัฒนาเพื่อที่จะเตรียมความพร้อมที่รองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทาง
มาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงรายและสามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัด
เชียงรายต่อไป

การวิจัยครั้งนี้หากมีข้อบกพร่องประการใดคณะผู้วิจัยขอน้อมรับและยินดีอย่างยิ่งที่
จะนำข้อบกพร่องนี้ไปปรับปรุงแก้ไขในวิจัยครั้งต่อไป ขอขอบพระคุณ

คณะผู้วิจัย

มิถุนายน 2552

สารบัญ

บทที่		หน้า
1	บทนำ	
	ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
	โจทย์คำถามในการวิจัย	2
	วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
	ประโยชน์ของการวิจัย	3
	ขอบเขตของการวิจัย	3
	กรอบแนวคิดของการวิจัย	4
	นิยามศัพท์เฉพาะ	4
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
	ความพร้อมและศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว	6
	องค์ประกอบของธุรกิจท่องเที่ยว	9
	การท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย	17
	กระบวนการวิเคราะห์ SWOT	20
	ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งผู้โดยสารกับการท่องเที่ยว	23
	ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสาร	25
	ประเภทของการขนส่ง	27
	อุปสงค์และอุปทานของการขนส่งผู้โดยสาร	51
	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	57
3	วิธีดำเนินการวิจัย	
	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	63
	เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	64
	วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	66
	การจัดทำกับข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล	66

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 แสดงระยะห่างของอำเภอต่างๆกับอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย	18
2 แสดงจำนวนการเก็บข้อมูลการขนส่งสาธารณะทางบก ทางอากาศและทางน้ำ ..	64
3 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการขนส่ง สาธารณะทางบก	68
4 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวเดินทางมาจาก	70
5 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่	70
6 แสดงจำนวนและร้อยละของจำนวนวันต่อครั้งที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัด เชียงราย	71
7 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลหลักในการมาจังหวัดเชียงราย	71
8 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดยพาหนะ	72
9 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลที่เลือกเดินทางโดยระบบการขนส่งทางบก	72
10 แสดงจำนวนและร้อยละของค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทางในครั้งนี	73
11 แสดงจำนวนและร้อยละของราคาตั๋วที่ซื้อ 1 ใบเป็นจำนวนเงิน	73
12 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ต้องการให้จังหวัดเชียงรายมี ยานพาหนะชนิดใด	74
13 แสดงจำนวนและร้อยละของวางแผนการเดินทางภายในจังหวัดเชียงรายด้วย วิธีการ	74
14 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก	77
15 แสดงข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวในการเพิ่มศักยภาพคมนาคมขนส่งสาธารณะ ทางบก	80
16 แสดงจำนวนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในการเพิ่มเส้นทางคมนาคม	83
17 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนจังหวัด เชียงราย	85
18 แสดงจำนวนและร้อยละของจุดเริ่มต้นของแหล่งเดินทางที่นักท่องเที่ยวเดินทาง มาจาก.....	87
19 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้ง ที่	87

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
20 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวมาเยือนจังหวัดเชียงรายที่วันต่อ ครั้ง	88
21 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลหลักในการมาจังหวัดเชียงราย	88
22 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดยพาหนะ	89
23 แสดงจำนวนและร้อยละของการเดินทางทางอากาศใช้บริการระดับ	89
24 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการขนส่งทางอากาศ	90
25 แสดงจำนวนและร้อยละค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทางตลอดการเดินทางในครั้งนี้	90
26 แสดงจำนวนและร้อยละของราคาตัวที่ซื้อ 1 ใบเป็นจำนวนเงิน	91
27 แสดงจำนวนและร้อยละการวางแผนเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดเชียงรายด้วย	91
28 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศ .	95
29 แสดงข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวต่อการขนส่งสาธารณะทางอากาศ	96
30 แสดงข้อเสนอแนะในการเพิ่มเส้นทางคมนาคมทางอากาศ	98
31 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนจังหวัด เชียงราย	99
32 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวเดินทางมาจาก	101
33 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่ .	101
34 แสดงจำนวนและร้อยละของจำนวนวันต่อครั้งที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาเยือน จังหวัดเชียงราย	102
35 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลหลักในการมาเยือนจังหวัดเชียงราย	102
36 แสดงจำนวนและร้อยละที่นักท่องเที่ยวเดินทางทางน้ำโดยเรือประเภท	103
37 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการการเดินทางทาง น้ำ	103
38 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวใช้บริการที่ทำเรือ	104
39 แสดงจำนวนและร้อยละของค่าใช้จ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายตลอดการเดินทางในครั้งนี้	104
40 แสดงจำนวนและร้อยละของราคาตัวที่ซื้อ 1 ใบเป็นจำนวนเงิน	105

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
41 แสดงจำนวนและร้อยละของการวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัด เชียงราย	105
42 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ	109
43 แสดงข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวต่อการการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ	111
44 แสดงข้อเสนอแนะในการเพิ่มเส้นทางคมนาคม	113

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร	52
2 ความยืดหยุ่นของอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร	53
3 อุปทานการขนส่งผู้โดยสาร	55
4 ความยืดหยุ่นของอุปทานการขนส่งผู้โดยสาร	56

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กระแสโลกาภิวัตน์และความก้าวหน้าของเทคโนโลยีก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วไปทั่วโลก ในปัจจุบันกระแสโลกาภิวัตน์ได้แทรกซึมเข้าไปทุกประเทศทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่างๆ เช่น ด้านการคมนาคมการสื่อสาร สามารถสื่อสารถึงกันได้อย่างรวดเร็วทั่วโลก ถ้าหากมีการเปลี่ยนแปลง ณ จุดใดจุดหนึ่งก็จะมีผลกระทบและรู้กันไปทั่วโลก มีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่ทันสมัยมากมาย โลกมีทั้งแข่งขันและร่วมมือ ประเทศที่แข็งแกร่งและสามารถปรับตัวจะอยู่รอดและมีความได้เปรียบประเทศอื่นๆ ส่วนประเทศที่ไม่สามารถปรับตัวได้หรือปรับตัวช้าจะเป็นผู้เสียเปรียบ

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจยุคโลกาภิวัตน์ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และสารสนเทศ ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเป็นทั้งในเชิงบวกและเชิงลบต่อประเทศ ดังนั้นรัฐบาลได้วางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศไว้ 5 ด้านหลัก คือ (ฐาปนา บุญหล้า, 2549) การพัฒนาด้านอาหาร (ครัวโลก) การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว การพัฒนาด้านสิ่งทอ (แฟชั่น) การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมรถยนต์ และการพัฒนาด้านซอฟต์แวร์

จากยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็น 1 ใน 5 ของยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาประเทศ การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศให้กับประเทศไทย เป็นการลงทุนต้นทุนต่ำได้ผลตอบแทนสูง ก่อให้เกิดการลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ช่วยสร้างงานสร้างอาชีพให้ประชาชนมีงานมีรายได้ ในปี พ.ศ. 2548 มีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย 11.52 ล้านคน (http://www2.tat.or.th/stat/download/tst/625/Chiang_Rai49.xls) เมื่อจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น จะต้องมีการจัดการด้านการให้บริการที่ดีเพื่อสร้างความพอใจให้นักท่องเที่ยวและ เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น

จังหวัดเชียงราย เป็นจังหวัดที่อยู่เหนือสุดของภาคในสยาม เป็นจังหวัดเมืองชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศพม่า และประเทศลาว เป็นจังหวัดที่มีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงวัฒนธรรมเป็นจำนวนมาก จึงทำให้ในแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายเป็นจำนวนมาก ในปีพ.ศ. 2549 ทั้งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางมาท่องเที่ยว

ในจังหวัดเชียงราย 1,332,518 คน(http://www2.tat.or.th/stat/download/tst/625/Chiang_Rai49.xls) ทำให้ประชากรในพื้นที่มีรายได้ มีอาชีพ นอกจากนี้ยังได้ขยายโอกาสในด้านอาชีพบริการและธุรกิจบริการให้แก่คนไทยเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากการที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายเพิ่มขึ้นทุกปี การขนส่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอันหนึ่งของการท่องเที่ยว จังหวัดเชียงรายจะต้องมีการจัดการระบบการขนส่งที่ดีเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวเพื่อให้ นักท่องเที่ยว ได้รับความสะดวกสบาย ประทับใจและมาซ้ำอีก นอกจากนี้ยังเป็นการประชาสัมพันธ์แบบบอกต่อ ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายมากขึ้น

จึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะทำการศึกษาศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายในความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายและแนวทางการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ผลจากการดำเนินงานครั้งนี้จะเป็นข้อมูลให้กับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะเตรียมความพร้อมที่จะรองรับการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวและพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายต่อไป

โจทย์คำถามในการวิจัย

1. ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในทัศนคติของนักท่องเที่ยวมีศักยภาพในระดับใด
2. มีปัญหาอะไรบ้างในการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในทัศนคติของนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
3. มีปัญหาอะไรบ้างในการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในทัศนคติของผู้ประกอบและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงราย
4. การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวตามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ และผู้เกี่ยวข้องควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
2. เพื่อศึกษาความคิดเห็นในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสาธารณะของผู้เกี่ยวข้องและแนวทางการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

ประโยชน์ของการวิจัย

1. ทำให้ทราบปัญหาการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
2. ทำให้ทราบความคิดเห็นในการพัฒนาระบบการขนส่งของผู้ที่เกี่ยวข้อง
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงรายต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตเนื้อหา

ธุรกิจการขนส่งประกอบไปด้วย การขนส่ง 4 ทางคือ ทางรถยนต์ ทางเรือ ทางเครื่องบิน และทางรถไฟ ในจังหวัดเชียงรายไม่มีการขนส่งทางรถไฟ การวิจัยครั้งนี้จึงใช้ขอบเขตการศึกษา เฉพาะ 3 ทางประกอบไปด้วย

การขนส่งทางรถยนต์ (ทางบก)

การขนส่งทางเครื่องบิน (ทางอากาศ)

การขนส่งทางเรือ (ทางน้ำ)

ขอบเขตกลุ่มเป้าหมาย

นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายโดยการคมนาคมขนส่งสาธารณะ ในช่วง ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2550 - กุมภาพันธ์ 2551

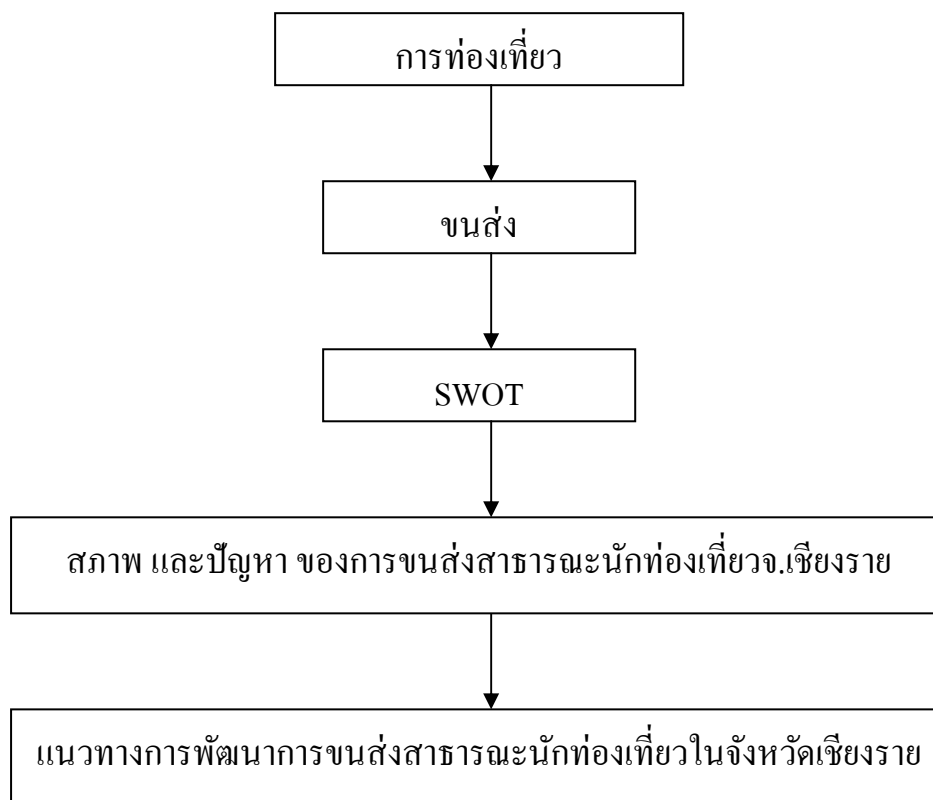
ขอบเขตพื้นที่สถานที่ศึกษา

ในการวิจัยครั้งนี้จะใช้พื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวมาเยือนเป็นจำนวนมากและมีสถานที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอแม่สาย อำเภอแม่จัน อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่ฟ้าหลวง อำเภอเชียงของ และอำเภอเวียงป่าเป้า รวม 7 อำเภอ

ขอบเขตระยะเวลา

เดือน ตุลาคม 2550 - สิงหาคม 2551

กรอบแนวคิดของการวิจัย



นิยามศัพท์เฉพาะ

การคมนาคมขนส่งสาธารณะ หมายถึง การให้บริการขนส่งสาธารณะแก่ผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เดินทางจากแหล่งหนึ่งไปยังอีกแหล่งหนึ่งตามผู้โดยสารต้องการอย่างสะดวกสบาย รวดเร็ว โดยจะเป็นการเดินทางทั้งทางบก ทางอากาศ หรือทางเรืออย่างใดอย่างหนึ่ง

ความคิดเห็น หมายถึง ความคิดเห็นของบุคคลที่มีต่อการขนส่งในด้านต่างๆ

นักท่องเที่ยว หมายถึง คนต่างถิ่นที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายทั้งชาวไทย และ ชาวต่างประเทศ ในการมาเยือนจังหวัดเชียงรายมีวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อนหย่อนใจด้วยการเดินทางไปเที่ยวชมสถานที่ต่างๆในอำเภอต่างๆของจังหวัดเชียงราย

ศักยภาพ หมายถึง จิตความสามารถและความพร้อมของการคมนาคมขนส่งอันประกอบไปด้วย ศักยภาพด้านราคา สถานที่ เครือข่าย สิ่งอำนวยความสะดวก พนักงานบริการและการบริการ ช่องทางการติดต่อสื่อสาร สิ่งแวดล้อม เวลา ยานพาหนะ และความเพียงพอ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และสร้างความพอใจ ความสะดวกสบายให้แก่นักท่องเที่ยว

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่องศักยภาพด้านการขนส่งในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย มีเอกสาร ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ความพร้อมและศักยภาพของการท่องเที่ยว
2. องค์ประกอบของการท่องเที่ยว
3. การท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย
4. SWOT
5. ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งกับการท่องเที่ยว
6. ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสาร
7. ประเภทของการขนส่ง
8. อุปสงค์และอุปทานของการขนส่งผู้โดยสาร
9. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความพร้อมและศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว

นภดล ภาคพรต (เพทาย บำรุงจิตต์ และคณะ, 2549 หน้า 17) ได้กล่าวว่าความพร้อมด้านการท่องเที่ยว หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆของแหล่งท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นสภาพถนนที่เข้าถึง ชื่อเสียง ความเป็นที่รู้จัก ร้านค้า เครื่องดื่ม ห้องน้ำ เป็นต้น

Burkart & Merdrik (เอกสารการศึกษาโครงการศึกษาแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยว เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และโครงการศึกษาวิจัยการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545) กล่าวว่า ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว วิเคราะห์ได้จากความดึงดูดของสถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก การเข้าถึงสถานที่ รวมถึงภาพจน์ต่างๆ เช่น ความมีชื่อเสียง ความสวยงาม ความมีเอกลักษณ์เฉพาะ ความสะอาด ความปลอดภัย โอกาสในการเรียนรู้และเพิ่มประสบการณ์ เป็นต้น

ดังนั้น แหล่งท่องเที่ยวจะต้องมีจุดดึงดูดใจ ที่ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความประทับใจในตัว ของแหล่งท่องเที่ยวที่ได้เข้าชม มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การคมนาคม การบริการ เป็นต้น และจะต้องสร้างภาพพจน์ที่ดีให้กับนักท่องเที่ยวทั้งในด้านความสะอาด ความเป็นมิตรไมตรีของคนในท้องถิ่น เป็นต้น

ศักยภาพ (สันติภรณ์ เขมาภิรมย์, 2547) หมายถึง ความรู้ความสามารถในการคิด ปฏิบัติ ความสามารถที่จะแก้ปัญหาของกลุ่มเพื่อให้มีสมรรถนะภาพทางสังคม เศรษฐกิจ เพื่อให้การจัดการ กลุ่มดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ศักยภาพ (จารุพรรณ สายสุคนธ์, 2538) หมายถึง ชีตความสามารถของกลุ่มและองค์กร ท้องถิ่นที่ดำเนินงานในการตอบสนองความต้องการและแก้ไขสภาพปัญหาของคนส่วนใหญ่ใน ชุมชน รวมทั้งความสามารถของชุมชนในการประสานความร่วมมือกับภายนอกชุมชน

การประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยว

ในการศึกษาของสภาสถาบันราชภัฏ และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยสำนักงาน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคเหนือ เขต 2 เชียงราย(เพทาย บำรุงจิตต์ และคณะ, 2549 หน้า 18 – 20) ได้จัดทำหลักเกณฑ์การประเมินศักยภาพ ซึ่งมีอยู่ 6 หลักเกณฑ์ ประกอบด้วย

1. เส้นทาง และสภาพการเข้าถึง
2. ทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว
3. ตลาด (จำนวนนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชมในแต่ละปี)
4. โครงสร้างพื้นฐานภายในแหล่งท่องเที่ยว
5. บริการต่างๆภายในแหล่งท่องเที่ยว
6. การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1. เส้นทางและสภาพการเดินทางเข้าถึง โดยมีองค์ประกอบย่อยในการพิจารณาศักยภาพใน เส้นทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่

- 1.1 มีเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว กับถนนสายหลัก ถนนสายรอง
- 1.2 ลักษณะผิวถนน สามารถใช้การคมนาคมได้ตลอดปี
- 1.3 มียานพาหนะรับจ้าง รถประจำทางรับจ้าง เรือรับจ้าง บริการนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าออกได้สะดวก

ทางเข้าออกได้สะดวก

- 1.4 ความชัดเจนของป้ายบอกเส้นทาง ป้ายบอกแหล่งท่องเที่ยว หมายเลขถนน ทาง หลวงแผ่นดิน

2. ทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว

2.1 ความสมบูรณ์ของทรัพยากร หากเป็นแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติยังคงสภาพ มีการเปลี่ยนแปลงโดยฝีมือมนุษย์น้อยมาก ถึงแม้จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ยังคงสภาพที่มีการบูรณะ ซ่อมแซม คงสภาพเดิม หรือ ใกล้เคียงมากที่สุด

- 2.2 เป็นแหล่งที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ ทั้งยังดึงดูดใจนักท่องเที่ยว

2.3 มีความหลากหลายทางชีวภาพ มีลักษณะสุนทรีย์ภาพ และความงดงามในศิลปะครบถ้วน ผู้ไปเยี่ยมชมได้รับความรู้และความเพลิดเพลินต่อสิ่งเหล่านั้น

2.4 เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าด้านความรู้ ภูมิปัญญาทางประวัติศาสตร์ทางสังคมและอื่นๆ

3. ตลาด หมายถึง จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าเยี่ยมชมในแต่ละปี มีจำนวนอย่างน้อยเพียงใด ปริมาณนักท่องเที่ยวบ่งบอกถึงศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว ผสมผสานกับ

3.1 การมีโฆษณาประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของแหล่งท่องเที่ยวจนเป็นที่รู้จักทั้งตลาดภายใน และต่างประเทศ

3.2 ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เข้าเยี่ยมชมในแต่ละปี

3.3 ลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยว ลักษณะการเดินทางอาจช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะกรณีการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ซึ่งนิยมเดินทางเป็นหมู่คณะ

3.4 ลักษณะของตลาดแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวมากน้อยเพียงใด

3.5 นักท่องเที่ยวมาเที่ยวตามฤดูกาล หรือเดินทางไปท่องเที่ยวตลอดปี

4. โครงสร้างพื้นฐานภายในแหล่งท่องเที่ยว

4.1 สภาพถนน การเดินทางภายในแหล่งท่องเที่ยว

4.2 บริการไฟฟ้า ประปา แหล่งน้ำสะอาด

4.3 บริการโทรศัพท์สาธารณะในแหล่งท่องเที่ยว/ มีสัญญาณในการใช้โทรศัพท์มือถือ

4.4 สถานที่จอดรถ ยานพาหนะต่างๆเพียงพอหรือไม่

4.5 บริการห้องสุขา รวมทั้งการรักษาความสะอาด มีการให้บริการอย่างเพียงพอหรือไม่

5. บริการต่างๆภายในแหล่งท่องเที่ยว

5.1 ความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว การรักษาความปลอดภัย

5.2 มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว เพื่อนักท่องเที่ยวจะได้รับทราบข้อมูลเบื้องต้นในการให้ความรู้เยี่ยมชม ทั้งมีมีคฤหาสน์ที่รองรับบริการนักท่องเที่ยว

5.3 ความมีระเบียบเรียบร้อยของอาคาร ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก มีการจัดการในเรื่องความสะอาด น้ำทิ้งต่างๆ

5.4 มีป้ายเตือนนักท่องเที่ยว ในกรณีมีแหล่งอันตราย

5.5 มีความร่วมมือของชุมชนในท้องถิ่น และการมีส่วนร่วมของประชาชนในแหล่ง

ท่องเที่ยวในการช่วยเหลือนักท่องเที่ยว รวมทั้งผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจต่อชุมชน

6. การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว ประกอบด้วย

- 6.1 มีระบบการกำจัดขยะมูลฝอยและการรักษาความสะอาด
- 6.2 มีระบบกักน้ำเสีย น้ำทิ้งจากอาคาร อย่างถูกต้อง
- 6.3 มีคุณภาพของอากาศที่ดี
- 6.4 การจัดการคุณภาพเสียง ไม่มีเสียงดังจากบริเวณข้างเคียง
- 6.5 ความประปรายด้านธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณีต่อการเปลี่ยนแปลงจากกระแส

ภายนอก

องค์ประกอบของธุรกิจท่องเที่ยว

องค์ประกอบของธุรกิจท่องเที่ยวออกเป็น 5 ประเภทดังนี้

1. ธุรกิจการขนส่ง
2. ธุรกิจที่พักแรม
3. ธุรกิจอาหารและบันเทิง
4. ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์
5. ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

1. ธุรกิจการขนส่ง เป็นปัจจัยสำคัญให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถทำการท่องเที่ยวได้ จึงจำเป็นต้องมีธุรกิจขนส่งให้บริการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและบริการขนส่งภายในแหล่งท่องเที่ยวด้วย ซึ่งธุรกิจการขนส่งหมายถึง การประกอบธุรกิจให้บริการเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวจากที่อยู่ภูมิลำเนาเดิม ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆตามต้องการด้วยอุปกรณ์การขนส่งหรือยานพาหนะ และยังให้บริการขนส่งภายในแหล่งท่องเที่ยวด้วย เพื่อให้ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย เราอาจแบ่งธุรกิจการขนส่งออกได้เป็น 4 ประเภทดังต่อไปนี้

1.1 ธุรกิจการขนส่งด้วยรถยนต์หรือทางถนน เป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งด้วยรถยนต์จากที่อยู่ภูมิลำเนาเดิม ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆอันเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวตามความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยเป็นผู้จัดหารยนต์มาวิ่งในเส้นทางถนน และใช้บริการของสถานีขนส่งทางรถยนต์เพื่อผลิตบริการขนส่งด้วยรถยนต์หรือทางถนน แล้วขายบริการที่ผลิตได้ให้แก่นักท่องเที่ยว

1.2 ธุรกิจการขนส่งด้วยรถไฟหรือทางรถไฟ เป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งนักท่องเที่ยวด้วยรถไฟจากที่อยู่ภูมิลำเนาเดิมไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆอันเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวตามความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยเป็นผู้จัดหาขบวนรถไฟ เส้นทางรถไฟ และสถานีรถไฟเพื่อผลิตบริการขนส่งด้วยรถไฟหรือทางรถไฟ แล้วขายบริการที่ผลิตได้ให้แก่นักท่องเที่ยว

1.3 ธุรกิจการขนส่งด้วยเรือหรือทางน้ำ เป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งด้วยเรือ จาก ที่อยู่ภูมิลำเนาเดิมไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆอันเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวตาม ความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยเป็นผู้จัดหาเรือ เส้นทางเดินเรือ และใช้บริการของท่าเรือเพื่อผลิตบริการขนส่งด้วยเรือหรือทางน้ำ แล้วขายบริการที่ผลิตได้ให้แก่นักท่องเที่ยว

1.4 ธุรกิจการขนส่งด้วยเครื่องบินหรือทางอากาศ เป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งด้วยเครื่องบินจากที่อยู่ภูมิลำเนาเดิม ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆอันเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวตามความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยเป็นผู้จัดหาเครื่องบิน เส้นทางบิน และใช้บริการเครื่องช่วยการเดินอากาศและท่าอากาศยานเพื่อผลิตบริการขนส่งด้วยเครื่องบินหรือทางอากาศ แล้วขายบริการที่ผลิตได้ให้แก่นักท่องเที่ยว

2. ธุรกิจที่พักแรม เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถพักค้างคืนชั่วคราวในระหว่างเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกสบายและปลอดภัย จึงจำเป็นต้องมีธุรกิจที่พักแรมไว้บริการนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งธุรกิจที่พักแรมหมายถึงการประกอบธุรกิจให้บริการด้านที่พักค้างคืนชั่วคราวแก่นักท่องเที่ยวในระหว่างเดินทางท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถพักผ่อนหลับนอนในแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกสบายและปลอดภัย เราอาจแบ่งธุรกิจที่พักแรมออกเป็น 4 ประเภทดังต่อไปนี้

2.1 ธุรกิจโรงแรม (Hotel) เป็นธุรกิจที่พักแรมที่สร้างขึ้นเฉพาะและแบ่งเป็นห้องพัก มีสิ่งอำนวยความสะดวกทุกอย่างพร้อมให้บริการแก่นักท่องเที่ยว โดยเก็บค่าเช่าเป็นรายวัน ซึ่งธุรกิจโรงแรมเป็นที่พักที่มีคนรู้จักและนิยมพักกันมากที่สุด เนื่องจากมีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมที่สุด เช่น มีบริการห้องพักหรูหราพร้อมพนักงานให้ความสะดวกบริการนำเที่ยว บริการยานพาหนะในการเดินทาง บริการด้านอาหารและเครื่องดื่ม บริการซักรีด บริการไปรษณีย์ บริการเสริมสวย บริการขายหนังสือ บริการขายของที่ระลึก ไนต์คลับ ออบอบนวด สระว่ายน้ำ สถานที่ออกกำลังกาย สถานที่เล่นกีฬา และบริการอื่นๆ ตามความต้องการของแขกผู้มาพัก เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นสถานที่สำหรับพิธีการทางสังคมอีกด้วย เช่น การจัดงานแต่งงาน การจัดงานวันเกิด การจัดประชุมสัมมนา เป็นต้น นับว่า พิธีการเหล่านี้มีส่วนช่วยเสริมธุรกิจโรงแรมเป็นอย่างดี ดังนั้น โรงแรมที่มีบริการดีและมาตรฐานสูงระดับสากลยังสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นอย่างมากและทำรายได้ให้แก่ธุรกิจโรงแรม เป็นต้น

2.2 ธุรกิจโมเต็ล (Motel) เป็นธุรกิจที่พักแรมที่สร้างขึ้นเฉพาะและเก็บค่าเช่าโดย มีห้องพักพร้อมที่จอดรถเฉพาะห้องพักแต่ละห้อง และ/หรือมีห้องส่วนหนึ่งที่มีลักษณะและการใช้สอยสำหรับแขกเช่นเดียวกับโรงแรม ตามปกติโมเต็ลมักตั้งอยู่ริมถนนตามชานเมืองเพื่อนักท่องเที่ยว ที่ขับรถไปเองเข้าจอดถึงหน้าห้องพักหรือลานจอดรถ จึงมักมีบริการที่เกี่ยวข้องกับรถรวมอยู่ด้วย เช่นอยู่ซ่อมรถ ร้านขายอุปกรณ์เกี่ยวกับรถยนต์ สถานีเติมน้ำมัน เป็นต้น นักท่องเที่ยวมักพักในโมเต็ลเพียงคืนเดียว เพื่อเอาแรงขับรถยนต์ท่องเที่ยวต่อไปยังที่อื่นๆ

2.3 ธุรกิจเรือนแรมหรือเพนชั่นหรือบอร์ดดิ้งเฮาส์ (Guest House ,Pension, Boarding House) เป็นธุรกิจที่พักแรมโดยใช้บ้านที่ดัดแปลงหรือสร้างขึ้นเพื่อแบ่งเป็นห้องให้นักท่องเที่ยวเข้าพักแรมและเก็บค่าเช่า ตามปกติมักตั้งอยู่ย่านชุมชนในเมืองใหญ่ๆที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งนักท่องเที่ยวจะมาเช่านอนเฉพาะในเวลากลางคืน ส่วนเวลากลางวันจะออกเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว อัตราค่าเช่าอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ อาจมีเตียงที่สะอาดและห้องน้ำรวมไว้บริการเท่านั้น แต่ในปัจจุบันธุรกิจที่พักนี้มีการพัฒนาขึ้นมา มาก เช่น มีห้องปรับอากาศ อาหารเครื่องดื่ม ตลอดจนอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นๆไว้บริการแก่นักท่องเที่ยว เป็นต้น

2.4 ธุรกิจบ้านพักในบ้านหรือบ้านพักในฟาร์ม (Home Stay , Farm Stay) เป็นธุรกิจ ที่พักแรมที่เจ้าของบ้านหรือเจ้าของฟาร์มในหมู่บ้านจัดสร้างขึ้นหรือดัดแปลงเป็นห้องพักแรมและเก็บค่าเช่า ตามปกติมักให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการเรียนรู้วิถีชีวิตและความเป็นอยู่ ของพื้นที่บ้าน ทำให้ มีโอกาสแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าของบ้าน อัตราค่าเช่าอยู่ในระดับต่ำมาก อาจมีบริการด้านอาหารและการนำเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวด้วย

2.5 ธุรกิจบังกะโลหรือกระท่อมหรือเรือนที่สนาจร(Bungalow, Cottage Tourist – House) เป็นธุรกิจที่พักแรมแบบบ้านเป็นหลังๆให้นักท่องเที่ยวใช้พักแรมและเก็บค่าเช่า ตามปกติมักตั้งอยู่ในบริเวณใกล้แหล่งท่องเที่ยว ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้ โดยนักท่องเที่ยวต้องจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเอง แต่อัตราค่าเช่าอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ

2.6 ธุรกิจห้องชุดหรืออพาร์ทเมนต์ (Condominium ,Apartment) เป็นธุรกิจที่พักแรมแบบมีห้องนอนกับห้องครัวรวมอยู่ด้วยกันและเก็บค่าเช่า ซึ่งสามารถทำอาหารและร่วมรับประทานอาหารบนที่พิกได้ เหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาพักผ่อนแบบครอบครัว อันเป็นการประหยัดและเสียค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการเข้าพักในโรงแรม สำหรับห้องชุดนั้นผู้ที่เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะมีสิทธิอย่างเด็ดขาด โดยมีหนังสือรับรองสิทธิและอยู่ภายใต้กฎระเบียบข้อบังคับที่ผู้ถือสิทธิ์ทั้งหลายในห้องชุดจะเป็นผู้ทำความตกลงกำหนดขึ้นเอง ส่วนอพาร์ทเมนต์เป็นสถานที่พักแรมเป็นห้องให้เช่า โดยทำสัญญาเช่าเป็นสัปดาห์หรือเป็นเดือนมากกว่าเป็นรายวัน

2.7 ธุรกิจหอพัก (Hostel , Dormitory) เป็นธุรกิจที่พักแรมที่กลุ่มบุคคลหรือสถาบันจัดไว้ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเข้าพักและเก็บค่าเช่า ส่วนใหญ่มักเป็นอาคารเก่าที่ได้รับ การดัดแปลง เพื่อให้มีสภาพเหมาะสมที่จะใช้เป็นที่พักได้ บางแห่งอาจจะมีบริการอาหารทุกมื้อให้หรือมีห้องครัว ที่ใช้ร่วมกับผู้ที่มาพักคนอื่นๆสำหรับประกอบอาหารรับประทานเอง มักจ่ายค่าเช่าในอัตราต่ำมาก ผู้เข้าพักมักเป็นหนุ่มสาววัยรุ่นที่ชอบแบกเครื่องนอนและเครื่องครัวติดตัวไป

2.8 ธุรกิจหมู่บ้านตากอากาศ (Resort) เป็นธุรกิจที่พักแรมที่สร้างขึ้นประกอบด้วย อาคารหลายๆหลัง ซึ่งแต่ละอาคารจะมีห้องพักจำนวนหนึ่งให้นักท่องเที่ยวเข้าพักแรมและเก็บค่าเช่า โดยอาคารที่พักเหล่านี้มักสร้างล้อมรอบบริเวณที่จัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาพักได้ใช้ ร่วมกันกับ เช่น ห้องอาหาร บาร์ สนามกีฬา สระว่ายน้ำ เป็นต้น บางแห่งอาจมีอุปกรณ์สำหรับทำ ครัวไว้บริการผู้มาพักด้วย

2.9 ธุรกิจที่ตั้งแคมป์หรือที่จอดรถคาราแวน (Campground , Caravan Parking) เป็น ธุรกิจที่พักแรมที่จัดบริเวณพื้นที่ไว้สำหรับบริการแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการเช่าที่ตั้งแคมป์พักแรม หรือเช่าที่จอดรถคาราแวนซึ่งเป็นรถมีหลังคาใช้เป็นที่อยู่ได้โดยใช้พ่วงกับรถยนต์ โดยบริเวณดังกล่าว จะมีบริการด้านสุขาภิบาล เช่น ห้องสุขา ห้องอาบน้ำ น้ำดื่ม ท่อระบายน้ำ เก็บขยะ เป็นต้น บางแห่ง มีบริการร้านอาหาร ปั่นน้ำมันด้วย มักจ่ายค่าเช่าในอัตราต่ำมาก

2.10 ธุรกิจห้องพักพร้อมอาหารเช้า (Bed and Breakfast) เป็นธุรกิจที่พักแรม ที่เจ้าของบ้าน มีห้องเหลือแบ่งให้แก่นักเดินทางเช่า โดยคิดค่าเช่ารวมกับอาหารเช้า แต่ไม่มีบริการอาหารมื้ออื่นๆ ซึ่งมีบริการหลายระดับทั้งที่ราคาถูกและราคาปานกลาง

2.11 ธุรกิจเรือนแบบบ้าน (House Boat) เป็นธุรกิจที่พักในเรือแบบบ้านที่ทำขึ้นเพื่อ บริการนักท่องเที่ยว โดยเก็บค่าเช่า เช่น ในฟลอริดาเรียกว่า Flotel เป็นเรือแบบโมเต็ล นักท่องเที่ยวชอบ มาก

3. ธุรกิจอาหารและบันเทิง เป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องให้บริการอาหารในระหว่างที่นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะต้องรับประทานอาหารในขณะที่เดินทางท่องเที่ยวอย่างน้อย วันละ 3 มื้อคือ มื้อเช้า มื้อกลางวัน และมื้อเย็น บางครั้งอาจมีมื้อกลางคืนด้วยจึงจำเป็นต้อง มีธุรกิจ อาหารและบันเทิงไว้บริการนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งธุรกิจอาหารหมายถึงผู้ประกอบการธุรกิจ ให้บริการด้านอาหารและเครื่องดื่มแก่นักท่องเที่ยวในระหว่างเดินทางท่องเที่ยว อาจเป็นภัตตาคาร หรือร้านอาหารก็ได้เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถรับประทานอาหารและเครื่องดื่มอย่างอิมพอร์ตนาน่ารับประทาน นอกจากนี้ธุรกิจอาหารยังเป็นสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปชิมรสอาหารอร่อยแปลกพิเศษ กว่าที่อื่นหรือเป็นอาหารเฉพาะท้องถิ่น เราอาจแบ่งธุรกิจอาหารออกเป็น 7 ประเภทใหญ่ๆดังต่อไปนี้

3.1 ธุรกิจอาหารจานด่วน (Fast – Food) เป็นธุรกิจอาหารที่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็วในปัจจุบันเพื่อรองรับชีวิตของผู้คนในเมืองธุรกิจขนาดใหญ่ที่ต้องรีบร้อนในการทำงาน ซึ่งธุรกิจอาหารจานด่วนจะบริการอาหารแก่ลูกค้าทั้งที่รับประทานในร้านหรือซื้อออกไป รายการอาหารที่บริการมีค่อนข้างจำกัด แต่ราคาค่อนข้างต่ำ โดยปกติการดำเนินธุรกิจอาหารจานด่วนมักอยู่ในรูปการรับสิทธิ (Franchising) ทำให้ต้องรักษามาตรฐาน ราคา และคุณภาพของอาหารตามข้อตกลงกับบริษัทแม่ที่ให้สิทธิ เช่น พิชซ่าฮัท ไก่ทอดเคนดัลล์ แซมเบอร์เกอร์ แมคโดนัลด์ เป็นต้น

3.2 ธุรกิจอาหารสำเร็จรูปเดลิ (Deli Shop) เป็นธุรกิจอาหารผสมผสานการให้บริการอาหารสำเร็จรูปประเภทเนื้อแช่แข็ง เนย แซนวิช สลัด และอาหารสำเร็จรูปประเภทอื่นๆ ซึ่งปัจจุบันนี้กำลังได้รับความนิยมจากลูกค้ามาก ร้านอาหารประเภทนี้มักมีที่นั่งค่อนข้างจำกัดในร้านไว้บริการลูกค้า และมักตั้งอยู่ในทำเลที่มีผู้คนหนาแน่นหรือบริเวณศูนย์การค้า

3.3 ธุรกิจอาหารบุฟเฟต์ (Buffet) เป็นธุรกิจอาหารแบบช่วยตัวเองของลูกค้า ปกติมักจะบริการอาหารและเครื่องดื่ม สำหรับอาหารที่บริการแก่ลูกค้าจะเป็นประเภททุกอย่างตามสั่ง อาหารที่บริการจะมีเพียงราคาเดียว โดยมีราคาที่ไม่สูงนักเพื่อดึงดูดลูกค้าให้มาอุดหนุน การเตรียมอาหารและการให้บริการของธุรกิจอาหารประเภทนี้สามารถรักษาให้ค่าใช้จ่ายอยู่ในระดับต่ำได้ ในปัจจุบันภัตตาคารในโรงแรมต่างๆ เริ่มหันมาให้ความสนใจต่อการจัดรายการอาหารบุฟเฟต์มือเที่ยงแบบช่วยตัวเองมากขึ้นด้วยราคาที่เหมาะสม เปิดให้บริการลูกค้าที่เข้าพักในโรงแรมและลูกค้าจากภายนอกด้วย

3.4 ธุรกิจคอฟฟี่ช็อป (Coffee Shop) เป็นธุรกิจอาหารที่มีลักษณะการให้บริการแบบรวดเร็ว ลูกค้าหมุนเวียนเข้าไปรับประทานอาหารโดยใช้เวลาน้อย การให้บริการของธุรกิจอาหารประเภทนี้ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการที่เคาน์เตอร์ การตกแต่งภายในร้านไม่หรูหรา แต่เป็นการตกแต่งแบบง่ายๆ ราคาค่อนข้างต่ำ ทำเลที่ดีของธุรกิจคอฟฟี่ช็อปควรเป็นอาหารตามศูนย์การค้าที่มีผู้คนเดินผ่านเป็นจำนวนมาก และมักจะขายดีในช่วงอาหารเที่ยงและช่วงกาแฟบ่าย

3.5 ธุรกิจคาเฟ่ที่เรีย (Cafeteria) เป็นธุรกิจอาหารที่บริการตนเอง ซึ่งอาหารส่วนใหญ่ค่อนข้างจำกัดกว่าภัตตาคารทั่วไป ทำเลที่ตั้งต้องเป็นที่ซึ่งมีผู้คนจำนวนมากเดินผ่าน เช่น ตั้งอยู่ที่ศูนย์การค้า สนามบิน สถาบันการศึกษา ย่านสำนักงาน เป็นต้น ธุรกิจอาหารประเภทนี้ต้องการสถานที่เตรียมอาหารค่อนข้างมาก ความรวดเร็วในการให้บริการก็เป็นสิ่งสำคัญเพราะลูกค้าจะมีค่อนข้างมากในช่วงเวลาที่มีอาหารต่างๆ

3.6 ธุรกิจอาหารกูร์เมต์ (Gourmet) เป็นธุรกิจอาหารที่ต้องลงทุนค่อนข้างสูงกว่าภัตตาคารหรือร้านอาหารประเภทอื่นๆ เพราะต้องตกแต่งให้มีสภาพแวดล้อมที่ค่อนข้างหรู ซึ่งธุรกิจอาหารประเภทนี้มุ่งลูกค้าที่ต้องการมาตรฐานระดับค่อนข้างสูง และพร้อมที่จะจ่ายแพงเพื่อซื้อบริการที่พึง

พอใจ ราคาอาหารจึงค่อนข้างสูงกว่าปกติ รายการอาหารและเครื่องดื่มได้รับการคัดเลือกให้อยู่ในระดับดี พนักงานบริการดีเยี่ยม บรรยากาศการตกแต่งมีรสนิยมสูง

3.7 ธุรกิจอาหารเฉพาะกลุ่มเชื้อชาติ (Ethnic) เป็นธุรกิจอาหารที่ให้บริการอาหารพิเศษเฉพาะรายการอาหารประจำท้องถิ่นหรือประจำชาติ เช่น กัดตาการจีน กัดตาการอาหารญี่ปุ่น กัดตาการอาหารฝรั่งเศส กัดตาการอาหารอิตาลีเยน กัดตาการอาหารเยอรมัน เป็นต้น การตกแต่งภายในร้านก็เน้นลักษณะประจำชาติ เช่นเดียวกับรายการอาหารและเครื่องแบบพนักงาน ส่วนราคาอาหารอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับการลงทุนในการตกแต่งร้าน ทำเลที่ตั้ง และบริการที่ให้ ซึ่งอาหารมือเขียนเป็นรายการหลักของกัดตาการประเภทนี้

ส่วนธุรกิจบันเทิง หมายถึง ผู้ประกอบธุรกิจให้บริการด้านความเบิกบานรื่นเริงใจแก่นักท่องเที่ยวเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับความสุขสนุกสนาน เช่น บาร์ ไนต์คลับ คาบาร่ห์ สถานอาบอบนวด สถานนวดแผนโบราณ โรงภาพยนตร์ โรงละคร โรงงิ้ว ศูนย์วัฒนธรรม ศูนย์สังคีต สนามมวย สนามแข่งรถ สนามแข่งม้า เป็นต้น ซึ่งธุรกิจบันเทิงเหล่านี้สามารถดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติได้มาก และเป็นที่มีการใช้เงินตราต่างประเทศมากกว่าแหล่งอื่นๆ นอกจากนี้ธุรกิจอาหารบางอย่างอาจสร้างความบันเทิงเรีงรมย์ให้กับลูกค้าที่มารับประทานอาหาร ด้วยการจัดการแสดงศิลปวัฒนธรรมของท้องถิ่นให้นักท่องเที่ยวชมขณะรับประทานอาหารเพื่อสร้างความพอใจให้แก่ลูกค้าของตนเอง เช่น การแสดงศิลปการต่อสู้ป้องกันตัว การแสดงโขน การฟ้อนรำ การเซ็ง การแสดงมโนราห์ การบรรเลงดนตรีไทย เป็นต้น

4 ธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ เป็นผู้ประกอบธุรกิจการให้บริการด้านนำเที่ยวและมัคคุเทศก์แก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวที่นั่น โดยปกตินักท่องเที่ยวต่างถิ่นย่อมต้องการใช้บริการของธุรกิจนำเที่ยวที่มีความชำนาญเพื่อช่วยวางแผนการท่องเที่ยวไปยังจุดท่องเที่ยวที่น่าสนใจ และอำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วย ซึ่งธุรกิจนำเที่ยว หมายถึง การประกอบธุรกิจให้บริการด้านอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการเดินทาง สถานที่พัก อาหาร ทัศนอาจร และมัคคุเทศก์แก่นักท่องเที่ยว โดยมีรายการที่แจ้งให้ทราบถึงกำหนดวันเวลาของการเดินทางท่องเที่ยวจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลายๆแห่งด้วยพาหนะประเภทใด พร้อมสถานที่นำชม การรับประทานอาหาร การพักผ่อนและการพักผ่อน ตลอดจนแผนที่สังเขปแสดงที่ตั้งและระยะทางของแหล่งท่องเที่ยวที่จะไป โดยทำการซื้อบริการขนส่ง ห้องพักรวม มื้ออาหาร ค่าเข้าชมแหล่งท่องเที่ยว และบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่ามัคคุเทศก์ ค่าทิป ค่าบริการยกกระเป๋า ค่าประกันอุบัติเหตุ เป็นต้น ซึ่งสามารถซื้อบริการเหล่านี้ในราคาที่ถูกลงกว่าบุคคลทั่วไปหรือที่เรียกว่าราคาตามสัญญา แล้วนำมาเฉลี่ยเป็นต้นทุนต่อคนบวกด้วยกำไรที่ต้องการเพื่อกำหนดเป็นราคาขายในลักษณะนำเที่ยวแบบเหมาจ่าย (Package Tour) และขายให้นักท่องเที่ยวเป็นรายคนหรือเป็น

กลุ่ม อันเป็นราคาที่ถูกลงกว่านักท่องเที่ยวไปเที่ยวเอง นอกจากนั้นยังมีการจัดรายการนำเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งตามความต้องการของลูกค้าในราคานำเที่ยวแบบเหมาจ่าย เราอาจแบ่งธุรกิจนำเที่ยวตามสากลได้ 3 ประเภทต่อไปนี้คือ

4.1 ธุรกิจนำเที่ยวประเภทนำเที่ยวภายในประเทศ (Domestic Tour) เป็นธุรกิจที่จัดรายการนำเที่ยวภายในประเทศ และขายบริการนำเที่ยวนี้ให้แก่นักท่องเที่ยวในประเทศนั้น เช่น บริษัท บุญเลิศการท่องเที่ยว จำกัด จัดรายการนำเที่ยวกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ แล้วขายรายการนำเที่ยวที่กำหนดให้แก่นักท่องเที่ยวชาวไทย เป็นต้น

4.2 ธุรกิจนำเที่ยวประเภทนำนักท่องเที่ยวต่างชาติเที่ยวประเทศไทย (Inbound Tour) เป็นธุรกิจที่จัดรายการนำเที่ยวในประเทศไทยให้แก่นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยธุรกิจนำเที่ยวประเภทนี้จะต้องจัดรายการนำเที่ยวในประเทศไทยแล้วส่งไปให้ตัวแทนจำหน่ายในต่างประเทศเพื่อขายให้ลูกค้าของเขา เช่น บริษัทบุญเลิศการท่องเที่ยว จำกัด จัดรายการนำเที่ยวกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ แล้วส่งให้ธุรกิจนำเที่ยวที่เป็นตัวแทน ในประเทศสิงคโปร์ช่วยขายให้คนสิงคโปร์มาเที่ยวตามรายการนำเที่ยวที่กำหนดไว้ เป็นต้น

4.3 ธุรกิจนำเที่ยวประเภทนำนักท่องเที่ยวชาวไทยไปเที่ยวยังต่างประเทศ (Outbound Tour) เป็นธุรกิจที่จัดรายการนำเที่ยวไปยังต่างประเทศแล้วขายให้แก่นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวยังต่างประเทศ หรือธุรกิจนำเที่ยวในต่างประเทศจัดส่งรายการนำเที่ยวประเทศของเขามาให้ธุรกิจนำเที่ยวที่เป็นตัวแทนในประเทศไทยเพื่อช่วยขายให้ลูกค้าคนไทยไปท่องเที่ยวยังต่างประเทศ เช่น บริษัทบุญเลิศการท่องเที่ยว จำกัดจัดรายการนำเที่ยว 5 ประเทศในยุโรป แล้วขายให้ลูกค้าคนไทยไปเที่ยวประเทศเหล่านั้นตามรายการที่กำหนดไว้ หรือ บริษัทบุญเลิศการท่องเที่ยว จำกัดซึ่งเป็นตัวแทนการท่องเที่ยวของประเทศญี่ปุ่นขายทัวร์ไปเที่ยวประเทศญี่ปุ่นให้แก่คนไทย เป็นต้น

ในการจัดรายการนำเที่ยวของธุรกิจนำเที่ยวนั้นมักจัดรายการนำเที่ยวแบบมีผู้นำเที่ยวหรือมัคคุเทศก์ ซึ่งมัคคุเทศก์หมายถึง ผู้ทำหน้าที่นำนักท่องเที่ยวไปเยี่ยมชมสถานที่ต่างๆพร้อมทั้งให้ความรู้ อธิบายชี้แจงเกี่ยวกับสถานที่นั้นๆ โดยได้รับสินจ้างเป็นสิ่งตอบแทน จึงถือว่ามัคคุเทศก์เป็นบุคลากรที่มีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวมาก เพราะเป็นผู้คอยอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนคอยชี้แนะให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับทรัพยากรท่องเที่ยวทุกประเภท และให้นักท่องเที่ยวมีส่วนช่วยอนุรักษ์สภาพแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยวด้วย โดยมัคคุเทศก์จะเป็นผู้นำนักท่องเที่ยวไปชมสถานที่ต่างๆตามที่ธุรกิจนำเที่ยวกำหนด และทำหน้าที่เป็นผู้อธิบายให้ทราบถึงประวัติความสำคัญของสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าชม ตลอดจนอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในขณะนำเที่ยว รวมทั้งเป็นผู้กำหนดเวลาเยี่ยมชมสถานที่ในการนำเที่ยว และตอบคำถามหรือ

ให้ข่าวสารอื่นๆที่นักท่องเที่ยวต้องการ นอกจากนี้ยังทำหน้าที่ควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการนำเที่ยว นัดหมายเวลา จัดหาอาหารเครื่องดื่มสำหรับนักท่องเที่ยว ตลอดจนรับส่งนักท่องเที่ยวถึงที่พักตามกำหนดเวลา ฉะนั้นมัคคุเทศก์จึงต้องเป็นผู้มีไหวพริบปฏิภาณดี มีความรอบรู้เกี่ยวกับสถานที่ที่จะนำชมเป็นอย่างดี มีความรู้ความสามารถด้านภาษาต่างประเทศ มีความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับบุคคลทุกระดับ มีความกระตือรือร้น ตรงเวลา มีมารยาทดี มีคุณธรรมและมีความซื่อสัตย์ เพื่อให้นักท่องเที่ยวประทับใจมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากมัคคุเทศก์เป็นบุคคลแรกที่จะได้พบปะกับนักท่องเที่ยว จึงมี โอกาสใกล้ชิดและให้บริการแก่นักท่องเที่ยว อันทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีโอกาสรู้จักคนไทย ขนบธรรมเนียมประเพณี และศิลปวัฒนธรรมไทย อีกทั้งเป็นบุคคลสุดท้ายที่จะกล่าวอำลากับนักท่องเที่ยวในวันที่เดินทางกลับ ดังนั้นการแสดงออกทั้งด้านมารยาท ความประพฤติ และการให้บริการที่ดีของมัคคุเทศก์ จึงเสมือนกระจกเงาที่สะท้อนให้นักท่องเที่ยวได้เห็นถึงวัฒนธรรมและลักษณะประจำชาติที่ดีงาม

5 ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก เป็นธุรกิจการให้บริการจำหน่ายสินค้าประเภทที่ระลึกแก่นักท่องเที่ยว เพื่อนำกลับไปยังภูมิลำเนาของตน นับเป็นกิจกรรมที่ช่วยให้การเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวมีชีวิตชีวาออกรสชาติยิ่งขึ้นเมื่อได้มีโอกาสจับจ่ายใช้สอยซื้อของที่ระลึก ตามปกติ นักท่องเที่ยวมักนิยมซื้อสินค้าที่ระลึกในท้องถิ่นที่เข้าไปท่องเที่ยว เพื่อนำไปใช้เองหรือเก็บไว้เป็นที่ระลึกหรือนำไปฝากญาติมิตร ซึ่งธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกหมายถึงผู้ประกอบการจำหน่ายสินค้าใดๆที่นักท่องเที่ยวซื้อและนำกลับไปยังภูมิลำเนาของตน ไม่ว่าจะด้วยความมุ่งหมายเพื่อใช้เองในชีวิตประจำวัน หรือเพื่อเป็นของที่ระลึกเก็บไว้เตือนใจถึงถิ่นที่เคยเยือน หรือเพื่อเป็นของฝากญาติมิตร เราอาจแบ่งธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกของไทยออกเป็น 6 ประเภทใหญ่ๆดังต่อไปนี้คือ

5.1 ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกประเภทผ้าไหมไทย เป็นผู้ประกอบธุรกิจการจำหน่ายสินค้าประเภทผ้าไหมไทยให้แก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการซื้อไปใช้เองหรือฝากญาติมิตรผ้าไหมไทยเป็นผ้าไหมที่มีเส้นใยอ่อนนุ่มและสีสวยงาม จึงได้รับความนิยมจากทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างประเทศ แต่ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมากกว่าคนไทยเนื่องจากผ้าไหมไทยมีราคาสูงพอสมควร ซึ่งผลิตภัณฑ์จากผ้าไหมที่สำคัญได้แก่ การนำมาทำเป็นเครื่องแต่งกาย การนำมาทำเป็นเครื่องประดับบ้านจำพวกเครื่องเรือน การนำมาทำเป็นเครื่องใช้ เป็นต้น

5.2 ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกประเภทเครื่องประดับอัญมณี เป็นผู้ประกอบธุรกิจการจำหน่ายสินค้าประเภทอัญมณีและเครื่องประดับให้แก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการซื้อไปใช้เองหรือฝากญาติมิตร ซึ่งเครื่องประดับอัญมณีของไทยได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวมาก เนื่องจากอัญมณีไทยมีรูปแบบการเจียรไนที่ประณีตสวยงาม และราคาถูกกว่าอัญมณีประเทศอื่น โดยเฉพาะ

อย่างยิ่งที่บิสมายาม (Siam Ruby) ซึ่งเป็นพลอยแดงสีสวยสด อีกทั้งประเทศไทยมีแหล่งอัญมณีล้ำค่า และเป็นหนึ่งในห้าประเทศที่เป็นแหล่งขุดหาอัญมณี ของโลก อันได้แก่ แอฟริกาใต้ อเมริกาใต้ พม่า ศรีลังกา และไทย

5.3 ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกประเภทเครื่องเงิน เป็นผู้ประกอบธุรกิจการจำหน่ายสินค้าประเภทเครื่องเงินให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการซื้อไปใช้เองหรือฝากญาติมิตร ซึ่งผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากเครื่องเงินของไทยมีความงดงามวิจิตร โดยเฉพาะเครื่องประดับจะมีลวดลายสวยงามแตกต่างกันไปตามภาคต่างๆของประเทศไทย จึงเป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวมาก

5.4 ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกประเภทเครื่องเงิน เป็นผู้ประกอบธุรกิจการจำหน่ายสินค้าประเภทเครื่องเงินให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการซื้อไปใช้เองหรือฝากญาติมิตร ซึ่งผลิตภัณฑ์เครื่องเงินจะมีสีพื้นเป็นสีดำนางามหรือสีขาว น้ำหนักเบาตกแต่งด้วยมุกหรือทองคำเปลวหรือเงินเปลว หรือเปลือกลงให้มีลวดลายสวยงามตามต้องการ สามารถจำแนกแบบของเครื่องเงินตามกรรมวิธีการผลิตได้ 3 แบบคือ เครื่องเงินลายรดน้ำ เครื่องเงินลายชุด และเครื่องเงินลายเปลือกลง นับเป็นสินค้าที่ระลึกที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจมาก

5.5 ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกประเภทเครื่องปั้นดินเผา เป็นผู้ประกอบธุรกิจการจำหน่ายสินค้าประเภทเครื่องปั้นดินเผาให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการซื้อไปใช้เองหรือฝากญาติมิตร ซึ่งผลิตภัณฑ์เครื่องปั้นดินเผาสำหรับนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเป็นผลิตภัณฑ์เครื่องใช้และเครื่องประดับบ้าน แต่เนื่องจากผลิตภัณฑ์เครื่องปั้นดินเผาเป็นสินค้าที่แตกหักง่าย จึงจำเป็นต้องมีการออกแบบหีบห่อการบรรจุภัณฑ์เพื่อป้องกันการแตกหักและความสะดวกในการนำติดตัวเดินทาง อีกทั้งมีความสวยงามล้ำค่ามากยิ่งขึ้น

5.6 ธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกประเภทหัตถกรรมอื่นๆ เป็นผู้ประกอบธุรกิจการจำหน่ายสินค้าประเภทหัตถกรรมอื่นๆให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการซื้อไปใช้เองหรือฝากญาติมิตร อันได้แก่ไม้แกะสลัก รม ของเด็กเล่น เครื่องหนัง ผลิตภัณฑ์จากกระดาษสา เป็นต้น

การท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย

จังหวัดเชียงราย(พทหาย บำรุงจิตต์และคณะ, 2549 หน้า 35 – 38) ตั้งอยู่ภาคเหนือของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานคร 785 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 11,678,369 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 7,298, 981 ไร่ การปกครองแบ่งออกเป็น 16 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดกับ ประเทศสหภาพพม่า และประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ทิศใต้ ติดกับ จังหวัดพะเยา และจังหวัดลำปาง

ทิศตะวันออก ติดกับ ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ จังหวัดพะเยา

ทิศตะวันตก ติดกับ ประเทศสหภาพพม่า และ จังหวัดเชียงใหม่

ตารางที่ 1 แสดงระยะห่างของอำเภอต่างๆกับอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย

อำเภอ	ระยะห่างจากอำเภอเมือง (กิโลเมตร)	อำเภอ	ระยะห่างจากอำเภอเมือง (กิโลเมตร)
แม่ลาว	19	เชียงของ	145
พาน	47	เวียงแก่น	150
ป่าแดด	52	เทิง	64
แม่สรวย	62	พญาเม็งราย	48
เวียงป่าเป้า	91	เชียงแสน	60
แม่ฟ้าหลวง	65	เวียงชัย	12
แม่จัน	28	กิ่งอำเภอดอยหลวง	40
แม่สาย	63	กิ่งอำเภอเวียงเชียงรุ้ง	45
ขุนตาล	63		

การปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบด้วย เทศบาล 1 แห่ง เทศบาลตำบล 24 แห่ง องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 120 แห่ง

วิสัยทัศน์จังหวัดเชียงราย “เหนือสุดในสยาม ดินแดนสามแผ่นดิน ถิ่นวัฒนธรรมล้านนา ล้ำค่าพระธาตุดอยตุง ”

การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย

ตามที่จังหวัดเชียงราย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย ตามคำสั่งที่ 2366/2547 ลงวันที่ 27 กันยายน 2547 เพื่อให้การดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเจริญเติบโตทางการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายในปัจจุบันและอนาคต

กระบวนการวิเคราะห์ SWOT

กลยุทธ์เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นสำหรับองค์กรเพราะองค์กรใช้กลยุทธ์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของตน โดยกลยุทธ์ของแต่ละองค์กรจะถูกกำหนดตามธรรมชาติและลักษณะขององค์กรนั้นๆ ทั้งนี้ องค์กรจะกำหนดกลยุทธ์ได้นั้นต้องรู้สถานภาพหรือสภาวะขององค์กรของตนเอง นอกจากนี้ยังต้องมีกระบวนการกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมสำหรับตนเอง วิธีการและเทคนิคในการวิเคราะห์สภาวะขององค์กรและกระบวนการกำหนดกลยุทธ์มีหลายวิธีการ หนึ่งในวิธีการเหล่านี้คือ กระบวนการวิเคราะห์ SWOT ซึ่ง SWOT เป็นคำย่อมาจากคำว่า Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats โดย

Strengths คือ จุดแข็ง หมายถึง ความสามารถและสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นบวก ซึ่งองค์กรนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือ หมายถึง การดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ดี

Weaknesses คือ จุดอ่อน หมายถึง สถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นลบหรือด้อยความสามารถ ซึ่งองค์กรไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือ หมายถึง การดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ไม่ดี

Opportunities คือ โอกาส หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้การทำงานขององค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ หรือ หมายถึง สภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการขององค์กร

Threats คือ อุปสรรค หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางการทำงานขององค์กรไม่ให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือ หมายถึง สภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นปัญหาต่อองค์กรบางครั้งการจำแนกโอกาสและอุปสรรคเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เพราะทั้งสองสิ่งนี้สามารถเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งการเปลี่ยนแปลงอาจทำให้สถานการณ์ที่เคยเป็นโอกาสกลับกลายเป็นอุปสรรคได้ และในทางกลับกัน อุปสรรคอาจกลับกลายเป็นโอกาสได้เช่นกัน ด้วยเหตุนี้องค์กรมีความจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ของตนให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์แวดล้อม ศูนย์การท่องเที่ยว กีฬา และนันทนาการจังหวัดเชียงรายได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย โดย จากการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค(เพทชาย บำรุงจิตต์ และคณะ, 2549 หน้า 38 – 40) มีดังต่อไปนี้

จุดแข็ง (Strengths)

1. มีสามเหลี่ยมทองคำและแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว
2. มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์เชียงแสน

3. จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน และมีศักยภาพ
 4. มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติที่มีชื่อเสียงและมีศักยภาพจำนวนมากและหลากหลาย
 5. มีแหล่งซื้อขายสินค้าชายแดน (อำเภอแม่สาย เชียงแสน เชียงของ)
 6. ได้รับการส่งเสริมให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้มีผลต่อการท่องเที่ยว (อำเภอแม่สาย เชียงแสน เชียงของ)
 7. มีทรัพยากรธรรมชาติและปัจจัยอื่นๆทางการท่องเที่ยวที่สามารถพัฒนาได้
 8. มีภูมิอากาศเย็นในช่วงฤดูหนาว และมีทิวทัศน์สวยงาม สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ
 9. เป็นแหล่งอารยธรรมชนเผ่าหลายชนเผ่า ซึ่งมีจำนวนมากกว่าจังหวัดอื่นๆ
 10. เส้นทางคมนาคมสะดวกทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ
- จุดอ่อน (Weaknesses)
1. องค์กรส่วนท้องถิ่นหลายๆแห่งในพื้นที่ยังไม่เห็นความสำคัญและขาดศักยภาพในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงรุก
 2. ขาดการจัดการด้านการตลาด และการประชาสัมพันธ์ที่มีเอกภาพและมีประสิทธิภาพ
 3. ขาดการประสานงานที่เป็นระบบระหว่างองค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ
 4. ขาดการวิจัย การจัดการระบบข้อมูลข่าวสาร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบครบวงจร
 5. การบริการบางส่วนไม่มีคุณภาพและมาตรฐาน เช่นรถประจำทาง รถสามล้อถีบ รถสามล้อเครื่อง ห้องน้ำสาธารณะ รวมถึงร้านอาหาร เป็นต้น
 6. คนในพื้นที่ขาดจิตสำนึกในการดูแล รักษาแหล่งท่องเที่ยว
 7. ปัญหาด้านยาเสพติดที่มีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยว
 8. การจัดการเรื่องความปลอดภัยยังไม่ดีพอ
 9. การจัดการพื้นฐาน ด้านห้องน้ำ ที่ทิ้งขยะ ยังไม่ดีพอ โดยเฉพาะในเขตเทศบาลเมือง
 10. การรับวัฒนธรรมใหม่ ทำให้วัฒนธรรมท้องถิ่นเริ่มเสื่อมหายไป
- โอกาส (Opportunities)
1. การขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั้งในระดับพื้นที่ และประเทศ
 2. รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศ และประเทศเพื่อนบ้าน
 3. การติดต่อร่วมมือกันของประเทศในเขตภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน ทำให้เกิดการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกัน

4. มีการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมทางบกเชื่อมต่อประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

5. มีแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นแม่น้ำธรรมชาติ ที่มีความงดงามและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

6. มีการพัฒนาร่วมกันของประเทศหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ

7. มีความคล้ายคลึงกันของวัฒนธรรมในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน

อุปสรรค (Threats)

1. ขาดงบประมาณเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่รองรับการลงทุน การค้า การท่องเที่ยว

2. เงื่อนไข กฎเกณฑ์ นโยบายประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่ชัดเจน ทำให้ไม่เอื้อต่อข้อตกลงและความร่วมมือกัน

3. ไม่ได้รับการระบุเป็นจังหวัดท่องเที่ยวหลัก ในการพัฒนาการท่องเที่ยวตามแผนของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

4. มีสายการบินระหว่างประเทศมาลงที่สนามบินนานาชาติจังหวัดเชียงรายน้อยมาก

5. ความแตกต่างด้านเศรษฐกิจ และระดับการพัฒนาของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคสูงทำให้เกิดปัญหาด้านความร่วมมือ และผลประโยชน์

6. ประเทศเพื่อนบ้านขาดเสถียรภาพทางการเมือง มีนโยบายเปลี่ยนแปลงบ่อย

7. การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมดั้งเดิมที่เปลี่ยนแปลงไป

จากการศึกษา โครงการศึกษาแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวเชียงราย พะเยา แพร่ น่าน โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โครงการศึกษาวิจัยการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (อ่างในแพทย บำรุงจิตต์ และคณะ ,2549 หน้า 40-41) ได้วิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ของจังหวัดเชียงราย ด้านการท่องเที่ยวดังนี้

จุดแข็ง

1. มีความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งท่องเที่ยว

2. ความมีชื่อเสียง ความงดงาม และคุณค่าเชิงวัฒนธรรม เช่น สามเหลี่ยมทองคำ ดอยตุง

3. การคมนาคมสะดวก ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ

4. ความมีอัธยาศัยไมตรีของคนในท้องถิ่น ที่แตกต่างจากคนในภาคอื่นๆ เช่น ความอ่อนน้อม ความนุ่มนวลที่กิริยา รักความสงบ ความเป็นมิตร

5. ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่โดดเด่น มีภูเขา เป็นเมืองชายแดน สภาพอากาศที่บริสุทธิ์ หนาวเย็นทั้งปี โดยเฉพาะในช่วงฤดูหนาว

6. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านพื้นฐานเพียงพอ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร การขนส่ง การสื่อสาร เป็นต้น

จุดอ่อน

1. การกระจายตัวของแหล่งท่องเที่ยวในแหล่งศักยภาพสูง เช่น ดอยตุง วัดพระแก้ว เมืองเชียงใหม่ แม่สาย วัชรองุ่น

2. บริการรถสาธารณะ

3. ประชาชนในพื้นที่ยังขาดความเข้าใจหรือการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว

4. การประสานงานกันของทั้งภาคราชการ และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ประกอบการประชาชนในพื้นที่

5. บุคลากร (ไกด์ท้องถิ่น)

6. การตลาด

โอกาส

1. เป็นเมืองชายแดน

2. เส้นทางเชียงใหม่ – เชียงราย ดีขึ้น

3. การประสานงานกันของภาคีเครือข่าย

4. ความหลากหลายของกิจกรรม

5. การมีมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

ปัญหา

1. ด้านการตลาด

2. การเอาใจเอาเปรียบของผู้ค้า

3. กิจกรรมบางอย่างมีจังหวัดที่มีศักยภาพสูงกว่า เช่น ประเพณีสงกรานต์ของจังหวัดเชียงใหม่ ประเพณีลอยกระทงของจังหวัดสุโขทัย

ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งผู้โดยสารกับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากถิ่นที่อยู่ประจำไปยังแหล่งท่องเที่ยวเป็นการชั่วคราว ด้วยเหตุนี้การขนส่งผู้โดยสารจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญของการท่องเที่ยว เพราะการขนส่งผู้โดยสารเป็นบริการที่จำเป็นต่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวให้ไปถึงจุดหมายปลายทางตามต้องการ ถ้าไม่มีการขนส่งผู้โดยสาร การท่องเที่ยวก็จะเกิดขึ้นไม่ได้ ดังนั้นการขนส่งผู้โดยสารกับการท่องเที่ยวจึงมีความสัมพันธ์ดังต่อไปนี้

1. การขนส่งผู้โดยสารทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) แล้วเดินทางกลับมายังจุดออกเดินทาง (Point of Origin) ได้ เช่น นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการของบริษัทการบินไทย จำกัด เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปท่องเที่ยวที่ประเทศจีน หรือใช้บริการของรถยนต์โดยสารประจำทางเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปท่องเที่ยวยังจังหวัดเชียงใหม่ หรือใช้บริการของรถไฟโดยสารเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปท่องเที่ยวจังหวัดกาญจนบุรี หรือใช้บริการของเรือสำราญเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังเกาะสมุย เป็นต้น ครั้นไปถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ก็สามารถอาศัยบริการรถโดยสารหรือรถเมล์หรือรถขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่นๆ เดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ แม้ว่าการขนส่งภายในท้องถิ่นจะเป็นบริการสำหรับประชาชนในท้องถิ่น แต่นักท่องเที่ยวก็สามารถใช้บริการร่วมได้

2. การขนส่งผู้โดยสารให้บริการที่สะดวกสบายในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยว เช่น การเดินทางท่องเที่ยวไปกับเรือสำราญ (Cruise Ship) ล่องไปตามมหาสมุทรหรือเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศอีกโดยเรือสำราญ ซึ่งบนเรือสำราญจะมีบริการอื่นๆ ได้แก่ ที่พัก (Accommodation) อาหาร (Food) และความบันเทิง (Entertainment) เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว เป็นต้น

3. การขนส่งผู้โดยสารก่อเกิดการกระตุ้นให้มีการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขนส่ง จะช่วยกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยต่างๆ ย่อมมีผลต่อความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งกระตุ้นให้มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งและยานพาหนะที่สะดวกสบายและทันสมัย เพื่อสนองความต้องการในด้านความเร็วและความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

4. การขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เนื่องจากประสิทธิภาพของการขนส่งผู้โดยสารจะส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีความเจริญเติบโต ก่อให้เกิดการสร้างงานสร้างอาชีพยกระดับมาตรฐานในการดำเนินชีวิตหรือคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในประเทศและในท้องถิ่นนั้น

5. การขนส่งผู้โดยสารเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การขนส่งผู้โดยสารช่วยให้แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ห่างไกลหรืออยู่ในแหล่งทุรกันดารได้รับการพัฒนา เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ทำให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงได้สะดวกและปลอดภัย ทำให้แหล่งท่องเที่ยวนั้นเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว

6. การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสาร เมื่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวเจริญเติบโตมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยวมากขึ้น ความต้องการใช้บริการขนส่งผู้โดยสารย่อมเพิ่มขึ้นตาม ทำให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารให้สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้จำนวนมากขึ้น มีความสะดวกสบายขึ้น มีความรวดเร็วขึ้น ใช้พลังงานน้อยลง ทำให้

ช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น ยิ่งทำให้มีปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

จึงเห็นได้ว่าการขนส่งผู้โดยสารพยายามที่จะพัฒนาระบบการขนส่งและยานพาหนะเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวไกลๆออกไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ในปัจจุบันนับเป็นยุคทองของการขนส่งผู้โดยสารที่มีอิทธิพลต่อการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก ทำให้นักท่องเที่ยวในยุคปัจจุบันมีทางเลือกมากมายสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการด้วยการขนส่งผู้โดยสารที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย แต่ประหยัด ยังผลให้การท่องเที่ยวเจริญเติบโตยิ่งขึ้นในอนาคต

ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยพื้นฐาน (Infrastructure) อย่างหนึ่ง อันเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาประเทศด้านต่างๆ เช่นด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและการทหาร เป็นต้น ดังนั้นการขนส่งผู้โดยสารจึงเปรียบเสมือนกุญแจดอกสำคัญที่จะเปิดทางให้ประเทศชาติบรรลุถึงการพัฒนาและความมั่นคง ตลอดจนการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างคนในชาติด้วยกัน ซึ่งความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารพอจะพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

1. ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารต่อเศรษฐกิจของประเทศ พอจะสรุปความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจได้ดังต่อไปนี้คือ

1.1 ทำให้นักธุรกิจสามารถเดินทางติดต่อค้าขายกันได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ยิ่งมีการจัดงานมหกรรมแสดงสินค้านานาชาติขึ้นที่ใด การขนส่งผู้โดยสารจะรับขนส่งนักธุรกิจจากทุกมุมโลกไปชมงาน ทำให้เกิดการค้าขายกันขึ้น เป็นผลให้เศรษฐกิจของประเทศต่างๆดีขึ้น

1.2 การขนส่งผู้โดยสารทำรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล เนื่องจากมีผู้นิยมเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น การขนส่งผู้โดยสารจะขนส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ต้องการ ซึ่งการท่องเที่ยวนี้ทำให้เกิดรายได้ด้านอื่นๆ ติดตามมาด้วย (Multiplier Effect) เช่น รายได้จากที่พัก แรม รายได้จากอาหารและเครื่องดื่ม รายได้จากการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รายได้จากการนำเที่ยว เป็นต้น

1.3 การขนส่งผู้โดยสารช่วยลดปัญหาการว่างงาน เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารทำการเคลื่อนย้ายแรงงานที่ว่างงานจากที่หนึ่ง ไปยังอีกที่หนึ่งซึ่งต้องการแรงงานเป็นจำนวนมาก เช่น

การขนส่งผู้โดยสารขนย้ายแรงงานจากอีสานมายังกรุงเทพฯ หรือแหล่งอุตสาหกรรมอื่นๆที่มีความต้องการแรงงานจำนวนมาก เป็นต้น

1.4 การขนส่งผู้โดยสารทำให้เกิดการร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุน โดยการขนส่งผู้โดยสารช่วยการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม การลงทุนทางตรงนั้นการขนส่งผู้โดยสารเป็นกิจการหรือธุรกิจหนึ่งที่ต้องมีการลงทุน ในขณะที่เดียวกันก็อาจขนย้ายนักธุรกิจต่างชาติเข้าลงทุนในประเทศอันเป็นการลงทุนทางอ้อม นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความร่วมมือในการลงทุนร่วมกันระหว่างการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศกับต่างประเทศ ซึ่งเป็นการร่วมมือในทางเศรษฐกิจอีกด้วย

1.5 การขนส่งผู้โดยสารช่วยคลุการชำระเงินของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่นำนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศ จะได้ค่าโดยสารเป็นเงินตราต่างประเทศเข้ามาในประเทศ อีกทั้งเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศสำหรับผู้โดยสารชาติเดียวกันที่จะไปต่างประเทศอีกด้วย

2. ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารต่อสังคม พอจะสรุปถึงความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อสังคมได้ดังต่อไปนี้

2.1 การขนส่งผู้โดยสารช่วยขยายตัวเมือง เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารทำให้การเดินทางไปมาติดต่อสะดวกรวดเร็ว ประชาชนสามารถตั้งบ้านเรือนกระจายไกลออกไปก่อให้เกิดชุมชนใหม่ๆขึ้นตามชานเมือง อันเป็นการขยายเมือง เช่นปัจจุบันประชาชนนิยมตั้งบ้านเรือนอยู่แถบชานเมืองมากขึ้น แล้วอาศัยการขนส่งผู้โดยสารเข้ามาในตัวเมือง เป็นต้น

2.2 การขนส่งผู้โดยสารช่วยลดการแบ่งแยกของสังคม เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารทำให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นชุมชนระหว่างชนบทกับเมืองหลวง หรือระหว่างจังหวัดกับจังหวัดหรือภายในจังหวัดเดียวกัน ประชาชนสามารถเดินทางติดต่อกันได้อย่างสะดวก อันเป็นการลดการแบ่งแยกของสังคม

2.3 การขนส่งผู้โดยสารช่วยให้มาตรฐานการศึกษาดีขึ้น เนื่องจากสามารถกระจายสถานศึกษาไปยังท้องถิ่นต่างๆได้อย่างเหมาะสม แล้วอาศัยการขนส่งผู้โดยสารไปยังสถานศึกษานั้นๆได้อย่างสะดวกรวดเร็ว อันเป็นการสร้างความเจริญทางการศึกษาให้แก่ท้องถิ่นนั้นด้วย

2.4 การขนส่งผู้โดยสารช่วยให้มาตรฐานการครองชีพดีขึ้นเนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารสามารถขนย้ายแรงงานจากที่หนึ่งไปทำงานอีกที่หนึ่งภายในท้องถิ่นหรือต่างถิ่นได้ทำให้ประชาชนมีงานทำมากขึ้น มีรายได้เพิ่มขึ้นและมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้นด้วย

2.5 การขนส่งผู้โดยสารช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกัน เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารทำให้การเดินทางไปมาสะดวกรวดเร็ว จึงมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม

ซึ่งกันและกันระหว่างท้องถิ่นขึ้น เช่น มีการนำนาฏศิลป์ไทยไปเผยแพร่ยังประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น

ประเภทของการขนส่ง

การขนส่งผู้โดยสารสามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภทใหญ่ๆคือ

1. การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์
2. การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ
3. การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือ
4. การขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน

1. การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ เป็นการเคลื่อนย้ายบุคคลด้วยรถยนต์ซึ่งวิ่งบนถนน ถนนกับรถยนต์เป็นของคู่กัน ไป ที่ใดมีถนนที่นั่นต้องมีรถยนต์ การขนส่งด้วยรถยนต์มีความสำคัญมาก มีผู้กล่าวว่า “ ถนนและรถยนต์เป็นสิ่งที่แสดงออกถึงอารยธรรมของท้องถิ่นนั้นเป็นอย่างดีว่า มีความเจริญแค่ไหน หากท้องถิ่นใดไม่มีถนนที่จะให้รถวิ่ง ก็แสดงว่าประชากรในท้องถิ่นนั้นอยู่อย่างโดดเดี่ยวตามลำพัง ไม่มีการติดต่อระหว่างกันและกัน นับว่าประชากรในท้องถิ่นนั้นห่างไกล ความเจริญ ” รัฐบาลของประเทศต่างๆได้คำนึงถึงความสำคัญข้อนี้ จึงได้ใช้เงินจำนวนมากสร้างถนนเชื่อมโยงชุมชนต่างๆเพื่อให้ชุมชนเหล่านั้นสามารถติดต่อระหว่างกันและกันได้ เป็นการสร้างความเจริญเติบโตให้แก่ท้องถิ่นต่างๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์นำรถยนต์โดยสารมาให้บริการแก่บุคคลที่จะเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งตามถนนที่รัฐบาลได้สร้างไว้ นอกจากนี้ประชาชนทั่วไปก็นิยมเดินทางด้วยการรถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมีข้อได้เปรียบกว่าการเดินทางด้วยการขนส่งประเภทอื่น เพราะไม่ต้องสร้างถนนเอง มีรัฐบาลสร้างถนนให้ และแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักอยู่ห่างไกลจากจุดที่รถไฟและเรือจะไปถึงได้ การเดินทางด้วยรถยนต์ช่วยให้การเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวก

องค์ประกอบของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์มีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 อย่างคือ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ รถยนต์โดยสาร เส้นทางถนน และสถานีขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์

1.1 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ (Carrier) หมายถึงผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ ซึ่งจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ในการสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อบำเหน็จทางการค้า โดยทั่วไปอาจแบ่งผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภทคือ

1.1.1 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสาธารณะ (Public Carrier) หมายถึงผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ที่ให้บริการแก่สาธารณชนโดยทั่วไปทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทางเพื่อสินค้า ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์สาธารณะที่ไม่เกิน 7 คน หรือเกิน 7 คนก็ได้

1.1.2 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ตามสัญญา (Contract Carrier) หมายถึงผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์เพื่อสินค้าภายใต้สัญญาเช่าเหมาต่อเนื่องกับบุคคลหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดอำนวยความสะดวกบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ตามสัญญาภายในระยะเวลาอันต่อเนื่องและให้มีลักษณะเหมาะสมกับความต้องการอย่างชัดเจนของผู้ใช้บริการแต่ละราย

1.1.3 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (Private Carrier) หมายถึงผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์เพื่อกิจการของตนเอง โดยมีรถยนต์โดยสารไว้ใช้ทำการขนส่งผู้โดยสารของตนเอง เช่น โรงงานทอผ้ามีรถยนต์โดยสารของตนเองไว้บริการรับส่งพนักงาน หรือ มหาวิทยาลัยมีรถยนต์โดยสารไว้บริการรับส่งนักศึกษา เป็นต้น

1.2 รถยนต์โดยสาร เป็นยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ โดยสร้างขึ้นเพื่อใช้งานด้านขนส่งบุคคลโดยเฉพาะ มีทั้งรถยนต์โดยสารแบบชั้นเดียวและแบบสองชั้น รถยนต์โดยสารทำให้การเดินทางของผู้โดยสารเป็นไปด้วยความสะดวกสบาย ยิ่งรถยนต์โดยสารที่บริการเส้นทางไกลๆจะมีเครื่องปรับอากาศและห้องน้ำบนรถด้วย รถยนต์โดยสารอาจแบ่งออกได้ 3 ประเภทได้แก่

1.2.1 รถยนต์โดยสารสาธารณะ เป็นรถยนต์ที่นำมารับจ้างขนส่งบุคคลเพื่อสินค้าทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง สำหรับประเทศไทย รถยนต์ประเภทนี้จะใช้ป้ายสีเหลือง ซึ่งรถยนต์โดยสารสาธารณะสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทย่อยคือ

1.2.1.1 รถยนต์โดยสารสาธารณะประจำเมือง (Bus) เป็นบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์สาธารณะประจำทางที่นิยมกันทั้งในเมืองใหญ่และระหว่างจังหวัดต่างๆ สามารถให้บริการทั้งคนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวพร้อมกันไป แต่มีจุดอ่อนตรงที่นักท่องเที่ยวไม่คุ้นเคยกับภาษาท้องถิ่นอาจทำให้หลงทางได้

1.2.1.2 รถยนต์โดยสารแท็กซี่ (Taxi) เป็นบริการขนส่งผู้โดยสารที่นักท่องเที่ยว และนักธุรกิจใช้กันมาก เพราะมีความคล่องตัวสามารถใช้ได้ดีกับสถานที่หรือถนนที่นักท่องเที่ยวไม่คุ้นเคย แต่มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงมาก แต่ให้ความสะดวกและมั่นใจว่าจะไปยังสถานที่ที่ต้องการได้ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างประเทศมักชอบสังสรรค์กับผู้ขับรถแท็กซี่ ทำให้รถแท็กซี่กลายเป็นเรื่องน่าคิดใจของนักท่องเที่ยวอย่างยิ่ง ถ้าผู้ขับแท็กซี่คนนั้นมีอัธยาศัยดี พูดภาษาถิ่น

เข้าใจ แสดงว่าประเทศนั้นๆให้การต้อนรับนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี แต่ถ้าผู้ขับรถแท็กซี่เป็นผู้ไม่มีมรรยาทและเห็นแก่เงินเอาเปรียบผู้โดยสารด้วยวิธีการต่างๆหรือขับรถแซงขึ้นหน้าอย่างไม่ปลอดภัย ก็แสดงว่าประเทศนั้นๆให้การต้อนรับนักท่องเที่ยวไม่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นผู้ขับรถแท็กซี่ควรพูดภาษาต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งภาษาอังกฤษได้และไม่เอาไรด์เอาเปรียบนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังต้องมี มาตรการควบคุมอัตราค่าโดยสารและมีกฎข้อบังคับให้ปฏิบัติตามด้วย เพื่อป้องกันการเอาไรด์เอาเปรียบนักท่องเที่ยว อันจะทำให้นักท่องเที่ยวไม่ประทับใจ

1.2.2 รถยนต์บริการ เป็นรถยนต์ที่ให้เช่าในการขนส่งบุคคลหรือนักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจส่วนตัว แต่ไม่ใช้การให้เช่าเพื่อรับจ้างอีกต่อหนึ่ง สำหรับประเทศไทยรถยนต์ประเภทนี้ใช้ป้ายสีเขียว ซึ่งรถบริการสามารถแบ่งเป็น 3 ประเภทคือ

1.2.2.1 รถเช่า (Rental Car) เป็นรูปแบบของการบริการขนส่งผู้โดยสารอีกแบบหนึ่งที่มีความนิยมมากจากนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจ เพราะสามารถจะเช่ารถจากจังหวัดหนึ่งแล้วขับเอง (หรือมีคนขับก็ได้) ไปยังอีกจังหวัดหนึ่งที่เป็นจุดหมายปลายทาง และเมื่อถึงจังหวัดนั้นแล้วก็สามารถจะส่งรถไว้กับสาขาของบริษัทรถเช่าในจังหวัดปลายทางได้

1.2.2.2 รถทัวร์เช่าเหมา (Charter Coach Tour) เป็นบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อ การท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวที่ท่องเที่ยวเป็นกลุ่ม โดยผู้จัดนำเที่ยวจะเช่ารถทัวร์ทั้งคันใน การเดินทางท่องเที่ยวเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวต่างๆซึ่งการจัดนำเที่ยวประเภทนี้จะมีระยะเวลาในการจัดต่ำสุดไว้ อาจเริ่มจากการเช่าเพียง 4 ชั่วโมงจนถึง 3-4 วันหรือมากกว่านั้นตามแต่จะตกลงกันและราคาก็จะแตกต่างกันไป สำหรับอัตราค่าเช่าเหมาจะขึ้นอยู่กับจำนวนรถหรือตัวรถ แต่ไม่ขึ้นอยู่กับจำนวนคนที่จะเดินทาง อาจจะรวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงหรืออาจไม่รวมก็ได้แล้วแต่จะตกลงกัน ซึ่งในปัจจุบันบริการรถทัวร์ (Coach Tour) ได้พัฒนาก้าวหน้าไปมากในเรื่องความรวดเร็ว ความสะดวกสบาย และสิ่งอำนวยความสะดวก เช่นมีบริการฉายวิดีโอ มีบริการเสริฟอาหารว่าง เป็นต้น

1.2.2.3 รถรับส่งที่สนามบิน (Limousine) เป็นการให้บริการอำนวยความสะดวก แก่นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางจากสนามบินไปยังตัวเมืองหรือโรงแรม หรือจากในตัวเมืองหรือในโรงแรมไปยังสนามบิน ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารแบบนี้เรียกว่า Transfer โดยนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางโดยรถบัสจากโรงแรมไปยังท่าอากาศยานก็สามารถซื้อตั๋วได้ที่เคาน์เตอร์ของสนามบิน

1.2.3 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล เป็นรถยนต์โดยสารที่ใช้ในกิจการของตนเอง เช่น รถยนต์โดยสารหรือรถแท็กซี่ส่วนบุคคลของหน่วยงานหรือธุรกิจ เป็นต้น สำหรับประเทศไทยรถยนต์ประเภทนี้ใช้ป้ายหลายสี เช่น สีดำ สีขาว สีน้ำเงิน และป้ายเครื่องหมายของกองทัพ

เป็นต้น ปัจจุบันประชาชนทั่วไปต่างนิยมเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเพราะสามารถเลือกเวลาเดินทางและเลือกแวะสถานที่ท่องเที่ยวที่จะไป จึงทำให้การเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นที่นิยมอย่างกว้างขวางด้วยเหตุผลที่สำคัญ 5 ประการคือ

- 1.2.3.1 สามารถควบคุมการเดินทางท่องเที่ยวได้และอยากหยุดพักที่ใดก็ได้ตามความสะดวก
- 1.2.3.2 จะออกเดินทางเวลาใดก็ได้และจะแวะแหล่งท่องเที่ยวไหนแคะไหนก็ได้
- 1.2.3.3 สามารถนำสิ่งของสัมภาระติดตัวไปมากได้
- 1.2.3.4 เสียค่าใช้จ่ายถูกกว่าถ้าหากเดินทางท่องเที่ยวมากกว่า 2 คนขึ้นไป
- 1.2.3.5 เมื่อไปถึงจุดหมายปลายทางแล้วยังสามารถใช้รถส่วนตัวโดยไม่ต้องเช่ารถอีกต่อหนึ่ง

1.3 เส้นทางถนน เป็นเส้นทางสำหรับรถยนต์โดยสารวิ่งบริการไปยังที่ต่างๆ ถ้าหากไม่มีถนนเข้าไปถึงก็ไม่อาจทำการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ได้ รัฐบาลทุกประเทศได้เล็งเห็นความสำคัญของถนน จึงได้ใช้เงินจำนวนมากในการสร้างถนนเชื่อมต่อถิ่นต่างๆ เพื่อให้ประชาชนสามารถไปมาหาสู่ติดต่อกันได้ และยังผลประโยชน์ถึงนักท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดต่างๆ ได้ ดังนั้นเส้นทางถนนที่สร้างขึ้นเพื่อให้รถยนต์โดยสารวิ่งนั้นต้องมี ความราบเรียบ การจราจรไม่ติดขัด จะสร้างทางพิเศษแล้วเก็บค่าธรรมเนียมผ่านก็ได้ นอกจากนั้นเส้นทางถนนต้องมีป้ายบอกทางเป็นภาษาอังกฤษให้นักท่องเที่ยวสามารถอ่านได้ เราอาจแบ่งถนนตามลักษณะการใช้ได้ 5 ประเภทคือ

- 1.3.1 ถนนท้องถิ่น เป็นถนนที่ใช้สัญจรไปมาในท้องถิ่นภายในจังหวัด เช่น ถนนเทศบาลถนนสุขาภิบาล เป็นต้น
- 1.3.2 ถนนระหว่างท้องถิ่น เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างท้องถิ่น อาจเป็นเส้นเดียวกับถนนท้องถิ่น แต่ได้ขยายเชื่อมระหว่างท้องถิ่น หรืออาจเป็นเส้นทางที่สร้างเพื่อเชื่อมระหว่างท้องถิ่น เช่น ทางหลวงชนบท ทางหลวงจังหวัด ทางหลวงแผ่นดิน เป็นต้น
- 1.3.3 ถนนพิเศษ เป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมการสัญจรไปมาระหว่างชุมชนใหญ่ๆ ให้สะดวกด้วยวิธีการก่อสร้างที่ทันสมัย พื้นถนนราบเรียบ ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสูง บางครั้งอาจมีการเก็บค่าผ่านทางเพื่อชดเชยค่าก่อสร้างและบำรุงรักษา เช่นถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ทางด่วน เป็นต้น

1.3.4 ถนนวงแหวน เป็นถนนที่ระบายการจราจรคับคั่งในเมือง โดยให้รถยนต์ ที่จะไปจังหวัดอื่นไม่ต้องผ่านเข้าในตัวเมือง เช่น ถนนรัชดาภิเษก ถนนอ้อมเมือง เป็นต้น

1.3.5 ถนนระหว่างประเทศ เป็นถนนที่ใช้สัญจรระหว่างประเทศหรือถนนสร้างพิเศษตามสนธิสัญญาร่วมกันระหว่างประเทศ มีลักษณะกว้างขวางทันสมัยเชื่อมต่อระหว่างประเทศ เช่น ถนนสายเอเชีย เป็นต้น

1.4 การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ การขนส่งผู้โดยสารเป็นการเคลื่อนย้ายบุคคลด้วยอุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามความประสงค์ของผู้ใช้บริการ ทำให้มนุษย์สามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ซึ่งการเดินทางของมนุษย์มีลักษณะสำคัญ 3 รูปแบบคือ การเดินทางภายในตัวเมือง การเดินทางระหว่างเมือง การเดินทางระหว่างประเทศ ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ของประเทศไทยพยายามตอบสนองความต้องการในการเดินทางทั้ง 3 รูปแบบดังกล่าวข้างต้นดังต่อไปนี้

1.4.1 การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ในตัวเมือง หมายถึงความพยายามที่จะจัดการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ภายในชุมชน ซึ่งอาจเป็นเมืองต่างๆ หรือเมืองหลวงก็ได้ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคม การขนส่งผู้โดยสารในตัวเมืองอาจแบ่งออกเป็นการขนส่งผู้โดยสารไปกลับภายในตัวเมือง การขนส่งผู้โดยสารจากในเมืองไปนอกเมือง และการขนส่งผู้โดยสารจากนอกเมืองเข้าสู่ในเมือง

1.4.2 การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ระหว่างเมือง หมายถึงความพยายามที่จะจัดการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ระหว่างเมืองต่างๆในประเทศไทย เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ระหว่างเมืองอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาด โดยมีบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.)ที่เป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ระหว่างเมืองในเส้นทางสำคัญๆเกือบทั่วประเทศทั้งหมด โดยได้เส้นทางหมวด 2 คือ เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯไปยังอำเภอเมืองของทุกจังหวัดแต่ผู้เดียว ซึ่งเส้นทางหมวด 2 นี้เป็นเส้นทางขนส่งรถยนต์โดยสารระหว่างเมืองที่มีผู้ให้บริการหนาแน่นมาก ส่วนเส้นทางหมวด 3 คือ เส้นทางระหว่างจังหวัดกับจังหวัด โดยบริษัทขนส่ง จำกัด ได้รับใบอนุญาตประกอบการประมาณ 30 % ของเส้นทางทั้งหมด และเส้นทางหมวด 4 คือเส้นทางระหว่างอำเภอต่างๆภายในจังหวัด โดยบริษัทขนส่ง จำกัดได้รับใบอนุญาตประกอบการไปประมาณ 2 % ของเส้นทางทั้งหมด นอกจากนี้ยังมีเส้นทางสายสั้นๆ ในหมวด 3 และหมวด 4 ที่ให้ผู้ประกอบการการขนส่งผู้โดยสารเอกชนรับใบอนุญาตไป

สำหรับรถยนต์โดยสารบริการในเส้นทางระหว่างเมืองนั้น แบ่งตามลักษณะของตัวรถได้ 4 ประเภท คือ

1.4.2.1 รถโดยสารมาตรฐาน 3 เป็นรถยนต์โดยสารธรรมดาติดพัดลม ไม่มีห้องสุขาและไม่มีพนักงานต้อนรับบนรถยนต์

1.4.2.2 รถโดยสารมาตรฐาน 2 เป็นรถยนต์โดยสารปรับอากาศที่ไม่มีห้องสุขาและไม่มีพนักงานต้อนรับบนรถยนต์

1.4.2.3 รถโดยสารมาตรฐาน 1 เป็นรถยนต์ปรับอากาศที่มีห้องสุขาพร้อมพนักงานต้อนรับบนรถ อีกทั้งมีบริการอาหารว่างระหว่างการเดินทาง

รถโดยสารมาตรฐานพิเศษ เป็นรถยนต์โดยสารมาตรฐาน 1 ที่ลดจำนวนที่นั่งลงเหลือเพียงคันละ 24 -32 ที่นั่ง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถปรับเอนนอนได้เต็มที่

1.4.3 การให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ เป็นความพยายามที่จะจัดการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์จากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางรถยนต์นั้นยังไม่มีบริการที่เป็นสาธารณะจะต้องใช้รถยนต์ตัวหรือเช่ารถยนต์ไปเอง ทั้งนี้ประเทศไทยมีถนนสายระหว่างประเทศที่เรียกว่าทางหลวงสายเอเชียอยู่ 2 เส้นทางคือ เส้นทางหลวงสายเอเชีย A1 เดินทางจากประเทศพม่าเข้าสู่ประเทศไทยทางอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ไปกำแพงเพชร อุทยา นครนายก ไปรัฐประเทศแล้วเข้าสู่ประเทศกัมพูชาไปสิ้นสุดที่โสมจินห์ซีตี้ (ไซ่ง่อน) ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ส่วนเส้นทางหลวงสายเอเชีย A2 จากประเทศพม่าเข้าสู่ประเทศไทยทางอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงรายไปบรรจบกับถนนพหลโยธินที่จังหวัดตาก เข้าสู่กรุงเทพฯ ลงใต้ไปเชื่อมต่อกับทางหลวงในประเทศมาเลเซีย ที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ต่อไปยังประเทศสิงคโปร์และประเทศสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

2. การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ เป็นการเคลื่อนย้ายบุคคลด้วยตู้รถไฟต่อกันเป็นขบวนวิ่งไปบนรางเฉพาะตามเส้นทาง ซึ่งรางรถไฟในปัจจุบันทำด้วยเหล็กกล้าวางเป็นแนวนานกับบนหมอนไม้คอนกรีต ทำให้มีพื้นผิวหน้าที่ลื่นแข็ง ช่วยให้มีความต้านทานน้อยมากในการวิ่ง แม้ขบวนรถไฟมีน้ำหนักมากก็สามารถเคลื่อนไปได้ด้วยกำลังลากจูงเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่ก็มีผลคล่องตัวในการขนส่งขนส่งผู้โดยสารน้อยกว่าขนส่งทางรถยนต์ เนื่องจากโครงข่าย (Network) ในการเดินทางมีน้อย จึงไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงทุกชุมชนแบบถึงที่ (Door to Door) ได้ อีกทั้งการดำเนินงานขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟนั้นผู้ประกอบการการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟต้องลงทุนเองในเรื่องเส้นทางรถไฟ สถานีสะพาน เครื่องอาณัติสัญญาณ เครื่องโทรคมนาคม โรงซ่อมบำรุงรักษารายทาง ฯลฯ ซึ่งสร้างปัญหาอย่างมากให้กับผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ ในบางครั้งการสร้างทางรถไฟต้องการจะเอาชนะพื้นภูมิประเทศด้วยนับเป็นเรื่องยากยิ่ง อาจจะต้องสร้างสะพานข้ามลำน้ำ หรือสร้างอุโมงค์เพื่อเอาชนะสิ่งกีดขวางต่างๆที่มีอยู่บนพื้นดิน ทำให้การขนส่งผู้โดยสารด้วย

รถไฟฟ้าต้องใช้เงินลงทุนมาก และเป็นต้นทุนคงที่เสียส่วนมาก แต่การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าก็มีความได้เปรียบที่สามารถขนถ่ายปริมาณผู้โดยสารครั้งละมากๆ หรือเมื่อมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นช่วงฤดูแล้งหรือฤดูท่องเที่ยวมาก รถไฟฟ้าสามารถให้บริการเพิ่มขึ้นด้วยการเพิ่มผู้เข้าไปในขบวนรถไฟฟ้าให้มากขึ้นเท่านั้น ก็จะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารลดต่ำลง ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่นไม่สามารถทำได้ จึงทำให้การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้ามีบทบาทสูงต่อการท่องเที่ยวระหว่างเมืองเป็นอย่างมาก เพราะบางครั้งจะต้องใช้เวลาในการเดินทางหลายชั่วโมงหรือเป็นวัน การบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าจึงมีการอำนวยความสะดวกด้านที่นอนและอาหารแก่ผู้โดยสารได้เลือกใช้บริการ โดยการจัดชั้นโดยสารให้บริการที่แตกต่างกันบางประเทศก็จัดเพียง 2 ชั้นคือชั้นหนึ่งและชั้นประหยัด สำหรับประเทศไทยจัดเป็น 3 ชั้นคือ ชั้น 1 และชั้น 2 และชั้น 3 นอกจากนี้ก็ยังเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารสามารถจองตั๋วทั้งผู้โดยสารได้ ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าที่ขบวนพาหนะและกำลังขับเคลื่อนจะแยกกันต่างหาก โดยมีหัวจักรเป็นต้นกำเนิดกำลังขับเคลื่อนใช้ลากจูงรถไฟฟ้าโดยสารที่พ่วงเป็นขบวนไปตามเส้นทาง รถไฟฟ้าแต่ละขบวนจะประกอบด้วยรถจักรและตู้รถไฟฟ้าโดยสารพ่วงกันตั้งแต่ 2 ตู้ จนถึง 50 ตู้ ตามกำลังลากจูงของหัวจักรที่ใช้ จึงสามารถขนส่งผู้โดยสารได้เที่ยวละมากๆ

องค์ประกอบของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้า การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้ามีองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการดังต่อไปนี้

2.1 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้า หมายถึง ผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าในการสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อำเน็จเป็นการค้า เราอาจแบ่งผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆคือ

2.1.1 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าโดยรัฐบาล หมายถึง กิจการการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าที่รัฐบาลเป็นเจ้าของและได้ลงทุนในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะแก่ผู้ต้องการใช้บริการเพื่อสินจ้าง

2.1.2 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าโดยเอกชน หมายถึง กิจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าที่รัฐบาลอนุญาตให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการลงทุนในการผลิตบริการขนส่งสาธารณะแก่ผู้ต้องการใช้บริการเป็นสินจ้าง

2.2 ขบวนรถไฟฟ้า เป็นยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้า ซึ่งขบวนรถไฟฟ้าจะประกอบด้วย 2 ส่วนคือ หัวรถจักร และตู้รถไฟฟ้าโดยสาร ซึ่งหัวจักรจะลากจูงตู้รถไฟฟ้าโดยสารที่พ่วงกันเป็นขบวนไปตามเส้นทางต่างๆ ปัจจุบันหัวรถลากจูงมี 3 ประเภทใหญ่ๆคือ

2.2.1 หัวรถจักรไอน้ำ หัวรถจักรไอน้ำที่มีหม้อน้ำและเรือนไฟ ซึ่งใช้ไม้หรือถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงเผาให้กลายเป็นไอน้ำ เมื่อไอน้ำขยายตัวก็จะดันให้ลูกสูบให้เดินหน้าและถอยหลังภายในกระบอกลูกสูบ แล้วการเคลื่อนที่ของลูกสูบจะไปหมุนล้อรถจักร

2.2.2 หัวจักรไฟฟ้า เป็นหัวรถจักรที่ใช้พลังไฟฟ้าจากสายไฟข้างบนหรือจากรางที่สามที่อยู่ข้างๆขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าหลายตัว รถจักรประเภทนี้มีกำลังสูงและน้ำหนักเบาเพราะไม่ต้องบรรทุกน้ำและเชื้อเพลิง ควบคุมง่าย สามารถออกรถและหยุดรถได้รวดเร็ว นอกจากนี้ยังไม่มีควันที่ให้อากาศเป็นพิษอีกด้วย

2.2.3 หัวรถจักรดีเซล เป็นหัวรถจักรที่ใช้เครื่องยนต์แบบรถยนต์ โดยสารใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง รถจักรประเภทนี้มีกำลังสูงรถจักรไฟฟ้าไม่ได้ แต่สะดวกกว่าที่ไม่ต้องใช้สายไฟข้างบนหรือรางพิเศษ และมีควันไม่มากนัก หัวรถจักรดีเซลอาจแบ่งออกเป็นหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า หัวรถจักรดีเซลเครื่องกล และหัวรถจักรดีเซลไฮโรลิก

สำหรับผู้รถไฟโดยสารนั้นสมัยแรกๆทำด้วยไม้ แต่ปัจจุบันทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียมเป็นส่วนใหญ่ บางตู้แบ่งออกเป็นห้องๆและบางตู้จัดที่นั่งแบบรถประจำทางโดยเรียงกันในแต่ละฟาก ถ้าเป็นรถไฟที่เดินทางระยะไกลมักมีตู้รถพิเศษ เช่นตู้นอน และตู้เสบียงอาหาร เป็นต้น ซึ่งการประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟสามารถจัดจำนวนตู้รถไฟโดยสารในแต่ละขบวนให้เหมาะสมกับปริมาณขนส่งผู้โดยสารและระดับบริการได้ เราอาจแบ่งขบวนรถไฟโดยสารที่ให้บริการออกเป็น 3 ประเภทคือ

ก. ขบวนธรรมดา เป็นขบวนรถไฟโดยสารที่จอดทุกสถานี โดยเสียอัตราค่าโดยสารในราคาปกติเท่านั้น ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมอื่น แต่ต้องหลีกเลี่ยงทางให้ขบวนรถเร็วไปก่อน

ข. ขบวนรถเร็ว เป็นรถไฟโดยสารที่จอดเฉพาะบางสถานี โดยเสียอัตราค่าโดยสารในราคาปกติบวกด้วยค่าธรรมเนียมรถเร็ว แต่ต้องหลีกเลี่ยงให้ขบวนรถด่วนไปก่อน

ค. ขบวนรถด่วน เป็นขบวนรถไฟโดยสารที่จอดน้อยสถานีกว่าขบวนรถเร็ว โดยเสียค่าโดยสารในราคาปกติบวกด้วยค่าธรรมเนียมรถด่วน ซึ่งแพงกว่าค่าธรรมเนียมรถเร็ว

ในขบวนรถไฟโดยสารทั้ง 3 ประเภทมีระดับชั้นในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารอยู่หลายระดับชั้น เช่น บริการนั่งชั้นหนึ่ง ชั้นหนึ่งปรับอากาศ ชั้นหนึ่งนอนปรับอากาศ ชั้น2 นั่งปรับอากาศ ชั้น2 นอนธรรมดา ชั้น2 นอนปรับอากาศ และชั้น 3 นั่งเป็นต้น

2.3 เส้นทางรถไฟ เป็นเส้นทางสำหรับขบวนรถไฟโดยสารวิ่งบริการไปยังสถานที่ต่างๆซึ่งเส้นทางรถไฟแต่ละสายมีความยาวไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม เส้นทางรถไฟได้มีการพัฒนาโดยใช้เหล็กแทนไม้ในการทำเป็นรางให้ขบวนรถไฟโดยสาร วิ่ง มีการใช้วัสดุอื่น เช่น ใช้คอนกรีตแทนหมอนไม้อาจวางรางรถไฟ แต่การขนส่งผู้โดยสาร

ด้วยรถไฟต้องลงทุนในการก่อสร้างเฉพาะเป็นพิเศษของตัวเอง จึงเป็นภาระหนักของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟ เราอาจแบ่งเส้นทางรถไฟออกเป็น 2 ระบบคือ

2.3.1 เส้นทางรถไฟระบบทางเดี่ยว (Single Line) เป็นเส้นทางรถไฟที่สร้างให้ขบวนรถไฟวิ่งได้ขบวนเดียว หากต้องวิ่งสวนทางกัน จะต้องหยุดรอและหลีกเลี่ยงกัน ณ สถานีใดสถานีหนึ่ง ถ้าหากขบวนรถไฟโดยสารใดเกิดเสียเวลาหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้น จะทำให้ขบวนรถไฟโดยสารอื่นๆต้องเสียเวลาเพื่อรอหลีกเลี่ยงทางด้วย

2.3.2 เส้นทางรถไฟระบบทางคู่ (Double Line) เป็นเส้นทางรถไฟที่สร้างคู่กันไปให้ขบวนรถไฟโดยสารวิ่งสวนทางกันได้ตลอดเวลา โดยไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลีกเลี่ยงทางกันแต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการลงทุนสูงขึ้น

2.4 สถานีรถไฟเป็นสถานีที่สำคัญสำหรับให้ขบวนรถไฟโดยสารเข้าจอดรับส่งผู้โดยสารและให้ขบวนรถไฟโดยสารหลีกเลี่ยงกันในกรณีที่เส้นทางรถไฟเป็นระบบทางเดี่ยว ซึ่งหน้าที่ของสถานีรถไฟก็คล้ายกับสถานีขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ทุกประการ แต่สถานีรถไฟแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

2.4.1 สถานีรถไฟต้นทางปลายทาง เป็นสถานีรถไฟต้นทางหรือปลายทางของเส้นทางบริการที่กำหนดให้ เช่น เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ- เชียงใหม่ ก็จะมีสถานีรถไฟกรุงเทพฯ และสถานีรถไฟเชียงใหม่เป็นสถานีต้นทางปลายทาง เป็นต้น

2.4.2 สถานีรถไฟชุมทาง เป็นสถานีรถไฟที่มีเส้นทางรถไฟจากหลายเส้นทางมาบรรจบกัน เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถต่อรถไฟอีกขบวนหนึ่งไปยังเส้นทางที่ต้องการได้ เช่น สถานีชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นสถานีที่มีขบวนรถไฟโดยสารหลายเส้นทางผ่าน เป็นต้น

2.4.3 สถานีรถไฟรายทาง เป็นสถานีรถไฟระหว่างทางของเส้นทางที่ให้บริการ ซึ่งการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟสายหนึ่งๆ จะมีสถานีรายทางอยู่หลายสถานี เช่น เส้นทางรถไฟสายเชียงใหม่ – กรุงเทพฯมีสถานีรถไฟรายทางอยู่หลายสถานี ได้แก่ สถานีรถไฟลำพูน ลำปาง แพร่ พิชญ โลก เป็นต้น

2.5 การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟของประเทศไทยตกอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาดโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟทั่วทั้งประเทศไทย โดยเส้นทาง การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกือบทั้งหมดเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองในประเทศไทย จะมีบริการขนส่งผู้โดยสารในตัวเมืองกรุงเทพฯเป็นเพียงทางผ่านออกสู่จังหวัดอื่นไม่ก้สถานีเท่านั้น นอกจากนั้นก็เป็นการบริการจากรถไฟฟ้าแบบลอยฟ้าและรถไฟฟ้าแบบใต้ดิน

2.5.1 การบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าในตัวเมืองกรุงเทพฯ เป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าและแบบใต้ดินดังนี้คือ

ก. การบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าแบบลอยฟ้า เป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าแบบลอยฟ้าในกรุงเทพฯ ของบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ Bangkok Mass Transit System Public Company Limited –BTS เริ่มเปิดให้บริการขนส่งผู้โดยสารแก่คนกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 เพื่อเฉลิมฉลองวโรกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2543 สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้ทรงเป็นประธานในพิธีเปิดรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างเป็นทางการ โดยมีเส้นทางที่ให้บริการอยู่ 2 เส้นทางคือ

1. สายสุขุมวิท เริ่มจากบริเวณสุขุมวิท 81 (ซอยอ่อนนุช) – พระโขนง – เอกมัย – ทองหล่อ – พร้อมพงษ์ – อโศก – นานา – เพลินจิต – ชิดลม – สยาม – ราชเทวี – พญาไท – อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – สนามเป้า – อารีย์ – สะพานควาย – หมอชิต รวมระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร มีสถานีจำนวน 17 แห่ง ซึ่งรวมสถานีร่วมสำหรับเปลี่ยนสายสีลมที่สถานีสยาม

2. สายสีลม เริ่มจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (สะพานสาทร) ฝั่งกรุงเทพฯ – สุรศักดิ์ – ชองนนทรี – ศาลาแดง - ราชดำริ – สยาม – สนามกีฬาแห่งชาติ รวมระยะทางประมาณ 6.5 กิโลเมตร มีสถานีจำนวน 7 แห่ง ซึ่งรวมสถานีร่วมสำหรับเปลี่ยนสายสุขุมวิทที่สถานีสยาม

จะเห็นได้ว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นรถขนส่งมวลชนที่ได้มาตรฐานตามที่ใช้กันแพร่หลายในเมืองใหญ่ๆ ทั่วไป สามารถให้บริการผู้โดยสารได้มากกว่า 1,000 คนต่อขบวน และให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ใจกลางกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการค้า ย่านที่พักอาศัย และแหล่ง ช้อปปิ้งชั้นนำแล้ว ยังมีโครงการส่วนต่อขยายเพื่อขยายพื้นที่สำหรับให้บริการเข้าถึงผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น โดยใช้มอเตอร์ไฟฟ้าขับเคลื่อนวิ่งบนรางคู่ยกระดับ ความกว้างของราง 1.435 เมตร แยกทิศทางไปและกลับ มีรางป้อนกระแสไฟฟ้าอยู่ด้านข้าง ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เปิดให้บริการทุกวันตั้งแต่เวลา 06.00 – 24.00 น.

2.5.2 การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าแบบใต้ดิน เป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟฟ้าแบบใต้ดินในกรุงเทพฯ ของบริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพฯ จำกัด (มหาชน) หรือ Bangkok Metro Public Company Limited เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินมหานคร สายเฉลิมรัชมงคลจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2543 มีอายุสัมปทาน 25 ปี โดยบริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพฯ จำกัด (มหาชน) เป็นการร่วมลงทุนระหว่างกลุ่มผู้ลงทุนใหญ่ 3 กลุ่มคือ กลุ่ม ช. การช่าง กลุ่มเนเชอรัล ปาร์ค และกลุ่ม

ธนาคารพาณิชย์ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทมหาชนเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 ซึ่งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอยู่ 4 โครงการคือ 1) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง – บางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร 2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง- บางแค ระยะทาง 13.8 กิโลเมตร 3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ- สะพานพระนั่งเกล้า ระยะทาง 11.6 กิโลเมตร 4) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางกะปิ – ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 34.6 กิโลเมตร คิดรวมทั้งหมดเป็นระยะทาง 80 กิโลเมตร ในบรรดา 4 โครงการจะเริ่มเปิดบริการสายแรกคือสายแรกคือ สายเฉลิมรัชมงคล โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเปิดเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 ซึ่งเส้นทางสายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง- บางซื่อ) มีทั้งหมด 18 สถานี เริ่มจากสถานีบางซื่อ- กำแพงเพชร – สวนจตุจักร – พหลโยธิน – ลาดพร้าว – รัชดาภิเษก – สุทธิสาร – ห้วยขวาง – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – พระราม 9 – เพชรบุรี สุขุมวิท – ศูนย์ประชุมสิริกิติ์ – คลองเตย – ลุมพินี – สีลม – สามย่าน – หัวลำโพง รวมระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางทั้งหมด 30 นาที และสามารถเดินทางไปต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ 3 จุด คือ สถานีสีลม สุขุมวิท และสวนจตุจักร ช่วยให้เดินทางถึงที่หมายได้รวดเร็วทันเวลาพอดี

2.5.3 การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟระหว่างเมืองของประเทศไทย เป็น การให้บริการขนส่งผู้โดยสารของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ผูกขาดการประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟทั่วประเทศ ซึ่งเส้นทางที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเดินรถแล้วเฉพาะสายใหญ่ (ไม่รวมสายแม่กลอง) รวมทั้งสิ้นคิดเป็นความยาวประมาณ 4,443 กิโลเมตร โดยแยกเป็นทางสายประธานประมาณ 3,825 กิโลเมตร และทางหลีกประมาณ 618 กิโลเมตร โดยเส้นทาง การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟที่ให้บริการนักท่องเที่ยวระหว่างเมืองต่างๆของประเทศไทยสามารถจำแนกตามลักษณะเป็นภาคได้ดังต่อไปนี้

ก. สายเหนือ จากกรุงเทพฯ ไปชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ขึ้นไปทางเหนือถึงสถานีปลายทางจังหวัดเชียงใหม่ ระยะทางประมาณ 751 กิโลเมตร

ข. สายตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังสถานีจังหวัดนครราชสีมา แล้วแยกตัดตรงไปสถานีปลายทางที่จังหวัดอุบลราชธานีสายหนึ่ง ระยะทางประมาณ 575 กิโลเมตร ส่วนอีกสายหนึ่งแยกออกจากสถานีจังหวัดนครราชสีมา ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงสถานีปลายทางที่จังหวัดหนองคาย ระยะทางประมาณ 642 กิโลเมตร

ค. สายตะวันออก เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปทางภาคตะวันออกถึงสถานีปลายทางที่จังหวัดอรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 255 กิโลเมตร

ง. สายใต้ เริ่มจากกรุงเทพฯ เลียบชายฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังสถานีปลายทางที่ปาดังเบซาร์ ระยะทางประมาณ 990 กิโลเมตร และอีกสายหนึ่งจากกรุงเทพฯ ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่ถึงสถานีปลายทางสุโขทัย ระยะทางประมาณ 1,159 กิโลเมตร

จ. สายตะวันตก เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปสุดปลายทางที่จังหวัดสุพรรณบุรี ระยะทางประมาณ 157 กิโลเมตร และอีกสายหนึ่งจากกรุงเทพฯ ไปสุดปลายทางที่จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร

ฉ. สายแม่กลอง เริ่มจากวงเวียนใหญ่ไปมหาชัย แล้วไปสุดที่แม่กลอง ระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตรการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดขบวนรถโดยสารบริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองไว้ 4 ประเภทคือประเภทที่ 1 ขบวนรถด่วน (Express Trains) สำหรับบริการผู้โดยสารชั้นที่ 1 และ 2 ถ้าหากเดินทางในเวลากลางคืนก็จะจัดรถนอนแต่ละชั้นไว้บริการ บางขบวนอาจจะมีรถนั่งชั้นที่ 3 ไว้บริการตามความเหมาะสม ประเภทที่ 2 ขบวนรถเร็ว (Rapid Trains) ปัจจุบันจะให้บริการผู้โดยสารชั้นที่ 2 และชั้นที่ 3 เท่านั้น เนื่องจากชั้นที่ 1 ไม่เป็นที่นิยม การใช้บริการขบวนรถด่วนหรือขบวนรถเร็วนี้ผู้ใช้บริการจะต้องเสียค่าธรรมเนียมรถด่วนหรือรถเร็วเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสารตามชั้นที่นั่ง ถ้ายังต้องการใช้บริการรถนอนหรือรถปรับอากาศก็ต้องเสียค่าธรรมเนียม รถนอนหรือรถปรับอากาศเพิ่มขึ้นอีก ประเภทที่ 3 ขบวนรถธรรมดา (Ordinary Trains) โดยทั่วไปจะบริการผู้โดยสารชั้นที่ 3 เท่านั้นไม่เหมาะสมที่จะจัดให้มีชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 และประเภทที่ 4 ขบวนรถพิเศษราง ซึ่งเป็นขบวนรถที่สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องมีหัวรถจักรลากจูง หรือที่เรียกว่า “รถโบกี้กลไฟ”

3. การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือ การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเป็นการเคลื่อนย้ายบุคคลด้วยเรือไปตามลำน้ำ แม่น้ำ ทะเล และมหาสมุทร ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือได้ความสำคัญลง เนื่องจากประชาชนไม่นิยมเดินทางด้วยเรือ เพราะต้องใช้เวลาในการเดินทางนานกว่าการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น อีกทั้งการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเกิดขึ้นได้เฉพาะในบริเวณที่มีทางน้ำตามธรรมชาติหรือทางน้ำที่มนุษย์ขุดขึ้นเท่านั้น เช่น มหาสมุทร ทะเล ทะเลสาบ แม่น้ำ และคลองต่างๆ ที่ขุดขึ้น เป็นต้น แต่การขนส่งทางเรือมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากกว่า โดยสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมากๆ ในอัตราค่าขนส่งที่ต่ำ ประมาณ 80% ของน้ำหนักบรรทุก ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกอาศัยการขนส่งด้วยเรือ สำหรับการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือในปัจจุบันมักใช้กับการเดินทางข้ามฟากและการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจหรือความเพลิดเพลินไปตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ นอกจากนี้บางประเทศที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะแก่งมากๆ เช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศกรีซ เป็นต้น นักเดินทางจะนิยมใช้บริการเรือ Ferry เดินทางข้ามระหว่างเกาะกันมาก การเดินทางโดยการแวะเยี่ยมชมตามเกาะแก่งต่างๆเหล่านี้สร้างความจดจำ

และความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนความตื่นตาตื่นใจในความงดงามของธรรมชาติอีกด้วย นอกจากนี้แล้วเรือ Ferry ยังได้มีการพัฒนาเป็นการขนส่งแบบ Main Feature คือมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆบนเรือเพื่อความสะดวกสบายและความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยว

องค์ประกอบของการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือ การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือมีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 อย่าง คือ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้โดยสารทางเรือ เส้นทางเดินเรือ และท่าเรือ แต่ละองค์ประกอบมีความสำคัญดังนี้

3.1 ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเพื่อการท่องเที่ยว หมายถึงผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือในการสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อำเน็จเป็นการค้า เราอาจแบ่งผู้ประกอบการขนส่งด้วยเรือออกเป็น 6 ประเภทใหญ่คือ

3.1.1 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือเดินทะเล เป็นผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือเดินทะเล โดยให้บริการในลักษณะของการเดินทางท่องเที่ยวจากเมืองหนึ่งไปยังอีกเมืองหนึ่งที่อยู่ในเส้นทางเดินเรือซึ่งปัจจุบันการบริการขนส่งผู้โดยสารแบบนี้ได้ลดจำนวนลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินได้รับการพัฒนาอย่างมาก ทำให้ค่าโดยสารด้วยเครื่องบินลดลงเกือบทุกเส้นทาง โดยเฉพาะค่าโดยสารเครื่องบินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกถูกกว่าการเดินทางด้วยเรือ ยิ่งธุรกิจการบินสามารถเสนอบริการที่รวดเร็วกว่า ปลอดภัยกว่า สะดวกสบายกว่ายิ่งทำให้การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือเดินทะเลหมดความนิยมลง

3.1.2 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ เป็นผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ โดยการนำเอาธุรกิจการบินมาควบคู่กับธุรกิจเรือสำราญ ซึ่งธุรกิจเรือสำราญจะจำหน่ายตั๋วแก่ผู้บริการหรือนักท่องเที่ยวในลักษณะเหมาจ่าย คือค่าบริการที่เรียกเก็บนั้นจะรวมค่าโดยสารเครื่องบินจากตำบลที่อยู่ของนักท่องเที่ยวไปยังท่าเรือ หรือจากจุดหมายปลายทางไปยังตำบลที่อยู่อาศัยของนักท่องเที่ยวในจากกลับด้วย ทำให้ธุรกิจประเภทนี้สามารถพัฒนาให้บริการที่รวดเร็วสะดวกสบาย ห้องพักที่ทันสมัย บริการอาหารและเครื่องดื่มที่ดีเยี่ยม เครื่องอำนวยความสะดวกทุกอย่างการจอดเทียบท่า ณ จุดท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ฯลฯ

3.1.3 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือ เป็นผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือบรรทุกสินค้า ซึ่งนักท่องเที่ยวที่ชอบเดินทางแบบนี้มักเป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่มีธุรกิจอะไรเร่งด่วน ชอบเที่ยวแบบสบาย และจอดตามท่าเรือต่างๆทั่วโลกในเส้นทางเดินเรืออื่นๆ ในขณะที่เรือจอดเพื่อขนถ่ายสินค้าก็สามารถขึ้นไปเที่ยวได้ตามชอบใจ และกลับลงเรือเมื่อเรือพร้อมที่จะออกเดินทาง เรือสินค้าสมัยใหม่มักจะมี

การออกแบบให้บรรทุกสินค้าและคนโดยสารได้ในจำนวนที่จำกัดไว้การที่มีนักท่องเที่ยวร่วมเดินทางไปกับเรือสินค้า กัปตันและลูกเรือมักจะชอบเพราะมีเพื่อนร่วมเดินทางเพิ่มขึ้นช่วยผ่อนคลายความเครียดลงได้บ้าง และประการสำคัญคือ ทำให้บริษัทเดินเรือมีรายได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะจะสามารถนำไปช่วยลดค่าใช้จ่ายประเภทคงที่ลงได้บ้าง สำหรับห้องพักนักท่องเที่ยวในเรือสินค้านี้ มักจะได้รับการออกแบบให้มีความสะดวกสบายพอๆกับห้องพักในเรือสำราญ แต่ที่น่าสนใจคือราคาห้องพักถูกกว่า ส่วนข้อเสียประการสำคัญที่ท่องเที่ยวไปกับเรือบรรทุกสินค้านี้ก็คือ จะหาความสนุกสนานหรือความบันเทิงเหมือนกับเรือสำราญไม่ได้ และอีกประการหนึ่งก็คือกำหนดการเดินทางจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง มักจะคลาดเคลื่อนไปจากตารางเดินเรือบ้างเนื่องจากสภาพอากาศหรือความแออัดที่ท่าเรือ ทำให้การขนถ่ายต้องล่าช้าออกไป ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารแบบนี้ มักจะไม่ค่อยโฆษณานัก แต่จะอาศัยการบอกเล่าปากต่อปากจากนักท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ แต่บางกรณีก็มีตัวแทนบริษัทนำเที่ยวเป็นผู้โฆษณาให้ อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวโดยวิธีนี้อาจจะติดต่อสอบถามได้จากตัวแทนบริษัทนำเที่ยว หรือบริษัทเดินเรือบรรทุกสินค้านั้นๆเอง

3.1.4 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือเฟอร์รี่ เป็นผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือเฟอร์รี่ ซึ่งเรือเฟอร์รี่บางลำได้รับการออกแบบและก่อสร้างขึ้นมามีขนาดใหญ่สามารถรับนักท่องเที่ยววิ่งในทะเลสาบหรือข้ามทะเลหรือช่องแคบ โดยสามารถบรรทุกผู้โดยสารรับนักท่องเที่ยวหรือรถโค้ชปรับอากาศไปในเรือด้วย ดังนั้นเรือเฟอร์รี่จึงเข้ามาส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำให้การท่องเที่ยวสะดวกและเกิดความปลอดภัยขึ้น โดยเฉพาะประเทศอังกฤษ หลังจากปี พ.ศ. 2515 เป็นต้นมา ได้มีการต่อเรือประเภท Hydrofoils และ Hovercraft ขึ้นมาเรือทั้งสองประเภทนี้มีความเร็วมาก ทำให้ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวโดยเรือเฟอร์รี่ และประเทศไทยก็มีเรือเฟอร์รี่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในบางจุด เช่น ระหว่างสุราษฎร์ธานี และเกาะสมุย เป็นต้น เรือประเภท Hydrofoils และ Hovercraft ก็มีผู้นำมาให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในบางจุด ขณะนี้ บริษัท ภูเก็ต แทรเวล แอนด์ ทัวร์ ได้นำเรือ Hovercraft เป็นเรือ 2 ชั้นมี 237 ที่นั่ง ชั้นบนเป็นชั้นปรับอากาศมี 47 ที่นั่ง และชั้นล่างเป็นธรรมดามี 190 ที่นั่ง ตัวเรือยาว 43 เมตร มาบริการแก่นักท่องเที่ยวในลักษณะท่องเที่ยวแบบเหมาจ่าย ซึ่งรวมค่าบริการรับส่งระหว่างบนเรือ ค่าอาหารกลางวันและค่าเรือ โดยคิดในราคา วิ.ไอ.พี โดยจะออกจากภูเก็ตในตอนเช้าที่อ่าวมะขาม มุ่งสู่อ่าวพังงา เกาะพนัก เกาะนาคา เขาพิงกัน เขาตะปู เกาะปันหยี และเกาะหมาจู แล้วเดินทางกลับภูเก็ตโดยรถปรับอากาศ หรือ ผู้โดยสารจะเดินทางโดยรถปรับอากาศไปขึ้นเรือที่พังงาแล้วเดินทางกลับโดยรถปรับอากาศก็ได้

3.1.5 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือยอร์ช เป็นผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือยอร์ช ซึ่งปัจจุบันนักท่องเที่ยวที่มี

รายได้ระดับปานกลางก็สามารถเลือกใช้บริการได้ จึงมีบริษัทนำเที่ยวเช่าเรือยอชต์จากผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือยอชต์มาบริการนักท่องเที่ยวอีกทอดหนึ่ง สำหรับประเทศไทยขณะนี้บริษัทซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยคนไทย ชื่อ บริษัท ไทยยอชต์ซึ่ง จำกัด บริษัทนี้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและได้รับการสนับสนุนจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยด้วยเรือยอชต์ที่สั่งเข้ามามีสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อม ตั้งแต่ห้องนอน ห้องน้ำ อ่างล้างหน้า เครื่องสุขภัณฑ์ มินิบาร์ คริว เต่าแก๊ส โซฟานั่งเล่น และโต๊ะอาหาร บริษัทมีโครงการนำเที่ยวบริเวณอ่าวไทย ซึ่งมีเกาะแก่งอันสวยงามมาก เช่น เกาะสีชัง เกาะเสม็ด เกาะช้าง เกาะสมุย และอื่นๆ โดยในระยะแรกบริษัทจะรองรับตลาดนักท่องเที่ยว ไฮคลาสที่มีค่าใช้จ่ายสูง

3.1.6 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือแท็กซี่ เป็นผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือแท็กซี่ที่ให้บริการท่องเที่ยวในแม่น้ำลำคลอง สำหรับประเทศไทยก็มีบริการท่องเที่ยวด้วยเรือแท็กซี่พานักท่องเที่ยวต่างชาติท่องเที่ยวในคลองต่างๆ เพื่อดูวิถีการดำรงชีวิตแบบพื้นบ้าน แต่ปัจจุบันไม่ค่อยมีนักท่องเที่ยวประเภทนี้เพราะสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปหมด จนไม่สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวไปเที่ยวแม่น้ำลำคลองได้อีก

3.2 เรือโดยสาร เป็นยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือ ซึ่งสร้างขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก อาจมีขนาดเล็ก เช่น เรือจ้างรับขนส่งผู้โดยสารข้ามแม่น้ำลำคลอง ไปจนถึงเรือโดยสารขนาดใหญ่ที่ขนส่งระหว่างประเทศ เราอาจแบ่งประเภทของเรือโดยสารออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ๆคือ

3.2.1 เรือกลไฟ เป็นเรือที่ออกแบบสร้างขึ้นเพื่อบริการผู้โดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่มีความเร็วต่ำ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกในเรือเท่าที่จำเป็นไม่มากนัก ขนาดของเรือขึ้นอยู่กับเส้นทางที่ให้บริการ ถ้าให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางแม่น้ำลำคลองมักใช้เรือกลไฟขนาดเล็ก แต่ถ้าบริการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางทะเลมหาสมุทรก็จะใช้เรือกลไฟขนาดใหญ่

3.2.2 เรือสำราญ เป็นเรือที่พัฒนาออกแบบดัดแปลงจากเรือกลไฟที่มีอยู่เดิมหรือสร้างขึ้นใหม่เพื่อบริการผู้โดยสารแบบหรูหราครบวงจร เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถแสวงหาความสำราญภายในเรือสามารถพักผ่อนในห้องพักได้อย่างสบายเช่นเดียวกับ โรงแรมชั้นหนึ่ง ตามแหล่งท่องเที่ยวตากอากาศทั่วไป มีบริการอาหารพร้อมเครื่องดื่มตามต้องการและมีความบันเทิงในรูปแบบต่างๆ ให้บริการอีกด้วย เช่น การแสดงบนเวที ภาพยนตร์ วีดิโอ บาร์ ในดัลลับ ดิสโก้เทค การเดินร่า สถานที่ออกกำลังกาย เป็นต้น เรือสำราญมีชื่อเสียงที่สุดในโลก คือ ควีนส์อลิซาเบธที่ 2 ซึ่งสร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2512 มีความยาว 288 เมตร ระบายขับ 39,000 ตัน สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ถึง 1,900 คน มีลูกเรือให้บริการแก่นักท่องเที่ยว 1,015 คน มีจำนวนห้องพักในระดับต่างๆว่า

1,800 ห้องภายในเรือมีโรงภาพยนตร์ มินิเธียเตอร์ถึง 4 โรง และสร้างสระว่ายน้ำ 4 สระ รวมทั้งแหล่งคาสิโนประเภทต่างๆมากมาย ในปลายเดือนธันวาคม พ.ศ. 2533 ณ ท่าเทียบเรือที่ 7 ของนครนิวยอร์กก็มีเรือเดินสมุทรลำใหม่เอี่ยม เป็นเรือสำราญที่มีที่มีระวางขับน้ำ 70,000 ตัน จอดเทียบท่าเรือคอยการเปิดเดินทางเที่ยวปฐม เรือสำราญใหม่เอี่ยมนี้ คราวน์ ปรินเซส มีรูปร่างของลำเรือเพรียวสวยเฉียบขาด ต่อขึ้นด้วยเงิน 200 ล้านดอลลาร์ หรือราว 5,000 กว่าล้านบาท รับคนโดยสารได้ 1,590 คน มีห้องพัก 795 ห้อง มีห้องชุดมินิสำหรับผู้มีอิศฐานะ 36 ชุดและห้องชุดพิเศษสำหรับเศรษฐีมีเงิน 184 ชุด นอกนั้นเป็นห้องพักรวมอีก 430 ห้อง มีช่องกระจกติดกับกาบเรือเพื่อชมวิวได้ถนัด ห้องแต่ละห้องตกแต่งด้วยสีเชลล์ฟังก์หรือสีชมพูเปลือกหอยแสนโรแมนติคตั้งแต่เพดานผนัง ม่าน จนถึงผ้าคลุมเตียง ส่วนห้องล็อบบี้รับแขกอันกว้างใหญ่มีชื่อว่าห้องลาสพาติสเชรี ตกแต่งด้วยพรมหนานุ่มสีชมพูอมแดงและเฟอร์นิเจอร์สีตะไคร้เขียวเข้ม ราวเกลี้ยงและทางขึ้นเป็นเงินขาววับ ประดับรูปวาดในกรอบบรอนซ์ที่ผนัง มีสระว่ายน้ำอยู่บนยอดสุดคือดาดฟ้าชั้น 7 ส่วนท้ายเรือของดาดฟ้าชั้น 4 มีสระว่ายน้ำขนาดเล็ก ส่วนห้องพักด้านท้ายเรือที่ทำ ดูเรือในสมัยโบราณยื่นออกไป ผู้พักจะรู้สึกเหมือนลอยไปเหนือน้ำทะเล มองไปเห็นเกลียวคลื่นพรายพร่างไปทางท้ายเรือ ความเร็วของเรือลำนี้มีความเร็วสูงกว่า 30 น็อต / ชั่วโมง

3.2.3 เรือเฟอร์รี่ เป็นเรือท่องเที่ยวที่มีความเร็วสูงพอสมควรอีกประเภทหนึ่งในการเดินทางท่องเที่ยวทางทะเล โดยเรือเฟอร์รี่ขนาดใหญ่จะมีห้องพัก ห้องอาหาร ห้องเกมส์เหมือนเรือสำราญ มีลานจอดรถยนต์ในเรือ เช่น เรือจับใบ เฟอร์รี่ของห้างหุ้นส่วนจำกัดอุไรรัตน์ซึ่งเป็นเรือ Catamaran ที่มีห้องสองลำตัว สามารถวิ่งวัดคลื่นทะเลและลมด้วยความเร็ว 20 น็อต/ ชั่วโมง ให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ – สมุย – สงขลา เป็นต้น

3.2.4 เรือความเร็วสูง เป็นเรือที่พัฒนาออกแบบให้มีความเร็วสูง เพื่อให้บริการผู้โดยสารและรถยนต์สามารถเดินทางข้ามทะเลหรือช่องแคบ หรือเส้นทางต่างๆด้วยระยะเวลาอันสั้น ปัจจุบันมีเรือความเร็วสูงที่นิยมใช้กันอยู่ 2 ชนิด คือ เรือไฮโดรฟลอยด์ (Hydrofoils) หรือที่เรียกว่ากันว่าเรือที่บินได้ (Flying Ships) เป็นเรือที่เคลื่อนตัวบนผิวน้ำด้วยความเร็วสูงใช้แรงดันลมจากใบพัดภายในตัวเรือ สามารถวิ่งได้ด้วยความเร็วถึง 35 น็อต/ ชั่วโมง และยานโอเวอร์คราฟ (Hovercraft) เป็นยานที่มีลักษณะการทำงานคล้ายเรือไฮโดรฟลอยด์ สามารถเดินทางได้ด้วยความเร็วถึง 70 น็อต/ ชั่วโมง นอกจากนี้ก็มีเรือไอพ่นของบริษัทไฮเวอร์มารีน อินเตอร์เนชั่นแนลที่ออกรุ่นใหม่ล่าสุด คือ HM 780 เป็นเรือที่มีความเร็วสูงสุด 54 น็อต/ ชั่วโมง เรือมีขนาดความยาว 80 เมตร บรรทุกผู้โดยสารได้ 80 คน พร้อมรถยนต์อีก 10 คัน สามารถแล่นในทะเลที่มีระดับคลื่นสูงถึง 6 เมตร

3.3 เส้นทางเดินเรือ เป็นเส้นทางที่ถูกกำหนดให้เรือโดยสารใช้ในการเดินทาง ในสมัยก่อนต้องใช้ธรรมชาติช่วยในการเดินเรืออย่างมาก เช่น ต้องอาศัยการดูดาวและจำทิศทางขั้วขั้วขั้วขั้วขั้ว เป็นต้น แต่ในปัจจุบันวิทยาการก้าวหน้ามาก มีการใช้เข็มทิศและเรดาร์ในการเดินเรือ เราอาจแบ่งเส้นทางเดินเรือออกเป็น 3 ประเภทคือ

3.3.1 เส้นทางเดินเรื่อน่านน้ำในประเทศ เป็นการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารโดยใช้เส้นทางแม่น้ำลำคลอง ซึ่งประเทศต่างๆย่อมมีเส้นทางน้ำภายในประเทศ เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสาร เช่น ในประเทศไทยก็มีแม่น้ำลำคลองมากมายที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ เป็นต้น

3.3.2 เส้นทางเดินเรือทะเลชายฝั่ง เป็นการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารจากเมืองต่างๆโดยใช้เส้นทางตามชายฝั่งเลาะรอบอาณาเขตทะเลของประเทศไปยังเมืองทำอื่น ซึ่งประเทศที่มีชายฝั่งทะเลจะมีเส้นทางเดินเรือประเภทนี้ เช่น ประเทศไทยจะมีเส้นทางเดินเรือเขตชายฝั่งทะเล 2 ฝั่ง คือ เส้นทางชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและเส้นทางชายฝั่งทะเลด้านมหาสมุทรอินเดีย เป็นต้น

3.3.3 เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารโดยใช้เส้นทางในทะเลและมหาสมุทรซึ่งเปิดให้ทุกประเทศใช้ร่วมกัน เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่สำคัญมี 8 เส้นทางด้วยกันคือ

- 1) North Atlantic Route ระหว่างทวีปยุโรปกับทวีปอเมริกาเหนือด้านทิศตะวันออก
- 2) North Pacific Route ระหว่างทวีปอเมริกาเหนือด้านตะวันตกกับทวีปเอเชีย
- 3) South Africa Route ระหว่างอเมริกาตะวันออกและยุโรปตะวันออก กับทวีปแอฟริกาตอนตะวันตกและตอนใต้
- 4) South American Route ระหว่างทวีปยุโรปและทวีปอเมริกาใต้
- 5) South Pacific Route ระหว่างทวีปยุโรปและทวีปออสเตรเลีย
- 6) Panama Canal Route ระหว่างเมือง New York ไปทาง San Francisco และ Yokohama โดยผ่านคลองปานามา
- 7) Suez Canal Route ระหว่างทวีปเอเชียกับทวีปยุโรปและอเมริกา โดยผ่านคลองซูเอซ
- 8) Caribbean Canal Route ระหว่างอ่าวเม็กซิโกกับหมู่เกาะในทะเลแคริบเบียน

3.4 ท่าเรือ เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารทางเรือ ซึ่งเป็นสถานที่ให้เรือจอดเทียบท่าเพื่อหยุดรับหรือขนส่งผู้โดยสาร ท่าเรือมีขนาดต่างๆกัน ตั้งแต่ท่าเรือขนาดเล็กอย่างท่าเรือข้ามฟากจนถึงท่าเรือขนาดใหญ่อย่างท่าเรือน้ำลึก หน้าที่สำคัญของท่าเรือมี 2 ประการคือ

3.4.1 หน้าที่ในการให้บริการแก่ผู้โดยสารได้แก่ การให้บริการด้านที่พักผู้โดยสาร การตรวจคนเข้าเมือง และงานด้านศุลกากร เป็นต้น

3.4.2 หน้าที่ในการให้บริการแก่เรือโดยสารได้แก่ การให้บริการด้านนำร่อง เรือ ลากจูงเสียบึง น้ำมันเชื้อเพลิง และซ่อมเรือ เป็นต้น

การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือในประเทศไทยสามารถให้บริการทั้ง 3 รูปแบบดังต่อไปนี้

3.4.2.1 การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือในตัวเมืองกรุงเทพฯ การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือในกรุงเทพฯ ได้ลดบทบาทลงอย่างมาก เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ได้พัฒนาขึ้นมา จึงหันมาให้ความสนใจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์เป็นหลักในกรุงเทพฯ จนลืมความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือในกรุงเทพฯ ซึ่งในสมัยก่อนนั้นเคยถือว่าเป็นเส้นเลือดใหญ่ที่ตอบสนองการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากกรุงเทพฯ มีแม่น้ำลำคลองเชื่อมติดต่อกันมาก จนได้รับสมญานามว่า “เวนิสแห่งตะวันออก” แต่ปัจจุบันมีการถมคลองเพื่อสร้างถนนและขยายถนนในการพัฒนาประเทศให้เข้าความทันสมัย คลองจำนวนมากจึงทำหน้าที่เป็นเพียงท่อระบายน้ำที่ใหญ่ที่สุด จึงทำให้คลองตื้นเขินสกปรก การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือในกรุงเทพฯ จึงเหลือเพียง 3 ระบบคือ ระบบเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา ระบบเรือควนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา และระบบเรือหางยาว

3.4.2.2 การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือระหว่างเมือง การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือระหว่างเมืองในประเทศไทยแทบจะไม่มีบทบาทเลย แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นประเทศที่มีทะเล โอบอ้อมอยู่ 2 ฟัน ทั้งด้านตะวันออกคืออ่าวไทยที่เชื่อมต่อกับทะเลจีน และด้านตะวันตก อันได้แก่ทะเลอันดามัน ที่เชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดีย แต่เป็นที่น่าเสียดายการพัฒนาด้านการเดินเรือโดยสารเพื่อเชื่อมสู่เมืองต่างๆ ทั้งในอ่าวไทยและทะเลอันดามันยังไม่ก้าวหน้าเหมือนการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น ทำให้การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือระหว่างเมืองจึงเป็นเพียงบริการเฉพาะการท่องเที่ยวทางเรือในบางเส้นทางเท่านั้น

3.4.2.3 การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเรือ หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ธุรกิจการบินพาณิชย์ได้เจริญก้าวหน้าเป็นอย่างมาก ทำให้ธุรกิจการเดินเรือขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศตกต่ำลง เนื่องจากผู้โดยสารหันไปนิยมการเดินทางโดยเครื่องบิน ซึ่งสะดวก รวดเร็วกว่ามาก ด้วยเหตุนี้จึงทำให้กิจการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเรือลดบทบาทลงแล้วเปลี่ยนเป็นธุรกิจเดินสมุทรท่องเที่ยวแทน โดยนำผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวไปเยือนแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล สำหรับประเทศไทยมีอยู่ 2 ด้านคือ ด้านอ่าวไทยและด้านทะเลอันดามัน โดยมีชายฝั่งทะเลยาว 2,600 เมตร มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นชายหาดและเกาะแก่งสวยงามติดอันดับของโลก ทั้งทางด้านอ่าวไทยฝั่งตะวันออกและทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก แต่ไม่ค่อยได้ให้บริการท่องเที่ยวยังต่างประเทศเนื่องจากมีเรือเดินสมุทรจำนวนน้อย แต่มีเรือเดินสมุทรเพื่อการท่องเที่ยวจากต่างประเทศ

แวะเข้ามาท่องเที่ยวในน่านน้ำไทยมากขึ้น เช่น เรือควีนอลิซาเบธที่ 2 , เรือโอเชียนเพิลร์ , เรือรอยัล ไวกิ้ง เป็นต้น เฉลี่ยแล้วมีผู้โดยสารปีละ 20,000 กว่าคนเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย นับว่ามีจำนวน น้อยมาก สาเหตุสำคัญประการหนึ่งคือยังขาดความพร้อมทางด้านท่าเทียบเรือ จึงน่าที่จะพิจารณาว่า ประเทศไทยพร้อมหรือยังที่จะพัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว รวมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านระเบียบปฏิบัติและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำไทย เพื่อส่งเสริม การลงทุนในธุรกิจการเดินเรือสมุทรท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2536 บริษัท Star Cruise ได้ตั้งสำนักงานขายบริการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญขึ้นในประเทศไทย ทำให้การขนส่ง ผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเรือเกิดขึ้นอย่างจริงจัง

4. การขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน การขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินเป็นการเคลื่อนย้าย บุคคลด้วยเครื่องบิน ซึ่งมีความเร็วสูงกว่าการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น จึงสามารถขนส่งโดยสาร จากต้นทางไปยังปลายทางโดยใช้ระยะเวลาอันสั้น การขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินมีความเหมาะสม สำหรับการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งประมาณ 95% ของผู้โดยสารระหว่างประเทศ เดินทางโดยการขนส่งด้วยเครื่องบิน เนื่องจากสามารถข้ามทะเลมหาสมุทรและแผ่นดินได้ การขนส่ง ผู้โดยสารด้วยเครื่องบินมักเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ที่ต้องใช้ความรู้และเทคนิคเฉพาะด้านสูงมาก ลักษณะของระบบและเครื่องยนต์มีความสลับซับซ้อนกว่าการขนส่งประเภทอื่น และมีอัตราค่า โดยสารสูงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าโดยสารของการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น

องค์ประกอบของการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน การขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินมี องค์ประกอบที่สำคัญอยู่ 5 อย่างคือ สายการบิน เครื่องบินโดยสาร เส้นทางบิน ท่าอากาศยาน และ เครื่องช่วยในการเดินทาง ดังนี้

4.1 สายการบิน เป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน ซึ่งอาจเป็นของรัฐบาล หรือเอกชนก็ได้ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เรียกว่า “ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” หมายถึงผู้ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน ในการสนอง ความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อบำเหน็จการค้า ในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน นั้นอาจจะผลิตบริการประจำมีกำหนด (Scheduled Service) หรือ ผลิตบริการไม่ประจำ (Nonscheduled Service) ก็ได้ เราอาจแบ่งสายการบินตามลักษณะการให้บริการออกเป็น 2 ประเภท ใหญ่คือ

4.1.1 สายการบินประจำมีกำหนด (Scheduled Airline) หมายถึงสายการบิน ให้บริการเป็นประจำเส้นทางที่กำหนดออกเป็น 3 ประเภทคือ

ก. สายการบินหลัก (Major Airline) เป็นผู้ประกอบการบินที่ได้รับมอบ อำนาจให้จัดบริการอย่างประจำมีกำหนดแก่สาธารณะชนในเส้นทางระยะไกลที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น

ข. สายการบินท้องถิ่น (Regional Airline) เป็นผู้ประกอบการบินในเส้นทางระหว่างชุมชนของเมืองที่มีผู้ใช้บริการน้อยในเส้นทางระยะใกล้

ค. สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) เป็นผู้ประกอบการบินในเส้นทางประจำมีกำหนดแก่สาธารณะชนในเส้นทางบินไม่ไกลนัก ส่วนใหญ่มักใช้เวลาบินไม่เกิน 3 – 4 ชั่วโมง โดยมีบริการเฉพาะชั้นประหยัดเท่านั้น แต่ส่วนใหญ่จะไม่มีบริการอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารบนเครื่องบิน ทำให้ช่วยลดภาระงานและจำนวนพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้ นอกจากนี้ยังเน้นบริการขึ้นและลงจอด ณ สนามบินระดับรองที่ไม่ใช่สนามบินศูนย์กลางการบินหลัก ทำให้ต้นทุน ค่าใช้สนามบินต่ำลง อีกทั้งมักใช้เครื่องบินโดยสารรุ่นเดียวหรือแบบเดียวในการให้บริการ เพื่อประหยัดค่าบำรุงรักษา ค่าฝึกอบรมนักบิน และประหยัดค่าอะไหล่/อุปกรณ์

4.1.2 สายการบินไม่ประจำ (Nonscheduled Airline) หมายถึง บริษัทการบินที่ให้บริการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่มีลักษณะเป็นการบินเช่าเหมาหรือการบินพิเศษอื่นๆที่ไม่อยู่ในลักษณะของการบินบริการประจำมีกำหนด โดยดำเนินการเพื่อสินจ้างรางวัล แต่ไม่กำหนดเวลาแน่นอน สายการบินไม่ประจำนี้ให้บริการ 3 ลักษณะคือ

ก. สายการบินบริการเช่าเหมา (Charter Service Airline) หมายถึง สายการบินที่ให้เช่าทั้งหมดของอากาศยานสำหรับการบินเฉพาะเที่ยวหนึ่งหรือหลายเที่ยวเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าเอง สำหรับผู้โดยสารหรือพัสดุภัณฑ์จำนวนมากด้วยอากาศยานขนาดใหญ่ ภายใต้สัญญาระยะยาวกับเอกชนหรือรัฐบาลเพื่อให้บุคคลในขณะนั้นได้ใช้ ที่นั่งหรือระวางบรรทุกในเที่ยวบินที่เช่า โดยไม่นำที่นั่งหรือระวางที่ตนได้ใช้ออกจำหน่ายต่อให้แก่ประชาชนทั่วไป ดังนั้นประชาชนทั่วไปจึงไม่มีโอกาสที่จะได้ใช้บริการบินเช่าเหมาเลยวันแต่จะเป็นผู้มิคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ นอกจากนั้นการบริการบินเช่าเหมาอาจดำเนินการตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้สำหรับบริการประจำมีกำหนดหรือที่เรียกว่าเป็นการบินในเส้นทาง หรือ อาจดำเนินการตามเส้นทางที่ยังมิได้กำหนดให้เป็นเส้นทางบินสำหรับบริการประจำมีกำหนดหรือที่เรียกว่าเป็นการบินนอกเส้นทางได้ ปัญหาสำคัญเกี่ยวกับสายการบินเช่าเหมาก็คือ ปัญหาผลกระทบต่อสายการบินประจำมีกำหนดเนื่องจากสายการบินบริการเช่าเหมาจะเก็บค่าบริการเฉลี่ยต่ำกว่าสายการบินประจำมีกำหนด ดังนั้นในทางปฏิบัติประเทศต่างๆจะมีข้อบังคับในการควบคุม สายการบินบริการเช่าเหมา ซึ่งมีลักษณะข้อบังคับแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ

ข. สายการบินแท็กซี่ทางอากาศ (Air Taxi Service Airline) หมายถึง สายการบินที่เช่าอากาศยานเหมือนเช่าเหมา เพียงแต่ดำเนินการบินด้วยอากาศยานขนาดเล็กที่มีความจุน้อย และจะดำเนินการบินเฉพาะเมื่อมีผู้เช่ามาขอให้ทำการบินเท่านั้น โดยผู้เช่าเองจะเป็นผู้กำหนดจุดหมายปลายทางและวันเวลาทำการบินเท่านั้น โดยผู้เช่าเองจะเป็นผู้กำหนดจุดหมายปลายทางและ

วันเวลาทำการบิน ซึ่งประเทศต่างๆก็มีการกำหนดข้อบังคับในการควบคุมบริการแท็กซี่ทางอากาศ เช่นเดียวกันกับการบินเช่าเหมา

ค. สายการบินบริการเฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Service Airline) หมายถึง สายการบินที่ให้บริการอากาศยานประเภทเฮลิคอปเตอร์ มักจะให้บริการรับส่งคนไข้ฉุกเฉิน

4.2 เครื่องบินโดยสาร เป็นยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน ที่สร้างขึ้นเพื่อขนส่งผู้โดยสารโดยเฉพาะ มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารชั้นต่างๆ คือ ชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด เราสามารถแบ่งเครื่องบินโดยสารออกเป็น 3 ประเภทใหญ่คือ

4.2.1 เครื่องบินโดยสารใบพัด เป็นเครื่องบินโดยสารที่ใช้เครื่องยนต์เทอร์โบใบพัด โดยมีเครื่องยนต์ตั้งแต่ 2-4 เครื่องยนต์ เครื่องบินโดยสารแบบนี้เหมาะสำหรับการบินในเขตต่ำ เพราะประหยัดน้ำมันได้มาก ต้องการทางวิ่งในการขึ้นลงสั้น และง่ายต่อการควบคุมการขึ้นลงแต่มีความเร็วต่ำ (ไม่เกิน 300 ไมล์ต่อชั่วโมง)

4.2.2 เครื่องบินโดยสารไอพ่น เป็นเครื่องบินโดยสารที่ใช้เครื่องยนต์ไอพ่นตั้งแต่ 2-4 เครื่องยนต์ เครื่องบินโดยสารแบบนี้บินได้เขตแดนสูง (ตั้งแต่ระดับ 40,000 ฟุตขึ้นไป) มีความเร็วสูงประมาณ 600 ไมล์ต่อชั่วโมง แต่การขึ้นลงอยู่่าย ต้องการทางวิ่งในการขึ้นลงยาว การควบคุมขึ้นยากและสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงมาก แต่เป็นที่นิยมของผู้โดยสารในยุคนี้ เพราะสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้รวดเร็ว บริษัทผลิตเครื่องบินโดยสารประเภทนี้ที่สายการบินนิยมซื้อมาใช้มี 3 บริษัทคือ บริษัท โบอิง ของสหรัฐอเมริกาผลิตเครื่องบินโบอิงแบบต่างๆ เช่น เครื่องบินโบอิง แบบ บี 747 บินได้ระยะทางไกลๆ สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ถึง 400 คน เป็นต้น

4.2.3 เครื่องบินโดยสารความเร็วเหนือเสียง เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีความเร็วเหนือเสียง ซึ่งเสียงมีความเร็ว 760 ไมล์ต่อชั่วโมง หรือเรียกว่า 1 มัค เช่น เครื่องบินคอนคอร์ด สามารถบินได้ด้วยความเร็ว 2.2 มัค หรือ 2.2 เท่าของเสียง และบินในเขตแดนสูงมากตั้งแต่ 45,000 ฟุตขึ้นไปถึง 80,000 ฟุต

4.3 เส้นทางบิน เป็นเส้นทางติดต่อระหว่างเมืองต่างๆที่สายการบินแต่ละสายกำหนดไว้เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร เส้นทางการบินอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ

4.3.1 เส้นทางบินภายในประเทศ เป็นเส้นทางบินติดต่อระหว่างเมืองต่างๆภายในประเทศนั้นๆ เช่น เส้นทางบินภายในประเทศของไทยมีเส้นทางบินสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และ สายใต้ เป็นต้น

4.3.2 เส้นทางบินระหว่างประเทศ เป็นเส้นทางบินติดต่อระหว่างเมืองต่างๆของประเทศต่างๆทั่วโลก ซึ่งมีเส้นทางบินระหว่างประเทศที่สำคัญของโลกอยู่ 5 เส้นทาง คือ

เส้นทางแอดแลนติกเหนือ เส้นทางบินตะวันออกไกล เส้นทางบินแอฟริกา เส้นทางบินแปซิฟิกใต้ และเส้นทางบินภายในทวีปยุโรป

4.4 ทำอากาศยาน เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินซึ่งเป็นสถานที่ให้เครื่องบินโดยสารจอดเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งทำอากาศยานอาจเรียกว่าสนามบิน มีความหมายตามภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ให้คำนิยามของทำอากาศยานไว้ว่า หมายถึงพื้นที่ที่อยู่บนผิวดินหรือผิวน้ำ รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์สำหรับใช้แต่เพียงส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดเพื่อการขึ้นลงของเครื่องบิน โดยทำอากาศยานจะมีหน้าที่สำคัญ 2 ประการคือ

4.4.1. หน้าที่ในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ได้แก่ การบริการที่พักผู้โดยสาร การตรวจคนเข้าเมือง งานด้านศุลกากร การบริการด้านกักตุน เป็นต้น

4.4.2. หน้าที่ในการให้บริการแก่เครื่องบินโดยสาร ได้แก่ บริการนำเครื่องบินขึ้นลงที่ทำอากาศยาน การบริการจอดเครื่องบิน การบริการขนถ่ายสัมภาระของผู้โดยสาร การบริการน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

เมื่อทำอากาศยานมีหน้าที่ในการให้บริการแก่ผู้โดยสารและเครื่องบิน จึงต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการนี้ ฉะนั้นทำอากาศยานจึงต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญคือ

1) ทางวิ่งและทางขับ ซึ่งเป็นทางที่ให้เครื่องบินขึ้นลงอย่างปลอดภัย จึงต้องคำนึงถึงจำนวน ทิศทาง ความยาว ความกว้าง และความแข็งแรง รวมทั้งมีไฟส่องทางวิ่งและทางขับด้วย

2) อาคารสถานี เป็นพื้นที่ที่ให้บริการและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งมีห้องผู้โดยสารขาเข้า ห้องผู้โดยสารขาออก และห้องผู้โดยสารผ่าน ซึ่งแต่ละห้องจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น ที่ติดต่อสอบถาม ที่ตรวจคนเข้าเมือง ที่ตรวจศุลกากร ที่ตรวจรักษาความปลอดภัยที่ตรวจบัตรโดยสาร เป็นต้น

3) ลานจอดเครื่องบิน เป็นบริเวณที่ทำให้เครื่องบินจอดเพื่อรอรับบริการ ซึ่งในลานจอดเครื่องบินจะมีบริการที่สำคัญคือ บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างเครื่องบินกับอาคารสถานที่ทำอากาศยาน บริการรับส่งอาหารเครื่องดื่มขึ้นลงจากเครื่องบิน บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน บริการซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบริการทำความสะอาดเครื่องบิน เป็นต้น

4) ทางเข้าออกระหว่างทำอากาศยานกับตัวเมือง เป็นเส้นทางในการเข้าออกระหว่างทำอากาศยานกับตัวเมือง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางเข้าออกระหว่างทำอากาศยานกับตัวเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ควรมีทางเข้าออกระหว่างทำอากาศยานกับตัวเมืองหลายเส้นทาง และมีการขนส่งผู้โดยสารหลายประเภทร่วมให้บริการด้วย

4.5 เครื่องช่วยในการเดินทาง เป็นเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของเครื่องบิน รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและบริภัณฑ์ของบริการนั้น ซึ่งองค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้บัญญัติให้ประเทศภาคีสมาชิกต้องจัดหาติดตั้งและบำรุงรักษาเครื่องช่วยในการเดินอากาศ พร้อมทั้งการให้บริการและกำหนดระเบียบปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยแก่เครื่องบินในการบินเข้าออกจากท่าอากาศยาน รวมทั้งการบินผ่านอาณาเขตที่กำหนดให้รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ เครื่องช่วยในการเดินอากาศประกอบด้วย

4.5.1 วิทยุสื่อสารในสนามบิน อาจเป็นวิทยุประเภทการ (Non Directional Beacon – NDB) ซึ่งเป็นเครื่องช่วยในการเดินอากาศที่บอกมุมระหว่างแนวที่ตั้งของสถานี NDB กับแนวทิศทางที่เครื่องบินกำลังบินอยู่ หรืออาจเป็นวิทยุความถี่สูงมาก (Very High Frequency Omni – Directional Range – VOR) เป็นเครื่องช่วยในการเดินอากาศประเภทเดียวกับ NDB แต่ใช้เครื่องวิทยุที่มีความถี่สูงมาก หรืออาจเป็นเครื่องมือวัดระยะทาง (Distance Measuring Equipment - DME) เป็นเครื่องช่วยในการเดินอากาศที่บอกระยะทางระหว่างเครื่องบินกับที่ตั้งสถานี DME หรือ อาจเป็นเครื่องช่วยระบบการบินลง (Instrument Landing System ILS) เป็นเครื่องช่วยในการเดินอากาศชนิดที่บอกแนวถึงกลางทางวิ่งและมุมร่อนที่ถูกต้องให้กับสนามบิน ซึ่งจะช่วยให้ผู้นำเครื่องบินร่อนสู่สนามบินในภาวะที่ทัศนวิสัยเลว หรืออาจเป็นวิทยุสื่อสารประเภทอื่นๆก็ได้

4.5.2 การบินจราจรทางอากาศ เป็นงานควบคุมการจราจรทางอากาศซึ่งต้องยึดถือระเบียบปฏิบัติตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดไว้

4.5.3 การสื่อสารการบิน เป็นงานบริการสื่อสารการบินรวมทั้งบริการสื่อสารระหว่างสถานีพื้นดิน (point to point) ระหว่างศูนย์สื่อสารการบินในประเทศต่างๆและบริการสื่อสารระหว่างพื้นดินกับเครื่องบินที่จะบินออกจากประเทศนั้นๆ

4.5.4 การบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน เป็นงานบริการด้านพยากรณ์อากาศสำหรับการบิน ซึ่งมีความสัมพันธ์อย่างมากกับการเดินทางอากาศ โดยนักบินที่จะทำการบินควรต้องทราบข้อมูลด้านอุตุนิยมวิทยาการบินเสียก่อน จึงสามารถนำมาวางแผนการบินได้อย่างดี เพื่อให้เครื่องบินเดินทางอย่างปลอดภัย

4.5.5 การบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย เป็นงานช่วยเหลือและค้นหาเครื่องบินที่ประสบอุบัติเหตุในการเดินอากาศ พร้อมทั้งมีการสืบสวนอุบัติเหตุด้วย

4.5.6 การบริการข่าวสารการบิน เป็นงานบริการข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ พร้อมทั้งการให้บริการทั้งหมดที่มีอยู่ในท่าอากาศยานให้แก่สายการบินต่างๆและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ข่าวสารการบิน

จะประกอบด้วยสภาพการบิน การสื่อสาร อุตุนิยมวิทยา การควบคุมจราจรทางอากาศ การอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การค้นหาและช่วยเหลือเครื่องบินให้พ้นภัย แผนภูมิการบิน เป็นต้น การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบิน จะมุ่งเน้นให้บริการหลัก 2 ประเภทคือ

1. การขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินระหว่างเมือง การขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินระหว่างเมืองของไทยตกอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาด โดยมีบริษัทการบินไทย จำกัด (บกท.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเครื่องบินระหว่างเมืองในเส้นทางสำคัญๆเกือบทั่วประเทศ ส่วนกิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของเอกชนมีอีก 3 บริษัท บริษัทกรุงเทพการบิน ปิพีแอร์ และแอร์อันดามัน ทำการบินประจำในเส้นทาง และบริษัทไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด ทำการบินแบบแอร์แท็กซี่ด้วยเครื่องบินขนาดเล็ก นอกจากนี้สายการบินต้นทุนต่ำอีก 3 บริษัทคือ สายการบินนกแอร์ สายการบินโอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย

เส้นทางติดต่อระหว่างเมืองต่างๆในประเทศไทยที่บริษัทการบินไทย จำกัด ให้บริการประจำมี 3 เส้นทางคือ

ก. สายเหนือ ทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ – พิษณุโลก – ตาก – แม่สอด – แพร่ – น่าน – ลำปาง – เชียงใหม่ – เชียงราย – แม่ฮ่องสอน

ข. สายตะวันออกเฉียงเหนือ ทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ – นครราชสีมา – ขอนแก่น - อุดรธานี – อุบลราชธานี - สกลนคร – เลย

ค. สายใต้ ทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ – ภูเก็ต - หาดใหญ่ –สุราษฎร์ธานี – ตรัง – ปัตตานี – นราธิวาส – นครราชสีมา

2. การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเครื่องบิน การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเครื่องบินของไทยตกอยู่ในระบบเศรษฐกิจผูกขาด โดยมีบริษัทการบินไทย จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินระหว่างประเทศในเส้นทางต่างๆเกือบทั่วโลก เส้นทางที่บริษัทการบินไทย จำกัดทำการบินระหว่าง 5 ทวีปไปยังเมืองต่างๆใน 30 ประเทศ ดังต่อไปนี้

ก. เส้นทางการบินภูมิภาค แบ่งออกเป็น 3 คือ

- 1) สายเหนือ บริการบินไปยังฮ่องกง มะนิลา ไทเป โอซากา และปักกิ่ง
- 2) สายใต้ บริการบินไปยังป็นัง กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ จาการ์ตา และบรูไน
- 3) สายตะวันออก บริการบินไปยัง ฮ่องกง ดัลคา กัลกาตา กานูมันฑู เคลลี

โคลัมโบ การากี คาร์ราราน Riyadh คูเวต แบกแดด มัสเกต และไคโร

ข. เส้นทางการบินข้ามทวีป แบ่งออกเป็น 3 สายคือ

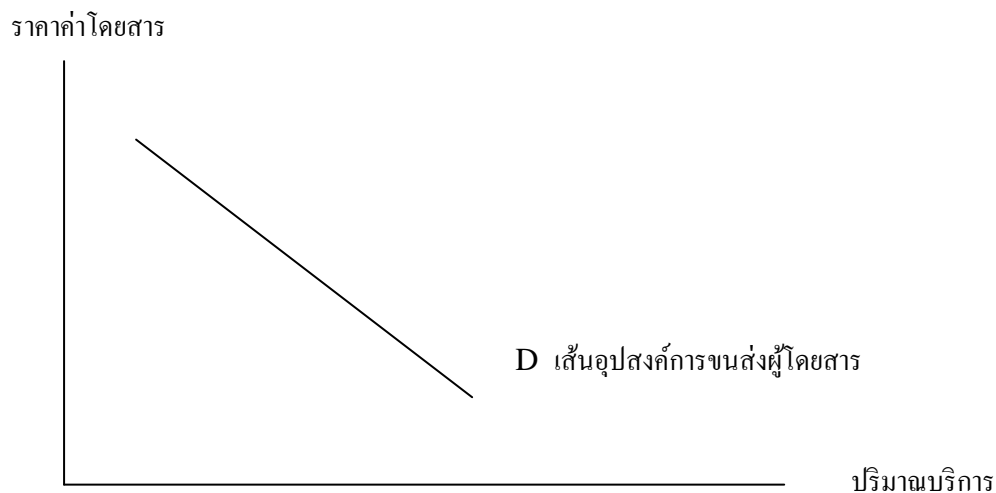
- 1) สายยุโรป บริการบินไปยังเอเธนส์ โรม แมดริด ปารีส ลอนดอน อัมสเตอร์ดัม ซูริก เวียนนา แฟรงเฟิร์ต โคเปนเฮเกน และ สต็อกโฮล์ม
- 2) สายออสเตรเลีย บริการบินไปยังเมลเบิร์น บริสเบน ซิดนีย์ เพิร์ธ คานส์ และ โอ๊คแลนด์
- 3) สายอเมริกา บริการบินไปยังซีแอตเติล ดัลลาส โตรอนโต และบินตรงไปนิวยอร์ก

อุปสงค์และอุปทานของการขนส่งผู้โดยสาร

1. อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสาร

อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสาร หมายถึง ปริมาณของการบริการขนส่งบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยผู้ใช้บริการเต็มใจและสามารถทำการซื้อได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ ณ ระดับอัตราค่าโดยสารต่างๆกัน ซึ่งอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารจะมีลักษณะและกฎเกณฑ์เหมือนอุปสงค์ของสินค้า กล่าวคือ ปริมาณของการขนส่งผู้โดยสารที่ผู้ใช้บริการต้องการซื้อย่อมผันแปรเป็นส่วนกลับกับอัตราค่าโดยสารเสมอ นั่นคือ ถ้าอัตราค่าโดยสารของการขนส่งผู้โดยสารลดลง ปริมาณผู้โดยสารของการขนส่งผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้น และ ถ้าอัตราค่าโดยสารของการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ปริมาณผู้โดยสารของการขนส่งผู้โดยสารจะลดลง ฉะนั้นเส้นอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารจึงมีลักษณะทอดต่ำลงมาจากซ้ายไปขวา และมีค่าเป็นลบเหมือนเส้นอุปสงค์ของสินค้าทั่วไป

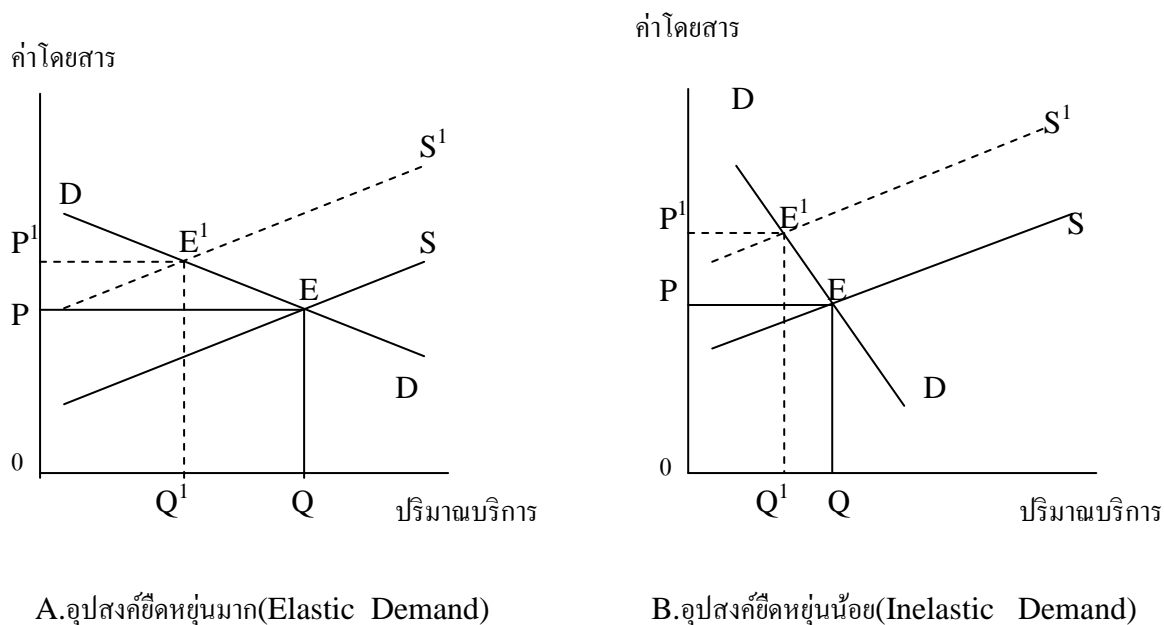
ภาพที่ 1 อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร



ที่มา : (ทักษิณา นิยมลรัตน์ , 2536, หน้า 48)

จากภาพที่ 1 จะเห็นได้ว่าเมื่ออัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงไป ก็จะทำให้ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางตรงข้าม ส่วนจะเปลี่ยนแปลงมากกว่าหรือน้อยกว่าอัตราค่าโดยสารที่เปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นของอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสาร (Elasticity of Demand for Passenger Transport) ถ้าหากอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารมีความยืดหยุ่นมาก แสดงว่าเมื่ออัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการจะเปลี่ยนแปลงในอัตราส่วนมากกว่าอัตราค่าโดยสารที่เปลี่ยน แต่ถ้าอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารมีความยืดหยุ่นน้อย แสดงว่าเมื่ออัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการจะเปลี่ยนแปลงในอัตราส่วนน้อยกว่าอัตราค่าโดยสารที่เปลี่ยน

ภาพที่ 2 ความยืดหยุ่นของอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร



ที่มา : (ทักษิณา นิยมรัตน์ , 2536, หน้า 49)

จากภาพที่ 2 อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารจะเป็นอุปสงค์สืบเนื่อง (Derived Demand) หมายความว่าต้องมีอุปสงค์ในสถานที่นั้นก่อน จึงจะมีอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารไปยังสถานที่นั้นสืบเนื่องต่อกันไป ฉะนั้นอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารจึงขึ้นอยู่กับอัตราประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่ของแต่ละบุคคล (Personal Place Utility) ซึ่งอัตราประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่นี้หาความแน่นอนได้ยาก ทั้งนี้เนื่องจากสถานที่แห่งเดียวกัน แต่อัตราประโยชน์ของสถานที่นั้นต่อแต่ละบุคคลย่อมไม่เท่ากัน เช่น คนที่เกิดและเติบโตในจังหวัดเชียงใหม่ ก็เห็นจังหวัดเชียงใหม่เป็นสถานที่ที่แทบจะไม่มียอดอัตราประโยชน์ต่อเขา เพราะเขาคุ่นเคยกับทุกสิ่งทุกอย่างในจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนคนที่เกิดจังหวัดอื่นก็เห็นจังหวัดเชียงใหม่เป็นสถานที่ที่มีอัตราประโยชน์ต่อเขาอย่างมาก เขาอยากไปจังหวัดเชียงใหม่เพื่อเห็นสิ่งแปลกๆใหม่ เป็นต้น อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามตัวกำหนดหลายตัว ซึ่งตัวกำหนดแต่ละตัวจะมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการและกาลเวลา ปัจจัยหรือตัวกำหนดอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารที่สำคัญได้แก่

8.1.1 ความเจริญทางเศรษฐกิจ อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ถ้าระยะที่เศรษฐกิจรุ่งเรืองนักธุรกิจก็จะเดินทางเพื่อขยายธุรกิจ

ของตน ทำให้มีอุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้น แต่ถ้าเศรษฐกิจตกต่ำนักธุรกิจจะพยายาม
 ประคองธุรกิจของตนให้อยู่รอด ก็จะไม่มีการเดินทางเพื่อขยายธุรกิจ ทำให้มีอุปสงค์ของการขนส่ง
 ผู้โดยสารน้อยลง

1.2 การเพิ่มขึ้นในรายได้ เมื่อบุคคลมีรายได้เพิ่มขึ้น ก็จะมีเงินใช้จ่ายในการท่องเที่ยว
 มากขึ้น และสามารถเที่ยวได้ไกลยิ่งขึ้น ทำให้อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

1.3 นิัยชอบการเดินทางของประชาชน ถ้าประชาชนส่วนใหญ่ในสังคมชอบการเดินทาง
 ท่องเที่ยว ก็จะทำให้อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ นิัยชอบการเดินทางของประชาชน
 ยังมีอิทธิพลในการเลือกประเภทของการขนส่ง เป็นต้นว่าคนส่วนใหญ่ในสังคมชอบเดินทางด้วย
 รถไฟ จะทำให้อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารโดยรถไฟเพิ่มขึ้น

1.4 การกระจายตัวของประชากรทางภูมิศาสตร์ นับว่ามีอิทธิพลต่ออุปสงค์ของการขนส่ง
 ผู้โดยสาร ถ้ามีการกระจายของประชากรทางภูมิศาสตร์มาก ก็ย่อมมีอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารมาก
 เนื่องจากต้องมีการเดินทางไปมาหาสู่กันมาก

1.5 เวลาว่าง เมื่อประชาชนมีเวลาว่างก็มีเวลาเดินทางไปท่องเที่ยว ยังมีเวลาว่าง
 มากก็ยิ่งคิดหาทางท่องเที่ยวให้ไกลขึ้น ก็จะมีผลทำให้อุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ถ้า
 ประชาชนไม่มีเวลาว่างเลยคงไม่มีโอกาสเดินทางท่องเที่ยวหรือไปเยี่ยมญาติมิตรได้ อุปสงค์การ
 ขนส่งผู้โดยสารก็จะไม่เกิดขึ้น

1.6 ค่าโดยสารเปรียบเทียบกับระยะทาง ในการเดินทางคนเราย่อมคิดถึงค่าใช้จ่าย
 ในการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าโดยสาร ถ้าหากค่าโดยสารแพงคนจะเดินทางน้อย ทำให้อุปสงค์
 การขนส่งผู้โดยสารมีน้อย แต่ถ้าค่าโดยสารถูกคนจะเดินทางมาก ก็จะทำให้อุปสงค์การขนส่ง
 ผู้โดยสารมีมาก

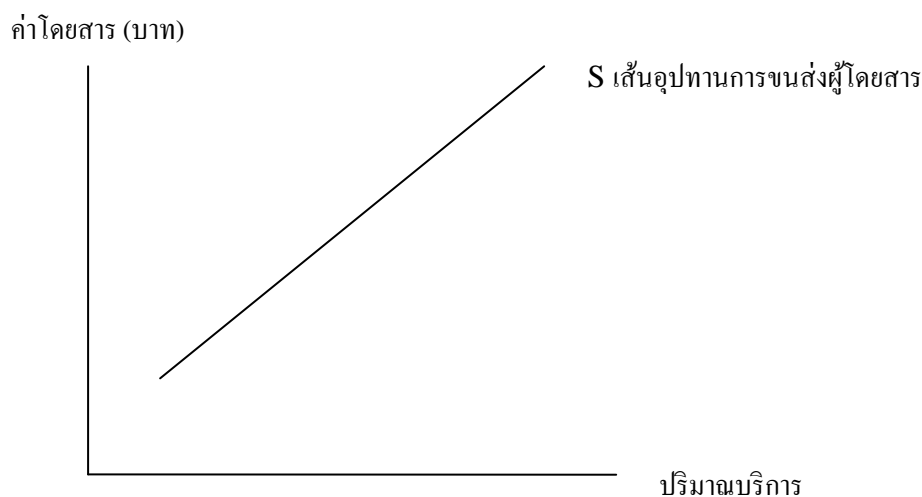
1.7 ตารางกำหนดการเดินทาง การเดินทางของผู้โดยสารขึ้นอยู่กับเวลาที่ผู้โดยสารต้อง
 การ ถ้ากำหนดตารางการเดินทางตรงตามที่ประชาชนส่วนใหญ่ต้องการการใช้บริการได้หรือกำหนด
 ตารางการเดินทางถึงที่หมายในเวลาที่เหมาะสมกับคนส่วนใหญ่ ก็จะเพิ่มอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร
 มากขึ้น

1.8 อุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสาร นับว่ามีอิทธิพลต่ออุปสงค์การขนส่งผู้โดยสารอยู่
 2 ประการคือ ประการแรกความเร็วของอุปกรณ์การขนส่งผู้โดยสารทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทาง
 ท่องเที่ยวได้มากขึ้นในระยะเวลาที่กำหนดให้ ประการที่ 2 แบบอุปกรณ์ของการขนส่งผู้โดยสารที่
 ใช้บริการก็เป็นสิ่งจูงใจให้มีการเพิ่มอุปสงค์การขนส่งผู้โดยสาร เพราะคนอยากทดลองใช้บริการ
 ด้วยอุปกรณ์การขนส่งแบบใหม่ๆ

2. อุปทานของการขนส่งผู้โดยสาร

อุปทานของการขนส่งผู้โดยสาร หมายถึง ปริมาณของการขนส่งบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยผู้ให้บริการเต็มใจและสามารถทำการขายได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ ณ ระดับอัตราค่าโดยสารต่างๆกัน ปริมาณของการบริการขนส่งผู้โดยสารที่ผู้ให้บริการต้องการขายย่อมแปรโดยตรงกับอัตราค่าโดยสารเสมอ หมายความว่า ถ้าอัตราค่าโดยสารของการขนส่งผู้โดยสารลดลง ปริมาณบริการที่เสนอขายของการขนส่งผู้โดยสารจะลดลงด้วย แต่ถ้าอัตราค่าโดยสารของการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ปริมาณบริการที่เสนอขายของการขนส่งผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นด้วย เช่นค่าโดยสารของรถทัวร์จากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่คนละ 200 บาท ผู้ให้บริการจะเสนอขายบริการ 40,000 ที่นั่งต่อปี ถ้าหากอัตราค่าโดยสารของรถทัวร์จากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ลดลงเหลือคนละ 100 บาท ผู้ให้บริการจะเสนอขายบริการ 20,000 ที่นั่งต่อปี ถ้าหากอัตราค่าโดยสารของรถทัวร์จากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่เพิ่มขึ้นเป็นคนละ 300 บาท ผู้ให้บริการจะเสนอขายบริการ 60,000 ที่นั่งต่อปี เป็นต้น ดังนั้นเส้นอุปทานของการขนส่งผู้โดยสารจึงมีลักษณะทอดขึ้นจากซ้ายไปขวา และมีค่าเป็นบวก

ภาพที่ 3 อุปทานการขนส่งผู้โดยสาร

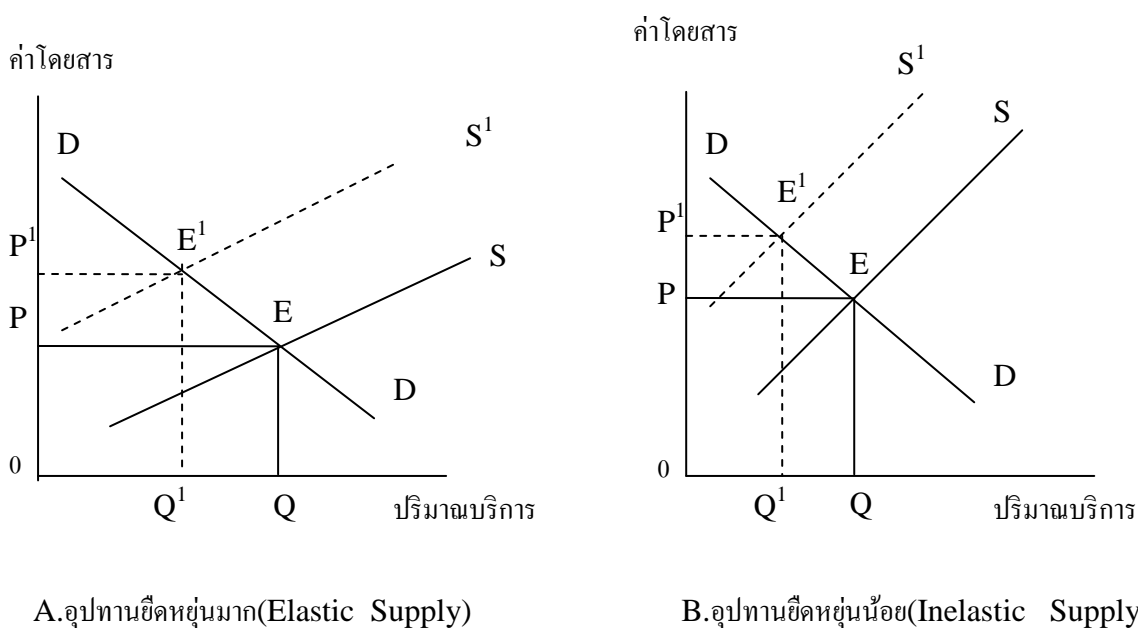


ที่มา : (ทักษิณา นิยมลรัตน์ , 2536, หน้า 48)

จากภาพที่ 3 จะเห็นว่าเมื่ออัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงไป ก็จะทำให้ปริมาณบริการที่เสนอขายเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน ส่วนที่จะเปลี่ยนแปลงมากกว่าหรือน้อยกว่าอัตราค่าโดยสารที่เปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นของอุปทานการขนส่งผู้โดยสาร (Elasticity of Supply of Passenger Transport) ถ้าหากอุปทานของการขนส่งผู้โดยสารมีความยืดหยุ่นมาก แสดง

ว่าเมื่ออัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลง ปริมาณบริการที่เสนอขายจะเปลี่ยนแปลงในอัตราส่วนมากกว่าอัตราค่าโดยสารที่เปลี่ยน แต่ถ้าอุปทานของการขนส่งผู้โดยสารมีความยืดหยุ่นน้อย ก็แสดงว่าเมื่ออัตราค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงไป ปริมาณบริการที่เสนอขายจะเปลี่ยนแปลงในอัตราส่วนน้อยกว่าอัตราค่าโดยสารที่เปลี่ยน

ภาพที่ 4 ความยืดหยุ่นของอุปทานการขนส่งผู้โดยสาร



ที่มา : (ทักษิณา นิยมรัตน์ , 2536, หน้า 50)

จากภาพที่ 4 อุปทานการขนส่งผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามตัวกำหนดหลายตัว ซึ่งตัวกำหนดแต่ละตัวจะมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของอุปทานการขนส่งผู้โดยสารไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของผู้ให้บริการและเวลา ตัวกำหนดอุปทานการขนส่งผู้โดยสารที่สำคัญได้แก่

2.1 เป้าหมายของผู้ประกอบการ อุปทานการขนส่งผู้โดยสารจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับเป้าหมายของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารว่าจะมีเป้าหมายในการเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสารอย่างไร เช่น บริษัทขนส่ง จำกัด มีเป้าหมายว่าจะเพิ่มปริมาณบริการขนส่งผู้โดยสาร 10% ต่อปี ก็จะทำให้มีอุปทานการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นทุกปี

2.2 อัตราค่าโดยสาร อุปทานการขนส่งผู้โดยสารมีความสัมพันธ์อย่างมากกับอัตราค่าโดยสาร ถ้าหากค่าโดยสารสูง ก็ย่อมจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารต่างหวังกำไรเป็นสำคัญ แต่ถ้าหากอัตราค่าโดยสารต่ำ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเห็นว่าอัตราค่าโดยสารไม่คุ้มค่าใช้จ่าย ก็จะไม่เพิ่มหรืออาจลดปริมาณบริการขนส่งผู้โดยสารลง

2.3 การผลิตอุปกรณ์ขนส่ง อุปทานการขนส่งผู้โดยสารจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับเทคนิคการผลิตอุปกรณ์ขนส่ง ถ้าอุปกรณ์การขนส่งที่ผลิตขึ้นมีขนาดใหญ่ ก็สามารถเพิ่มปริมาณบริการในแต่ละเที่ยวได้มากขึ้น หรืออุปกรณ์การขนส่งที่ผลิตขึ้นมีความเร็วสูงขึ้น ก็สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวได้มากขึ้น ซึ่งล้วนแต่เป็นการเพิ่มอุปทานการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น

2.4 ต้นทุนการผลิตบริการ อุปทานการขนส่งผู้โดยสารจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับต้นทุนในการผลิตบริการขนส่งผู้โดยสาร ถ้าหากผู้ประกอบการสามารถผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารที่มีต้นทุนต่ำ ย่อมมีผลทำให้สามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารต่ำด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าโดยสารมักใช้วิธีต้นทุนบวกกำไรเป็นหลัก (Cost – plus Pricing) เมื่ออัตราค่าโดยสารต่ำ ก็ส่งผลให้อุสงค์การขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นตามกฎของอุปสงค์ เมื่ออุปสงค์การขนส่งเพิ่ม ผู้ประกอบการก็จะขยายอุปทานการขนส่งผู้โดยสารตามไปด้วย

2.5 จำนวนและขนาดของผู้ประกอบการ อุปทานการขนส่งผู้โดยสารจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับจำนวนและขนาดของผู้ประกอบการขนส่งโดยสาร ถ้าเส้นทางใดมีผู้ประกอบการมากรายปริมาณบริการที่ให้ก็จะมากด้วย พร้อมทั้งเกิดการแข่งขันให้บริการที่ดีขึ้นด้วย ถ้าเส้นทางใดมีผู้ประกอบการน้อยรายหรือมีเพียงรายเดียวก็จะเกิดการผูกขาดหรือแข่งขันน้อย ก่อให้ไม่มีการพัฒนาบริการที่ดี นอกจากนั้นขนาดของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารก็เป็นสิ่งสำคัญต่ออุปทานการขนส่งผู้โดยสาร ถ้าผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีขนาดใหญ่ ก็จะมีปริมาณบริการที่เสนอขายมาก ถ้าผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีขนาดเล็กก็จะมีปริมาณบริการที่เสนอขายน้อย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทักษิณา นิम्मลรัตน์ (2536) ได้ศึกษาในหนังสือเรื่อง การขนส่งผู้โดยสารเบื้องต้น การขนส่งผู้โดยสารก็คือการนำหรือเคลื่อนย้ายคนจากที่แห่งหนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง โดยอาศัยสื่อกลางการเดินทางประเภทต่างๆ ทั้งนี้ผู้ทำการขนส่งจะต้องดำเนินการนำส่งผู้โดยสารให้ถึงจุดหมายปลายทาง ภายใต้อัตราและเงื่อนไขที่ตกลงกันได้ การขนส่งจัดเป็นกิจการสาธารณูปโภค (Public Utility) คือเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับวิถีความเป็นอยู่ของประชาชนที่รัฐจำเป็นต้องมีไว้บริการ หากบริการ

จากกิจการสาธารณูปโภคขัดข้องเมื่อใดก็จะนำความเดือดร้อนมาสู่ประชาชน ดังนั้นรัฐจึงจำเป็นต้องมีกิจการเหล่านี้ไว้บริการตลอดเวลา แม้ว่าจะขาดทุน กิจการสาธารณูปโภคที่ว่าเป็นนี้คือ การขนส่ง รัฐจะใช้จ่ายเงินที่ได้มาจากภาษีอากรของประชาชนมาใช้ในการบริหารงาน

กฤษดา จันทร์ศรี (2537) ได้ทำการศึกษาปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ระบบการขนส่งมวลชนยังขาดการพัฒนาให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน กล่าวคือ ระบบการขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ไม่ได้มีการพัฒนาเท่าที่ควร 30 ปีก่อนเป็นอย่างใด ปัจจุบันพัฒนาไปจากเดิมไม่มาก เห็นได้จากความล้มเหลวของระบบขนส่งมวลชนในเขตเทศบาลเชียงใหม่ ชาวเชียงใหม่จึงนิยมใช้รถส่วนตัว และเปิดโอกาสให้รถสองแถวรับจ้างเกิดขึ้นอย่างมากมาย จึงเป็นสาเหตุให้ปริมาณการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

บริษัทเซาท์อีสเอเชียเทคโนโลยี จำกัด บริษัทเอฟซีลอน จำกัด และบริษัทหลุยส์เบอร์เกอร์อินเตอร์ เนชั่นแนลลิงค์ (2537) ศึกษาเรื่องโครงการความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งคนบนพื้นที่ถนนอันจำกัด โดยการขนส่งผู้โดยสารคราวละหลายๆคนแทนการใช้พาหนะส่วนบุคคลซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงและทำให้เกิดความแออัดในการจราจร เป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศมาก การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนขนาดที่พอเหมาะและมีความสะดวกสบายในการเดินทาง จะทำให้มีการเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งมวลชนเป็นการทดแทนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลในระดับหนึ่ง ความเป็นไปได้ในการลงทุน โดยทั่วไปการลงทุนระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่ทั่วโลกต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงินไม่ว่าจะเป็นการให้เปล่าโดยรัฐบาลบางส่วนและการได้รับการสนับสนุนในรูปแบบอื่น การสนับสนุนโครงการระบบขนส่งมวลชนเชียงใหม่ควรมีการลดราคาค่ากระแสไฟฟ้าเพื่อสนับสนุน โครงการการเก็บภาษีอากรหรือภาษีน้ำมันหรือการขนส่งสาธารณะเป็นการช่วยลดการใช้รถส่วนบุคคล

ลำดวน ศรีศักดิ์ (2539) ได้ศึกษาเรื่องความสามารถในการเข้าถึงส่วนต่างๆของเมืองเชียงใหม่ โดยรถประจำทางโดยการเปรียบเทียบระบบรถประจำทางในเมือง ภูมิภาค ภาคเหนือ ผลการศึกษาพบว่า รถโดยสารประจำทางในเมือง ภูมิภาค มุมมองจากนักวิชาการระบบการขนส่งเป็นระบบที่นำเอาพาหนะมาวิ่งในโครงข่ายทางมีจุดจอดให้ผู้โดยสารสามารถเข้าหรือออกนอกกระบวน รวมทั้งมีวิธีการจัดการให้ยานพาหนะแต่ละคันวิ่งจากจุดเริ่มต้นสู่จุดปลายทางสามารถให้บริการผู้โดยสารได้ เมื่อระบุมารถประจำทางพบว่ายานพาหนะที่ใช้คือรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ผู้โดยสารเดินไม่ได้เป็นเจ้าของ มีผู้ประกอบการเป็นเจ้าของรถทำการขับขี่โดยพนักงานที่ผ่านการฝึกอบรม วิ่งบนเส้นทางที่กำหนดไว้ก่อนด้วยความถี่ที่กำหนดให้จอดรับส่งผู้โดยสารที่จุดหรือป้ายหยุดรถหรือสถานีรถประจำ

ทาง และ มักมีท่ารถที่ปลายทางด้วย รถประจำทางให้บริการกับบุคคลทุกประเภทที่สามารถชำระค่าโดยสารที่มักกำหนดตายตัวซึ่งไม่จำเป็นต้องมีการต่อรอง

นิรันดร์ ชวนชื่น (2539) ได้ศึกษาเรื่อง ทักษะคติของชาวเชียงใหม่ต่อระบบการขนส่งสาธารณะ ผลการศึกษาพบว่ามูลเหตุที่ทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ไม่ได้รับความนิยม คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การมีรถส่วนตัว จำนวนรถส่วนตัวที่มี มีผลต่อทัศนคติบริการในระบบการขนส่งสาธารณะ ปัญหาในด้านบริการขนส่ง คือ ป้ายหยุดรถรับส่ง สถานีที่פקผู้โดยสาร มีไม่เพียงพอ และขาดการสำรวจความต้องการของประชาชน และขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี

ฉนวนญา พูนเพิ่ม และคณะ (2543) ศึกษาเรื่อง ทักษะคติของนักท่องเที่ยวต่อการจัดการด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีความพอใจในการจัดการด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในระดับปานกลางได้แก่ การจัดการที่פקแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก การคมนาคม มีความพอใจในการจัดการด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในระดับมากได้แก่ สถานที่ท่องเที่ยว และมีความพึงพอใจในการจัดการท่องเที่ยวน้อยที่สุดได้แก่ บริษัทนำเที่ยว สถานที่บริการอื่นๆ และ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และพบว่า การจัดการด้านที่פקแรมควรมีการปรับปรุงให้มากขึ้นเพื่อเพิ่มความพึงพอใจให้นักท่องเที่ยว โดยเพิ่มบริการด้านพนักงาน การจัดบรรยากาศ และความสะอาดให้เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต 2 จังหวัดเชียงราย ควรมีการประชาสัมพันธ์ที่ดี การบริการให้ข้อมูลข่าวสารควรมีให้ข้อมูลที่ถูกต้องและรวดเร็ว และควรมีมิตรไมตรีต่อนักท่องเที่ยวหรือผู้ที่มาขอข้อมูล

ชวัลนุช วรคชิน (2545) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการใช้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยวท้องถิ่น : กรณีศึกษา สถานีขนส่งจังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะการมาเยือนจังหวัดเชียงรายของนักท่องเที่ยวท้องถิ่นมาเยือนจังหวัดเชียงรายมากกว่า 24 ชั่วโมง โดยการรับรู้ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสถานีขนส่งมาจากเพื่อน จากนั้นหาข้อมูลเพิ่มเติมด้วยตนเองจากสื่อต่างๆ นักท่องเที่ยวท้องถิ่นส่วนใหญ่เลือกใช้บริการสถานีขนส่งเพราะความจำเป็น เนื่องจากการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางเป็นเพียงทางเลือกเดียวในการขนส่งทางบกเพื่อเข้าสู่จังหวัดเชียงราย โดยใช้เวลาเฉลี่ยในการใช้บริการสถานีขนส่งแต่ละครั้งนาน 1-2 ชั่วโมง ส่วนวิธีการดำเนินการใช้บริการของนักท่องเที่ยวท้องถิ่นแตกต่างกันตามความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการใช้เวลาในสถานีขนส่งบริการส่วนใหญ่ที่นักท่องเที่ยวท้องถิ่นเลือกใช้คือ การใช้พื้นที่สถานีขนส่งเพื่อรอคอยรถโดยสาร ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้บริการสถานีขนส่งจังหวัดเชียงรายเรียงตามลำดับความสำคัญได้แก่ 1) ปัจจัยด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก การใช้สถานีขนส่งเป็นพื้นที่รอคอยเพื่อเดินทาง การบริการ

ที่เพียงพอ ที่จอดรถสะดวกสบายและปลอดภัย 2) ปัจจัยด้านราคา การให้แสดงราคาค่าบริการขนส่ง ใว้อย่างชัดเจน 3) ปัจจัยด้านสถานที่ ทำเลที่ตั้งของสถานีขนส่งใกล้แหล่งชุมชน มีความปลอดภัย ขนาดของตัวอาคารสถานีขนส่งมีความเหมาะสม 4) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ความสะอาดและ ความเป็นระเบียบของสถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก 5) ปัจจัยด้านบุคลากร พนักงานที่ ให้บริการมีความสามารถและมีทักษะในการให้บริการที่รวดเร็ว 6) ปัจจัยด้านยานพาหนะ มีความพร้อม และเพียงพอในการขนส่ง ต่อไปยังสถานที่ต่างๆจากสถานีขนส่งรวมถึงการมีสิ่งอำนวยความสะดวก บนยานพาหนะ 7) ปัจจัยด้านการมีเครือข่ายการขนส่งไปยังจังหวัดต่างๆ

กรณีการ กังเทียม และคณะ (2546) ศึกษาเรื่อง การศึกษาแนวทางการพัฒนาการบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาวในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า จังหวัดเชียงรายมีศักยภาพทางการท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาวด้านสภาพ แวดล้อมพร้อมทางสถานที่ท่องเที่ยวและอาคารที่พักในรูปแบบต่างๆ ทั้งโรงแรม และเกสเฮาส์ รวมไปถึงห้องเช่าอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย อากาศบริสุทธิ์ ไร้อากาศพิษ ด้านอาหารมีความสะอาด ถูกสุขลักษณะ มีรสชาติที่ถูกปากนักท่องเที่ยว ด้านร้านขายของที่ระลึกมีสินค้าให้เลือกมากมายหลากหลาย มีความเป็น เอกสิทธิ์และมีราคาที่ย่อมเยา เหมาะสมกับสภาพสินค้า ด้านความปลอดภัย สำนักงานตำรวจและ หน่วยงานต่างๆมีความมั่นใจว่าสามารถดูแลและตอบสนอง แก่ใจสถานการณ์ให้นักท่องเที่ยวได้ ทั้งนี้ แต่ศักยภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในห้องพักยังขาดพวกอุปกรณ์ทางด้านกีฬา และจำนวน ของอุปกรณ์ภายในห้องพัก เช่น ตู้เสื้อผ้า โต๊ะทำงาน เครื่องทำน้ำอุ่น และเครื่องปรับอากาศ เป็นต้น และการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารทางการท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยยังไม่ทั่วถึงและไม่เป็นที่พอใจแก่นักท่องเที่ยว จากข้อสรุปนี้ทำให้ทราบถึงแนวทางในการพัฒนาการ บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาวว่า ผู้ให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในหน่วยงานต่างๆทั้งบริษัทนำเที่ยว ที่พักแรม สถานที่ท่องเที่ยว โรงพยาบาลและคลินิก การคมนาคมขนส่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ร้านขายของที่ระลึกและธนาคาร ควรพัฒนาการบริการของหน่วยงานตนให้มีความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ให้ตรงตามศักยภาพการท่องเที่ยวระยะยาวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาวให้เลือก จังหวัดเชียงรายเป็นเมืองที่น่าอยู่เมืองหนึ่ง

จิตรภรณ์ ปัญญาสัน (2546) ศึกษาเรื่อง ศักยภาพการพัฒนาของระบบขนส่งสาธารณะใน เขตเมืองเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เชียงใหม่ได้แก่ รายได้ อาชีพ ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการสองแถว ความปลอดภัยในการใช้บริการ สองแถว การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพการใช้ระบบสาธารณะที่มีการพัฒนา ในเขตเมือง เชียงใหม่ พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะได้แก่ ระดับรายได้

ระยะทางจากบ้านถึงที่ทำงาน การมีรถส่วนตัว ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถสองแถว และความไม่ปลอดภัยในการใช้บริการรถสองแถว ผลการศึกษาข้างชี้ให้เห็นศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยลักษณะของผู้ที่มีโอกาสจะใช้บริการขนส่งสาธารณะสูง คือ ผู้ใช้บริการที่มีรายได้ต่ำ มีระยะทางจากบ้านถึงที่ทำงานไกล ไม่มีรถส่วนตัว จ่ายค่าบริการรถสองแถวแพง ไม่ได้ได้รับความปลอดภัยจากบริการสองแถว สำหรับปัญหาอุปสรรคของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะคือ ปัญหาเนื่องมาจากการจราจร เช่น การขยายตัวของเมือง และโครงข่ายของถนน ปัญหาการขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่องของรถโดยสารประจำทาง ประชาชนไม่เคารพกฎจราจร และ ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน

บุศรินทร์ สิทธิดิษฐ์รักษ์ และคณะ (2546) ศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการรถรับจ้างในจังหวัดเชียงราย กรณีศึกษา : เขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยมีเหตุผลในการเลือกใช้บริการรถรับจ้างเนื่องจากความจำเป็น ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีเหตุผลในการเลือกใช้บริการรถรับจ้างคือ ทักจนจร ประชาชนทั่วไปมีเหตุผลในการเลือกใช้บริการรถรับจ้างเนื่องจากความจำเป็น และในส่วนของผู้ประกอบการธุรกิจรถรับจ้าง มีเหตุผลในการเลือกเป็นผู้ประกอบการรถรับจ้าง คือ เป็นธุรกิจหลักของครอบครัว การศึกษาในครั้งนี้ยังพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจหลังจากที่ใช้บริการรถรับจ้างในจังหวัดเชียงรายอยู่ในระดับปานกลาง โดยปัญหาที่พบในระหว่างการใช้บริการรถรับจ้าง คือ หน้าต่างรถเปิด - ปิดยาก เบรคแตก สัญญาณกริ่งไม่ทำงาน และผู้ประกอบการธุรกิจรถรับจ้างให้ความสำคัญในเรื่องอัตราค่าบริการและควรมีหน่วยงานเข้ามาดูแล

ประภาพร แสนภาพและคณะ (2546) ศึกษาเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการตัดสินใจเลือกบริการนำเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยมีเหตุผลประกอบการพิจารณาเลือกบริการนำเที่ยวโดยให้ความสำคัญในเรื่องการคาดว่าจะได้รับความสะดวกมากที่สุด รองลงมาคือ สถานที่ท่องเที่ยวในรายการนำเที่ยวมีความน่าสนใจ ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีเหตุผลประกอบการพิจารณาเลือกบริการนำเที่ยวโดยให้ความสำคัญในเรื่อง รายการนำเที่ยวมีความหลากหลาย และคาดว่าจะได้รับข้อมูลที่ถูกต้องจากมัคคุเทศก์มากที่สุด รองลงมาได้แก่ อัตราค่าบริการ การศึกษาในครั้งนี้ยังพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยมีความพึงพอใจหลังการใช้บริการนำเที่ยวโดยให้ความสำคัญเรื่อง ความสะดวกสบายของสถานที่พักแรมและมาตรฐานและความสะดวกสบายของยานพาหนะมากที่สุด รองลงมาคือ ความเหมาะสมของรายการอาหาร ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีความพึงพอใจหลังการใช้บริการนำเที่ยวโดยให้ความสำคัญเรื่อง ความปลอดภัยในการนำเที่ยวมากที่สุด รองลงมา คือ ความเหมาะสมของเวลาในการจัดรายการนำเที่ยวและการปฏิบัติงานของพนักงานประจำยานพาหนะ

พิมพร ตริสอน และคณะ (2549) ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนทางบก จังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการเห็นว่าระบบขนส่งมวลชนของจังหวัดเชียงรายมีปัญหา ที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 5 ข้อได้แก่ ปัญหาความไม่เพียงพอของรถและสิ่งอำนวยความสะดวก ต่าง ๆ ปัญหาการให้บริการของพนักงาน ปัญหาเกี่ยวกับกำหนดเวลาในการเดินรถ ปัญหาการจราจรใน บริเวณสถานีขนส่ง และปัญหาด้านมาตรฐานของอัตราค่าเดินทาง และผู้ให้บริการขนส่งทางบกได้ ให้ข้อเสนอแนะเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าว และในด้านประสิทธิภาพของขนส่ง มวลชนทางบกและ ความเหมาะสมต่อการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทย นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศและ ประชาชนที่อาศัยอยู่เขตพื้นที่กลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นว่ามี ประสิทธิภาพและความเหมาะสมระดับปานกลาง แต่ในขณะที่ผู้ให้บริการขนส่งมวลชนทางบกมี ความเห็นว่ามีประสิทธิภาพและความเหมาะสมระดับปานสูง ความคาดหวังของผู้ใช้บริการมีความคาดหวัง การให้บริการขนส่งในระดับสูง แต่ผลที่ได้รับกลับอยู่ในระดับปานกลางเท่านั้น

อัญธิกา ดวงจันทร์, เวธิตา เทพลิงห์ (2549) ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวใน การใช้บริการของบริษัทนำเที่ยวในจังหวัดเชียงราย โดยได้ทำการศึกษา 6 ด้าน ผลการวิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศมีความพึงพอใจ โดยมีค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับดีมาก ที่สุด ในด้านการบริการอาหารและที่พัก สำหรับด้านบริการของพนักงาน ด้านรายการนำเที่ยว ด้าน สถานที่ท่องเที่ยว และด้านยานพาหนะ มีความพึงพอใจในระดับดีมาก

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาปัญหาการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย และศึกษาความคิดเห็นในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะของผู้เกี่ยวข้องและรูปแบบแนวทางการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ในการศึกษาครั้งนี้ มีประชากรเป็น 2 กลุ่มด้วยกัน คือ

กลุ่มที่ 1 นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

กลุ่มที่ 2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการขนส่ง กรมขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน กองตำรวจทางหลวง ชมรมมัคคุเทศก์ หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน นักวิชาการ นักท่องเที่ยวและนักวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มที่ 1 ในปี พ.ศ. 2549 มีนักท่องเที่ยวเดินทาง มาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย 1,332,518 คน โดยนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถขนส่งในจังหวัดเชียงราย เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน 1,088,922 คน เดินทางโดยเครื่องบิน 239,760 คน และเดินทางโดยเรือ 3,836 คน (http://www2.tat.or.th/stat/download/tst/625/Chiang_Rai49.xls) ดังนั้นจึงวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสุ่มแบบเป็นระบบโดยใช้เวลาเป็นตัวกำหนด โดยเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ทุก 15 นาทีเก็บ 1 คน ซึ่งแบ่งตามการใช้บริการขนส่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม โดยใช้ตารางของ Krejcie Morgan ดังนี้

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนการเก็บข้อมูลการขนส่งสาธารณะทางบก ทางอากาศและทางน้ำ

อำเภอ	การขนส่งทางบก	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางน้ำ
เมือง	60	384	117
แม่สาย	60		
แม่จัน	60		
เชียงแสน	60		117
เชียงของ	60		117
แม่ฟ้าหลวง	60		
เวียงป่าเป้า	60		
รวม	420	384	351

ตารางที่ 2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการขนส่ง กรมขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน กองตำรวจทางหลวง ชมรมมัคคุเทศก์ หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน นักวิชาการ นักท่องเที่ยวและนักวิจัยที่เกี่ยวข้อง ใช้วิธีสัมภาษณ์เชิงลึกความคิดเห็นในเรื่อง ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ปัญหาความต้องการ และข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา

พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษานี้ใช้พื้นที่ 7 อำเภอ ดังนี้ อำเภอเมือง อำเภอแม่สาย อำเภอแม่จัน อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ อำเภอแม่ฟ้าหลวงและ อำเภอเวียงป่าเป้า

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้มี 2 ชุด ชุดที่ 1 ใช้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยใช้ แบบสอบถาม มาตรฐานประมาณค่า (Scale) และการสัมภาษณ์ สร้างขึ้นโดยการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แบบสอบถามแบ่งออกเป็นออกเป็น 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งจะเป็นข้อมูลเพื่อให้ทราบข้อมูลพื้นฐานของนักท่องเที่ยว

ตอนที่ 2 ข้อมูลเบื้องต้นของการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย

ตอนที่ 3 ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามปลายเปิด (Open End)

ตอนที่ 4 ปัญหาความต้องการและข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว เป็นแบบสอบถามปลายเปิดเพื่อหาข้อมูลแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาความต้องการและข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว

แบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวในอำเภอแม่สรวย จำนวน 30 คน

จากนั้นนำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 2 ท่าน คือ รองศาสตราจารย์บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา และอาจารย์ปทุมพร แก้วคำ ตรวจสอบความครอบคลุมของเนื้อหา ทำการแก้ไขแบบสอบถามตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

ชุดที่ 2 เป็นแบบสอบถามเชิงลึกโดยการสัมภาษณ์ สร้างขึ้นโดยการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

ตอนที่ 3 ปัญหาความต้องการและข้อเสนอแนะผู้ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

จากนั้นนำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 2 ท่านคือ รองศาสตราจารย์บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา และอาจารย์ปทุมพร แก้วคำ ตรวจสอบความครอบคลุมของเนื้อหา ทำการแก้ไขแบบสอบถาม ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

ขั้นตอนการสร้างและหาคุณภาพเครื่องมือ

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. จัดทำแบบสอบถามให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การศึกษา
3. ตรวจสอบความถูกต้อง ความสอดคล้องของคำถาม คำตอบ และความสมบูรณ์ของข้อมูล
4. นำแบบสอบถามไปทดลองใช้เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยนำไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวในอำเภอแม่สรวย จำนวน 30 คน

5. นำแบบสอบถามไปให้กลุ่มตัวอย่างทำการตอบแบบสอบถาม ตามจำนวน ตามพื้นที่เป้าหมายที่กำหนดไว้

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการใช้การดำเนินงานทั้งวิจัยเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ มีกิจกรรมดังนี้

ผู้วิจัยและผู้ช่วยนักวิจัยร่วมกันเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม 2 ชุด

แบบสอบถามชุดที่ 1 ใช้เก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยว 1,155 ชุด เก็บข้อมูลในช่วงเดือน พฤศจิกายน 2550 – เมษายน 2551

แบบสอบถามชุดที่ 2 เป็นแบบสอบถามเชิงลึกสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้อง จำนวน 20 ชุด

นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส อุปสรรค (SWOT) ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย ปัญหาความต้องการและข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

การจัดทำกับข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

จากแบบสอบถามชุดที่ 1 เมื่อได้ข้อมูลมาแล้ว สถิติที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย ค่าความถี่ (Frequency) ซึ่งวัดจำนวนนักท่องเที่ยวที่แสดงความคิดเห็นในแต่ละระดับ ค่าร้อยละ (Percentage) เพื่อใช้แสดงข้อมูลระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวเทียบเป็นร้อยละ และค่าเฉลี่ย และวิเคราะห์ข้อมูล

แบบสอบถามชุดที่ 2 เป็นแบบสอบถามแบบสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง ข้อมูลที่ได้รับเป็นข้อมูลเชิงลึก รวบรวมจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เรียบเรียง เขียนเป็นความเรียง

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่องศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัญหาการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย เพื่อหาแนวทางการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย โดยการศึกษาในครั้งนี้มีโจทย์ในการวิจัย 4 ข้อคือ

1. ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในทัศนคติของนักท่องเที่ยวมีศักยภาพในระดับใด
2. มีปัญหาอะไรบ้างในการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในทัศนคติของนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
3. มีปัญหาอะไรบ้างในการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในทัศนคติของผู้ประกอบและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงราย
4. การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวตามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ และผู้เกี่ยวข้องควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

คณะผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม 2 ชุด ซึ่งชุดที่ 1 เก็บจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศเป็นแบบสอบถามทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพจำนวน 1,155 ชุด ส่วนชุดที่ 2 เป็นแบบสอบถามเชิงลึกใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้ประกอบ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน กองตำรวจทางหลวง มัคคุเทศก์ นักวิชาการ นักท่องเที่ยว และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย จำนวน 20 ชุด การศึกษาศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายครั้งนี้ โดยแยกผลการศึกษาออกเป็น 3 ทาง คือ ทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ ดังต่อไปนี้

ทางบก

1. ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก จังหวัดเชียงราย

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงราย

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	190	45.20
หญิง	230	54.80
2. อายุ		
ไม่เกิน 20 ปี	58	13.80
21 – 30 ปี	212	50.50
31 – 40 ปี	78	18.60
41 – 50 ปี	41	9.80
51 – 60 ปี	20	4.80
61 ปีขึ้นไป	11	2.60
3. อาชีพ		
ข้าราชการ	34	8.10
นักเรียน / นักศึกษา	125	29.76
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	38	9.04
พนักงานบริษัทเอกชน	145	34.52
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	57	13.57
อื่นๆ	21	5.00
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ไม่เกิน 5,000	96	22.90
5,001 – 10,000	86	20.50
10,001 – 15,000	54	12.90
15,001 – 20,000	41	9.80
20,001 – 25,000	16	3.80

ตารางที่ 3 (ต่อ)

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากกว่า 25,000	127	30.20
5. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	157	37.40
ปริญญาตรี	149	35.50
สูงกว่าปริญญาตรี	114	27.10
รวม	420	100.00

จากตารางที่ 3 แสดงข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

เพศ พบว่าเป็นเพศชายร้อยละ 45.20 เป็นเพศหญิงร้อยละ 54.80

อายุ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อายุ 21 – 30 ปีร้อยละ 50.50 รองลงมาได้แก่อายุ 31 -40 ปีร้อยละ 18.60 ต่ำสุดได้แก่อายุ 61 ปีขึ้นไปร้อยละ 2.60

อาชีพ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทเอกชนร้อยละ 34.52 รองลงมาได้แก่นักเรียนนักศึกษาร้อยละ 29.76 ต่ำสุดได้แก่ อื่นๆเช่น ผู้เกษียณอายุ แม่บ้าน ทนาย และ NGO ร้อยละ 5.00

รายได้ต่อเดือน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน มากกว่า 25,000 บาทร้อยละ 30.20 รองลงมาได้แก่ รายได้ต่อเดือนไม่เกิน 5,000 บาทต่อเดือนร้อยละ 22.90 ต่ำสุดได้แก่รายได้ต่อเดือน 20,001 – 25,000 ร้อยละ 3.80

ระดับการศึกษา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่าระดับปริญญาตรีร้อยละ 37.40 รองลงมาได้แก่การศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 35.50 และต่ำสุดได้แก่สูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 27.10

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละนักท่องเที่ยวเดินทางมาจาก

เดินทางมาจาก	จำนวน	ร้อยละ
ภาคเหนือ	118	28.10
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	21	5.00
ภาคใต้	6	1.43
ภาคตะวันออก	15	3.57
ภาคกลาง	21	5.00
ภาคตะวันตก	3	0.71
กรุงเทพ	60	14.29
ต่างประเทศ	176	41.90
รวม	420	100

จากตารางที่ 4 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจากต่างประเทศร้อยละ 41.90 รองลงมาได้แก่ภาคเหนือร้อยละ 28.10 ต่ำสุดได้แก่เดินทางมาจากภาคตะวันตกร้อยละ 0.71

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่

มาจังหวัดเชียงรายครั้งที่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก	97	23.10
2 ครั้ง	73	17.40
3 ครั้ง	47	11.20
4 ครั้ง	20	4.80
5 ครั้ง	3	0.70
6 ครั้งขึ้นไป	180	42.90
รวม	420	100.00

จากตารางที่ 5 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางเข้ามาในจังหวัดเชียงราย 6 ครั้งขึ้นไป ร้อยละ 42.90 รองลงมาได้แก่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งแรกร้อยละ 23.10 ต่ำสุดได้แก่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายครั้งนี้เป็นครั้งที่ 5 ร้อยละ 0.70

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของจำนวนวันต่อครั้งที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดเชียงราย

มาเยือนเชียงรายกี่วันต่อครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 วัน	27	6.43
1 วันถึง 3 วัน	195	46.43
4 วัน ถึง 6 วัน	76	18.10
6 วันขึ้นไป	96	22.86
ลองสแตย์	1	0.23
ไม่แน่นอน	25	5.95
รวม	420	100.00

จากตารางที่ 6 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงราย 1 วันถึง 3 วัน ร้อยละ 46.43 รองลงมาได้แก่ มาเยือน 6 วันขึ้นไป ร้อยละ 22.86 ต่ำสุดได้แก่ ลองสแตย์ คิดเป็นร้อยละ 0.23

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลหลักในการมาจังหวัดเชียงราย

เหตุผลหลัก	จำนวน	ร้อยละ
ท่องเที่ยว	240	57.14
การเยี่ยมญาติ	135	32.14
ติดต่อธุรกิจ / ซื้อขายสินค้า	26	6.19
ทำงาน	13	3.10
เดินทางต่อข้ามไปประเทศที่ 3	6	1.43
รวม	420	100.00

จากตารางที่ 7 พบว่าเหตุผลหลักในการมาจังหวัดเชียงรายส่วนใหญ่เดินทางเพื่อมาท่องเที่ยว ร้อยละ 57.14 รองลงมาได้แก่ เยี่ยมญาติ ร้อยละ 32.14 ต่ำสุดได้แก่ เดินทางต่อข้ามไปประเทศที่ 3 ร้อยละ 1.43

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดยพาหนะ

เดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดย	จำนวน	ร้อยละ
รถขนส่งประจำทาง	98	23.33
รถขนส่งสาธารณะไม่ประจำทาง	91	21.67
รถตู้เช่า	30	7.14
รถบัส	143	34.05
รถยนต์เช่า	51	12.14
รถสองแถว	5	1.19
รถมอเตอร์ไซค์เช่า	2	0.48
รวม	420	100.00

จากตารางที่ 8 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดยรถบัสร้อยละ 34.05 รองลงมาได้แก่มาโดยรถขนส่งสาธารณะประจำทางร้อยละ 23.33 ต่ำสุดได้แก่รถมอเตอร์ไซค์เช่าร้อยละ 0.48

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุที่เลือกเดินทางโดยระบบขนส่งทางบก

เหตุที่เลือกเดินทางโดยรถ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ยุ่งยากในการซื้อตั๋ว	120	14.37
ไม่มีทางเลือกอื่นให้เลือก	59	7.07
ราคาถูก	289	34.61
การบริการที่ดี	78	9.34
สะดวกในการท่องเที่ยว	88	10.54
สามารถเดินทางได้กลุ่มใหญ่	45	5.39
ประหยัดเวลา,รวดเร็ว	96	11.50
ปลอดภัย	60	7.19
รวม	835	100.00

จากตารางที่ 9 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกเดินทางโดยรถขนส่งทางบกเพราะราคาถูกร้อยละ 34.61 รองลงมาได้แก่ไม่ยุ่งยากในการซื้อตั๋วร้อยละ 14.37 ต่ำสุดได้แก่สามารถเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ได้ร้อยละ 5.39

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทางในครั้งนี

ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1,000 บาท	45	10.71
1,000 – 2,000 บาท	100	22.81
2,001 – 5,000 บาท	125	29.76
5,001 บาทขึ้นไป	150	35.71
รวม	420	100.00

จากตารางที่ 10 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางครั้งนี้ 5,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 35.71 รองลงมาได้แก่ 2,001 – 5,000 บาทร้อยละ 29.76 ต่ำสุดได้แก่ใช้จ่ายต่ำกว่า 1,000 บาทร้อยละ 10.71

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของราคาตั๋วที่ซื้อ 1 ใบ เป็นจำนวนเงิน

ราคาตั๋วที่ซื้อ 1 ใบ (บาท)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 100	60	14.29
100 – 500	219	52.14
501-1,000	134	31.91
1,001-2,000	4	0.95
มากกว่า 2,000 บาท	3	0.71
รวม	420	100.00

จากตารางที่ 11 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จ่ายเงินสำหรับซื้อตั๋ว 1 ใบเป็นเงิน 100 -500 บาทร้อยละ 52.14 รองลงมาได้แก่ใช้จ่ายเงิน 501 – 1,000 บาทสำหรับซื้อตั๋ว 1 ใบร้อยละ 31.91 ต่ำสุดได้แก่ใช้จ่ายเงินมากกว่า 2,000 บาทสำหรับตั๋ว 1 ใบ คิดเป็นร้อยละ 0.71

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้มาเยือนต้องการให้จังหวัดเชียงรายมียานพาหนะชนิดใด

ต้องการให้จังหวัดเชียงรายมี	จำนวน	ร้อยละ
ยานพาหนะ		
รถเมล์ปรับอากาศ	253	52.17
รถรางไฟฟ้า	169	34.85
(ขนส่งสาธารณะในเมือง)		
ตุ๊กตุ๊ก	30	6.19
แท็กซี่	3	0.62
รถไฟ	22	4.54
รถตู้	8	1.65
รวม	485	100.00

จากตารางที่ 12 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องการให้จังหวัดเชียงรายมีรถเมล์ปรับอากาศร้อยละ 52.17 รองลงมาได้แก่ รถรางไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ 34.85 ต่ำสุดได้แก่รถแท็กซี่คิดเป็นร้อยละ 0.62

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของวางแผนการเดินทางภายในจังหวัดเชียงรายด้วยวิธีการ

วางแผนการเดินทางโดย	จำนวน	ร้อยละ
รถโดยสารประจำทาง	134	20.49
รถยนต์เช่า	169	25.84
รถตู้เช่า	32	4.89
รถจักรยานยนต์ให้เช่า	65	9.94
รถบัส	234	35.78
รถตุ๊กตุ๊ก	6	0.92
อื่นๆเช่นเดิน	14	2.14
รวม	654	100

จากตารางที่ 13 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่วางแผนที่จะเดินทางภายในจังหวัดเชียงราย โดยรถบัสร้อยละ 35.78 รองลงมาได้แก่รถยนต์เช่าร้อยละ 25.84 ต่ำสุดได้แก่ รถตุ๊ก ตุ๊ก ร้อยละ 0.92

ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบกในจังหวัดเชียงราย

ศักยภาพการคมนาคมขนส่งในจังหวัดเชียงรายผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์ทำการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงรายโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบกจำนวน 420 คน ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อศักยภาพด้านต่างๆมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ศักยภาพด้านราคา

จากการเก็บข้อมูล โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงราย โดยระบบขนส่งทางบกพบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าศักยภาพด้านราคาของการเดินทางมาจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพมากในด้านราคาตัวค่อนข้างถูก แต่อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวยังมีความคิดเห็นอีกว่า ตารางแสดงค่าบริการโดยสารและทางเลือกในการเลือกชำระเงินมีศักยภาพน้อย คือ ให้ชำระด้วยเงินสดเท่านั้น ไม่สามารถชำระด้วยบัตรเครดิตได้ และไม่มีป้ายแสดงค่าบริการรถโดยสาร

ศักยภาพด้านสถานที่ตั้งสถานีขนส่ง

ศักยภาพด้านที่ตั้งสถานีขนส่งนั้นส่วนใหญ่ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมาก ดังนี้ การเดินทางไปสถานีขนส่งสะดวกและอยู่ใกล้กับถนนสายหลัก ระยะทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งชุมชนสะดวก การเดินทางจากสถานีไปยังแหล่งท่องเที่ยวสะดวก อีกทั้งสามารถเดินทางไปยังแหล่งจับจ่ายซื้อของอย่างสะดวก และการเดินทางไปยังสถานีขนส่งมีความปลอดภัย

ศักยภาพด้านเครือข่าย

ทางด้านศักยภาพด้านเครือข่ายนั้นผู้ถูกสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพปานกลางคือมีเครือข่ายการขนส่งจากจังหวัดเชียงรายไปยังจังหวัดต่างๆ และมีเครือข่ายการขนส่งไปยังท้องถิ่นต่างๆภายในจังหวัดเชียงราย อีกทั้งมีรถขนส่งภายในท้องถิ่นเชื่อมระหว่างสถานีที่ต่างๆกับสถานีขนส่ง มีความสะดวกปานกลางในการเดินทางไปยังจังหวัดต่างๆและ อัตราความถี่ของเที่ยวเดินทาง

ศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพบว่าส่วนใหญ่ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านบริการดังต่อไปนี้ โทรศัพท์สาธารณะมีน้อยไม่เพียงพอ ที่มีอยู่ก็ชำรุดไม่สามารถใช้งานได้ ไม่สามารถจองตั๋วล่วงหน้า บริการแจ้งเวลาในการเดินทางไม่มีป้ายบอกตารางและเวลาในการเดินทาง สถานีจอดรถไม่สะดวกคับแคบ ไม่สามารถขอข้อมูลการท่องเที่ยวได้ที่นั่งพักผู้โดยสารมีไม่

เพียงพอโดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาล บริการห้องน้ำมีน้อยไม่สะอาด มีกลิ่น บริการร้านอาหารไม่เพียงพอ ไม่มีบริการเสียงเพลงตามสายชณะรอ

ศักยภาพด้านพนักงานบริการและการบริการ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านพนักงานบริการและการบริการส่วนใหญ่ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากในด้านพนักงานแต่งกายสุภาพ มีน้ำใจ มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี พนักงานมีความเชื่อมั่นและเสนอสิ่งที่ดีให้แก่ลูกค้า ให้บริการอย่างถูกต้องและเท่าเทียมกัน พนักงานมีจิตสำนึกในการให้บริการและพยายามให้ความช่วยเหลือผู้รับบริการ อย่างไรก็ตามในด้านการให้ความรู้ในการให้บริการข้อมูลข่าวสารและความสามารถและทักษะของพนักงานในการให้บริการมีศักยภาพปานกลาง

ศักยภาพด้านช่องทางการติดต่อสื่อสาร

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านช่องทางการสื่อสารพบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านการจองตั๋วคือไม่สามารถจองตั๋วล่วงหน้าได้ต้องซื้อทันทีและชำระด้วยเงินสดเท่านั้น ไม่สามารถจองตั๋วผ่านระบบอินเทอร์เน็ต การติดต่อขอข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตจากผู้ประกอบการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องไม่สะดวก การขอทราบข่าวสารการท่องเที่ยวจากสถานีขนส่ง ช่องทางการรับทราบข้อมูล การติดต่อทางโทรศัพท์เพื่อขอข้อมูลการท่องเที่ยวกับผู้ประกอบการและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย กรมทางหลวง ศักยภาพปานกลาง

ศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อม

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อมพบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้าน ถึงขยะมีไม่เพียงพอ ห้องสุขามีไม่เพียงพอและไม่สะอาด มีกลิ่น ส่วนความสะอาดบริเวณภายในตัวอาคารสถานีขนส่งและภายนอกอาคาร ร้านอาหาร สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆภายในอาคารศักยภาพปานกลาง

ศักยภาพด้านเวลา

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านเวลา พบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพปานกลางในด้าน การเดินทางจากจุดเริ่มต้นตรงตามเวลา ถึงจุดหมายตรงเวลา ความถี่ของช่วงเวลาในการออกเที่ยวเดินรถ และตารางการเดินทาง

ศักยภาพด้านพาหนะ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านยานพาหนะพบว่า ผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสภาพโดยรวมของรถโดยสารมีศักยภาพปานกลาง นั่นคือวัสดุที่ใช้ทำรถโดยสารมี

ความปลอดภัย มีเครื่องปรับอากาศและเครื่องระบายอากาศ ภายนอกตัวรถโดยสารสะอาด ภายในตัวรถโดยสารมีที่นั่งเพียงพอ แต่อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวยังมีความคิดเห็นว่าทางเดินบนรถคับแคบไม่สะดวกและ ที่นั่งภายในรถไม่สะอาด

ศักยภาพด้านความเพียงพอ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านความเพียงพอ พบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าศักยภาพด้านความเพียงพอปานกลางในด้านมียานพาหนะเพียงพอในการขนส่งจากสถานีขนส่งไปยังจุดต่างๆภายในจังหวัด และเพียงพอในการเดินทางจากสถานีภายในจังหวัดไปยังสถานีต่างๆในต่างจังหวัด มีผู้ประกอบการเกี่ยวกับการขนส่งหลากหลาย การเดินทางภายในจังหวัดมีประเภทของยานพาหนะให้เลือกหลากหลาย ในการเดินทางไปต่างจังหวัดมีประเภทยานพาหนะให้เลือกหลากหลาย

ปัญหาและข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาที่นักท่องเที่ยวประสบในขณะที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงราย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายจำนวน 420 คน ถึงปัญหาที่นักท่องเที่ยวประสบ สามารถสรุปประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

ตารางที่ 14 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก	จำนวนที่แสดงความ คิดเห็น
ด้านราคา	
1. ราคาไม่เป็นที่พึงพอใจเมื่อเปรียบเทียบกับค่าบริการ	43
2. ไม่แจ้งราคาล่วงหน้า	20
3. เกือบเกินจากราคาที่ได้แจ้งไว้	10
ด้านสถานีขนส่ง	
1. ความไม่เป็นระเบียบของสถานีขนส่ง	15
2. สถานีขนส่งไม่มีที่จอดรถ	328
ด้านเครือข่าย	
1. ไม่มีรถสายตรงไปยังสถานที่ท่องเที่ยวเช่น ภูชี้ฟ้า คอยแม่สลอง คอยดูง	51
2. เส้นทางจากเชียงราย ไปน่าน ไปแพร่ ไปลำปาง มีน้อย	76
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก	จำนวนที่แสดงความ ความเห็น
1. ระบบการจองตั๋วยังไม่ได้มาตรฐาน คือ จองล่วงหน้าไม่ได้ ต้องมาซื้อที่สถานีเท่านั้น	119
2. ไม่มีข้อมูลของเที่ยวเดินรถ ทำให้ไม่สะดวก และยุ่งยากต่อการเดินทาง	48
3. บัตรโดยสารมีภาษาอังกฤษน้อย	59
4. ไม่มีตารางการเดินทางเป็นภาษาอังกฤษทำให้ไม่ทราบตารางการเดินทาง	27
5. ในช่วงเทศกาลที่นั่งพักผู้โดยสารมีไม่เพียงพอ	189
6. ห้องน้ำไม่สะอาด	119
7. ไม่มีข้อมูลการท่องเที่ยว	72
ด้านพนักงานและการบริการ	
1. พนักงานไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้	39
2. พนักงานพูดจาไม่สุภาพ	17
3. พนักงานสูบบุหรี่บนรถโดยสาร	2
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1. สถานีขนส่งแออัด คับแคบ	297
2. บริเวณสถานีไม่สะอาด มีขยะ	119
3. โทรศัพท์สาธารณะเสีย	46
4. ห้องน้ำไม่สะอาด ส่งกลิ่นขณะนั่งรอรถโดยสาร	71
ด้านเวลา	
1. รถหมดก่อนกำหนด เช่น สายเชียงใหม่ ตามตารางหมด 18.00 น แต่ปรากฏว่า 16.00 รถไปเชียงใหม่หมดแล้ว	58
2. รถถึงจุดหมายปลายทางไม่ตรงเวลา ถึงช้ากว่ากำหนด	85
ด้านพาหนะ	
1. สภาพรถภายในเก่า มีกลิ่น ไม่สะอาด	90
2. สภาพภายนอกไม่สะอาด	72

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก	จำนวนที่แสดงความ ความเห็น
3. เครื่องปรับอากาศเสีย	5
ด้านความเพียงพอ	
1. จำนวนเที่ยวเดินรถไม่เพียงพอต่อจำนวนคนต่อวัน	128
2. รถโดยสาร คันเล็กเกินไป เช่น สายเชียงราย - แม่สาย มีผู้โดยสาร จำนวนมาก แต่รถโดยสารคันเล็ก	23
อื่นๆ	
1. สภาพถนนบางช่วงไม่ดี เช่น เป็นหลุม เป็นบ่อ	8
2. การเดินทางโดยรถบัสใช้เวลานานเกินไป	11

ข้อเสนอแนะ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกนักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายจำนวน 420 ราย ผู้ถูกสัมภาษณ์ที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงรายด้วยการขนส่งสาธารณะทางบกได้ให้ข้อเสนอแนะ เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกสบายประทับใจมากขึ้นดังนี้

ตารางที่ 15 แสดงข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวต่อการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก

ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว	จำนวนที่แสดงความ คิดเห็น
ด้านราคา	
1. ควรมีการควบคุม ไม่ให้ฉวยโอกาสขึ้นราคา	81
2. ควบคุมไม่ให้การเก็บค่าโดยสารสูงกว่าที่แจ้งไว้	37
ด้านสถานีขนส่ง	
1. ควรขยายสถานีขนส่งให้กว้างขวางขึ้น	219
2. ควรมีการจัดระเบียบการจราจรให้เป็นระเบียบมากกว่านี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งควรเย็น จะมีแม่ค้ามาเปิดร้านขายสินค้า ทำให้ การจราจรเข้า – ออกสถานีมีปัญหา	59
ด้านเครือข่าย	
1. เพิ่มรถตู้ในการให้บริการ ในบางจุดที่รถโดยสาร รถบัส รถเมล์ ไม่สามารถทำได้ เช่น สาย เชียงราย – เชียงของ เชียงราย – ปาย เชียงราย – แม่ฮ่องสอน	37
2. เพิ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่สถานีขนส่ง	28
3. ให้เพิ่มเที่ยวเดินทางระหว่างจังหวัดให้มากขึ้น	129
4. ให้เพิ่มเที่ยวเดินทางภายในจังหวัดให้มากขึ้น	147
5. อยากให้มีรถบัส และรถปรับอากาศเพิ่มขึ้น	59
6. เพิ่มบริการรถโดยสารไปยังแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย เช่น วัด หรือ น้ำตก	24
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	
1. ควรหาวิธีจัดการในเรื่องกลิ่นของห้องสุขา เช่น เพิ่มเจ้าหน้าที่ทำ ความสะอาด	99
2. เพิ่มโทรศัพท์สาธารณะ	46
3. ขยายที่พักผู้โดยสาร	86
4. เพิ่มจำนวนถังขยะ และ เพิ่มพนักงานดูแลเรื่องขยะ	72
5. เพิ่มจุดการขายตั๋ว	17
6. เพิ่มจุดการประชาสัมพันธ์เรื่องเวลา ตารางการออกรถ	

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว	จำนวนที่แสดงความ กิดเห็น
6. เพิ่มจุดการประชาสัมพันธ์เรื่องเวลา ตารางการออกรถ	
7. มีป้ายบอกตารางเดินทางเป็นภาษาอังกฤษ และติดป้ายให้ชัดเจน	69
8. ควรมีบริการน้ำดื่มบริการแก่ผู้โดยสาร	13
9. ตัวโดยสารควรมีภาษาอังกฤษมากกว่านี้	78
ด้านพนักงานและการบริการ	
1. ควรมีการอบรมเรื่องมารยาทในการให้บริการแก่พนักงาน	112
2. มีอบรมในด้านภาษาอังกฤษให้กับพนักงานที่เกี่ยวข้อง	109
3. กำหนดห้ามไม่ให้พนักงานสูบบุหรี่บนรถโดยสาร	20
ด้านช่องทางการติดต่อสื่อสาร	
1. ควรมี website แสดงรายละเอียดเส้นทางรถ	15
2. ที่สถานีควรมีประชาสัมพันธ์ที่คอยตอบคำถามนักท่องเที่ยวต่างชาติได้	48
3. ควรมีประชาสัมพันธ์คอยตอบคำถามให้แก่นักท่องเที่ยวทางโทรศัพท์	12
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1. ควรดูแลตัวอาคารให้มีความสะอาดมากขึ้น	81
2. เพิ่มพนักงานทำความสะอาดห้องสุขาให้มากขึ้น	27
ด้านเวลา	
1. ควรกำหนดเวลา ออกจากจุดกำหนดให้ตรงเวลา	62
2. ควรกำหนดเวลาที่ถึงจุดปลายทางให้ตรงเวลา	62
3. ดูแลตารางรถให้เป็นไปตามกำหนด	127
ด้านพาหนะ	
1. ควรจะดูแลให้ยานพาหนะมีความสะอาด ด้วยการกำหนดมาตรฐานความสะอาดให้ชัดเจน	79
2. เครื่องปรับอากาศ และเครื่องระบายอากาศบนรถโดยสารควรเป็นไปตามมาตรฐานกำหนด	39

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว	จำนวนที่แสดงความ ความคิดเห็น
ด้านพาหนะ	
3. ควรมีรถไฟวิ่งระหว่างจังหวัด เช่น เชียงราย - เชียงใหม่	17
ด้านความเพียงพอ	
1. ควรเพิ่มจำนวนเที่ยวในการเดินทางมากขึ้น เช่น เชียงราย – เชียง แสน	93
2. ควรเพิ่มจำนวนเที่ยวในการเดินทาง แต่ละเส้นทาง อย่างน้อย 3 ช่วง เช้า กลางวัน เย็น	109
อื่นๆ	
1. ควรปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพดี	14
2. ควรตัดถนนให้ตรงมากขึ้น ไม่ใช่โค้งไปโค้งมา	5
3. ควรมีป้ายบอกสถานที่ที่สำคัญๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถ ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายด้วยตนเองได้	15
4. ควรขยายถนนให้กว้างขึ้น เช่น สายเชียงราย - เชียงแสน เชียงราย - เชียงของ	12

ข้อเสนอในการเสนอให้เพิ่มเส้นทางรถคมนาคม

จากการสอบถามผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางรถคมนาคมขนส่งทางบกดัง
ตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในการเพิ่มเส้นทางคมนาคม

เส้นทางคมนาคมควรเพิ่มเส้นทาง	จำนวนที่แสดงความ ความเห็น
ภายในจังหวัดเชียงราย	15
ภาคเหนือ	6
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3
ภาคตะวันตก	1
ต่างประเทศ	2
รวม	27

จากตารางที่ 16 ภายในจังหวัดเชียงราย ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางคมนาคมในการเดินทางภายในจังหวัดเชียงรายสามารถแยกออกเป็น 2 ส่วนคือส่วนที่หนึ่งคือเพิ่มเส้นทางสายตรงเพื่อให้สามารถตรงไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้มี 4 เส้นทางดังนี้

1. เชียงราย – ท่าข้าวเปลือก
2. เชียงราย – เทอดไทย (2)
3. แม่จัน – เทอดไทย
4. เชียงราย – แม่ยาว (2)

ส่วนที่เส้นทางที่เหลือ 9 เส้นทาง ได้แก่

1. เชียงราย – พญาเม็งราย
2. เชียงราย – แม่สาย
3. เชียงราย – เวียงป่าเป้า
4. เชียงราย - เชียงคำ
5. เชียงราย – เชียงแสน
6. เชียงราย – เชียงของ
7. เชียงราย – ห้วยไคร้
8. เชียงราย – บ้านถ้ำ
9. เชียงราย – เทิง

ทั้ง 9 เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีรถขนส่งสาธารณะวิ่งประจำอยู่แล้ว

ภาคเหนือ ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทาง 2 เส้นทาง ดังต่อไปนี้

1. เชียงราย - แม่ฮ่องสอน

2. เชียงราย - ปาย

ส่วนอีก 4 เส้นทางเป็นเส้นทางที่มีรถขนส่งสาธารณะวิ่งประจำอยู่แล้วดังนี้

1. เชียงราย - แพร่

2. เชียงราย - เชียงใหม่

3. เชียงราย - น่าน

4. เชียงราย - พะเยา

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางดังต่อไปนี้

1. เชียงราย - มุกดาหาร

2. เชียงราย - ขอนแก่น

3. เชียงราย - เลย

ภาคตะวันตก ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางดังต่อไปนี้

1. เชียงราย - กาญจนบุรี

ต่างประเทศ ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางดังต่อไปนี้

1. จากอำเภอแม่สาย ไปถึงเชียงตุง ประเทศสหภาพพม่าโดยรถปรับอากาศVIP

ทางอากาศ

1. ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศ จังหวัด เชียงราย

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนจังหวัด เชียงราย

นักท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	183	47.66
หญิง	201	52.34
อายุ		
ไม่เกิน 20 ปี	30	7.81
21 – 30 ปี	123	32.03
31 – 40 ปี	110	28.65
41 – 50 ปี	52	13.54
51 – 60 ปี	51	13.28
61 ปีขึ้นไป	18	4.69
อาชีพ		
ข้าราชการ	24	6.25
นักเรียน / นักศึกษา	60	15.63
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	48	12.50
พนักงานบริษัทเอกชน	95	24.74
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	137	35.68
อื่นๆ	20	5.21
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน(บาท)		
ไม่เกิน 5,000	37	9.63
5,001 – 10,000	40	10.42
10,001 – 15,000	41	10.68

ตารางที่ 17 (ต่อ)

นักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
15,001 – 20,000	48	12.50
20,001 – 25,000	43	11.20
มากกว่า 25,000	175	45.57
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	113	29.42
ปริญญาตรี	144	37.50
สูงกว่าปริญญาตรี	127	33.07
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 17 แสดงข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

เพศ พบว่าเป็นเพศชายร้อยละ 47.66 เป็นเพศหญิงร้อยละ 52.34

อายุ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อายุ 21 – 30 ปีร้อยละ 32.03 รองลงมาได้แก่อายุ 31 -40 ปี ร้อยละ 28.65 ต่ำสุดได้แก่อายุ 61 ปีขึ้นไปร้อยละ 4.68

อาชีพ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพส่วนตัวร้อยละ 35.68 รองลงมาได้แก่พนักงานบริษัทเอกชนร้อยละ 24.74 ต่ำสุดได้แก่อื่นๆ เช่น แม่บ้านว่างงาน ร้อยละ 1.82

รายได้ต่อเดือน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน มากกว่า 25,000 บาทร้อยละ 45.57 รองลงมาได้แก่ รายได้ต่อเดือน 15,000-20,000 บาทร้อยละ 12.50 ต่ำสุดได้แก่รายได้ต่อเดือนไม่เกิน 5,000 บาทร้อยละ 9.63

ระดับการศึกษา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 37.50 รองลงมาได้แก่การศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 33.07 และต่ำสุดได้แก่ต่ำกว่าปริญญาตรีร้อยละ 29.42

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนและร้อยละของจุดเริ่มต้นของแหล่งเดินทางที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาจาก

เดินทางมาจาก	จำนวน	ร้อยละ
ภาคเหนือ	106	27.60
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	1	0.26
ภาคใต้	13	3.39
ภาคตะวันออก	5	1.30
ภาคกลาง	3	0.78
ภาคตะวันตก	2	0.52
กรุงเทพฯ	129	33.59
ต่างประเทศ	125	32.55
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 18 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจากกรุงเทพฯ ร้อยละ 33.59 รองลงมาได้แก่เดินทางมาจากต่างประเทศร้อยละ 32.55 ต่ำสุดได้แก่เดินทางมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 0.26

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวในเดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่

มาจังหวัดเชียงรายครั้งที่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก	119	30.99
2 ครั้ง	55	14.32
3 ครั้ง	24	6.25
4 ครั้ง	18	4.69
5 ครั้ง	8	2.08
6 ครั้งขึ้นไป	160	41.67
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 19 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจังหวัดเชียงราย 6 ครั้งขึ้นไปร้อยละ 41.67 รองลงมาได้แก่มายังจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งแรกร้อยละ 30.99 ต่ำสุดได้แก่มายังจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่ 5 ร้อยละ 2.08

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายที่วันต่อครั้ง

มาเยือนเชียงรายที่วันต่อครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 วัน	21	5.47
1 วัน ถึง 3 วัน	157	40.89
4 วัน ถึง 6 วัน	57	14.84
6 วันขึ้นไป	138	35.94
จำนวนวันไม่แน่นอน	11	2.86
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 20 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาเยือนจังหวัดเชียงราย 1 วันถึง 3 วัน ร้อยละ 40.89 รองลงมาได้แก่มาเยือนเชียงราย 6 วันขึ้นไป ร้อยละ 35.94 ต่ำสุดได้แก่จำนวนวันไม่แน่นอน ร้อยละ 2.86

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลหลักในการมาจังหวัดเชียงราย

เหตุผลหลัก	จำนวน	ร้อยละ
ท่องเที่ยว	187	48.70
การเยี่ยมญาติ	115	29.95
ติดต่อธุรกิจ / ซื้อขายสินค้า	50	13.02
ทำงาน	12	3.13
เดินทางต่อไปยังประเทศที่ 3	20	5.21
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 21 พบว่าเหตุผลหลักในการเดินทางมาจังหวัดเชียงรายส่วนใหญ่เพื่อท่องเที่ยว ร้อยละ 48.70 รองลงมาได้แก่เยี่ยมญาติ ร้อยละ 29.95 ต่ำสุดได้แก่มาทำงาน ร้อยละ 3.13

ตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดยพาหนะ

เดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดย	จำนวน	ร้อยละ
Thai Airway	184	47.92
Nok Air	53	13.80
Air Asia	116	30.21
One two go Fly	31	8.07
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 22 พบว่าส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดยสายการบิน Thai Airway ร้อยละ 47.92 รองลงมาได้แก่ Air Asia ร้อยละ 30.21 ต่ำสุดได้แก่ One two go Fly ร้อยละ 8.07

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนและร้อยละของการเดินทางทางอากาศใช้บริการในระดับ

ใช้บริการในระดับ	จำนวน	ร้อยละ
Economy Class	332	86.46
Business Class	23	5.99
First Class	29	7.55
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 23 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้บริการระดับ Economy Class ร้อยละ 86.46 รองลงมาได้แก่เดินทางโดย First Class ร้อยละ 7.60 ต่ำสุดได้แก่เดินทางโดย Business Class ร้อยละ 5.99

ตารางที่ 24 แสดงจำนวนและร้อยละของเหตุผลที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการขนส่งทางอากาศ

เหตุที่เลือกเดินทางอากาศ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ยุ่งยากในการซื้อตั๋ว	55	7.51
ไม่มีทางเลือกอื่นให้เลือก	24	3.28
ราคาถูก ค้ำกับค่าใช้จ่าย	67	9.15
การบริการที่ดี	36	4.92
สะดวกในการท่องเที่ยว	69	9.43
สามารถเดินทางได้กลุ่มใหญ่	24	3.28
รวดเร็วประหยัดเวลา	379	51.78
ปลอดภัย	55	7.51
มีความเป็นส่วนตัว	23	3.14
รวม	732	100

จากตารางที่ 24 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกเดินทางทางอากาศเพราะรวดเร็วประหยัดเวลา ร้อยละ 51.78 รองลงมาได้แก่สะดวกในการท่องเที่ยวร้อยละ 9.43 ต่ำสุดได้แก่มีความเป็นส่วนตัว ร้อยละ 3.14

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทางตลอดการเดินทางในครั้งนี้

ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 2,000 บาท	32	8.33
2,001 – 5,000 บาท	91	23.70
5,001 บาทขึ้นไป	261	67.97
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 25 พบว่าค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวสำหรับค่าเดินทางครั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นเงิน 5,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 67.97 รองลงมาได้แก่ 2,001 – 5,000 บาท ร้อยละ 23.70 ต่ำสุดได้แก่ต่ำกว่า 2,000 บาท ร้อยละ 8.33

ตารางที่ 26 แสดงจำนวนและร้อยละของราคาตัวที่ซื้อ 1 ใบ เป็นจำนวนเงิน

ราคาตัวที่ซื้อ 1 ใบ (บาท)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1,000	4	1.04
1,001 – 2,000	141	36.72
2,001-3,000	139	36.20
3,001 – 4,000	26	6.77
4,001 –5,000	14	3.65
5,001- 6,000	15	3.91
6,001 –7,000	6	1.56
มากกว่า 7,000 บาท	39	10.16
รวม	384	100.00

จากตารางที่ 26 พบว่าราคาตัว 1 ใบส่วนใหญ่ที่นักท่องเที่ยวใช้จ่ายเงิน 1,001- 2,000 ร้อยละ 36.72 รองลงมาได้แก่ 2,001 – 3,000 ร้อยละ 36.20 ต่ำสุดได้แก่ต่ำกว่า 1,000 บาท ร้อยละ 1.04

ตารางที่ 27 แสดงจำนวนและร้อยละการวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดเชียงรายด้วย
(ตอบได้มากกว่า 1)

วางแผนการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
รถโดยสารประจำทาง	143	29.01
รถยนต์เช่า	125	25.36
รถตู้เช่า	75	15.21
รถจักรยานยนต์ให้เช่า	42	8.52
รถบัส (ปรับอากาศ)	89	18.05
รถรับจ้างรถ 2 แถว	10	2.03
อื่นๆเช่นเดิน	9	1.86
รวม	493	100.00

จากตารางที่ 27 พบว่าส่วนใหญ่นักท่องเที่ยววางแผนการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัด เชียงรายด้วยรถโดยสารประจำทางร้อยละ 29.01 รองลงมาได้แก่รถยนต์เช่าร้อยละ 25.36 ต่ำสุด ได้แก่อื่นๆ เช่น เดิน รถมอเตอร์ไซค์ร้อยละ 1.86

2. ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศในจังหวัดเชียงราย

ศักยภาพการคมนาคมขนส่งทางอากาศในจังหวัดเชียงรายผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้ แบบสัมภาษณ์ทำการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงราย โดยระบบการขนส่งสาธารณะ ทางอากาศจำนวน 384 คนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อศักยภาพด้านต่างๆมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ศักยภาพด้านราคา

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านราคาพบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์มีความคิด เห็นว่าการเดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงรายทางอากาศมีศักยภาพมากในด้านราคาถูก ประหยัด คุ่มกับ ค่าใช้จ่าย สะดวกในการท่องเที่ยว มีเวลาท่องเที่ยวมากขึ้น แสดงค่าบริการไว้อย่างชัดเจน มีความหลากหลาย ในการเลือกชำระเงิน คือสามารถจ่ายเป็นบัตรเครดิตได้

ศักยภาพด้านสถานที่ตั้งของท่าอากาศยาน

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านสถานที่ตั้งของท่าอากาศยานส่วนใหญ่ผู้ถูก สัมภาษณ์มีความคิดเห็นเห็นว่าสถานที่ตั้งของท่าอากาศยานมีศักยภาพมาก นั่นคือ การเดินทางไปยังท่า อากาศยานสะดวกอยู่ใกล้กับถนนสายหลัก มีความปลอดภัย อีกทั้งระยะทางจากท่าอากาศยานไปยัง สถานที่ท่องเที่ยว แหล่งชุมชน และแหล่งจับจ่ายซื้อของสะดวก

ศักยภาพด้านเครือข่าย

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านเครือข่ายทางอากาศพบว่าผู้ถูกสัมภาษณ์มี ความคิดเห็นว่าศักยภาพด้านเครือข่ายทางอากาศของจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพน้อยในด้านความถี่ ของการเที่ยวบินในการเดินทางจากจังหวัดเชียงรายไปยังจังหวัดต่างๆอีกทั้งการเดินทางจากจังหวัด เชียงรายไปต่างประเทศเช่น เชียงรายไปย่างกุ้ง เชียงรายไปหลวงพระบางไม่สามารถทำได้

ศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าอากาศยาน

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่ผู้ถูก สัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากดังต่อไปนี้ มีรถเข็นช่วยในการเคลื่อนย้ายสัมภาระ (กระเป๋) มีบริการห้องน้ำเพียงพอและสะอาด มีบริการรับจองตั๋วล่วงหน้าให้ลูกค้า ที่นั่งพักเพียงพอ สถานที่ จอดรถสะดวกและปลอดภัย โทรศัพท์สาธารณะพอเพียง บริการแจ้งเวลาการเดินทาง แต่อย่างไรก็

ตามนักท่องเที่ยวที่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านบริการข้อมูลการท่องเที่ยว ร้านอาหาร บริการเสียงเพลงตามสาย

ศักยภาพด้านพนักงานบริการและการบริการ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านพนักงานบริการและการบริการส่วนใหญ่ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมาก ในด้านพนักงานแต่งกายสุภาพ และสะอาด มีความสุภาพ พนักงานให้บริการลูกค้าอย่างถูกต้องและเท่าเทียมกัน มีน้ำใจ และมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี พนักงานเสนอบริการที่ดีให้แก่ลูกค้า มีศักยภาพในระดับปานกลางในด้านมีจิตสำนึกในการให้บริการ พยายามให้ความช่วยเหลือผู้ใช้บริการ สามารถและทักษะในการให้บริการ ความรอบรู้ของพนักงานในการให้บริการ ข้อมูลข่าวสาร

ศักยภาพด้านช่องทางการติดต่อสื่อสาร

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านช่องทางการติดต่อสื่อสารผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพด้านช่องทางการติดต่อสื่อสารมากดังนี้ สามารถจองตั๋วผ่านระบบอินเทอร์เน็ตได้ง่าย ขั้นตอนการจองตั๋วผ่านระบบอินเทอร์เน็ตทำได้ง่าย มีศักยภาพปานกลางในด้านช่องทางการรับทราบข้อมูล การเดินทางมีความหลากหลายมาก สามารถทราบข่าวสารการท่องเที่ยวจากสนามบินได้ สามารถติดต่อและขอข้อมูลทางโทรศัพท์กับสายการบิน สามารถติดต่อและขอข้อมูลทางโทรศัพท์กับหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องได้ง่าย เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจังหวัด เชียงราย ตำรวจท่องเที่ยว เป็นต้น สามารถติดต่อและขอข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตกับสายการบินได้

ศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อม

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อมส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากดังนี้ ภายในตัวอาคารสะอาด สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆภายในอาคารมีความสะอาด ร้านอาหารสะอาด บริเวณท่าอากาศยานสะอาด ห้องสุขาสะอาด มีถังขยะรองรับเพียงพอ

ศักยภาพด้านเวลา

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านเวลาส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากดังต่อไปนี้ การเดินทางจากจุดเริ่มต้นตรงตามเวลากำหนด และถึงจุดหมายปลายทางตรงเวลา มีศักยภาพปานกลางในด้านความถี่ของช่วงเวลาการบินและ ตารางการเดินทาง ส่วนสายการบิน Low Cost มีศักยภาพน้อยในด้าน การเดินทางจากจุดเริ่มต้นตรงตามเวลากำหนด และถึงจุดหมายปลายทางตรงเวลา ความถี่ของช่วงเวลาการบิน ตารางการเดินทาง

ศักยภาพด้านยานพาหนะ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านยานพาหนะส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมาก นั่นคือสภาพโดยรวมของเครื่องบินอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ที่นั่งเพียงพอ สภาพภายนอกเครื่องบินมีความสะอาด มีเครื่องปรับอากาศ หรือเครื่องระบายอากาศที่ดี เครื่องบินโดยสารมีที่นั่งสะอาด ไม่มีคราบสกปรก ทางเดินบนเครื่องบินกว้างขวาง

ศักยภาพด้านความเพียงพอ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านความเพียงพอส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านความเพียงพอของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางจากสนามบินเชียงรายไปยังสนามบินในจังหวัดอื่นๆ และตารางเที่ยวบินต่อวันมีน้อย

ปัญหาและข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาที่นักท่องเที่ยวประสบในขณะที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงราย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายด้วยการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศถึงปัญหาที่นักท่องเที่ยวประสบเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยใช้แบบสัมภาษณ์ สามารถสรุปประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะได้ ดังนี้

ตารางที่ 28 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศ	จำนวนที่แสดงความ ความเห็น
ด้านราคา	
1. ราคาแพง	78
ด้านเครือข่าย	
1. มีเครือข่ายน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การไปต่างประเทศ เช่น ไทย ไปลาว, ไทย ไปกุนหมิง, ไทย ไปย่างกุ้ง ไม่มี	39
2. ไม่มีเที่ยวบินไปเชียงใหม่	78
3. มีเที่ยวบินน้อยเกินไป	137
4. ในวันที่ต้องการเดินทางไม่มีเวลาที่ต้องการ	46
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	
1. ร้านอาหารมีน้อย	16
2. ร้านอาหารราคาแพง	27
ด้านพนักงานและบริการ	
1. พนักงานขายตั๋วแสดงกริยาไม่สุภาพ	19
2. เวลาสอบถามข้อมูลพนักงานทำท่าทางรำคาญ ไม่อยากตอบ	22
3. เวลาไปซื้อตั๋วพนักงานขาย คูยโทรศัพท์นาน	17
ด้านเวลา	
1. เครื่องบินออกช้ากว่ากำหนด ทำให้ถึงจุดหมาย ช้ากว่า กำหนด	68
2. เครื่องบินออกช้ากว่ากำหนด กรณีต้องต่อเครื่องไปต่างๆประเทศ	
มีปัญหา	18
3. การยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน บางครั้งก็แจ้ง บางครั้งก็ไม่แจ้ง	59
ด้านพาหนะ	
1. ภายในเครื่องของสายการบิน Low Cost ไม่สะอาด	18
ด้านความเพียงพอ	
1. จำนวนเที่ยวบินไม่เพียงพอต่อจำนวนคนต่อวัน	75

2. ข้อเสนอแนะ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกนักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายจำนวน 351 ราย ผู้ถูกสัมภาษณ์ที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงรายด้วยการขนส่งสาธารณะทางอากาศได้ให้ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกสบายประทับใจมากขึ้น ดังนี้

ตารางที่ 29 แสดงข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวต่อการขนส่งสาธารณะทางอากาศ

ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว	จำนวนที่แสดงความ ความคิดเห็น
ด้านราคา	
1. ลดราคาค่าโดยสารลง	77
2. มีสายการบิน Low cost ให้เป็นทางเลือก	45
ด้านเครือข่าย	
1. เพิ่มเส้นทางการบินในประเทศให้มากขึ้น	29
2. อยากให้มีเส้นทางสายตรงสามารถบินไปต่างประเทศได้ เช่น เชียงราย – कुนหมิง , เชียงราย - ย่างกุ้ง	14
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	
1. เพิ่มบริการใช้ internet ที่สนามบินได้	48
2. อยากให้มีรถแท็กซี่วิ่งจากสนามบินไปยังสถานีแหล่งต่างๆในจังหวัดเชียงราย	58
3. อยากให้มีรถปรับอากาศวิ่งรอบเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิ่งรับนักท่องเที่ยวที่สนามบิน	32
4. อยากให้มีรถแท็กซี่รอบเมือง	19
ด้านพนักงานและการบริการ	
1. อบรมเน้นให้พนักงานให้บริการที่ดีขึ้น	27
2. พนักงานควรจะมียิ้มแย้มแจ่มใสให้มากกว่านี้	49
3. พนักงานเอ็กเรย์ควรจะใช้คำพูดและกริยาที่สุภาพกว่า เข้าใจว่าเพื่อความปลอดภัยแต่ควรสุภาพ	51
4. พนักงานเช็คตั๋วของสายการบิน Low cost ควรสุภาพกว่านี้	29

ตารางที่ 29 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว	จำนวนที่แสดงความ กิดเห็น
ด้านช่องทางการติดต่อสื่อสาร	
1. ควรมีแผนประชาสัมพันธ์ของสนามบินที่ชัดเจนพร้อมให้บริการทุกวันนี้ไม่ทราบว่า ประชาสัมพันธ์อยู่ที่ไหน	21
2. ควรแจ้งเบอร์โทรศัพท์ที่ผู้โดยสารสามารถโทรศัพท์มาสอบถามได้	65
ด้านเวลา	
1. ควบคุมการเดินทางจากจุดเดิมต้นให้ตรงเวลา	78
2. ควบคุมการเดินทางถึงจุดหมายปลายทางให้ตรงเวลา	78
ด้านพาหนะ	
1. ควบคุมดูแลภายในตัวเครื่องให้สะอาด (สายการบิน Low Cost)	19
ด้านความเพียงพอ	
1. เพิ่มเที่ยวบินให้มากขึ้น	172
2. เพิ่มบริษัท (ผู้ประกอบการ) ให้มากขึ้นเพื่อจะได้แข่งขันกันด้านการให้บริการและด้านราคา	36

3. ข้อเสนอในการเสนอให้เพิ่มเส้นทางคมนาคม

จากการสอบถามผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางคมนาคมขนส่งทางอากาศดัง
ตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 30 แสดงข้อเสนอแนะในการเพิ่มเส้นทางคมนาคมทางอากาศ

เส้นทางคมนาคมควรเพิ่มเส้นทาง	จำนวนที่แสดงความ คิดเห็น
ภาคเหนือ	10
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	2
ภาคใต้	1
ต่างประเทศ	3
รวม	16

จากตารางที่ 30 ผู้ถูกสัมภาษณ์ที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงรายทางอากาศเสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางคมนาคมเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางดังนี้

ภาคเหนือ ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางดังนี้

1. เชียงราย – ทุกจังหวัดภาคเหนือตอนบน (8)
2. เชียงราย - เชียงใหม่
3. เชียงราย – น่าน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางดังนี้

1. เชียงราย - ขอนแก่น (2)

ภาคใต้ ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางดังนี้

1. เชียงราย - หาดใหญ่

ต่างประเทศ ผู้ถูกสัมภาษณ์เสนอแนะให้เพิ่มเส้นทาง ดังนี้

1. เชียงราย - ประเทศจีนใต้ (2)
2. เชียงราย - ลาว

ทางน้ำ

1. ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ จังหวัด เชียงราย

ตารางที่ 31 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนจังหวัด เชียงราย

นักท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	167	47.58
หญิง	184	52.42
อายุ		
ไม่เกิน 20 ปี	38	10.83
21 – 30 ปี	116	33.05
31 – 40 ปี	86	24.50
41 – 50 ปี	74	21.08
51 – 60 ปี	27	7.69
61 ปีขึ้นไป	10	2.85
อาชีพ		
ข้าราชการ	63	17.95
นักเรียน / นักศึกษา	87	24.79
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	21	5.98
พนักงานบริษัทเอกชน	66	18.80
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	106	30.20
รับจ้างทั่วไป	8	2.28

ตารางที่ 31 (ต่อ)

นักท่องเที่ยวน	จำนวน	ร้อยละ
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน(บาท)		
ไม่เกิน 5,000	80	22.79
5,001 – 10,000	88	25.07
10,001 – 15,000	49	13.96
15,001 – 20,000	46	13.11
20,001 – 25,000	22	6.27
มากกว่า 25,000	66	18.80
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	124	35.33
ปริญญาตรี	171	48.72
สูงกว่าปริญญาตรี	56	15.95
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 31 แสดงข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

เพศ พบว่าเป็นเพศชายร้อยละ 47.58 เป็นเพศหญิงร้อยละ 52.42

อายุ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อายุ 21–30 ปีร้อยละ 33.05 รองลงมาได้แก่อายุ 31 -40 ปีร้อยละ 24.50 ต่ำสุดได้แก่อายุ 61 ปีขึ้นไปร้อยละ 2.85

อาชีพ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัวร้อยละ 30.20 รองลงมาได้แก่นักเรียน/นักศึกษาร้อยละ 24.79 ต่ำสุดได้แก่รับจ้างทั่วไปร้อยละ 2.28

รายได้ต่อเดือน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 5,001-10,000 บาทร้อยละ 25.07 รองลงมาได้แก่ รายได้ต่อเดือนไม่เกิน 5,000 บาทต่อเดือนร้อยละ 22.79 ต่ำสุดได้แก่รายได้ต่อเดือน 20,001 -25,000 ร้อยละ 6.27

ระดับการศึกษา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 48.72 รองลงมาได้แก่การศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรีร้อยละ 35.33 และต่ำสุดได้แก่สูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 15.95

ตารางที่ 32 แสดงจำนวนและร้อยละนักท่องเที่ยวเดินทางมาจาก

เดินทางมาจาก	จำนวน	ร้อยละ
ภาคเหนือ	185	52.71
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	24	6.84
ภาคใต้	2	0.57
ภาคตะวันออก	8	2.28
ภาคกลาง	20	5.70
ภาคตะวันตก	7	2.00
กรุงเทพฯ	59	16.81
ต่างประเทศ	46	13.11
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 32 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจากภาคเหนือร้อยละ 52.71 รองลงมาได้แก่เดินทางมาจากกรุงเทพฯ ร้อยละ 16.81 ต่ำสุดได้แก่มาจากภาคใต้ร้อยละ 0.57

ตารางที่ 33 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่

มาจังหวัดเชียงรายครั้งที่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก	113	32.19
2 ครั้ง	50	14.25
3 ครั้ง	37	10.54
4 ครั้ง	51	14.53
5 ครั้ง	15	4.27
6 ครั้งขึ้นไป	85	24.22
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 33 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งแรกร้อยละ 32.19 รองลงมาได้แก่เดินทางมา 6 ครั้งขึ้นไปร้อยละ 24.22 ต่ำสุดได้แก่เดินทางมาเชียงราย 5 ครั้ง ร้อยละ 4.27

ตารางที่ 34 แสดงจำนวนและร้อยละของจำนวนวันต่อครั้งที่นักท่องเที่ยวมาเยือนจังหวัดเชียงราย

มาเยือนเชียงรายกี่วันต่อครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 วัน	26	7.41
1 วัน ถึง 3 วัน	180	51.28
4 วัน ถึง 6 วัน	85	24.22
6 วันขึ้นไป	41	11.68
ไม่แน่นอน	19	5.41
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 34 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาเยือนจังหวัดเชียงราย 1 วันถึง 3 วัน ร้อยละ 51.28 รองลงมาได้แก่ 4 วันถึง 6 วันร้อยละ 24.22 ต่ำสุดได้แก่จำนวนวันไม่แน่นอน ร้อยละ 5.41

ตารางที่ 35 แสดงจำนวนและร้อยละสาเหตุหลักในการมาเยือนจังหวัดเชียงราย

เหตุผลหลัก	จำนวน	ร้อยละ
ท่องเที่ยว	232	66.10
การเยี่ยมญาติ	92	26.21
ติดต่อธุรกิจ / ซื้อขายสินค้า	24	6.84
มาราชการ	7	2.00
เดินทางต่อไปประเทศที่ 3	2	0.57
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 35 พบว่าเหตุผลหลักของนักท่องเที่ยวที่มาเยือนมาจังหวัดเชียงรายส่วนใหญ่ท่องเที่ยวร้อยละ 66.10 รองลงมาได้แก่การเยี่ยมญาติร้อยละ 26.21 ต่ำสุดได้แก่ เดินทางต่อไปประเทศที่ 3 ร้อยละ 0.57

ตารางที่ 36 แสดงจำนวนและร้อยละที่นักท่องเที่ยวเดินทางทางน้ำโดยเรือประเภท

เดินทางทางน้ำโดย	จำนวน	ร้อยละ
เรือโดยสารเล็ก (ความจุน้อยกว่า 25 คน)	209	59.54
เรือโดยสารกลาง (ความจุ 26- 200 คน)	52	14.81
เรือโดยสารใหญ่ (ความจุ 200 คนขึ้นไป)	7	2.00
เรือหางยาวหรือเรือเล็ก	83	23.65
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 36 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางโดยเรือโดยสารเล็ก ร้อยละ 59.54 รองลงมาได้แก่เดินทางโดยเรือโดยสารกลางร้อยละ 14.81 ต่ำสุดได้แก่เดินทางโดยเรือโดยสารขนาดใหญ่ ร้อยละ 2.00

ตารางที่ 37 แสดงจำนวนและร้อยละเหตุผลที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการการเดินทางทางน้ำ
(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุที่เลือกใช้เรือเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ยุ่งยากในการซื้อตั๋ว	27	6.35
ไม่มีทางเลือกอื่นให้เลือก	20	4.71
ราคาถูกประหยัดเงิน	89	20.94
การบริการที่ดี	55	12.94
สามารถเดินทางได้กลุ่มใหญ่	31	7.30
รวดเร็ว ประหยัดเวลา	34	8.00
ปลอดภัย	4	0.94
มีความเป็นส่วนตัว	16	3.76
ชมทิวทัศน์ธรรมชาติ	149	35.06
รวม	425	100.00

จากตารางที่ 37 เหตุผลหลักที่นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางโดยเรือส่วนใหญ่เพราะต้องการชมทิวทัศน์ธรรมชาติร้อยละ 35.06 รองลงมาได้แก่ราคาถูกประหยัดเงินร้อยละ 20.94 ต่ำสุดได้แก่ปลอดภัยร้อยละ 0.94

ตารางที่ 38 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวใช้บริการที่ทำเรือ

(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ใช้บริการที่ทำเรือ	จำนวน	ร้อยละ
ทำเรืออำเภอเชียงแสน	156	39.59
ทำเรืออำเภอเชียงของ	198	50.25
ทำเรือสามเหลี่ยม	26	6.60
ทำเรืออำเภอเมือง	10	2.54
ทำเรือท่าดอน	4	1.02
รวม	394	100.00

จากตารางที่ 38 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้บริการที่ทำเรืออำเภอเชียงของร้อยละ 50.25 รองลงมาได้แก่ทำเรืออำเภอเชียงแสนร้อยละ 39.59 ต่ำสุดได้แก่ทำเรือท่าดอนร้อยละ 1.02

ตารางที่ 39 แสดงจำนวนและร้อยละค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทางตลอดการเดินทางในครั้งนี้

ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1,000 บาท	57	16.24
1,000 – 2,000 บาท	64	18.23
2,001 – 5,000 บาท	80	22.79
5,001 บาทขึ้นไป	150	42.79
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 39 พบว่าค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวสำหรับค่าใช้จ่ายตลอดการเดินทางครั้งนี้ส่วนใหญ่ใช้เงิน 5,000 บาทขึ้นไป ร้อยละ 42.79 รองลงมาได้แก่ใช้เงิน 2,001 – 5,000 บาทร้อยละ 22.79 ต่ำสุดได้แก่ใช้เงินต่ำกว่า 1,000 บาทร้อยละ 16.24

ตารางที่ 40 แสดงจำนวนและร้อยละของราคาตัวที่ซื้อ 1 ใบ เป็นจำนวนเงิน

ราคาตัวที่ซื้อ 1 ใบ (บาท)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 100	132	37.61
101 - 200	13	3.70
201-300	66	18.80
301-400	51	14.53
401-500	0	0.00
501-600	7	2.00
601-700	3	0.86
701-800	20	5.70
801-900	31	8.83
901-1,000	8	2.28
มากกว่า1,000บาทขึ้นไป	20	5.70
รวม	351	100.00

จากตารางที่ 40 ราคาตัว 1 ใบที่นักท่องเที่ยวซื้อส่วนใหญ่เป็นเงินต่ำกว่า 100 บาทร้อยละ 37.61 รองลงมาได้แก่ 201 – 300 บาทต่อตัว 1 ใบร้อยละ 18.80 ต่ำสุดได้แก่ราคา401-500 บาทร้อยละ 0.00

ตารางที่ 41 แสดงจำนวนและร้อยละของการวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดเชียงราย
(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วางแผนการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
รถโดยสารประจำทาง	105	21.17
รถยนต์เช่า	210	42.39
รถตู้เช่า	60	12.10
รถจักรยานยนต์ให้เช่า	11	2.22
รถบัส	103	20.77
อื่นๆ เช่น เดิน	7	1.41
รวม	496	100

จากตารางที่ 41 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่วางแผนเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ด้วยรถยนต์เช่าร้อยละ 42.39 รองลงมาได้แก่รถโดยสารประจำทางร้อยละ 21.17 ต่ำสุดได้แก่อื่นๆ ยังไม่ได้ตัดสินใจคิดเป็นร้อยละ 1.41

3. ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำในจังหวัดเชียงราย

ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำในจังหวัดเชียงรายผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสัมภาษณ์ทำการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายโดยการคมนาคมขนส่งทางน้ำจำนวน 351 คนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่อศักยภาพด้านต่างๆมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ศักยภาพด้านราคา

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านราคาส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากในด้านราคาถูก ประหยัด แต่อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านแสดงค่าบริการ ความหลากหลายในการเลือกชำระเงิน มีให้เลือกชำระได้ทางเดียวคือ ชำระเป็นเงินสดเท่านั้น

ศักยภาพด้านที่ตั้งสถานีขนส่ง

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านสถานีขนส่งส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านการเข้าถึงสถานีขนส่งท่าเรือไม่สะดวก ไม่มีป้ายแจ้งให้ทราบว่าเป็นท่าเรือ แต่นักท่องเที่ยวเห็นว่ามีความศักยภาพปานกลางในด้านระยะทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งชุมชน ระยะทางจากสถานีไปยังแหล่งจับจ่ายซื้อสินค้า มีความปลอดภัย และสามารถเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวได้

ศักยภาพด้านเรือข้าม

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านเรือข้ามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพปานกลาง คือมีเรือข้ามการขนส่งทางน้ำที่สามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆได้ สามารถเดินทางจากท่าเรือแห่งหนึ่งสามารถเดินทางไปยังอีกท่าหนึ่งได้

ศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อย ไม่มีข้อมูลการท่องเที่ยวให้บริการ นักท่องเที่ยวต้องการแผนพับแสดงรายละเอียดสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำแต่ปรากฏว่าไม่มี ต้องใช้วิธีการสอบถาม ซึ่งก็มีปัญหาเรื่องการสื่อสารนั้นคือไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้ ส่วนร้านอาหาร ที่นั่งพัก บริการโทรศัพท์สาธารณะและบริการห้องน้ำนั้นบางสถานีก็นั่งบางสถานีไม่มี สถานีที่มีก็ยังมีน้อยไม่เพียงพอและไม่สะอาด บริการแจ้งเวลา

การเดินทางไม่มี ไม่เป็นมาตรฐานไม่ทราบเวลาการเดินทางเรือทำให้เสียเวลาในการเดินทางไม่มีบริการรับจองตั๋วล่วงหน้าให้ลูกค้า การจองตั๋วล่วงหน้าจะต้องผ่านบริษัททัวร์เท่านั้น หากต้องการเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว ถ้าไม่จองล่วงหน้าผ่านบริษัทก็ต้องรออาจใช้เวลาถึง 2 วันในการรอ ถ้าหากไม่ 예약ก็จะต้องเหมาลำ ซึ่งเสียค่าใช้จ่ายสูง ไม่มีบริการมีรถเข็นช่วยในการเคลื่อนย้ายสัมภาระ ไม่มีบริการเสียงเพลงตามสาย

ศักยภาพด้านพนักงานบริการและการให้บริการ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านพนักงานบริการและการบริการส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านการแต่งกายของพนักงาน ทักษะและความสามารถของพนักงานในการให้บริการ ความรอบรู้ของพนักงานในการให้บริการข้อมูลข่าวสาร นักท่องเที่ยวเห็นว่ามีความศักยภาพปานกลางในด้านพนักงานมีความสุภาพ ความมีน้ำใจ และมีมนุษยสัมพันธ์ พนักงานให้บริการลูกค้าอย่างถูกต้องและเท่าเทียมกัน พนักงานมีจิตสำนึกในการให้บริการ และพยายามให้ความช่วยเหลือผู้ให้บริการ พนักงานเสนอบริการที่ดีให้แก่ลูกค้า

ศักยภาพด้านช่องทางการติดต่อสื่อสาร

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านช่องทางการสื่อสารส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีศักยภาพปานกลางในด้าน สามารถติดต่อขอข้อมูลทางโทรศัพท์กับสายเรือ (บริษัท) ได้สามารถติดต่อขอข้อมูลทางเว็บไซต์กับสายเรือ (บริษัท) ได้ สามารถจองตั๋วผ่านบริษัท ส่วนในด้านช่องทางการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางทางเรือและการจองตั๋วผ่านอินเทอร์เน็ตมีศักยภาพน้อย

ศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อม

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อมส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านต่างๆดังนี้ ความสะอาดของร้านอาหาร ความสะอาดภายในตัวอาคาร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในอาคาร ความสะอาดของบริเวณรอบๆสถานีขนส่ง ความสะอาดของห้องสุขา ถึงขยะรองรับมีน้อย

ศักยภาพด้านเวลา

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านเวลาส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากนั่นคือถ้าเป็นเรือข้ามฟากมีตลอด สามารถออกเรือได้ตลอดเวลา ออกตรงตามเวลาตามกำหนดเรือเดินทางถึงจุดหมาย ปลายทางตรงเวลา ความถี่ของช่วงเวลาในการออกเรือมีมาก แต่ถ้าเป็นเดินทางไปยังสิบสองปันนา และหลวงพระบาง มีความถี่น้อย ต้องจองผ่านบริษัททัวร์ ไม่ล่องทุกวัน และหากต้องการเดินทางก็จะต้องเหมาลำ ค่าใช้จ่ายสูงมาก

ศักยภาพด้านยานพาหนะ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านยานพาหนะส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพปานกลางในด้าน สภาพของเรือสภาพโดยรวมของเรือ วัสดุที่ใช้ทำเรือโดยสารมีความปลอดภัย ที่นั่งเพียงพอ ที่นั่งสะอาด ไม่มีคราบสกปรก มีเครื่องปรับอากาศ หรือเครื่องระบายอากาศที่ดี แต่อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยในด้านความสะดวกภายนอกและภายในของตัวเรือ ทางเดินบนเรือแคบ สำหรับเสื้อชูชีพเรือบางลำไม่มี เรือลำที่มีก็มีไม่เพียงพอ

ศักยภาพด้านความเพียงพอ

ความคิดเห็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ต่อศักยภาพด้านความเพียงพอส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยคือ ยานพาหนะที่ใช้จากท่าเรือไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ มีน้อย และผู้ประกอบการในการเดินเรือมีน้อย ตารางความถี่ในการเดินเรือมีไม่เพียงพอ หากต้องการเดินทางเร่งด่วนต้องเหมาลำซึ่งค่าใช้จ่ายสูง ตารางการเดินเรือไม่มีทุกวัน ทำให้เสียเวลาในการรอ ยิ่งถ้าเป็นนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางด้วยตนเองไม่ผ่านบริษัทจะมีปัญหา

ปัญหาและข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาที่ผู้มาเยือนประสบในขณะที่เดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงราย

จากการสัมภาษณ์ผู้มาเยือนจังหวัดเชียงรายด้วยการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ ถึงปัญหาที่นักท่องเที่ยวประสบสามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังนี้

ตารางที่ 42 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ	จำนวนที่แสดงความ ความเห็น
ด้านราคา	
1. เรือข้ามฟาก ไม่แจ้งราคาให้ทราบ เก็บตามความพอใจ	10
2. ราคาแพงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าบริการ	27
ด้านสถานีขนส่งทางน้ำ	
1. ไม่มีป้ายบอกสถานที่ตั้งของสถานีขนส่ง	52
ด้านเรือข้ามฟาก	
1. จำนวนเที่ยวเดินทางมีไม่เพียงพอ	7
2. จำนวนเที่ยวเดินทางไม่แน่นอน	18
3. ตารางเดินทางไม่แน่นอน ทำให้ต้องเหมา ค่าใช้จ่ายสูง	22
4. ไม่มีจุดเชื่อมต่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่ที่ต้องการ	48
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	
1. ไม่มีระบบการจองตั๋วล่วงหน้า	12
2. ไม่มีโทรศัพท์สาธารณะที่สถานีขนส่งทางน้ำ	85
3. ไม่มีเสื้อชูชีพ	139
4. เสื้อชูชีพมีไม่เพียงพอ เช่น จำนวนคน 50 คน มีเสื้อชูชีพ 20 ตัว	
สภาพเก่า และ สกปรก	87
ด้านพนักงานและการบริการ	
1. พนักงานไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้	50
2. พนักงานขับเรือเร็ว อันตราย	27
3. พนักงานพูดจาไม่สุภาพ	18
ด้านช่องทางการติดต่อสื่อสาร	
1. ไม่สามารถขอข้อมูลเกี่ยวกับการเดินเรือได้ เช่น ตารางการเดินทาง	29
2. ไม่ทราบ / มีข้อมูลน้อยเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำ	32
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1. สถานีที่ตั้งสถานีขนส่งไม่ชัดเจน	49

ตารางที่ 42 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ	จำนวนที่แสดงความ คิดเห็น
2. สถานีสกปรก	46
3. ไม่มีห้องสุขา	35
4. มีห้องสุขาแต่สกปรก	87
5. ไม่มีร้านอาหาร	68
ด้านเวลา	
1. ไม่มีเที่ยวเรือในวันที่ต้องการเดินทาง	92
2. เวลาในวันเดินทางไม่เหมาะสม	17
ด้านพาหนะ	
1. ไม่แน่ใจในด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ	59
2. เรือเก่ามาก	86
ด้านความเพียงพอ	
1. จำนวนเที่ยวเดินทางมีไม่เพียงพอ	41
2. จำนวนเที่ยวเดินทางไม่แน่นอน	96

2. ข้อเสนอแนะ

จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายด้วยการคมนาคมขนส่งทางน้ำเพื่อเพิ่มศักยภาพการให้นักท่องเที่ยวมาเยือนจังหวัดเชียงรายมากขึ้น นักท่องเที่ยวได้ให้ข้อเสนอ ดังนี้

ตารางที่ 43 แสดงข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวต่อการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ

ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว	จำนวนที่แสดงความ คิดเห็น
ด้านราคา	
1. อยากให้มีป้ายแสดงราคา	46
2. กำหนดราคาให้แน่นอน	68
ด้านสถานีขนส่งทางน้ำ	
1. ติดป้ายให้ทราบว่าเป็นสถานี	79
ด้านเรือข้าม	
1. เพิ่มเส้นทางการเดินเรือให้มากขึ้น	78
2. เพิ่มจำนวนเที่ยวเดินทางให้มากขึ้น	86
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	
1. ควรมีมอเตอร์รับจ้างที่สถานีขนส่ง	129
2. ควรมีรถตู้รับจ้าง หรือรถตุ๊ก ตุ๊ก ที่สถานีขนส่ง	129
3. ควรเพิ่มจำนวนห้องสุขา และดูแลเรื่องความสะดวก	88
4. ควรมีโทรศัพท์สาธารณะอย่างน้อยที่สุด 1 เครื่อง	56
ด้านพนักงานและการบริการ	
1. อบรมพนักงานให้มีความรู้ด้านภาษาอังกฤษเพื่อให้สามารถ ติดต่อได้	68
2. ควรมีเครื่องแบบให้ทราบว่าเป็นพนักงาน	37
3. ควรอบรมด้านการให้บริการที่ดี	96
4. ควรดูแลเรื่องทักษะและความสามารถของคนขับเรือ	44
ด้านช่องทางการติดต่อสื่อสาร	
1. ควรมีสุนัขกลางหรือประชาสัมพันธ์ของจังหวัดที่สามารถติดต่อ กรณีอยากทราบข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางทางน้ำ	31
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1. ควรดูแลความสะดวกของสถานีขนส่ง	87
ด้านเวลา	
1. ควรกำหนดเวลาในการเดินทางที่ชัดเจน	109

ตารางที่ 43 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว	จำนวนที่แสดงความ ความคิดเห็น
ด้านพาหนะ	
1. ควรมีการตรวจสอบสภาพความพร้อมของเรือ	138
2. ควรมีการตรวจความสามารถและพร้อมของคนขับเรือ	76
3. อยากให้มีเรือโดยสารที่ให้บริการแบบหรูหราที่มีบริการครบถ้วน	8
ด้านความเพียงพอ	
1. เพิ่มเส้นทางการเดินเรือระหว่างแหล่งท่องเที่ยวหนึ่ง กับแหล่ง ท่องเที่ยวอื่นๆ	53
2. เพิ่มเส้นทางการเดินเรือไปยังแหล่งซื้อของ	6
3. อยากให้เพิ่มเส้นทางการเดินเรือให้มากกว่านี้	21
4. อยากให้เพิ่มบริษัทหรือผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นเพื่อจะได้แข่งขันกัน ด้านการให้บริการและด้านราคามากขึ้น	11
อื่นๆ	
1. เพิ่มจุดแวะ จุดท่องเที่ยว ระหว่างทางให้มากขึ้น	5

3. ข้อเสนอแนะต้องการให้การขนส่งทางน้ำเพิ่มเส้นทางการคมนาคม

จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายจำนวน 351 ราย มีข้อเสนอแนะให้เพิ่มเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางน้ำดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 44 แสดงข้อเสนอแนะในการเพิ่มเส้นทางคมนาคม

เส้นทางคมนาคมควรเพิ่มเส้นทาง	จำนวนที่แสดงความ คิดเห็น
เชียงของ ถึงแขวงบ่อแก้ว (ลาว)	1
แม่สาย ถึงสามเหลี่ยมทองคำ	1

จากตารางที่ 44 ข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามในการเพิ่มเส้นทางคมนาคมครั้งนี้จากเชียงของ ถึงแขวงบ่อแก้ว และมีเรือวิ่งจากแม่สาย ถึงสามเหลี่ยมทองคำ

4. สรุปปัญหา และแนวทางการพัฒนาการขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงรายในทัศนะคติของผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้อง

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการด้านขนส่ง เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน กองตำรวจทางหลวง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ชมรมมัคคุเทศก์ หน่วยงานภาครัฐ และเอกชน นักวิชาการ นักท่องเที่ยว และนักวิจัยที่เกี่ยวข้อง จำนวน 20 ท่านสามารถสรุปปัญหาในการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยว และแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายได้ดังต่อไปนี้

ปัญหาของการคมนาคมขนส่งสาธารณะ

1. ทางบก

การคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวทางบก สามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังต่อไปนี้

- 1.1 ตารางการเดินทางในจังหวัดมีน้อยไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม
- 1.2 ตารางการเดินทางกับต่างจังหวัดมีน้อย ไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม
- 1.3 ปัญหาสถานีขนส่งคับแคบ
- 1.4 เก็บเงินเกินจากราคาที่แจ้งไว้
- 1.5 ไม่มีป้ายบอกทาง
- 1.6 ถนนไม่เรียบ ถนนชำรุดเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ไฟจราจรเสียบ่อย
- 1.7 บุคลากร ไม่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษเบื้องต้นได้

2. ทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวทางอากาศสามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังต่อไปนี้

- 2.1 ตารางการเดินทาง ความถี่ และเครือข่ายกับจังหวัดอื่น ๆ น้อยไม่เพียงพอ
- 2.2 เชียงรายเป็นสนามบินนานาชาติแต่ไม่มีเที่ยวบินที่สามารถเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้
- 2.3 รถโดยสารจากสนามบินไปยังตัวเมือง ไม่มี / แพง

3. ทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวทางน้ำ สามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังต่อไปนี้

- 3.1 เรือไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีเสื้อชูชีพ
- 3.2 คนขับเรือขับไม่มีความชำนาญ ทำให้ไม่สามารถแล่นเรือในแม่น้ำโขงได้
- 3.3 ในฤดูแล้งระดับน้ำมีไม่เพียงพอ ทำให้ไม่สามารถล่องเรือได้
- 3.4 การขนส่งทางน้ำมีข้อจำกัด คือเชื่อมเส้นทางได้น้อย
- 3.5 จังหวัดเชียงรายเป็นเมืองที่มีภูมิประเทศเป็นประตูติดต่อกับทางน้ำกับต่างประเทศ เช่น พม่า ลาว จีน แต่จังหวัดเชียงรายไม่สามารถล่องเรือไปยังประเทศเหล่านี้
- 3.6 การเดินทางทางน้ำไม่ใช่เส้นทางหลักในการท่องเที่ยวใน จังหวัดเชียงราย
- 3.7 ไม่มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวทางน้ำ

แนวทางในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงราย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งสาธารณะจังหวัดเชียงราย ผู้วิจัยสามารถรวบรวมข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและเป็นในการพัฒนาได้ดังต่อไปนี้

1. ทางบก

จากปัญหา 1 และ 2 คือ ตารางการเดินทางในจังหวัดมีน้อยไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมรวมทั้ง ตารางการเดินทางกับต่างจังหวัดมีน้อยไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม นั้นจากการสัมภาษณ์คุณวิเชียร เรือนศรี นายสถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเชียงรายกล่าวว่าการขนส่งในจังหวัดเชียงรายใช้ระบบให้บริษัทเอกชนเข้าร่วม โดยที่รถทุกคันจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมจากวิกฤติเศรษฐกิจน้ำมันแพง ถึงแม้ว่าจะได้มีการปรับค่าโดยสารให้สูงขึ้นแล้วก็ตาม แต่ปรากฏว่าผู้โดยสารลดลงอย่างมาก ทำให้ไม่สามารถแบกภาระการขาดทุนได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถร่วม ทำให้ต้องลดเที่ยววิ่งลง จากปัญหานี้ การทำฯ เข้าใจผู้โดยสาร และเข้าใจผู้ประกอบการ จึงได้พยายามที่จะไม่ให้รถขาดสายนานเกินไป

1.1 ในช่วงเทศกาล การทำฯจะเพิ่มรถประจำทางให้มากขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ

1.2 ถนนสายเชียงราย – เชียงใหม่ เสนอแนะให้รัฐบาลควรจะทำให้เป็นถนน 4 เลน เพื่อให้การ เดินทางเป็น ไปอย่างสะดวกทำให้สามารถเพิ่มนักท่องเที่ยวได้ อันเนื่องมาจากการเดินทางสะดวก

1.3 เส้นทางที่รถโดยสารประจำทางไม่สามารถวิ่งได้ อันเนื่องมาจากไม่คุ้มทุน หรือ ด้วยเหตุผลใดก็ตาม ได้มีข้อเสนอแนะให้มีรถตู้รับจ้างทั้งประจำทาง และไม่ประจำทางเป็นตัวเลือก จะช่วยแก้ปัญหาการเดินทางไม่ครอบคลุมได้ ซึ่งการดำเนินกิจการรถตู้ก็ต้องมีใบอนุญาต ก็จัดทำให้เรียบร้อย ปัญหาคือผู้ประกอบการไม่ทราบขั้นตอนกระบวนการขอใบอนุญาต ต้องมีการอบรมให้ความรู้ หรือ มีขั้นตอนอธิบายให้ทราบว่าขอใบอนุญาตได้อย่างไร

1.4 จากปัญหาสถานีขนส่งคับแคบเกินไป มีปัญหาด้านสภาพแวดล้อมและความสะอาด คุณวิเชียร เรือนศรี ได้ข้อมูลว่า อาคารสถานีขนส่งหลังนี้ได้สร้างขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2514 เมื่อจังหวัดเชียงรายได้มีการขยายตัวมากขึ้น ในขณะที่สถานีขนส่งไม่สามารถขยายตัวจึงทำให้สถานีคับแคบ และการก่อสร้างอาคารมานานกว่า 30 ปี อาคารเก่าทำให้มีปัญหาด้านการรักษาความสะอาด สถานีขนส่งจังหวัดเชียงรายอยู่ในความดูแลของเทศบาล ดังนั้นงบประมาณต่างๆ เทศบาลเป็นผู้กำหนด สิ่งที่ทำฯพอจะทำได้ก็คือการพยายามรักษาความสะอาด โดยดูแลการทำงานของเจ้าหน้าที่รักษาความสะอาด ให้ดูแลความสะอาดของห้องสุขา และความสะอาดการถังขยะดูแลให้เจ้าหน้าที่นำขยะไปทิ้งบ่อยๆเพื่อไม่ให้ส่งกลิ่น และในปี งบประมาณ 2552 การทำฯ ก็ได้ของงบประมาณเพื่อติดตั้งพัดลม และโทรทัศน์ เพื่อเพิ่มสวัสดิการให้แก่ผู้มาใช้สถานีขนส่ง นอกจากนี้จากปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อแก้ปัญหาในระยะยาว การทำฯ มีแผนที่จะย้ายสถานีขนส่งไปอยู่บริเวณต้นตะเคียนคู่ ซึ่งสถานีแห่งใหม่นี้ ได้มีการวางแผนที่จะให้มีสวัสดิการครบทุกด้านเช่น ที่จอดรถ ตัวอาคาร ร้านค้า ห้องสุขา ที่นั่งรอรถโดยสารจะมีจำนวนที่เพียงพอ

1.5 ปัญหาการเก็บราคาค่าโดยสารสูงกว่าที่กำหนดไว้ หากรถโดยสารคันใดเก็บเงินค่าโดยสารสูงกว่าราคาที่กำหนดการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นขอให้ผู้โดยสารที่ประสบปัญหาแจ้งรายละเอียดให้เจ้าหน้าที่ของการทำฯ ทางการทำฯยินดีจะจัดการเพื่อแก้ไขปัญหา รวมไปถึง การขั้บรถเร็ว ขั้บอันตรายผู้โดยสารจะต้องแจ้ง หากไม่แจ้งการทำฯ ก็ไม่ทราบ ที่ผ่านมามีเคยมีปรากฏการแจ้งให้การทำฯทราบ การแก้ปัญหาในระยะยาวต้องมีป้ายบอกเส้นทางและค่าบริการให้ชัดเจน

1.6 ปัญหาไม่มีป้ายบอกทาง เป็นหน้าที่ของกรมทางหลวงที่จะต้องมีการมีป้ายบอกทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว ในกรณีที่นักท่องเที่ยวมากับบริษัททัวร์ปัญหาจะน้อย เพราะมี เจ้าหน้าที่ของบริษัทจัดการ คอยดูแลอำนวยความสะดวก แต่ถ้าเป็นนักท่องเที่ยวที่มา

กันเองไม่ได้มากับบริษัทจะมีปัญหา จากการสัมภาษณ์เชิงลึกคุณอัจฉริกา มณีสิน ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ ททท. สำนักงานเชียงราย ได้กล่าวถึงแนวโน้มการท่องเที่ยว ปัจจุบันพฤติกรรมการท่องเที่ยวจะเปลี่ยนไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวต่างชาติอย่างเช่น ชาวญี่ปุ่น ชาวเกาหลี จะเดินทางมาท่องเที่ยวเอง ไม่อาศัยบริษัททัวร์ เมื่อมาถึงบริเวณเป้าหมาย(จังหวัดเป้าหมาย) ก็จะสอบถามข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ ททท. ดังนั้นหากจังหวัดเชียงรายไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านไม่มีป้ายบอกทางก็จะกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นควรจะมีแผนพับชี้แจงรายละเอียดในการเดินทาง ระยะยาวกรมทางหลวงจะได้เสนองบประมาณเพื่อทำป้ายบอกทางต่อไป และสิ่งสำคัญที่จังหวัดเชียงรายจะต้องเตรียมพร้อมอีกอย่างก็คือในด้านความปลอดภัย นักท่องเที่ยวเหล่านี้จะบอกเล่าแบบปากต่อปาก หากจังหวัดเชียงรายทำให้เป็นเมืองปลอดภัยเมืองน่าอยู่ได้ก็จะเป็นการเพิ่มนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายให้มากขึ้น เพราะจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่ได้เปรียบจังหวัดอื่นๆ อย่างเช่น เชียงใหม่ ในแง่ เชียงรายมีความเป็นธรรมชาติมากกว่า อากาศดีกว่าในฤดูหนาวมีอากาศหนาวเย็น มีทิวทัศน์สวยงามดึงดูดนักท่องเที่ยว หากต้องการมาจับจ่ายใช้สอยซื้อสินค้าเชียงรายเป็นแหล่งซื้อขายสินค้าชายแดน ที่อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และ อำเภอเชียงของ ที่ตั้งจังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงตอนบน เหล่านี้คือศักยภาพของจังหวัดเชียงราย

1.7 ปัญหาถนนไม่เรียบ ถนนชำรุดเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ไฟจราจรเสียบ่อย สัญญาณไฟจราจรเสีย การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าคือให้มีจราจรดูแล ในระยะยาวจังหวัดควรตั้งงบประมาณซ่อมแซมถนน ผิวจราจรให้มีสภาพดี เพื่อลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มความมั่นใจในความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต่างชาติจะให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยมาก หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ก็จะงดการเดินทางซึ่งก็จะทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก

1.8 ปัญหาด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวไม่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษเบื้องต้นกับนักท่องเที่ยวได้ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าควรมีแผนพับอธิบายเส้นทาง การเดินทางและสถานที่ท่องเที่ยวตั้งแจกในสถานที่สำคัญๆหลายแห่ง เช่น สถานีขนส่ง เป็นต้น ในระยะยาวรัฐควรประสานกับสถาบันอุดมศึกษาจัดอบรมให้กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวให้สามารถสื่อสารเบื้องต้นกับนักท่องเที่ยวได้ และอบรมให้ทราบถึงแหล่งและสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดมีอะไรบ้าง และอบรมการให้บริการที่ดี วัฒนธรรมของนักท่องเที่ยว เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวประทับใจ

2. ทางอากาศ

ปัญหาตารางการเดินทางมีน้อย ความถี่และเครือข่ายกับจังหวัดอื่นๆ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกคุณบุญชริกา บุญทับ ผู้จัดการสนามบินจังหวัดเชียงราย ให้สัมภาษณ์ว่า อันเนื่องมาจากราคา

น้ำมันที่แพงขึ้นทำให้ต้นทุนด้านการบินสูงขึ้นทำให้สายการบินต่างๆไม่สามารถแบกภาระการขาดทุนได้จึงลดเที่ยวบินและเลิกกิจการในที่สุด ในที่นี้บริษัทการบินไทยซึ่งเป็นสายการบินหลักของประเทศไทยแผนรับมือกับวิกฤติที่เกิดขึ้นคือ

1. เที่ยวบินใดที่ขาดทุนมากๆ อันเนื่องมาจากผู้โดยสารน้อยก็จะใช้วิธีลดเที่ยวบินลง
2. เที่ยวบินบินใดที่ถึงแม้ผู้โดยสารจะเต็มแต่ก็ยังขาดทุน ก็ใช้วิธีลดเที่ยวบินลง
3. บริษัท การบินไทยทราบว่าผู้โดยสารต้องการในมีเที่ยวบิน เช้า กลางวัน เย็น แต่ไม่สามารถทำได้เนื่องจากต้นทุนที่สูง ดังนั้นทางการบินไทยจึงได้สำรวจและพิจารณาว่า ช่วงเวลาใดเป็นช่วงที่ผู้โดยสารต้องการเดินทางมากที่สุดในที่นี้ก็คือ ช่วงเย็น การบินไทยจึงจัดให้มีเที่ยวบินในช่วง เช้า และ ตอนเย็นวันละ 2 เที่ยวบิน เป็นการลดปัญหาที่เกิดขึ้น
4. ในช่วง High Season ของจังหวัดเชียงรายได้แก่เดือน ตุลาคม – กุมภาพันธ์ การบินไทยมีแผนการที่จะเพิ่มเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศ
5. จากแผนการพัฒนาที่จะให้จังหวัดเชียงรายเป็นสนามบินนานาชาติ นั้น เนื่องจากจากต้นทุนการบินแต่ละครั้งใช้ทุนสูงมาก ต้องมีจำนวนผู้โดยสารถึงจุดคุ้มทุน และสะดวกต่อการจัดการ จะเห็นได้ว่าสนามบินนานาชาติเชียงใหม่มีความพร้อมมากกว่า ผู้โดยสารมากกว่า การจัดการทำได้ดีกว่า จึงทำให้สนามบินเชียงใหม่มีเส้นทางการบินไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น คุณหมิง หลวงพระบาง หรือ ย่างกุ้งได้ หากต้องการให้สนามบินนานาชาติเชียงรายเป็นนานาชาติอย่างแท้จริง
6. รัฐบาลจะต้องตั้งงบประมาณรองรับพัฒนาปัจจัยพื้นฐานของจังหวัดเชียงรายให้มีความพร้อมมากกว่าที่เป็นอยู่ เช่น แท็กซี่สนามบิน ความพร้อมของบุคลากรในด้านภาษาและการให้บริการ
7. ประสานกับจังหวัดเชียงใหม่และสายการบินต่างประเทศ ให้เครื่องบินแวมาลงจังหวัดเชียงรายเพื่อให้จังหวัดเชียงรายเป็นสนามบินนานาชาติให้ได้

ปัญหาลดโดยสารจากสนามบินไปยังตัวเมือง ไม่มี / แพง

จากปัญหาลดโดยสารจากสนามบินไปยังตัวเมือง ไม่มี หรือ มีแต่ราคาแพงเกินไปนั้น และนักท่องเที่ยวต้องการให้มีรถโดยสารวิ่งจากสนามบินไปในเมือง จากการสัมภาษณ์คุณวิเชียร เรือนศรี ตำแหน่งนายสถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเชียงราย กล่าวว่าในปี 2537 การท่าอากาศยานได้มีรถปรับอากาศวิ่งจากสนามบินมายังท่ารถ แต่ปรากฏว่าขาดทุนเพราะ มีผู้โดยสารน้อยมาก ทำให้ไม่สามารถดำเนินการต่อได้ ในปี พ.ศ. 2551 ได้มีการวางแผนว่าจะนำรถปรับอากาศมาวิ่งแต่จากวิกฤติน้ำมันแพง ทำให้แผนนี้ต้องระงับไปก่อน วิธีการแก้ไข ประสานกับรถของโรงแรม ซึ่งวิ่งรับผู้โดยสารอยู่แล้วให้มีบริการรับผู้โดยสารขาดด้วย

3. ทางน้ำ

3.1 ปัญหาในด้านเรือไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีเสื้อชูชีพ การแก้ไขปัญหา รัฐบาลควรให้ความสนใจและดูแลเรื่องนี้อย่างจริงจัง ออกเป็นระเบียบข้อบังคับเพราะเป็นเรื่องความปลอดภัยที่นักท่องเที่ยวต้องการความมั่นใจ และในระยะยาวปลูกจิตสำนึกให้ผู้ประกอบการได้เห็นถึงความสำคัญของการมีมาตรฐานของเรือและต้องมีเสื้อชูชีพประจำเรือทุกลำด้วย

3.2 ปัญหา คนขับเรือขับไม่มีความชำนาญ ทำให้ไม่สามารถแล่นเรือในแม่น้ำโขงได้ จากเป้าหมายของจังหวัดเชียงรายเป็นประตูติดต่อทางน้ำกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่ที่เป็นจริง ไม่มีเรือไทยล่องแม่น้ำโขง เพราะคนขับเรือไทยไม่ชำนาญ เนื่องจากแม่น้ำโขง มีเกาะแก่งเยอะ การขับเรือได้ต้องมีความชำนาญมากๆ การแก้ไขปัญหาคงต้องมีการฝึกทักษะและอบรมให้คนขับเรือไทยมีความเป็นมืออาชีพกว่านี้ โดยอาจจ้างคนขับเรือชาวต่างชาติที่มีความชำนาญมาเป็นผู้ฝึกสอน เพราะเท่าที่ผ่านมาไทยได้รับผลประโยชน์จากการล่องเรื่อน้อยมาก เช่น ไปจีน คนขับเป็นชาวจีน ไปประเทศลาว คนขับเป็นคนลาว ไทยได้ผลประโยชน์เล็กน้อยๆ เช่น เรือข้ามฟากซึ่งเป็นรายได้ที่น้อยมากเมื่อเทียบกับประเทศลาว และ จีน

3.3 ปัญหาระดับน้ำไม่สม่ำเสมอ ทำให้ไม่สามารถล่องเรือได้ ระดับน้ำในแม่น้ำโขงขึ้นอยู่กับประเทศจีน หากจีนไม่ปล่อยน้ำออกมา น้ำก็จะน้อยมาก ไม่สามารถแล่นเรือได้ การแก้ไขปัญหาคงขึ้นที่รัฐบาลสำรวจเส้นทางและตกลงผลประโยชน์กับรัฐบาลจีน อีกทั้งทำร่องน้ำในการเดินเรือให้ชัดเจน ถึงแม้ว่าทุกครั้งที่ประเทศไทยเอ่ยถึงเรื่องนี้จีนจะปฏิเสธ รัฐบาลจะต้องตกลงผลประโยชน์ให้ชัดเจน หรือมีข้อตกลงเปลี่ยนกับจีน ไมอย่างนั้นประเทศไทยก็จะเป็นเพียงทางผ่านในขณะที่หลายๆประเทศ รับผลประโยชน์อย่างเต็มที่

3.4 ประเด็นการเดินทางทางน้ำไม่ใช่เส้นทางหลักในการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย การแก้ไขปัญหาเพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น จังหวัดเชียงรายจะต้องหา แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ หรือ หากดูเชื่อมจากแหล่งหนึ่งไปยังแหล่งหนึ่ง เพื่อดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวได้หันมาสนใจเชียงราย แทนที่จะเป็นแค่ทางผ่าน ปัจจุบัน แผนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว คือจะเดินมาจังหวัดเชียงใหม่ – ผ่านไปที่เชียงของ – ไป ลาว – ไปกัมพูชา และ เวียดนามจากนั้นก็กลับบ้าน จังหวัดเชียงรายไม่ได้ผลประโยชน์อะไรเลย

3.5 ปัญหาไม่มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวทางน้ำ ประเทศลาวเป็นประเทศที่ได้รับผลประโยชน์ไปเต็มๆจากการท่องเที่ยวทางน้ำ สังเกตได้ว่า นักท่องเที่ยวต่างชาติรวมทั้งชาวไทย รู้จักหลวงพระบางเป็นอย่างดี และนิยมที่จะเดินทางทางเรือ เช่น ไปเครื่องกลับเรือ หรือ ไปเรือกลับเรือ นั่นเป็นเพราะว่า ลาวได้มีการประชาสัมพันธ์ และการประชาสัมพันธ์ก็ได้ผลมาก ต่างจากไทย (เชียงราย) เมื่อพูดการท่องเที่ยวทางน้ำ เรานึกไม่ออก นี่เป็นปัญหาที่รัฐบาลและนักวิชาการและ

ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจะต้องร่วมคิดหาวิธีการที่จะทำให้จังหวัดเชียงรายเป็น gateway ทางน้ำให้ได้ และจะต้องมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะที่สะดวกสบายจะทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายเพิ่มขึ้น นอกเหนือจากการขนส่งแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกก็เป็นสิ่งที่ทำให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจมาเชียงราย หรือ ตัดสินใจมาซ้ำหลายๆ ครั้ง สิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ได้แก่

1. การอำนวยความสะดวก .ทำเรือ การมี Single VISA อำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวมาเชียงราย จากนั้นก็เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะทำอย่างไรให้นักท่องเที่ยวเหล่านี้เพิ่มจำนวนวัน อยู่เชียงรายมากขึ้น จับจ่ายใช้จ่ายมากขึ้น
2. วัฒนธรรมที่น่าสนใจ จังหวัดเชียงราย เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทางความรู้ทางประวัติศาสตร์ มีเอกลักษณ์ จังหวัดจะต้องทำให้นักท่องเที่ยวเห็นให้ได้ว่ามีความแตกต่างจากประเทศอื่นๆ หรือ จังหวัดอื่นๆ

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ข้อคือ เพื่อศึกษาปัญหาการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย และ เพื่อศึกษาความคิดเห็นในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสาธารณะของผู้เกี่ยวข้องและ แนวทางแนวทางในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย โดยมีโจทย์คำถามในการวิจัย 4 ข้อดังนี้

1. ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในทัศนคติของนักท่องเที่ยวมีศักยภาพในระดับใด
2. มีปัญหาอะไรบ้างในการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในทัศนคติของนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
3. มีปัญหาอะไรบ้างในการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในทัศนคติของผู้ประกอบและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงราย
4. การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวตามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ และผู้เกี่ยวข้องควรมีรูปแบบเป็นอย่างไร

สรุปผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามและข้อมูลการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี อาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน รายได้ต่อเดือนมากกว่า 25,000 บาทขึ้นไป ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี ส่วนใหญ่เดินทางมาจากต่างประเทศ เดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่ 6 ขณะมาเยือนจังหวัดเชียงรายอยู่ที่เชียงราย 1 ถึง 3 วัน เหตุผลหลักในการเดินทางมาจังหวัดเชียงรายคือมาท่องเที่ยว เดินทางมาจังหวัดเชียงรายด้วยรถบัส เหตุผลหลักที่เลือกเดินทางด้วยระบบการขนส่งทางบกเพราะราคาถูก ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงรายต่อครั้ง มากกว่า 5,000 บาท ค่าใช้จ่ายในการซื้อตั๋ว 1 ใบเป็นเงิน 100 – 500 บาท ผู้มาเยือนต้องการให้จังหวัดเชียงรายมีรถเมล์ปรับอากาศ ขณะท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายผู้มาเยือนวางแผนเดินทางโดยรถบัส

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศ

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามและข้อมูลการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี อาชีพประกอบอาชีพส่วนตัว รายได้ต่อเดือนมากกว่า 25,000 บาทขึ้นไป การศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่เดินทางมาจากต่างประเทศ เดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่ 6 ขณะมาเยือนจังหวัดเชียงรายอยู่ที่เชียงราย 1 ถึง 3 วัน เหตุผลหลักในการเดินทางมาจังหวัดเชียงรายคือมาท่องเที่ยว เดินทางมาจังหวัดเชียงรายด้วยสายการบิน Thai Airway โดยใช้บริการในระดับ Economy Class เหตุผลหลักที่เลือกเดินทางด้วยระบบการขนส่งทางอากาศเพราะรวดเร็วประหยัดเวลา ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงรายต่อครั้งมากกว่า 5,000 บาท ค่าใช้จ่ายในการซื้อตั๋ว 1 ใบเป็นเงิน 1,001 – 2,000 บาท ขณะท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายผู้มาเยือนวางแผนเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามและข้อมูลการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี อาชีพประกอบอาชีพส่วนตัว รายได้ต่อเดือน 5,001- 10,000 บาท การศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่เดินทางมาจากภาคเหนือ ในการเดินทางครั้งนี้เป็นการเดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งแรก ขณะมาเยือนจังหวัดเชียงรายอยู่ที่เชียงราย 1 ถึง 3 วัน เหตุผลหลักในการเดินทางมาจังหวัดเชียงรายคือมาท่องเที่ยว เดินทางมาจังหวัดเชียงรายด้วยเรือโดยสารเล็ก ความจุน้อยกว่า 25 คน เหตุผลหลักที่เลือกเดินทางด้วยระบบการขนส่งทางน้ำเพราะต้องการชมทิวทัศน์ธรรมชาติ ใช้บริการท่าเรือเชียงของ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาเยือนจังหวัดเชียงรายต่อครั้งมากกว่า 5,000 บาท ค่าใช้จ่ายในการซื้อตั๋ว 1 ใบราคาต่ำกว่า 100 บาท ขณะท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายผู้มาเยือนวางแผนเดินทางโดยรถยนต์เช่า

การศึกษาในการนี้เป็นการศึกษาที่มุ่งตอบคำถามในการวิจัยดังต่อไปนี้

โจทย์คำถามในการวิจัยข้อที่ 1

ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในความคิดของนักเที่ยวมีศักยภาพในระดับใด

จากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย โดยผู้วิจัยแยกผลการศึกษาออกเป็น 3 ด้านคือทางบก ทางอากาศ และ ทางน้ำดังนี้

1. ทางบก

โดยภาพรวมของการศึกษานักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพทางด้านตัวมีราคาค่อนข้างถูก แต่อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวยังมีความคิดเห็นอีกว่า ไม่มีป้ายแสดงค่าบริการค่าบริการค่าโดยสารและทางเลือกในการชำระเงินมีศักยภาพน้อยคือชำระด้วย

เงินสดเท่านั้น ศักยภาพด้านสถานีขนส่งมีศักยภาพมากสะดวกต่อการเดินทาง อยู่ใกล้ถนนสายหลัก ใกล้แหล่งชุมชน สะดวกในการเดินทางไปยังสถานีท่องเที่ยว ใกล้แหล่งจับจ่ายซื้อของและปลอดภัย ส่วนศักยภาพด้านเครือข่ายการขนส่งมีศักยภาพปานกลาง ศักยภาพด้านพาหนะและด้านความเพียงพอมีศักยภาพปานกลาง ด้านเวลา มีศักยภาพปานกลาง สำหรับด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งแวดล้อมของสถานีขนส่งนั้น นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อย ในด้านพนักงานบริการและการบริการ มีศักยภาพมาก พนักงานแต่งกายสุภาพ มีน้ำใจ มนุษย์สัมพันธ์ดี ให้บริการอย่างถูกต้องเท่าเทียมกัน ศักยภาพในด้านช่องทางการติดต่อสื่อสารมีศักยภาพน้อย จองตั๋วล่วงหน้าไม่ได้ การติดต่อกับเจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สะดวก

2. ทางอากาศ

โดยภาพรวมของการศึกษานักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากด้านราคาถูก ประหยัด คุ่มกับค่าใช้จ่าย สะดวกในการท่องเที่ยวมีเวลาท่องเที่ยวมากขึ้น ค่าบริการแสดงไว้ชัดเจน สามารถชำระด้วยบัตรเครดิตได้ ในด้านที่ตั้งของท่าอากาศยานมีศักยภาพมาก นั่นคือสะดวกต่อการเดินทางเพราะอยู่ใกล้ถนนสายหลัก ใกล้แหล่งชุมชน สะดวกในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว ใกล้แหล่งจับจ่ายซื้อของและปลอดภัย ส่วนศักยภาพเครือข่ายมีศักยภาพน้อย ตารางการเดินทางจากจังหวัดเชียงรายไปจังหวัดอื่น ๆ มีน้อยและเที่ยวบินต่อวันมีน้อย ด้านความถี่ของเที่ยวบินในการเดินทางไปยังจังหวัดอื่น ๆ มีน้อย ศักยภาพด้านความเพียงพอของพาหนะและเที่ยวบินมีศักยภาพน้อย สำหรับด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งแวดล้อมของสถานีขนส่งนั้น นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบและสะอาด ในด้านพนักงานบริการและการให้บริการ นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมาก นั่นคือนักท่องเที่ยวเห็นว่าพนักงานแต่งกายสุภาพ มีน้ำใจ มนุษย์สัมพันธ์ดี ให้บริการอย่างถูกต้องเท่าเทียมกัน มีความสามารถและมีทักษะในการให้บริการ ช่องทางการติดต่อสื่อสารมีศักยภาพมาก สามารถจองตั๋วล่วงหน้าผ่านระบบอินเทอร์เน็ตได้ ศักยภาพด้านเวลานั้น นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่าการเดินทางบริษัทการบินไทย เดินทางออกจากจุดเริ่มต้นและถึงจุดหมายปลายทางตรงเวลา ส่วนสายการบิน Low cost นั้นออกจากจุดเริ่มต้นไม่ตรงเวลา และ ถึงจุดหมายปลายทางไม่ตรงเวลา ในด้านยานพาหนะนั้น การบินไทยสภาพภายนอกและภายในสะอาด ส่วนสายการบิน Low cost นั้นความสะอาดภายในมีศักยภาพในระดับปานกลาง ความพอเพียงของจำนวนเที่ยวบินมีศักยภาพน้อย

3. ทางน้ำ

โดยภาพรวมของการศึกษานักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพมากด้านราคาถูก ประหยัด แต่อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวยังมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อย

ในด้านการแสดงค่าบริการ ไม่มีทางเลือกในการชำระค่าโดยสารต้องชำระเป็นเงินสดเท่านั้น ส่วนที่ตั้งสถานีขนส่งทางน้ำมีศักยภาพน้อยการเดินทางไปสถานีขนส่งทางน้ำไม่สะดวก ไม่มีป้ายแจ้งให้ทราบว่าเป็นสถานีขนส่งทางน้ำ แต่อย่างไรก็ตามมีศักยภาพปานกลางในเรื่องที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งชุมชน ด้านเครือข่ายมีศักยภาพปานกลางในการขนส่งไปยังสถานที่ท่องเที่ยวและสามารถเดินทางจากสถานีหนึ่งไปยังอีกสถานีหนึ่งได้ สำหรับด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งแวดล้อมของสถานีขนส่งนั้นนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อย ไม่มีบริการข้อมูลท่องเที่ยว พนักงานไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้ บริการห้องน้ำและโทรศัพท์สาธารณะมีไม่เพียงพอ ไม่ทราบตารางการเดินทาง ด้านพาหนะและความเพียงพอของพาหนะมีศักยภาพน้อย ในด้านพนักงานบริการและการให้บริการมีศักยภาพน้อยในเรื่องการแต่งกายของพนักงานไม่มียูนิฟอร์มให้ทราบว่าเป็นเจ้าหน้าที่ ช่องทางการติดต่อสื่อสารมีศักยภาพปานกลาง จองตั๋วล่วงหน้าไม่ได้ การติดต่อกับเจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สะดวก ในด้านเวลาที่มีศักยภาพมากถ้าเป็นเรือข้ามฟากนั้นคือเป็นเรือข้ามฟากสามารถเดินทางได้ตลอดเวลาการเดินทางออกจากจุดเริ่มต้นและถึงที่หมายปลายทางจึงตรงเวลา แต่ถ้าเป็นการเดินทางข้ามไปพม่า ลาว จีน มีศักยภาพน้อย ต้องจองล่วงหน้า ช่วงเวลาในการเดินทางไม่เหมาะสม ในวันเดินทางกลับก็เช่นกัน การเดินทางข้ามประเทศจะมีตารางกำหนดจะไม่ทราบ

โจทย์คำถามในการวิจัยข้อที่ 2

ปัญหาการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงรายในทัศนะคติของนักท่องเที่ยว

1. ทางบก

จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวปัญหาการคมนาคมขนส่งทางบกสรุปปัญหาดังต่อไปนี้ ด้านราคาไม่แจ้งราคาร่วงหน้าเก็บเกินจากราคาที่ได้แจ้งไว้ สถานีขนส่งไม่มีที่จอดรถความไม่เป็นระเบียบของสถานีขนส่ง เที่ยวเดินทางจากเชียงรายไปต่างจังหวัด มีน้อย ไม่เพียงพอไม่มีรถสายตรงไปยังสถานที่ท่องเที่ยว เช่น ภูชี้ฟ้า คอยแม่สลอง คอยตุ้ง เป็นต้น ในช่วงเทศกาลที่นักท่องเที่ยวโดยสารมีไม่เพียงพอ ระบบการจองตัวยังไม่ได้มาตรฐาน คือ จองล่วงหน้าไม่ได้ ต้องมาซื้อที่สถานีเท่านั้น ห้องน้ำไม่สะอาด ไม่มีบริการข้อมูลการท่องเที่ยว บัตรโดยสารมีภาษาอังกฤษน้อยไม่มีข้อมูลของเที่ยวเดินรถ ทำให้ไม่สะดวก และยุ่งยากต่อการเดินทาง ไม่มีตารางการเดินทางเป็นภาษาอังกฤษทำให้ไม่ทราบตารางการเดินทาง พนักงานไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้พนักงานพูดจาไม่สุภาพ พนักงานสูบบุหรี่บนรถโดยสาร สถานีขนส่งแออัด คับแคบบริเวณสถานีไม่สะอาด มีขยะห้องน้ำไม่สะอาดส่งกลิ่นขณะนั่งรอรถโดยสาร โทรศัพท์สาธารณะเสียบ่อย รถถึงจุดหมายปลายทางไม่ตรงเวลา ถึงช้ากว่ากำหนดรถหมดก่อนกำหนด เช่น สายเชียงใหม่ ตามตารางหมด 18.00 น แต่ปรากฏว่า 16.00 รถไปเชียงใหม่หมดแล้ว สภาพรถภายในเก่า มีกลิ่น ไม่สะอาด สภาพ

ภายนอกไม่สะอาดเครื่องปรับอากาศเสีย จำนวนเที่ยวเดินรถไม่เพียงพอต่อจำนวนคนต่อวัน รถโดยสารคันเล็กเกินไป เช่น สายเชียงราย - แม่สาย มีผู้โดยสาร จำนวนมาก แต่รถโดยสารคันเล็ก การเดินทางโดยรถบัสใช้เวลานานเกินไป สภาพถนนบางช่วงไม่ดี เช่น เป็นหลุม เป็นบ่อ

2. ทางอากาศ

จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวปัญหาการคมนาคมขนส่งทางอากาศสรุปปัญหาดังต่อไปนี้ ด้านราคาตั๋วมีราคาแพงมีเครือข่ายน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเดินทางไปต่างประเทศ เช่น ไทย ไปลาว, ไทย ไปกัมพูชา, ไทย ไปย่างกุ้ง ไม่มีเที่ยวบิน เที่ยวบินเดินทางภายในมีน้อย ไม่มีเที่ยวบินไปเชียงใหม่ ไม่มีเที่ยวบินในช่วงเวลาที่ต้องการ ร้านอาหารมีน้อยร้านอาหารราคาแพง เมื่อสอบถามข้อมูลพนักงานท่าทางราคาไม่ยอมตอบ พนักงานขายตั๋วแสดงกริยาไม่สุภาพเวลาไปซื้อตั๋ว พนักงานขายตั๋วคุยโทรศัพท์นาน เครื่องบินออกช้ากว่ากำหนด ทำให้ถึงจุดหมาย (กรุงเทพฯ) ช้ากว่า กำหนด กรณีต้องต่อเครื่องไปต่างๆประเทศมีปัญหาการยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน บางครั้งก็แจ้ง บางครั้งก็ไม่แจ้งภายในเครื่องของสายการบิน Low Cost ไม่สะอาด จำนวนเที่ยวบินไม่เพียงพอต่อจำนวนคนต่อวัน

3. ทางน้ำ

จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวปัญหาการคมนาคมขนส่งทางน้ำสรุปปัญหาดังต่อไปนี้ราคาแพงเมื่อเปรียบเทียบกับบริการให้บริการ เรือข้ามฟาก ไม่แจ้งราคาให้ทราบ เก็บตามความพอใจไม่มีป้ายบอกสถานที่ที่ตั้งของสถานีขนส่ง ไม่มีจุดเชื่อมต่อเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่ที่ต้องการ ตารางเดินทางไม่แน่นอน ทำให้ต้องเหมา ค่าใช้จ่ายสูงจำนวนเที่ยวเดินรถไม่แน่นอนจำนวนเที่ยวเดินรถมีไม่เพียงพอ ไม่มีเสื้อชูชีพ เสื้อชูชีพมีไม่เพียงพอสภาพเก่า และ สกปรกไม่มีโทรศัพท์สาธารณะที่สถานีขนส่งทางน้ำไม่มีระบบการจองตั๋วล่วงหน้าพนักงานไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้พนักงานขับเรือเร็วอันตราย พนักงานพูดจาไม่สุภาพ ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำมีน้อย ไม่สามารถขอข้อมูลเกี่ยวกับการเดินเรือได้ เช่น ตารางการเดินทางมีห้องสุขาแต่สกปรกไม่มีร้านอาหาร สถานีสกปรก สถานีที่ตั้งสถานีขนส่งไม่ชัดเจน ไม่มีเที่ยวเรือในวันที่ต้องการเดินทาง เวลาในวันเดินทางไม่เหมาะสม เรือเก่ามาก ไม่แน่ใจในด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ จำนวนเที่ยวเดินรถมีไม่เพียงพอ

โจทย์คำถามในการวิจัยข้อที่ 3

ปัญหาการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงรายในทัศนะคติของผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้อง

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย พบว่า

1. ทางบก

การคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวทางบก สามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังต่อไปนี้

- 1.1 ตารางการเดินทางในจังหวัดมีน้อยไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม
- 1.2 ตารางการเดินทางกับต่างจังหวัดมีน้อย ไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม
- 1.3 ปัญหาสถานีขนส่งคับแคบ
- 1.4 ราคาไม่แน่นอน
- 1.5 ไม่มีป้ายบอกทาง
- 1.6 ถนนไม่เรียบ ถนนชำรุดเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ไฟจราจรเสียบ่อย
- 1.7 บุคลากร ไม่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษเบื้องต้นได้

2. ทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวทางอากาศสามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังต่อไปนี้

- 2.1 ตารางการเดินทาง ความถี่ และเครือข่ายกับจังหวัดอื่นๆน้อยไม่เพียงพอ
- 2.2 เชิงรายเป็นสนามบินนานาชาติแต่ไม่มีเที่ยวบินที่เดินทางไปต่างประเทศ
- 2.3 รถโดยสารจากสนามบินไปยังตัวเมืองมีราคาแพง

3. ทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวทางน้ำ สามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังต่อไปนี้

- 3.1 เรือไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีเสื้อชูชีพ
- 3.2 คนขับเรือขับไม่มีความชำนาญ ทำให้ไม่สามารถเล่นเรือในแม่น้ำโขงได้
- 3.3 ในฤดูแล้งระดับน้ำมีไม่เพียงพอ ทำให้ไม่สามารถล่องเรือได้
- 3.4 การขนส่งทางน้ำมีข้อจำกัด คือเชื่อมเส้นทางได้น้อย
- 3.5 จังหวัดเชียงรายเป็นเมืองที่มีภูมิประเทศเป็นประตูติดต่อกับทางน้ำกับต่างประเทศ เช่น พม่า ลาว จีน แต่ไม่สามารถล่องเรือไปประเทศเหล่านี้
- 3.6 การเดินทางทางน้ำไม่ใช่เส้นทางหลักในการท่องเที่ยวใน จังหวัดเชียงราย
- 3.7 ไม่มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวทางน้ำ

โจทย์คำถามในการวิจัยข้อที่ 4

การพัฒนากระบวนการคมนาคมขนส่งสาธารณะสำหรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายตามความคิดเห็นของผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้องควรมีรูปแบบอย่างไร

1. ทางบก

จากปัญหาตารางการเดินรถภายในจังหวัดมีน้อยไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม รวมทั้งตารางการเดินรถกับต่างจังหวัดมีน้อย ไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม นั้นจากการสัมภาษณ์คุณวิเชียร เรือนศรี นายสถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเชียงรายกล่าวว่าการขนส่งในจังหวัดเชียงราย ใช้ระบบให้บริษัทเอกชนเข้าร่วม โดยที่รถทุกคันจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมจากวิกฤติเศรษฐกิจน้ำมันแพง ถึงแม้ว่าจะได้มีการปรับค่าโดยสารให้สูงขึ้นแล้วก็ตาม แต่ปรากฏว่าผู้โดยสารลดลง ทำให้ไม่สามารถแบกรับภาระการขาดทุนได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถร่วม ทำให้ต้องลดเที่ยววิ่งลง จากปัญหานี้ การทำเข้าใจผู้โดยสาร และเข้าใจผู้ประกอบการ จึงได้พยายามที่จะไม่ให้เกิดขาดสายนานเกินไป โดยได้มีการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1.1 ในช่วงเทศกาล การทำฯจะเพิ่มเที่ยวเดินรถประจำทางให้มากขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ

1.2 ถนนสายเชียงราย – เชียงใหม่ นักวิชาการได้เสนอแนะให้รัฐบาลสร้างถนน 4 เลน เพื่อให้การ เดินทางเป็นไปอย่างสะดวกทำให้สามารถเพิ่มนักท่องเที่ยวได้ อันเนื่องมาจากการเดินทางสะดวก เช่น เมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ เดินทางต่ออีกนิดก็ถึงจังหวัดเชียงราย จะเป็นแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวจังหวัดเชียงรายมากขึ้น

1.3 เส้นทางที่รถโดยสารประจำทางไม่สามารถวิ่งได้ อันเนื่องมาจากไม่คุ้มทุน หรือ ด้วยเหตุผลใดก็ตาม นักวิชาการได้เสนอแนะให้มีรถตู้รับจ้างทั้งประจำทาง และไม่ประจำทางเป็นตัวเล็อก จะช่วยแก้ปัญหาการเดินทางไม่ครอบคลุมได้ ซึ่งการดำเนินการรถตู้ก็ต้องมีใบอนุญาตก็จัดทำให้เรียบร้อย ปัญหาคือผู้ประกอบการไม่ทราบขั้นตอนกระบวนการขอใบอนุญาต ต้องมีการอบรมให้ความรู้ หรือ มีชั้นอธิบายให้ทราบว่าขอใบอนุญาตได้อย่างไร

1.4 จากปัญหาสถานีขนส่งคับแคบเกินไป มีปัญหาด้านสภาพแวดล้อมและความสะอาด คุณวิเชียร เรือนศรี ได้ให้ข้อมูลว่า อาคารสถานีขนส่งหลังนี้ได้สร้างขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2514 เมื่อจังหวัดเชียงรายมีการขยายตัวมากขึ้น ในขณะที่สถานีขนส่งไม่สามารถขยายตัวจึงทำให้สถานีคับแคบ และการก่อสร้างอาคารมานานกว่า 30 ปี อาคารเก่าทำให้มีปัญหาด้านการรักษาความสะอาด สถานีขนส่งจังหวัดเชียงรายอยู่ในความดูแลของเทศบาล ดังนั้นงบประมาณต่างๆ เทศบาลเป็นผู้กำหนด สิ่งที่ทำฯพอจะทำได้ก็คือการพยายามรักษาความสะอาด โดยดูแลการทำงานของเจ้าหน้าที่รักษาความสะอาด ให้ดูแลความสะอาดของห้องสุขา และความสะอาดรอบอาคาร ดูแล

ไม่ให้มีขยะ การดูแลให้เจ้าหน้าที่นำขยะไปทิ้งบ่อยๆเพื่อไม่ให้ส่งกลิ่น และในปีงบประมาณ 2552 การทำฯ ได้ของงบประมาณเพื่อติดตั้งพัดลม และโทรทัศน์ เพื่อเพิ่มสวัสดิการให้แก่ผู้มาใช้สถานียขนส่ง นอกจากนี้จากปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อแก้ปัญหาในระยะยาว การทำฯ มีแผนจะย้ายสถานียขนส่งไปอยู่บริเวณต้นตะเคียนคู่ ซึ่งสถานีแห่งใหม่นี้ ได้มีการวางแผนที่จะให้มีสวัสดิการครบทุกด้านเช่น ที่จอดรถ ตัวอาคาร ร้านค้า ห้องสุขา ที่นั่งรอรถโดยสารจะมีจำนวนที่เพียงพอ

1.5 ปัญหาการเก็บราคาค่าโดยสารสูงกว่าที่กำหนดไว้ หากรถโดยสารคันใดเก็บเงินค่าโดยสารสูงกว่าราคาที่กำหนดการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นขอให้ผู้โดยสารที่ประสบปัญหาแจ้งรายละเอียดให้เจ้าหน้าที่ของการทำฯ ทางการทำฯ ยินดีจะจัดการเพื่อแก้ไขปัญหารวมไปถึง การขั้บรถเร็ว ขั้บอันตรายผู้โดยสารจะต้องแจ้ง หากไม่แจ้งการทำฯ ก็ไม่ทราบ ที่ผ่านมาไม่เคยมีปรากฏการแจ้งให้การทำฯทราบ การแก้ปัญหาในระยะยาวต้องมีป้ายบอกเส้นทางและค่าบริการให้ชัดเจน

1.6 ปัญหาไม่มีป้ายบอกทาง เป็นหน้าที่ของกรมทางหลวงที่จะต้องมีป้ายบอกทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว ในกรณีที่นักท่องเที่ยวมากับบริษัททัวร์ปัญหาจะน้อย เพราะมี เจ้าหน้าที่ของบริษัทจัดการ คอยดูแลอำนวยความสะดวก แต่ถ้าเป็นนักท่องเที่ยวที่มาเองไม่ได้มากับบริษัทจะมีปัญหา จากการสัมภาษณ์เชิงลึกคุณอัจฉริกา มณีสิน ตำแหน่ง ผู้อำนวยการ ททท. สำนักงานเชียงราย ได้กล่าวถึงแนวโน้มการท่องเที่ยว ปัจจุบันพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจะเปลี่ยนไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวต่างชาติอย่างเช่น ชาวญี่ปุ่น ชาวเกาหลี จะเดินทางมาท่องเที่ยวเอง ไม่อาศัยบริษัททัวร์ เมื่อมาถึงบริเวณเป้าหมาย(จังหวัดเป้าหมาย) ก็จะสอบถามข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ ททท. ดังนั้นหากจังหวัดเชียงรายไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้าน ไม่มีป้ายบอกทางก็จะกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว การแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นควรมีแผนพับชี้แจงรายละเอียดในการเดินทาง ระยะยาวกรมทางหลวงได้เสนองบประมาณเพื่อทำป้ายบอกทางต่อไป และสิ่งสำคัญที่จังหวัดเชียงรายจะต้องเตรียมพร้อมอีกอย่างก็คือในด้านความปลอดภัย นักท่องเที่ยวเหล่านี้จะบอกเล่าแบบปากต่อปาก หากทำให้จังหวัดเชียงรายเป็นเมืองปลอดภัยเมืองน่าอยู่ได้ก็จะเป็นการเพิ่มนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายให้มากขึ้น เพราะจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่ได้เปรียบจังหวัดอื่นๆ อย่างเช่น เชียงใหม่ ไน้แก้ง เชียงรายมีความเป็นธรรมชาติมากกว่า อากาศดีกว่าในฤดูหนาวมีอากาศหนาวเย็น มีทิวทัศน์สวยงามดึงดูดนักท่องเที่ยว หากต้องการมาจับจ่ายใช้สอยซื้อสินค้าเชียงรายเป็นแหล่งซื้อขายสินค้าชายแดน ที่อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และ อำเภอเชียงของ ที่ตั้งจังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์กลางอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน เหล่านี้คือศักยภาพของจังหวัดเชียงราย

1.7 ปัญหาถนนไม่เรียบ ถนนชำรุดเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ไฟจราจรเสียบ่อย สัญญาณไฟจราจรเสีย การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าคือให้มีจราจรดูแล ในระยะยาวจังหวัดควรตั้ง

งบประมาณซ่อมแซมถนน ผิวจราจรให้มีสภาพดี เพื่อลดอุบัติเหตุ เพื่อเพิ่มความมั่นใจในความปลอดภัย ให้แก่นักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต่างชาติจะให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยมาก หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ก็จะงดการเดินทางซึ่งก็จะทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงอย่างมาก

1.8 ปัญหาด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวไม่สามารถสื่อสารเป็นภาษาอังกฤษเบื้องต้นกับนักท่องเที่ยวได้ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าควรมีแผนพับอธิบายเส้นทาง การเดินทางและสถานที่ท่องเที่ยวแจกในสถานที่สำคัญๆหลายแห่ง เช่น สถานีขนส่ง เป็นต้น ในระยะยาวรัฐบาลควรประสานกับสถาบันอุดมศึกษาจัดอบรมให้กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ให้สามารถสื่อสารเบื้องต้นกับนักท่องเที่ยวได้ และอบรมให้ทราบถึงแหล่งและสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดมีอะไรบ้าง และอบรมการให้บริการที่ดี วัฒนธรรมของนักท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวประทับใจ

2. ทางอากาศ

2.1 ปัญหาตารางการเดินทางมีน้อย ความถี่และเครือข่ายกับจังหวัดอื่นๆมีน้อย จากการสัมภาษณ์เชิงลึกคุณอนุชกริศา บุญทับ ผู้จัดการสนามบินจังหวัดเชียงราย ให้สัมภาษณ์ว่าอันเนื่องมาจากราคาน้ำมันที่แพงขึ้นทำให้ต้นทุนด้านการบินสูงขึ้นทำให้สายการบินต่างๆไม่สามารถแบกภาระการขาดทุนได้จึงลดเที่ยวบินและเลิกกิจการในที่สุด ในที่นี้บริษัทการบินไทยซึ่งเป็นสายการบินหลักของประเทศมีแผนรับมือกับวิกฤติที่เกิดขึ้นคือ

2.1.1 เที่ยวบินใดที่ขาดทุนมากๆ อันเนื่องมาจากผู้โดยสารน้อยก็จะใช้วิธีลดเที่ยวบินลง

2.1.2 เที่ยวบินใดที่ถึงแม้ผู้โดยสารจะเต็มแต่ก็ยังขาดทุน ก็ใช้วิธีลดเที่ยวบินลง

2.1.3 บริษัท การบินไทยทราบว่าผู้โดยสารต้องการในมีเที่ยวบิน เช้า กลางวัน เย็น แต่ไม่สามารถทำได้เนื่องจากต้นทุนที่สูง ดังนั้นทางการบินไทยจึงได้สำรวจและพิจารณาว่า ช่วงเวลาใดเป็นช่วงที่ผู้โดยสารต้องการเดินทางมากที่สุดในที่นี้ก็คือ ช่วงเย็น การบินไทยจึงจัดให้มีเที่ยวบินในช่วง เช้า และ ตอนเย็นวันละ 2 เที่ยวบิน เป็นการลดปัญหาที่เกิดขึ้น

2.1.4 ในช่วง High Season ของจังหวัดเชียงรายได้แก่เดือน ตุลาคม – กุมภาพันธ์ บริษัทการบินไทย จำกัด มีแผนการที่จะเพิ่มเที่ยวบินในจังหวัดเชียงรายให้มากขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยการลดเที่ยวบินในจังหวัดอื่นๆ มาเพิ่มให้กับจังหวัดเชียงราย

2.2 จากแผนการพัฒนาที่จะให้จังหวัดเชียงรายเป็นสนามบินนานาชาตินั้น ในทางปฏิบัติต้นทุนการบินแต่ละครั้งใช้ทุนสูงมาก ต้องมีจำนวนผู้โดยสารจำนวนมากจึงจะสะดวกต่อการจัดการ

และคุ่มทุน จะเห็นได้ว่าสนามบินนานาชาติเชียงใหม่มีความพร้อมมากกว่า ผู้โดยสารมากกว่า การจัดการทำได้ดีกว่า จึงทำให้สนามบินเชียงใหม่มีเส้นทางการบินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กูมหมิง หลวงพระบาง หรือ ย่างกุ้งได้ หากต้องการให้สนามบินนานาชาติเชียงใหม่เป็นนานาชาติอย่างแท้จริง ควรจะแก้ไขดังนี้

2.2.1 รัฐบาลจะต้อง ตั้งงบประมาณรองรับพัฒนาปัจจัยพื้นฐานของจังหวัดเชียงใหม่ให้มีความพร้อมมากกว่าที่เป็นอยู่ เช่น แท็กซี่สนามบิน ความพร้อมของบุคลากรในด้านภาษาและการให้บริการ

2.1.2 ประสานกับจังหวัดเชียงใหม่และสายการบินต่างประเทศ ให้เครื่องบินแวมาลงจังหวัดเชียงใหม่เพื่อให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นสนามบินนานาชาติ

2.3 ปัญหารถโดยสารประจำทางจากสนามบินไปยังตัวเมืองไม่มีและถ้ามีก็ราคาแพง จากปัญหารถโดยสารประจำทางจากสนามบินไปยังตัวเมืองไม่มี หรือ มีแต่ราคาแพงเกินไป และนักท่องเที่ยวต้องการให้มีรถโดยสารประจำทางวิ่งจากสนามบินไปในเมือง จากการสัมภาษณ์คุณวิเชียร เรือนศรี ตำแหน่งนายสถานีขนส่งผู้โดยสารเทศบาลเชียงใหม่ กล่าวว่าในปี 2537 การท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้มีรถปรับอากาศวิ่งจากสนามบินมายังท่ารถ แต่ปรากฏว่าขาดทุนเพราะ มีผู้โดยสารน้อยมาก ทำให้ไม่สามารถดำเนินการต่อได้ ในปี พ.ศ. 2551 ได้มีการวางแผนว่าจะนำรถปรับอากาศมาวิ่งแต่จากวิกฤติน้ำมันแพง ทำให้แผนนี้ต้องระงับไปก่อน วิธีการแก้ไขนักวิชาการได้เสนอวิธีการแก้ไขดังนี้ ประสานกับรถของโรงแรม ซึ่งวิ่งรับผู้โดยสารอยู่แล้วให้มีบริการรับผู้โดยสารขจรด้วย

3. ทางน้ำ

3.1 ปัญหาในด้านเรือไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีเสื้อชูชีพ การแก้ไขปัญหานักวิชาการได้เสนอแนะให้รัฐบาลให้ความสนใจและดูแลเรื่องนี้อย่างจริงจัง ควรจะออกเป็นระเบียบข้อบังคับ เพราะเรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องที่นักท่องเที่ยวต้องการความมั่นใจ และในระยะยาวควรจะปลูกจิตสำนึกให้ผู้ประกอบการได้เห็นถึงความสำคัญของการมีมาตรฐานของเรือและต้องมีเสื้อชูชีพประจำเรือทุกลำด้วย

3.2 ปัญหา คนขับเรือไม่มีความชำนาญ ทำให้ไม่สามารถเล่นเรือในแม่น้ำโขงได้จากเป้าหมายของจังหวัดเชียงใหม่เป็นประตูติดต่อทางน้ำกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่ในความเป็นจริงไม่มีเรือไทยของประเทศไทยล่องแม่น้ำโขงเลย เพราะคนขับเรือไทยไม่ชำนาญ เนื่องจากแม่น้ำโขงมีเกาะแก่งเยอะ การขับเรือได้ต้องอาศัยความชำนาญมากๆ การแก้ไขปัญหาคงต้องมีการฝึกทักษะและอบรมให้คนขับเรือไทยมีความเป็นมืออาชีพกว่านี้ โดยอาจจ้างคนขับเรือชาวต่างชาติที่มีความชำนาญมาเป็นผู้ฝึกสอน เพราะเท่าที่ผ่านมาไทยได้รับผลประโยชน์จากการล่องเรื่อน้อยมาก เช่น ไปจีน

คนขับเป็นชาวจีน ไปประเทศลาว คนขับเป็นคนลาว ไทยได้ผลประโยชน์เล็กน้อยๆ เช่น เรือข้ามฟากซึ่งเป็นรายได้ที่น้อยมากเมื่อเทียบกับประเทศลาว และ จีน

3.3 จากปัญหาระดับน้ำไม่สม่ำเสมอ ทำให้ไม่สามารถล่องเรือได้ ระดับน้ำในแม่น้ำโขงขึ้นอยู่กับประเทศจีน หากจีนไม่ปล่อยน้ำออกมา น้ำก็จะน้อยมาก ไม่สามารถแล่นเรือได้ การแก้ไขปัญหากรณีนี้รัฐบาลสำรวจเส้นทางและตกลงผลประโยชน์กับรัฐบาลจีน อีกทั้งทำร่องน้ำในการเดินเรือให้ชัดเจน ถึงแม้ว่าทุกครั้งที่ประเทศไทยเอ่ยถึงเรื่องนี้จีนจะปฏิเสธทุกครั้งว่าไม่ได้มีการกักน้ำในแม่น้ำโขงไว้ รัฐบาลไทยจะต้องตกลงผลประโยชน์ให้ชัดเจน หรือมีข้อแลกเปลี่ยนกับจีน ไม่อย่างนั้นประเทศไทยก็จะเป็เพียงทางผ่านในขณะที่หลายๆประเทศ รับผิดชอบอย่างเต็มที่

3.4 ประเด็นการเดินทางทางน้ำไม่ใช่เส้นทางหลักในการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย การแก้ไขปัญหาเพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น จังหวัดเชียงรายจะต้องหา แหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ หรือ หากจุดเชื่อมจากแหล่งหนึ่งไปยังแหล่งหนึ่ง เพื่อดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวได้หันมาสนใจเชียงราย แทนที่จะเป็นแค่ทางผ่าน ปัจจุบัน แผนการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว คือจะเดินมาจังหวัดเชียงใหม่ – ผ่านไปที่เชียงของ – ไป ลาว – ไปกัมพูชา และ เวียดนามจากนั้นก็กลับบ้าน จังหวัดเชียงรายไม่ได้ผลประโยชน์อะไรเลย

3.5 ปัญหาไม่มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวทางน้ำ ประเทศลาวเป็นประเทศที่ได้รับผลประโยชน์ไปเต็มๆจากการท่องเที่ยวทางน้ำ สังเกตได้ว่า นักท่องเที่ยวต่างชาติรวมทั้งชาวไทย รู้จักหลวงพระบางเป็นอย่างดี และนิยมที่จะเดินทางไปเที่ยวทางเรือ เช่น ไปเครื่องกลับเรือ หรือ ไปเรือกลับเรือ นั่นเป็นเพราะว่าประเทศลาวได้มีการประชาสัมพันธ์ และการประชาสัมพันธ์ก็ได้ผลมาก ต่างจากประเทศไทย (เชียงราย) เมื่อพูดการท่องเที่ยวทางน้ำ เรานึกไม่ออก นี่เป็นปัญหาที่รัฐบาลและนักวิชาการและ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจะต้องร่วมคิดหาวิธีการที่จะทำให้จังหวัดเชียงรายเป็น gateway ทางน้ำให้ได้ และจะต้องมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะที่สะดวกสบายจะทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายเพิ่มขึ้น นอกเหนือจากการขนส่งแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกก็เป็นสิ่งที่ทำให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจมาเชียงราย หรือ ตัดสินใจมาซ้ำหลายๆครั้ง

อภิปรายผล

การศึกษาเรื่องศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย เพื่อศึกษาศักยภาพการคมนาคมขนส่งและ ปัญหาการคมนาคมขนส่ง ในทัศนะของนักท่องเที่ยว

และผู้ประกอบการ และแนวทางในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย จากการศึกษาครั้งนี้พบว่า

1. นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายทั้งทางบก ทางอากาศและทางน้ำ ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่ามีราคาค่อนข้างถูกนั้นย่อมแสดงว่าจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพมากด้านราคาจึงทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี

2. นักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายประกอบไปด้วยนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นจำนวนมาก ซึ่งนักท่องเที่ยวเหล่านี้เป็นนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ และหากพอใจนักท่องเที่ยวเหล่านี้ก็จะพำนักในระยะเวลา จากปัญหาที่นักท่องเที่ยวต้องการให้จังหวัดเชียงรายแก้ไขก็คือ การจองตั๋วล่วงหน้าทั้งการขนส่งทางบกและทางน้ำ และความสะดวกของสถานีขนส่ง จังหวัดเชียงรายควรจะแก้ไขปัญหาจุดนี้ให้ได้ เพราะนักท่องเที่ยวต่างชาติต้องการอะไรที่เป็นระบบที่เขาสามารถวางแผนล่วงหน้าการเดินทางการท่องเที่ยวได้ และในด้านสวัสดิการอย่างเช่น สถานที่ตั้งของท่าเรือ นักท่องเที่ยวต่างชาติมีความคิดเห็นว่ามีศักยภาพน้อยมาก รวมทั้งสถานีสกรปรก ไม่มีป้าย ไม่มีโทรศัพท์ ไม่มีสุขา หรือมีแต่ไม่สะอาด ภาครัฐและผู้ประกอบการต้องเร่งแก้ไข

3. การคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบกมีนักท่องเที่ยวแสดงความคิดเห็นให้เพิ่มเส้นทาง การเดินทาง เชียงราย – ท่าข้าวเปลือก , เชียงราย – เทิดไทย , แม่จัน – เทิดไทย และเชียงราย – แม่ยาว เส้นทางเหล่านี้เป็นเส้นทางที่มีรถโดยสารประจำทางวิ่งเป็นประจำอยู่แล้ว ปัญหาที่แท้จริงก็คือ ไม่มีตารางแสดงเส้นทางรถโดยสาร เป็นปัญหาที่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวด้วยตนเองไม่ได้มา กับบริษัททัวร์ประสบ แต่ถ้ามากับบริษัททัวร์ ปัญหาเหล่านี้จะลดลง แต่ต้องไม่ลืมว่าแนวโน้มการท่องเที่ยวในอนาคต นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวด้วยตนเองไม่นิยมมากับบริษัททัวร์ การทำจะต้องทำป้ายบอกราคาค่าโดยสารและแสดงป้ายอย่างชัดเจน และ กรมทางหลวงจะต้องจัดทำป้ายบอกเส้นทาง บอกแหล่งบอกสถานที่ท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวมองเห็นได้อย่างชัดเจน และจากข้อเสนอแนะที่นักท่องเที่ยวเสนอแนะให้เพิ่มตารางรถโดยสารจากเชียงราย ไปปาย หรือจาก เชียงราย ไปแม่ฮ่องสอนโดยปกติเป็นเส้นทางที่มีอยู่แล้วแต่จะต้องต่อรถหรือเปลี่ยนรถที่เชียงใหม่ การที่นักท่องเที่ยวเสนอแนะให้มีรถโดยสารประจำทางสายตรงตรงไปยังปายนั้น เป็นเส้นทางที่น่าสนใจซึ่งถ้าหากจังหวัดเชียงรายไม่สามารถเพิ่มรถโดยสารประจำทางได้ นักวิชาได้ให้ข้อเสนอแนะว่าควรมีบริการพิเศษ อย่างเช่น รถตู้ โดยให้เอกชนรับไปดำเนินการ

4. ปรากฏการณ์หนึ่งที่เกิดขึ้นจากเดิมการขนส่งทางบกโดยรถโดยสารประจำทางแทบจะปิดกิจการเนื่องจากผู้โดยสารนิยมใช้บริการการเดินทางโดยขนส่งทางอากาศเนื่องจากราคาไม่แตกต่างกันมาก นั่นคือในช่วงเดือน มกราคม – กรกฎาคม การเดินทางจากเชียงรายไปกรุงเทพฯ ขนส่งทางบกต้องใช้วิธีให้ส่วนลด10% เพราะผู้โดยสารน้อยมาก พอมีปัญหาวิกฤติการณ์น้ำมันแพงทำให้

สายการบินต่างๆลดเที่ยวบินและเลิกกิจการทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของชาวเชียงรายคือ เปลี่ยนไปเป็นใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ทำให้กิจการการขนส่งทางบกดีขึ้นอย่างมาก ปรากฏการณ์นี้น่าจะเป็นโอกาสดีของผู้ประกอบการขนส่งทางบกที่จะปรับปรุงสวัสดิการให้ดีขึ้น เพื่อให้พนักงานเที่ยวและผู้โดยสารประทับใจเพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้โดยสาร

5. การศึกษาครั้งนี้พนักงานเที่ยวมีความคิดเห็นว่าการขนส่งสาธารณะทางบกนั้น ด้านบริการของพนักงาน และ ด้านยานพาหนะ มีศักยภาพน้อย การศึกษาครั้งนี้ขัดแย้งกับการวิจัยของ อัญธิกา ดวงจันทร์ และ เวธิตา เทพสิงห์ ซึ่งได้ทำการศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในการใช้บริการของบริษัทนำเที่ยวในจังหวัดเชียงรายผลการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวพึงพอใจในระดับมาก เป็นเพราะว่า การศึกษาของอัญธิกา ดวงจันทร์ เป็นการศึกษาการให้บริการของบริษัทนำเที่ยว จึงมีผลความพึงพอใจในระดับมาก แต่การวิจัยครั้งนี้เป็นการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างออกไป คือ ไม่มีเฉพาะเจาะจงว่าเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมากับบริษัททัวร์ จึงทำให้ได้ผลการศึกษาที่แตกต่าง เป็นการยืนยันความถูกต้องของการศึกษาครั้งนี้ที่พบว่าหากนักท่องเที่ยวเดินทางมากับบริษัททัวร์ปัญหาทุกอย่างน้อยมาก แต่ถ้าเดินทางมาด้วยตนเองปัญหาจะเยอะมาก

6. การศึกษาครั้งนี้พบว่าปัญหาที่นักท่องเที่ยวต้องการให้แก้ไขของการขนส่งทางบกก็คือ การให้บริการของพนักงานที่ไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้ และไม่สุภาพ ปัญหาด้านสถานที่ตั้ง สถานีขนส่ง และปัญหาด้านมาตรฐานของอัตราค่าเดินทาง สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิมพร ตรีสอนและคณะที่ได้ทำการศึกษาเรื่องประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนทางบก จังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาเร่งด่วนที่นักท่องเที่ยวต้องการให้แก้ไขคือ ด้านบริการของพนักงาน ปัญหาความไม่เพียงพอของรถและสิ่งอำนวยความสะดวก ปัญหาการจราจรในบริเวณสถานีขนส่ง ปัญหาเกี่ยวกับกำหนดเวลาในการเดินรถ

7. ศักยภาพด้านการขนส่งในทัศนคติของผู้ประกอบการพบว่าผู้ประกอบการขนส่งทั้ง 3 ทางมีความคิดเห็นตรงกันว่า การขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพมาก และการขนส่งไม่ใช่ปัญหาปัญหาที่ผู้ประกอบการประสบและต้องการให้ภาครัฐให้ความช่วยเหลือก็คือมีนักท่องเที่ยวน้อย และผู้ประกอบการเรียกร้องให้รัฐบาลสนับสนุนเพื่อให้ภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการดำเนินกิจการได้สะดวกมากขึ้น จะแตกต่างจากนักท่องเที่ยวและนักวิชาการที่มีความคิดเห็นว่าการคมนาคมขนส่งทางบก และทางน้ำมีศักยภาพน้อย

8. นักวิชาการได้เสนอแนะให้ภาครัฐและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมหาวิธีการที่จะให้นักท่องเที่ยวมาพำนักระยะยาว (Long Stay) เพราะจังหวัดเชียงรายเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพภาพเป็นจังหวัดที่มีความสงบ อากาศดี อากาศเย็นสบาย ค่าใช้จ่ายต่ำ สอดคล้องกับงานวิจัยของ กรรณิการ์ กิ่งเทียมและคณะที่ได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการ

ท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาวในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวเห็นว่าจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพการท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาวด้าน สภาพแวดล้อม พร้อมทั้งสถานที่ท่องเที่ยว อาคารที่พักมีหลายรูปแบบ ห้องพัก ห้องเช่าอยู่ในสภาพปลอดภัย อากาศบริสุทธิ์ ไร้อากาศพิษ อาหารสะอาด ถูกสุขลักษณะ รสชาติถูกปากนักท่องเที่ยว ร้านขายของที่ระลึกมีสินค้าให้เลือกมากมายมีเอกลักษณ์ ราคาข่อมเยา และมีความปลอดภัยสูง

9. จากการที่ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายเรียกร้องให้ภาครัฐจัดประชุมกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ให้มีความร่วมมืออย่างจริงจังในด้านเส้นทางการท่องเที่ยว จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2546 ได้มียุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี เจ้าพระยา และแม่โขง ที่เรียกว่า ACMECS โดยมีวัตถุประสงค์คือลดช่องว่างระหว่างประเทศทั้ง 4 คือ ไทย ลาว พม่า กัมพูชา ส่งเสริมความเจริญยั่งยืนในอนุภูมิภาค ACMECS เน้น การทำงานที่ส่งเสริมและต่อยอดโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาค เพื่อส่งเสริมให้พื้นที่ชายแดนของประเทศสมาชิกเป็นพื้นที่แห่งความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความก้าวหน้าทางสังคม วัฒนธรรมพร้อมทั้งผลผลิตประ โยชน์ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับภูมิภาคให้เห็นผลประโยชน์ร่วมกัน โดยต่อยอดโครงการที่ปฏิบัติได้จริงและก่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยอาศัยความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศสมาชิก มีความเป็นไปได้และเป็นที่ยอมรับของทุกประเทศที่เกี่ยวข้องทั้งนี้การดำเนินการจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจ ยึดหลักฉันทามติและการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน

ACMECS ให้ความสำคัญกับกิจกรรม 6 กิจกรรมได้แก่ 1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและลงทุน 2. ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม 3. การเชื่อมโยงการคมนาคม 4. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว 5. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6. ความร่วมมือด้านสาธารณสุข

จะเห็นได้ว่าถ้ารัฐบาลไทยทำอย่างจริงจัง โดยการรับเป็นเจ้าภาพ ตัวกลาง ในการจัดสถานที่ประชุมเพื่อประสานผลประโยชน์ของกลุ่มสมาชิกประโยชน์จะตกอยู่กับประเทศไทยและผู้ประกอบของไทยอย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะของผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวในการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย

ในการศึกษาคั้งนี้เป็นการศึกษาศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงรายเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะที่ได้เพิ่มเติมจากการศึกษาที่ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายได้เสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อให้จังหวัดเชียงรายเป็นเมืองท่องเที่ยวควรเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวให้มากขึ้นดังนี้

1. หาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ เพิ่มจุดขาย เพื่อดึงดูดใจนักท่องเที่ยว เช่น ตักบาตรเที่ยงคืน มี

เฉพาะในจังหวัดเชียงราย น่าจะส่งเสริมให้เป็นจุดขายได้ หากมีการจัดการที่ดี

2. ภาคเอกชนให้บริการที่ดีไม่เอารัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว
3. ในการแก้ปัญหา (เพิ่มศักยภาพ) ภาครัฐเป็นภาคที่มีบทบาทมาก ควรแก้ปัญหาเชิงนโยบาย ที่จะทำให้เชียงรายเป็นเมืองท่องเที่ยวอย่างจริงจัง เช่น นโยบาย ACMECS
4. รัฐบาลควรจะทำซ่อมแซมถนนหรือเพิ่มเส้นทางให้การเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ให้สะดวกมากขึ้น
5. ภาครัฐเพิ่มการโฆษณาประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจังหวัดเชียงรายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เช่น ไหว้พระธาตุ 9 จอม จุดที่ควรจะทำประชาสัมพันธ์เพิ่ม เช่น ที่โรงแรม สนามบิน และร้านอาหาร ควรมีปฏิทินการท่องเที่ยวทั้งปี ไม่ใช่เฉพาะในฤดูหนาวเท่านั้น
6. ควรมีการประชาสัมพันธ์ การท่องเที่ยว โดยให้สมาคมท่องเที่ยว บริษัท และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคเอกชน ได้เข้ามามีส่วนร่วม
 - 6.1 ควรจะจัดทัศนียภาพของจังหวัดเชียงให้อดี เพื่อเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยว
 - 6.2 ข้อมูลของจังหวัดเชียงรายไม่ทันสมัย ไม่เป็นระบบ ควรจะการจัดระบบฐานข้อมูลให้ดี
9. จังหวัด เชียงรายจะไม่แข่งขันกับจังหวัดเชียงใหม่ในด้านการท่องเที่ยว แต่จะเป็นการร่วมมือกันในด้านเจาะการท่องเที่ยวในต่างประเทศ
10. รัฐบาลควรปรับโครงสร้างการขนส่งให้ดีขึ้นทำจังหวัดเชียงรายให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งด้านการท่องเที่ยว จะทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เช่น พม่า ลาว เวียดนาม เขมร อยากที่จะมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายมากขึ้น การขนส่งทางรถไฟเป็นทางเลือกหนึ่ง แต่การลงทุนสูงมากเป็นหน้าที่ของภาครัฐจะต้องพิจารณาการลงทุน
11. สาธารณูปโภคพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกในด้านการท่องเที่ยวที่ภาคเอกชนไม่สามารถทำได้ ควรเป็นหน้าที่ของภาครัฐ เช่น การสร้างสะพาน ถนน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับนักท่องเที่ยว ถ้ารัฐบาลทำในส่วนนี้ ภาคเอกชนก็พร้อมที่จะดำเนินต่อไป เพื่อเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย
12. สินค้าเป็นส่วนหนึ่งที่สนับสนุนการท่องเที่ยว เช่น ผลไม้ สินค้าวัฒนธรรม ควรเพิ่มให้มากขึ้นนอกเหนือจากการไปช้อปปิ้งที่อำเภอแม่สาย
13. ต้องพิจารณาการทางน้ำปลอดภัยใหม่ สะดวกใหม่ จะประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวช่วงใด ควรมีจุดแวะให้มากกว่านี้ เพิ่มเส้นทาง ดูแลด้านความปลอดภัยเป็นพิเศษ
14. ในความคิดของนักท่องเที่ยวถ้ามาอยู่ในช่วงระยะเวลาสั้นๆจะอยู่ เชียงใหม่ เพราะ สะดวก ฟูฟักกว่า ถ้าอยู่ระยะยาวจะอยู่เชียงราย เพราะธรรมชาติมากกว่า อากาศดีกว่า ค่าครองชีพก็ไม่สูง มี

เสนอให้มากกว่า จังหวัดเชียงรายจะต้องวางแผนเตรียมรับสถานการณ์นี้ให้ดี ให้นักท่องเที่ยวอยู่จังหวัด เชียงรายนานๆ เพื่อให้เม็ดเงินหมุนเวียนในจังหวัดเชียงรายมากขึ้น และมาซ้ำ

15. ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายต้องมีความเป็นมืออาชีพมากขึ้นในด้านการจัดการ

16. ให้การอบรมพัฒนาประชากรในพื้นที่ให้มีจิตสำนึกของการเป็นเจ้าของบ้านที่ดี รักบ้านเกิด และควรอบรมมัคคุเทศก์ ยูวมัคคุเทศก์

17. ภาครัฐสร้างจุดขายให้กับจังหวัดเชียงราย เช่น หมู่บ้านดอกไม้ ควรหาหมู่บ้านที่มีความเป็นธรรมชาติ การเดินทางไม่ลำบากเกินไป ให้ทุกบ้านในหมู่บ้านนี้ปลูกดอกไม้ ทุกบ้าน นักท่องเที่ยวมาเยือน ก็จะต้องมีข้อตกลง การเข้าชม หรือ บริการอาหารกลางวัน ขนม ของว่างซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ในชุมชน เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานวิจัยไปใช้

นำผลการวิจัยที่ได้เสนอให้กับผู้เกี่ยวข้องดังนี้

1. สถาบันการศึกษา เช่น มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย ใช้เป็นบทเรียนและกรณีศึกษาให้กับนักศึกษา

2. กรมทางหลวงนำข้อมูลที่ได้นำไปใช้ประกอบในการวางแผนทางการพัฒนาเส้นทางการขนส่งสาธารณะและจัดทำป้ายบอกสถานที่เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงราย

3. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต 2 ศูนย์การท่องเที่ยว กีฬา และนันทนาการจังหวัด เชียงราย สำนักงานจังหวัดเชียงราย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต 2 ศูนย์การท่องเที่ยว กีฬา และนันทนาการจังหวัดเชียงราย หอการค้าจังหวัดเชียงราย สมาคมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย เพื่อนำไปใช้ประกอบในการวางแผนทางการพัฒนาการขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงรายต่อไป

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. นักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายตั้งแต่ 6 ครั้งขึ้นไป ควรจะศึกษาถึงปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้นักท่องเที่ยวมาซ้ำคือปัจจัยใด

2. ศึกษาถึงปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ให้นักท่องเที่ยวพำนักในจังหวัดเชียงรายในระยะยาวได้แก่ ปัจจัยใดบ้าง และปัจจัยใดสำคัญที่สุด

3. ศึกษาถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมของสถานีขนส่งทั้ง 3 ด้านคือทั้งบก ทางอากาศ และทางน้ำที่นักท่องเที่ยวต้องการ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายต่อไป

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรรณิการ์ กิ่งเทียม และคณะ. การศึกษาแนวทางในการพัฒนาการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก
สะดวกทางการท่องเที่ยวแบบพำนักระยะยาว ในเขตอำเภอเมือง. เชียงราย, 2546.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. โครงการศึกษาแผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวเชียงราย
พะเยา แพร่ น่าน. รายงานการศึกษาของโครงการศึกษาวิจัยการจัดการมนุษย์กับ
สิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545.
- จิตรารักษ์ ปัญญาสัน. ศักยภาพการพัฒนาของระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่, 2546.
จังหวัดเชียงราย.(2547) คำสั่งจังหวัดเชียงรายที่ 2366/2547 เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริม
การท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย . (เอกสารอัดสำเนา)
- ชัยพล ทรงสุนทรวงษ์. การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.stou.ac.th/tourism/Achieve/May/Topic2.htm>. (ม.ม.ป)
- ชวัลนุช วรคชิน . พฤติกรรมการใช้บริการสถานีขนส่งของนักท่องเที่ยวท้องถิ่น:กรณีศึกษาสถานี
ขนส่งจังหวัดเชียงราย. การค้นคว้าอิสระสาขาวิชาการจัดการท่องเที่ยวอุตสาหกรรม
ท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545.
- ไชยรัตน์ ไชยมั่นคงและมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง. กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อ
แข่งขันในตลาดโลก. กรุงเทพมหานคร : ซี วาย.ซีซีเท็ม พรินต์ติ้ง, 2550.
- ฐาปนา บุญหล้า. โลจิสติกส์ประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย –
ญี่ปุ่น), 2539.
- ธนิต โสรัตน์ . เมื่อประเทศไทยอยากเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอน
ใต้. : บริษัท พราว จำกัด , 2549.
- ทักษิณา นิยมลรัตน์. การขนส่งผู้โดยสารเบื้องต้น. เชียงใหม่ : คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัย
เชียงใหม่ , 2536.
- นิคม จารุมณี. การท่องเที่ยวและการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ : โอ . เอส . พรินต์ติ้ง
เฮ้าส์ , 2536.
- นิรันดร์ ชวนชื่น. ทักษะคติของชาวบ้านต่อระบบการขนส่งสาธารณะ. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตร์
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2539.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา . การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ : เพรส แอนด์ ดีไซน์
จำกัด , 2548.

- _____ . การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน กรุงเทพฯ : เพรส แอนด์ ดีไซน์ จำกัด , 2548.
- บริษัทเซาท์อีสเอเชียเทคโนโลยี , บริษัทเอฟซีลอน และบริษัท หลุยส์ เบอร์เกอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล อิงค์ . โครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่ : เอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะเชียงใหม่. เชียงใหม่ . บริษัทเซาท์อีสเอเชียเทคโนโลยี , 2537.
- บุศรินทร์ สิทธิศักดิ์รักษ์ และคณะ. แนวทางการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานบริการรถรับจ้างในจังหวัดเชียงราย. 2546.
- ประภาพร แสนภาพ และคณะ. การศึกษาพฤติกรรมการตัดสินใจเลือกบริการนำเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย. 2546.
- พิมพ์ ตรีสอนและคณะ . ประสิทธิภาพของระบบขนส่งมวลชนทางบกจังหวัดเชียงราย. 2549.
- เพทาย บำรุงจิตต์และคณะ . ศักยภาพและความพร้อมของผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวเชิงศาสนา ศิลปะ และวัฒนธรรมจังหวัดเชียงราย. 2549.
- ลำดวน ศรีศักดิ์ . ความสามารถเข้าถึงส่วนต่างๆของเมืองเชียงใหม่โดยรถประจำทาง. เชียงใหม่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ , 2539.
- ศรีสมร คุณากรบดินทร์และคณะ โครงการศักยภาพและความพร้อมของร้านอาหารพื้นเมืองเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย. 2549.
- อัญชิกา ดวงจันทร์ และคณะ . ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในการใช้บริการของบริษัทนำเที่ยวในจังหวัดเชียงราย. 2549.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

แบบสอบถาม (ทางบก)

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อสำรวจข้อมูลศึกษาวิจัย เรื่อง การศึกษาศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายโดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
2. ข้อมูลเบื้องต้นของการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย
3. ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย
4. ปัญหาและข้อเสนอแนะ

เพื่อนำข้อมูลที่ได้ออกเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาปรับปรุงการคมนาคมของจังหวัดเชียงราย

ขอขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ได้สละเวลาให้ข้อมูล

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับตัวท่านมากที่สุด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ ไม่เกิน 20 ปี 21 – 30 ปี
 31 – 40 ปี 41 – 50 ปี
 51 – 60 ปี 61 ปีขึ้นไป
3. อาชีพ ข้าราชการ นักเรียน / นักศึกษา
 พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน
 ประกอบธุรกิจส่วนตัว อื่นๆ (ระบุ).....
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่เกิน 5,000 บาท 5,001 – 10,000 บาท
 10,001 – 15,000 บาท 15,001 – 20,000 บาท
 20,001 – 25,000 บาท มากกว่า 25,000 บาท

5. ระดับการศึกษา

ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

6. ท่านเดินทางมาจากจังหวัดอะไร.....หรือประเทศอะไร.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเบื้องต้นของการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะ (ทางบก) จังหวัดเชียงราย

7. ท่านเดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่

ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก

2 ครั้ง

3 ครั้ง

4 ครั้ง

5 ครั้ง

6 ครั้งขึ้นไป

8. ท่านมาเยือนเชียงรายกี่วันต่อครั้ง

น้อยกว่า 1 วัน

1 วัน - 3 วัน

4 วัน - 6 วัน

6 วันขึ้นไป

อื่นๆ (ระบุ).....

9. เหตุผลหลักของท่านในการมาเที่ยวจังหวัดเชียงรายคือ (เลือกเพียงข้อเดียว)

ท่องเที่ยว

การเยี่ยมญาติ

ติดต่อธุรกิจ / ซื้อขายสินค้า

ทำงาน

อื่น ๆ.....

10. ท่านเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดย

รถขนส่งประจำทาง

รถตู้เช่า

รถขนส่งสาธารณะไม่ประจำทาง

รถบัส

รถยนต์เช่า

อื่นๆ.....

11. เพราะเหตุใดท่านจึงเลือกใช้บริการเดินโดยรถขนส่ง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

ไม่ยุ่งยากในการซื้อตั๋ว

ไม่มีทางเลือกอื่นให้เลือก

ประหยัดเงิน, ราคาถูก

การบริการที่ดี

สะดวกในการท่องเที่ยว

สามารถเดินทางได้กลุ่มใหญ่

ประหยัดเวลา, รวดเร็ว

ปลอดภัย

อื่น ๆ

12. ท่านเตรียมค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทางตลอดการเดินทางในครั้งนี้ เป็นจำนวนเงิน

ต่ำกว่า 1,000 บาท

1,000 - 2,000 บาท

2,001 - 5,000 บาท

5,001 - ขึ้นไป

.....
 22. ศักยภาพด้านเวลาเป็นอย่างไร

.....
 23. ศักยภาพด้านยานพาหนะเป็นอย่างไร

.....
 24. ศักยภาพด้านความเพียงพอเป็นอย่างไร

.....
ส่วนที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

25. ในการเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ท่านประสบปัญหาใดบ้างที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก

25.1 ด้านราคา.....

25.2 ด้านสถานีขนส่ง.....

25.3 ด้านเครือข่าย.....

25.4 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก.....

25.5 ด้านพนักงานและการบริการของพนักงาน.....

25.6 ด้านเวลา.....

25.7 ด้านพาหนะ.....

25.8 ด้านความเพียงพอ.....

25.9 อื่นๆ.....

.....
 26. ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวต่อการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางบก

26.1 ด้านราคา.....

.....
 26.2 ด้านสถานีขนส่ง.....

.....
 26.3 ด้านเครือข่าย.....

.....
 26.4 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก.....

.....
 26.5 ด้านพนักงานและการบริการของพนักงาน.....

.....
 26.6 ด้านเวลา.....

.....
 26.7 ด้านพาหนะ.....

.....
 26.8 ด้านความเพียงพอ.....

.....
 26.9 อื่นๆ.....

.....
 27. ท่านใช้บริการคมนาคมทางบก เพื่อเพิ่มศักยภาพทางการท่องเที่ยว ท่านอยากให้จังหวัด
 เชียงรายมี หรือ เพิ่ม ยานพาหนะ ชนิดใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> รถบัส รถทัวร์ รถปรับอากาศ | <input type="checkbox"/> รถไฟ |
| <input type="checkbox"/> รถตู้ | <input type="checkbox"/> รถสองแถว |
| <input type="checkbox"/> รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง | <input type="checkbox"/> รถตุ๊ก ตุ๊ก |
| <input type="checkbox"/> รถโดยสารรอบตัวเมือง | <input type="checkbox"/> รถแท็กซี่ |

28. ท่านคิดว่าเส้นทางคมนาคมควรเพิ่มเส้นทางใด (ระบุพื้นที่ในจังหวัดเชียงราย)

.....

8. How long do you plan to stay in Chiangrai?

- Half a day One day - Three days
 Four days - six days More than six days
 Others(please specify).....

9. What is the main reason of visiting Chiangrai? (**Please choose only one**)

- Travel Relatives visiting
 Business Seminar
 Others (please specify).....

10. Which type of the following vehicles do you choose to travel by road ?

- Bus Bus (air conditioned)
 Private car Double decker bus
 Rented van Bus (fan)
 Rented motorcycle VIP bus (air conditioned)
 Others (please specify)

11. Why do you choose to travel by road ? (**You can choose more than one**)

- Available ticket service No choice
 Cheap price , Money saving Good service
 Convenient traveling Big group traveling
 Fast traveling ,Time saving Life safe
 Others.....

12. How much do you prepare for the traveling?

- Lower than 1,000 baht 1,000-2,000 baht
 2,001 – 5,000 baht More than 5,001 baht

13. How much does one ticket cost?

- Lower than 100 baht 100 - 500 baht
 501 – 1,000 baht 1,000-2,000 baht
 More than 2,000 baht

14. How do you plan to travel in Chiangrai ? (**You can choose more than one**)

- Bus Bus (air conditioned)
 Private car Double decker bus

- Rented van
- Rented motorcycle
- Others (please specify)
- Bus (fan)
- VIP bus (air conditioned)

Part 3 : The potential of road transportation in Chiangrai Province

15. The potential of price

.....
.....

16. The potential of station location

.....
.....

17. The potential of road network

.....
.....

18. The potential of facilities within bus station area

.....
.....

19. The potential of staff and service

.....
.....

20. The potential of communication channel

.....
.....

21. The potential of environment

.....
.....

22. The potential of time

.....
.....

23. The potential of vehicles

.....
.....

24. The potential of sufficiency

.....
.....

Part 4 : the problems and suggestions

25. By road transportation , do you have any problems ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

26. suggestions

.....
.....
.....
.....

27. You traveled by road transportation and what other kinds of transportation should be improved to make tourists more convenient. **(You can choose more than one)**

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Bus | <input type="checkbox"/> Train |
| <input type="checkbox"/> Van | <input type="checkbox"/> Four wheel car |
| <input type="checkbox"/> Hired motorcycle | <input type="checkbox"/> Tuk Tuk |
| <input type="checkbox"/> Down town taxi | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Air conditioned coach | <input type="checkbox"/> Coach |

28. Which road should be built? From.....to.....

(Please specify the area in Chiangrai)

6. ท่านเดินทางมาจากจังหวัดอะไร.....หรือประเทศอะไร.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเบื้องต้นของการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะ (ทางอากาศ) จังหวัดเชียงราย

7. ท่านเดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก | <input type="checkbox"/> 2 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> 3 ครั้ง | <input type="checkbox"/> 4 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> 5 ครั้ง | <input type="checkbox"/> 6 ครั้งขึ้นไป |

8. ท่านมาเยือนเชียงรายกี่วันต่อครั้ง

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 วัน | <input type="checkbox"/> 1 วัน - 3 วัน |
| <input type="checkbox"/> 4 วัน - 6 วัน | <input type="checkbox"/> 6 วันขึ้นไป |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (ระบุ)..... | |

9. เหตุผลหลักของท่านในการมาเที่ยวจังหวัดเชียงรายคือ (ตอบเพียง 1 ข้อ).

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ท่องเที่ยว | <input type="checkbox"/> การเยี่ยมญาติ |
| <input type="checkbox"/> ติดต่อธุรกิจ / ซื้อขายสินค้า | <input type="checkbox"/> ทำงาน |
| <input type="checkbox"/> อื่น ๆ..... | |

10. ท่านเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดย

- สายการบินไทย แอร์เวย์ (Thai Airways International)
- สายการบิน นกแอร์ (Nok Air)
- สายการบิน แอร์เอเชีย (Air Asia)
- สายการบิน วัน ทู โก (One-Two-Go)
- อื่น ๆ

11. ท่านใช้บริการระดับใด

- ระดับ Economy Class
- ระดับ Business Class
- ระดับ First Class

12. เพราะเหตุใดท่านจึงเลือกใช้บริการเดินทางอากาศ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ไม่ยุ่งยากในการซื้อตั๋ว | <input type="checkbox"/> ไม่มีทางอื่นให้เลือก |
| <input type="checkbox"/> ราคาถูก คู่กับค่าใช้จ่าย | <input type="checkbox"/> การบริการที่ดี |
| <input type="checkbox"/> สะดวกในการท่องเที่ยว | <input type="checkbox"/> สามารถเดินทางได้กลุ่มใหญ่ |
| <input type="checkbox"/> รวดเร็ว ประหยัดเวลา | <input type="checkbox"/> ปลอดภัย |

- อื่น ๆ
13. ท่านเตรียมค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทางตลอดการเดินทางในครั้งนี้ เป็นจำนวนเงิน
- ต่ำกว่า 2,000 บาท 2,001 – 5,000 บาท
- 5,001 – ขึ้นไป อื่นๆ.....
14. ท่านซื้อตั๋ว 1 ใบเป็นจำนวนเงิน
- ต่ำกว่า 1,000 บาท 1,001 – 2,000 บาท
- 2,001 – 3,000 บาท 3,001 – 4,000 บาท
- 4,001 – 5,000 บาท 5,001 – 6,000 บาท
- 6,001 – 7,000 บาท มากกว่า 7,000 บาท
15. ท่านวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายด้วยวิธีการใด(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- รถโดยสารประจำทาง รถยนต์ส่วนตัว
- รถตู้เช่า รถจักรยานยนต์ให้เช่า
- รถบัส (พัคลม) รถบัส (ปรับอากาศ)
- รถบัส 2 ชั้น รถบัส (ปรับอากาศ) VIP
- อื่น ๆ

ส่วนที่ 3 ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย

16. ศักยภาพด้านราคาเป็นอย่างไร

.....

.....

17. ศักยภาพด้านสถานที่ตั้งสถานีขนส่งเป็นอย่างไร

.....

.....

18. ศักยภาพด้านเครือข่าย (ทางอากาศ)เป็นอย่างไร

.....

.....

19. ศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

.....

.....

20. ศักยภาพด้านพนักงานบริการและการบริการเป็นอย่างไร

.....

.....

21. ศักยภาพด้านช่องทางการสื่อสารเป็นอย่างไร

.....

.....

22. ศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างไร

.....

.....

23. ศักยภาพด้านเวลาเป็นอย่างไร

.....

.....

24. ศักยภาพด้านยานพาหนะเป็นอย่างไร

.....

.....

25. ศักยภาพด้านความเพียงพอเป็นอย่างไร

.....

.....

ส่วนที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

26. ในการเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ท่านประสบปัญหาใดบ้างที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศ

26.1 ด้านราคา.....

26.2 ด้านสถานีขนส่ง.....

26.3 ด้านเครือข่าย.....

26.4 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก.....

.....

.....

- 26.5 ด้านพนักงานและการบริการของพนักงาน.....
.....
- 26.6 ด้านเวลา.....
.....
- 26.7 ด้านพาหนะ.....
.....
- 26.8 ด้านความเพียงพอ.....
.....
- 26.9 อื่นๆ.....
.....
27. ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวต่อการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางอากาศ
- 27.1 ด้านราคา.....
.....
- 27.2 ด้านสถานีขนส่ง.....
.....
- 27.3 ด้านเครือข่าย.....
.....
- 27.4 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก.....
.....
- 27.5 ด้านพนักงานและการบริการของพนักงาน.....
.....
- 27.6 ด้านเวลา.....
.....
- 27.7 ด้านพาหนะ.....
.....
- 27.8 ด้านความเพียงพอ.....
.....
- 27.9 อื่นๆ.....
.....

28. ท่านใช้บริการคมนาคมทางอากาศ ท่านคิดว่าควรปรับปรุงการคมนาคมทางอื่นเพื่อช่วยให้เกิดความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวยิ่งขึ้นคือ(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> รถบัส รถทัวร์ รถปรับอากาศ | <input type="checkbox"/> รถไฟ |
| <input type="checkbox"/> รถตู้ | <input type="checkbox"/> สองแถว |
| <input type="checkbox"/> มอเตอร์ไซค์รับจ้าง | <input type="checkbox"/> รถตุ๊ก ตุ๊ก |
| <input type="checkbox"/> รถโดยสารรอบตัวเมือง | <input type="checkbox"/> แท็กซี่ |

29. ท่านคิดว่าเส้นทางคมนาคมควรเพิ่มเส้นใด (ระบุพื้นที่ในจังหวัดเชียงราย)

.....

.....

.....

.....

.....

Questionnaire (By Airplane)

Instruction: This questionnaire was designed to survey the study of potential of public transportation for tourists in Chiangrai Province. It was divided into four parts as follows; 1. The general background of the respondents 2. The general background of public transportation (By air) in Chiangrai Province 3. The potential of public transportation in Chiangrai Province 4. the problems and suggestions

Please answer all the following questions by marking \surd on the number which most closely corresponds to your opinions.

Part 1: The general background of the respondents

1. Sex Male Female
2. Age Under 20 years old 21-30 years
 31-40 years 41-50 years
 51-60 years Over 61 years old
3. Career Government official Student
 Officers Company staff
 Business owner Other(please specify)...
4. Average salary per month
 Lower than 5,000 baht 5,001-10,000 baht
 10,001-15,000 baht 15,001-20,000 baht
 20,001-25,000 baht more than 25,000 baht
5. Educational level
 Lower than Bachelor's Degree Undergraduate level
 Graduate level
6. Where do you come from?Which province or which country?.....

Part 2: The general background of public transportation (By air) in Chiangrai Province

7. How many times do you come to Chiangrai?
 Never, this is the first time Two times
 Three times Four times
 Five times More than six times

15. How do you plan to travel in Chiangrai? (**You can choose more than one**)

- passenger car
- Private car
- Rented van
- Rented motorcycle
- Bus (fan)
- Bus (air conditioned)
- Double decker bus
- VIP bus (air conditioned)
- Others (please specify)

Part 3 : The potential of public transportation in Chiangrai Province

16. The potential of price

.....
.....
.....

17. The potential of the airport location

.....
.....
.....

18. The potential of air network

.....
.....
.....

19. The potential of facilities

.....
.....
.....

20. The potential of staff and service

.....
.....
.....

21. The potential of communication channel

.....
.....
.....

22. The potential of environment

.....
.....
.....

23. The potential of time

.....
.....
.....

24. The Potential of vehicles

.....
.....
.....

25. The potential of sufficiency

.....
.....
.....

Part 4 : The problems and suggestions

26. By air transportation , do you have any problems ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

27. Your suggestions

.....
.....
.....

28. You traveled by air transportation and what other kinds of transportation should be improved to make tourists more convenient. **(You can choose more than one)**

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Bus | <input type="checkbox"/> Train |
| <input type="checkbox"/> Van | <input type="checkbox"/> Four wheel car |
| <input type="checkbox"/> Hired motorcycle | <input type="checkbox"/> Tuk Tuk |
| <input type="checkbox"/> Down town taxi | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Air conditioned coach | <input type="checkbox"/> Coach |
| <input type="checkbox"/> Others (please specify) | |

29. Which road should be built?

From.....to..... (Please specify the area in Chiangrai)

แบบสอบถาม (การคมนาคมทางเรือ)

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อสำรวจข้อมูลศึกษาวิจัย เรื่อง การศึกษาศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายโดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
2. ข้อมูลเบื้องต้นของการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย
3. ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย
4. ปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อนำข้อมูลที่ได้เสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาปรับปรุงการคมนาคมของจังหวัดเชียงรายเพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจ

ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายเพิ่มมากขึ้น

ขอขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ได้สละเวลาให้ข้อมูลแก่ทีมวิจัย

โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่องที่ตรงกับตัวท่านมากที่สุด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ ไม่เกิน 20 ปี 21 – 30 ปี
 31 – 40 ปี 41 – 50 ปี
 51 – 60 ปี 61 ปีขึ้นไป
3. อาชีพ ข้าราชการ นักเรียน / นักศึกษา
 พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน
 ประกอบธุรกิจส่วนตัว อื่นๆ (ระบุ).....
4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่เกิน 5,000 บาท 5,001 – 10,000 บาท
 10,001 – 15,000 บาท 15,001 – 20,000 บาท
 20,001 – 25,000 บาท มากกว่า 25,000 บาท

5. ระดับการศึกษา

ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

6. ท่านเดินทางมาจากจังหวัดอะไร.....หรือประเทศอะไร.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเบื้องต้นของการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะ (ทางเรือ) จังหวัดเชียงราย

7. ท่านเดินทางมาจังหวัดเชียงรายเป็นครั้งที่

- ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก 2 ครั้ง
- 3 ครั้ง 4 ครั้ง
- 5 ครั้ง 6 ครั้งขึ้นไป

8. ท่านมาเยือนเชียงรายกี่วันต่อครั้ง

- น้อยกว่า 1 วัน 1 วัน – 3 วัน
- 4 วัน - 6 วัน 6 วันขึ้นไป
- อื่นๆ (ระบุ).....

9. เหตุผลหลักของท่านในการมาเที่ยวจังหวัดเชียงรายคือ (ตอบเพียง 1 ข้อ).

- ท่องเที่ยว การเยี่ยมญาติ
- ติดต่อธุรกิจ / ซื้อขายสินค้า ประชุมสัมมนา / มาทำงาน
- อื่น ๆ.....

10. ท่านเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดย

- เรือโดยสารเล็ก ความจุน้อยกว่า 25 คน
- เรือโดยสารขนาดกลาง ความจุ 26 – 200 คน
- เรือโดยสารขนาดใหญ่ ความจุมากกว่า 200 คนขึ้นไป
- อื่น ๆ

11. เพราะเหตุใดท่านจึงเลือกใช้การเดินทางอากาศ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ไม่ยุ่งยากในการซื้อตั๋ว ไม่มีทางอื่นให้เลือก
- ราคาถูก ประหยัดเงิน การบริการที่ดี
- สะดวกในการท่องเที่ยว สามารถเดินทางได้กลุ่มใหญ่
- รวดเร็ว ประหยัดเวลา ปลอดภัย
- มีความเป็นส่วนตัว อื่น ๆ

12. ท่านใช้บริการท่าเรือใด

- ท่าเรืออำเภอเชียงแสน ท่าเรืออำเภอเชียงของ

- ทำเรือสามเหลี่ยม (อำเภอเชียงแสน) ทำเรืออำเภอเมือง
 ทำเรือท่าดอน อื่นๆ.....

13. ท่านเตรียมค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเดินทางตลอดการเดินทางในครั้งนี้ เป็นจำนวนเงิน

- ต่ำกว่า 1,000 บาท 1,000 – 2,000 บาท
 2,001 – 5,000 บาท 5,000 บาทขึ้นไป

14. ท่านซื้อตั๋ว 1 ใบเป็นจำนวนเงิน

- ต่ำกว่า 100 บาท 100 – 200 บาท
 201 – 300 บาท 301 – 400 บาท
 401 – 500 บาท 501 – 600 บาท
 601 – 700 บาท 701 – 800 บาท
 801 – 900 บาท 901 – 1,000 บาท
 มากกว่า 1,000 บาทขึ้นไป

15. ท่านวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายด้วยวิธีการใด(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- รถโดยสารประจำทาง รถยนต์เช่า
 รถตู้เช่า รถจักรยานยนต์ให้เช่า
 รถบัส (พัคลม) รถบัส (ปรับอากาศ)
 รถบัส 2 ชั้น รถบัส (ปรับอากาศ) VIP
 อื่น ๆ

ส่วนที่ 3 ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะ(ทางน้ำ)ในจังหวัดเชียงราย

16. ศักยภาพด้านราคาเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

17. ศักยภาพด้านสถานที่ตั้งสถานีขนส่งเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

18. ศักยภาพด้านเครือข่าย (ทางอากาศ)เป็นอย่างไร

.....

.....

.....

19. ศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

.....

.....

.....

20. ศักยภาพด้านพนักงานบริการและการบริการเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

21. ศักยภาพด้านช่องทางการสื่อสารเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

22. ศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

23. ศักยภาพด้านเวลาเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

24. ศักยภาพด้านยานพาหนะเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

25. ศักยภาพด้านความเพียงพอเป็นอย่างไร

.....

ส่วนที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

26. ในการเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ท่านประสบปัญหาใดบ้างที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ

26.1 ด้านราคา.....

26.2 ด้านสถานีขนส่ง.....

26.3 ด้านเครือข่าย.....

26.4 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก.....

26.5 ด้านพนักงานและการบริการของพนักงาน.....

26.6 ด้านเวลา.....

26.7 ด้านพาหนะ.....

26.8 ด้านความเพียงพอ.....

26.9 อื่นๆ.....

27. ข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยวต่อการคมนาคมขนส่งสาธารณะทางน้ำ

27.1 ด้านราคา.....

27.2 ด้านสถานีขนส่ง.....

27.3 ด้านเครือข่าย.....

.....

27.4 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก.....

.....

27.5 ด้านพนักงานและการบริการของพนักงาน.....

.....

27.6 ด้านเวลา.....

.....

27.7 ด้านพาหนะ.....

.....

27.8 ด้านความเพียงพอ.....

.....

27.9 อื่นๆ.....

.....

28. ท่านใช้บริการคมนาคมทางเรือ ท่านคิดว่าควรปรับปรุงการคมนาคมทางอื่นเพื่อช่วยให้เกิดความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวดียิ่งขึ้นคือ(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> รถบัส รถทัวร์ รถปรับอากาศ | <input type="checkbox"/> รถไฟ |
| <input type="checkbox"/> รถตู้ | <input type="checkbox"/> สองแถว |
| <input type="checkbox"/> มอเตอร์ไซค์รับจ้าง | <input type="checkbox"/> รถตุ๊ก ตุ๊ก |
| <input type="checkbox"/> รถโดยสารรอบตัวเมือง | <input type="checkbox"/> แท็กซี่ |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ..... | |

29. ท่านคิดว่าเส้นทางคมนาคมควรเพิ่มเส้นทางใด (ระบุพื้นที่ในจังหวัดเชียงราย)

.....

.....

.....

.....

.....

Questionnaire (By Ship , Ferry)

Instruction: This questionnaire was designed to survey the study of potential of public transportation for tourists in Chiangrai Province. It was divided into four parts as follows; 1. The general background of the respondents 2. The general background of public transportation (By water) in Chiangrai Province 3. The potential of ship transportation in Chiangrai Province 4. The problems and suggestions

Please answer all the following questions by marking \surd on the number which most closely corresponds to your opinions.

Part 1: The general background of the respondents

1. Sex Male Female
2. Age Under 20 years old 21-30 years
 31-40 years 41-50 years
 51-60 years Over 61 years old
3. Career Government official Student
 Officers Company staff
 Business owner Other(please specify).....
4. Average salary per month
 Lower than 5,000 baht 5,001-10,000 baht
 10,001-15,000 baht 15,001-20,000 baht
 20,001-25,000 baht more than 25,000 baht
5. Educational level
 Lower than Bachelor's Degree Undergraduate level
 Graduate level
6. Where do you come from?Which province or which country?.....

Part 2 : The general background of public transportation (By boat) in Chiangrai Province

7. How many times do you come to Chiangrai?
 Never, this is the first time Two times
 Three times Four times
 Five times More than six times

8. How long do you plan to stay in Chiangrai?

- Half a day One day - Three days
 Four days – six days More than six days
 Others(please specify).....

9. What is the main reason of visiting Chiangrai? (**Please choose only one**)

- Travel Relatives visiting
 Business Seminar , work
 Others (please specify).....

10. Which type of the following vehicles do you choose to travel by water?

- Ferry (small size) which can accommodate 25 passengers
 Ferry (middle size) which can accommodate 26-200 passengers
 Ferry (large size) which can accommodate more than 200 passengers
 Long tail boat or small boat
 Others (please specify).....

11. Why do you choose to travel by ship? (**Please choose only one**)

- Available ticket service No choice
 Cheap price Good service
 Convenient traveling Big group traveling
 Fast traveling Life safe
 Time saving Privacy
 Others.....

12. Which port do you choose to travel ? (**You can choose more than one**)

- Chiangsaen Port Chiangkhong Port
 Chiangrai Port Other ports

13. How much do you prepare for the traveling?

- Lower than 1,000 baht 1,001-2,000 baht
 2,001 – 5,000 baht More than 5,001 baht

14. How much does one ticket cost?

- Lower than 100 baht 100 - 200 baht
 201-300 baht 301 –400 baht

- 401-500 baht
- 501-600 baht
- 601- 700 baht
- 701-800 baht
- 801-900 baht
- 901-1,000 baht
- More than 1,000 baht

15. How do you plan to travel in Chiangrai? (**You can choose more than one**)

- Bus
- Private car
- Rented van
- Rented motorcycle
- Bus (fan)
- Bus (air conditioned)
- Double decker bus
- VIP bus (air conditioned)
- Others (please specify)

Part 3 : The potential of ship transportation in Chiangrai Province

16. The potential of price

.....

.....

17. The potential of station location

.....

.....

18. The potential of road network

.....

.....

19. The potential of facilities within bus station area

.....

.....

20. The potential of staff and service

.....

.....

21. The potential of communication channel

.....

.....

22. The potential of environment

.....

23. The potential of time

.....

24. The potential of vehicles

.....

25. The potential of sufficiency

.....

Part 4 : the problems and suggestions

26. By boat transportation , do you have any problem ?

.....

27. suggestions

.....

28. and what other kinds of transportation should be improved to make tourists more convenient.

(You can choose more than one)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Bus | <input type="checkbox"/> Train |
| <input type="checkbox"/> Van | <input type="checkbox"/> Four wheel car |
| <input type="checkbox"/> Hired motorcycle | <input type="checkbox"/> Tuk Tuk |
| <input type="checkbox"/> Down town taxi | <input type="checkbox"/> Taxi |
| <input type="checkbox"/> Air conditioned coach | <input type="checkbox"/> Coach |
| <input type="checkbox"/> Others (please specify) | |

29. Which road should be built? From.....to.....
(Please specify the area in Chiangrai)

**แนวคำถามสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ
นักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย**

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อ- สกุล.....อายุ.....อาชีพ.....

ตำแหน่ง.....

2. ท่านคิดว่าการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพในระดับใด

มากที่สุด มาก ปานกลาง

น้อย น้อยที่สุด

เพราะเหตุใด (ให้เหตุผลประกอบ).....

3. ท่านคิดว่าการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวมีปัญหาอะไรบ้าง

4. เพื่อเพิ่มศักยภาพในการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ท่านจะมีเสนอ
ใด.....

ขอขอบพระคุณ

ภาคผนวก ข

สรุปข้อมูลสถิติรายละเอียดของนักท่องเที่ยวที่มาเยือนจังหวัดเชียงรายปี 2549

รายการข้อมูล	ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เข้าเยือน	1,043,161	289,357	1,332,518
นักท่องเที่ยว	911,665	261,898	1,173,563
นักท่องเที่ยว	131,496	27,459	158,955
จำนวนผู้เยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง	1,034,161	289,357	1,332,518
เครื่องบิน	152,122	87,638	239,760
รถไฟ	-	-	-
รถโดยสารประจำทาง	304,582	81,590	386,172
รถส่วนตัว	586,457	116,293	702,750
อื่น ๆ	-	3,836	3,836
จำนวนนักท่องเที่ยวจำแนกตามประเภทที่พัก	911,665	261,898	1,173,563
โรงแรม	523,952	213,317	737,269
เกสต์เฮ้าส์	18,559	16,917	35,476
บังกะโล/รีสอร์ท	79,038	10,538	89,576
บ้านญาติ/เพื่อน	269,105	17,695	286,800
ที่พักนอุทยานฯ	3,654	552	4,206
บ้านรับรองฯ	10,799	1,678	12,477
อื่น ๆ (อาพาร์เมนท์ วัด เป็นต้น)	6,558	1,201	7,759
ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว (วัน)	3.17	2.74	3.07
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)	2,321.84	3,166.33	2,489.10
นักท่องเที่ยว	2,348.10	3,216.83	2,521.13
นักท่องเที่ยว	1,744.70	1,845.30	1,762.07
รายได้ (ล้านบาท)	7,012.43	2,361.77	9,374.20
นักท่องเที่ยว	6,783.01	2,311.10	9,094.11
นักท่องเที่ยว	229.42	50.67	280.09

ข้อมูลผู้เยี่ยมชมเยือน ปี 2549 จัดการเดินทางมาเอง

รายการข้อมูล	ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน	882,547	182,891	1,065,438
นักท่องเที่ยว	785,281	170,361	955,642
นักทัศนอาจร	97,266	12,530	109,796
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง	882,547	182,891	1,065,438
เครื่องบิน	134,611	68,499	203,110
รถไฟ	-	-	-
รถโดยสารประจำทาง	304,582	81,590	386,172
รถส่วนตัว	443,354	28,966	472,320
อื่น ๆ	-	3,836	3,836
จำนวนนักท่องเที่ยวจำแนกตามประเภทที่พัก	785,281	170,361	955,642
โรงแรม	421,244	128,522	549,766
เกสต์เฮาส์	18,559	16,917	35,476
บังกะโล/รีสอร์ต	64,427	5,289	69,716
บ้านญาติ/เพื่อน	261,476	17,334	278,810
ที่พักในอุทยานฯ	3,654	552	4,206
บ้านรับรองฯ	9,852	804	10,656
อื่น ๆ (อพาร์ทเมนท์ วัด เป็นต้น)	6,069	943	7,012
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)	2,320.72	3,028.90	2,429.16
นักท่องเที่ยว	2,341.48	3,063.56	2,453.02
นักทัศนอาจร	1,747.26	1,671.99	1,738.68
รายได้(ล้านบาท)	6,458.83	1,524.17	7,983.00
นักท่องเที่ยว	6,288.88	1,503.22	7,792.10
นักทัศนอาจร	169.95	20.95	190.90

ข้อมูลผู้เยี่ยมชมเยือน ปี 2549จัดการเดินทางโดยผ่านบริษัทนำเที่ยว

รายการข้อมูล	ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน	160,614	106,466	267,080
นักท่องเที่ยว	126,384	91,537	217,921
นักทัศนอาจร	34,230	14,929	49,159
จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง	160,614	106,466	267,080
เครื่องบิน	17,511	19,139	36,650
รถไฟ	-	-	-
รถโดยสารประจำทาง	-	-	-
รถส่วนตัว	143,103	87,327	230,430
อื่น ๆ	-	-	-
จำนวนนักท่องเที่ยวจำแนกตามประเภทที่พัก	126,384	91,537	217,921
โรงแรม	102,708	84,795	187,503
เกสต์เฮาส์	-	-	-
บังกะโล/รีสอร์ต	14,611	5,249	19,860
บ้านญาติ/เพื่อน	7,629	361	7,990
ที่พักในอุทยานฯ	-	-	-
บ้านรับรองฯ	947	874	1,821
อื่น ๆ(อพาร์เมนท์ วัด เป็นต้น)	489	258	747
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน(บาท)	2,334.92	3,451.32	2,899.62
นักท่องเที่ยว	2,435.75	3,547.05	3,023.53
นักทัศนอาจร	1,737.37	1,990.76	1,814.32
รายได้(ล้านบาท)	553.60	837.60	1,391.20
นักท่องเที่ยว	494.13	807.88	1,302.01
นักทัศนอาจร	59.47	29.72	89.19

จำนวนผู้เยือน จำแนกตามกิจกรรมที่กระทำระหว่างท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ปี 2549

กิจกรรมที่รวมกระทำ ระหว่างอยู่ในจังหวัด	สัดส่วนของการเข้าร่วมกิจกรรม		
	ไทย	ต่างประเทศ	รวม
1. ท่องเที่ยวทั่วไป	72.04	91.54	76.27
2. ซื้อสินค้าและของที่ ระลึก	10.29	12.68	10.81
3. กิจกรรมเชิงผจญภัย	2.84	6.36	3.61
4. กิจกรรมทางน้ำ	3.30	19.54	6.83
5. ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	6.78	13.06	8.14
6. ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ	4.99	2.12	4.36
7. กิจกรรมด้านกีฬา	11.79	39.57	17.83
8. นันทนาการ/บันเทิง	20.74	62.30	29.77
9. กิจกรรมเชิง วัฒนธรรม	19.16	6.29	16.37
10. อื่น ๆ	15.01	33.13	18.94

จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนจังหวัดเชียงรายจำแนกตามสถานที่ท่องเที่ยว ปี 2549

สถานที่ท่องเที่ยว	สัดส่วนของการเข้าชมแหล่งท่องเที่ยวหลัก		
	ไทย	ต่างประเทศ	รวม
วัดร่องขุน	78.89	76.66	78.40
ตลาดชายแดนแม่สาย	69.92	68.23	69.55
พระตำหนักดอยตุงและส่วนแม่ฟ้าหลวง	55.04	40.53	51.89
ไนท์บราซาร์	38.39	55.26	42.06
สามเหลี่ยมทองคำ	22.68	44.53	27.43
วัดพระธาตุดอยจอมทอง	13.01	66.98	24.73
ทะเลสาบเชียงแสน	11.34	41.15	17.82
พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเชียงแสน	14.28	24.76	16.55
หมู่บ้านอีถ้ำคอยแสนใจ	6.20	31.11	11.61
วัดพระแก้ว	10.26	11.11	10.44
ภูชี้ฟ้า – ดอยผาตั้ง	5.47	11.84	6.85
ดอยแม่สลอง	3.54	4.96	3.85
สบรวก	3.38	5.22	3.78
หาดเชียงราย	3.51	4.09	3.63
อรุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมหาราช	1.96	4.75	2.56
วนอุทยานน้ำตกขุนกรณ์	2.00	2.85	2.19
วัดพระธาตุผาเงา	1.90	3.01	2.14

จำนวนผู้เยี่ยมชมจังหวัดเชียงรายรายชาวต่างประเทศจำแนกตามถิ่นที่อยู่ ปี 2549

ถิ่นที่อยู่ของผู้เยี่ยมชม	นักท่องเที่ยว		นักทัศนาจร		ผู้เยี่ยมชม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. กรุงเทพมหานคร	211,423	23.19	24,821	18.88	236,244	22.65
2. ภาคกลาง	118,431	12.99	20,914	15.90	139,345	13.36
3. ภาคตะวันตก	27,428	3.01	2,631	2.00	30,059	2.88
4. ภาคตะวันออก	62,444	6.85	5,286	4.02	67,730	6.49
5. ภาคเหนือ	334,508	36.69	55,528	42.23	390,036	37.39
6. ภาคใต้	78,443	8.60	12,762	9.71	91,205	8.74
7. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	78,988	8.67	9,554	7.26	88,542	8.49
รวม	911,665	100.00	131,496	100.00	1,043,161	100.00

จำนวนผู้เยี่ยมชมจังหวัดเชียงรายรายชาวต่างประเทศจำแนกตามถิ่นที่อยู่ ปี 2549

ถิ่นที่อยู่ของผู้เยี่ยมชม	นักท่องเที่ยว		นักทัศนาจร		ผู้เยี่ยมชม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. อเมริกา	25,928	9.90	6,342	23.10	32,270	11.15
2. ยุโรป	139,577	53.29	11,876	43.25	151,453	52.34
3. โอเชียเนีย	7,619	2.91	2,402	8.75	10,021	3.46
4. เอเชีย	62,608	23.91	6,819	24.83	69,427	23.99
5. ตะวันออกกลาง	25,974	9.92	-	-	25,974	8.98
6. แอฟริกา	192	0.07	20	0.07	212	0.08
รวม	261,898	100.00	27,459	100.00	289,357	100.00

จำนวนคนไทยที่เยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงรายจำแนกตามระดับรายได้ ปี 2549

ระดับของรายได้ (หน่วย : บาท)	คนไทย					
	นักท่องเที่ยว	ร้อยละ	นัก ทัศนاجر	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
1. ไม่มีรายได้	122,645	13.45	15,784	12.00	138,429	13.27
2. ต่ำกว่า 10,000 บาท	495,470	21.44	21,838	16.61	217,308	20.83
3. 10001 – 15,000 บาท	239,982	26.32	30,386	23.11	270,368	25.92
4. 15001 – 30,000 บาท	142,762	15.66	28,997	22.05	171,759	16.47
5. 30001 – 45,000 บาท	101,954	11.18	14,320	10.89	116,274	11.15
6. 45001 – 60,000 บาท	70,778	7.76	16,454	12.51	87,232	8.36
7. 60001 – 75,000 บาท	29,202	3.20	3,135	2.38	32,337	3.10
8. 75001 – 90,000 บาท	7522	0.83	582	0.45	8,104	0.78
9. มากกว่า 90,000	1,350	0.16	-	-	1,350	0.12
รวม	911,665	100.00	131,496	100.00	1,043,161	100.00

จำนวนชาวต่างประเทศที่เยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงรายจำแนกตามระดับของรายได้ ปี 2549

ระดับของรายได้ (หน่วย : USD)	ชาวต่างประเทศ					
	นักท่องเที่ยว	ร้อยละ	นักทัศนاجر	ร้อยละ	รวม	ร้อยละ
1. Under 20000 USD/Year	105,272	40.20	6,862	24.99	112,134	38.75
2. 20001 – 40000 USD/Year	81,955	31.29	10,671	38.86	92,626	32.01
3. 40001 – 60000 USD/Year	50,353	19.23	4,914	17.90	55,267	19.10
4. 60001 – 80000 USD/Year	9,660	3.69	2,063	7.51	11,723	4.05
5. 80001 – 100000 USD/Year	10,854	4.14	1,826	6.65	12,680	4.38
6. Over 100000 USD/Year	3,804	1.45	1,123	4.09	4,927	1.71
รวมทั้งหมด	261,898	100.00	27,459	100.00	289,357	100.00

ภาคผนวก ค

ภาพ

ภาพที่ 1 ที่ตั้งสถานีขนส่งแห่งใหม่



ภาพที่ 2 สัมภาษณ์บริษัทสี่เลนทัวร์



ภาพที่ 3 สัมภาษณ์ผู้จัดการบริษัทพี.บี.ทัวร์ จำกัด



ภาพที่ 4 สัมภาษณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ณส่งจังหวัดเชียงราย



ภาพที่ 5 สัมภาษณ์นักท่องเที่ยว อำเภอเชียงแสน



ภาพที่ 6 สัมภาษณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ที่อำเภอเชียงของ



ภาพที่ 7 สัมภาษณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ อำเภอเชียงแสน



ภาพที่ 8 ขนส่งอำเภอแม่สายจังหวัดเชียงราย



ภาพที่ 9 สัมภาษณ์นักท่องเที่ยว อำเภอเชียงแสน



ภาพที่ 10 สัมภาษณ์นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ สถานีขนส่งเชียงราย



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาวสุทธิพร เปี่ยมสุวรรณกิจ
ที่อยู่ปัจจุบัน	บ้านเลขที่ 191/7 หมู่ 4 ต.บ้านคู้ อ.เมือง จ.เชียงราย 57100
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2533 เกษตรศาสตรบัณฑิต (วท.บ.) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ พ.ศ. 2546 เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (ศ.ม.) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ประวัติการทำงาน	พ.ศ. 2534 - 2536 ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายควบคุมคุณภาพ บริษัทไบบ้า จำกัด พ.ศ. 2537 - 2542 ประกอบธุรกิจส่วนตัว พ.ศ. 2543 - 2544 พนักงานฝ่ายจัดทัวร์ บริษัท คีส์ที แทรลเวล จำกัด พ.ศ. 2547 - ปัจจุบัน อาจารย์ประจำ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัย ราชภัฏเชียงราย
งานวิจัย	1. การศึกษาความพึงพอใจของผู้ประกอบการ/ ผู้ใช้บัณฑิตของคณะ วิทยาการจัดการ โดยได้รับทุนจากคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราช ภัฏเชียงราย 2549 เป็นนักวิจัยร่วม 2. การศึกษาความคาดหวังและความพอใจต่อการจัดการศึกษา ของคณะ วิทยาการจัดการ โดยได้รับทุนจากคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราช ภัฏเชียงราย 2549 เป็นนักวิจัยร่วม 3. ทศนะของประชาชนที่อยู่โดยรอบมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงรายที่มีต่อ บทบาทของมหาวิทยาลัย โดยได้รับทุนจากสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย 2549 เป็นหัวหน้าโครงการ

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาวสุภัทณี เปี่ยมสุวรรณกิจ
ที่อยู่ปัจจุบัน	บ้านเลขที่191 / 7 หมู่ 4 ต.บ้านคู อ.เมือง จ.เชียงราย 57100
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2531 เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ พ.ศ. 2540 เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ประวัติการทำงาน	พ.ศ. 2531 - 2542 ธนาคารเอเชีย จำกัด (มหาชน) สาขาเชียงราย ตำแหน่งสุดท้าย ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายสินเชื่อ พ.ศ. 2542 - ปัจจุบัน อาจารย์โปรแกรมเศรษฐศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ จัดการ
ประสบการณ์ในการทำงาน	พ.ศ. 2544 - ผู้ช่วยเลขานุการ คณะกรรมการกองทุน หมู่บ้าน/ ชุมชน จังหวัด เชียงราย - เลขานุการ คณะอนุกรรมการกองทุนหมู่บ้าน/ ชุมชน จังหวัด เชียงรายมหาวิทยาลัยราชภัฏ เชียงราย พ.ศ. 2547 - ผู้วิจัยของภาคเหนือ มาตรฐานผลิตภัณฑ์ OTOP ของสำนักมาตรฐาน ISO 9000 พ.ศ. 2547 - 2548 - ผู้ประสานงาน และวิทยากรหลักของจังหวัด เชียงราย และพะเยาโครงการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน พ.ศ. 2548 - ผู้วิจัยโครงการ มาตรฐานผลิตภัณฑ์ชุมชน (มผช.) ของภาคเหนือจังหวัดที่ดูแล จังหวัดแพร่ พ.ศ. 2548 - หัวหน้าโครงการวิจัย การพัฒนาศักยภาพใน ด้านการบริหารจัดการของหมู่บ้าน/ชุมชนเพื่อ แก้ปัญหาความยากจน : กรณีศึกษา บ้านสัน เจริญ หมู่ 15 ต.ดอนศิลา อ.เวียงชัย จ.เชียงราย โดยได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สกอ.

- พ.ศ. 2548- 2549
- โครงการเรียนรู้ร่วมกันสรรสร้างชุมชน 4 จังหวัดภาคเหนือ (หัวหน้า SML)
 - ผู้ประสานงาน และเป็นเครือข่ายโครงการ SML เขตภาคเหนือ 2
 - ผู้วิจัยโครงการ SML ร่วมกับมหาวิทยาลัยนเรศวร ติดตามผลการ ดำเนินงาน
- พ.ศ. 2549 – 2550
- หัวหน้าฝ่ายการเงินและจัดเลี้ยง งานประชุม นานาชาติของมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย
- พ.ศ. 2549
- จัดประชุมนานาชาติที่จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย และ กรุงพนมเปญ ประเทศ กัมพูชา
- พ.ศ. 2550
- จัดประชุมนานาชาติที่ กรุงโฮจิมินห์ ประเทศ เวียดนาม

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายชูเกียรติ ศิริวงศ์
ที่อยู่ปัจจุบัน	โปรแกรม อดสาหกรรมกรรมการท่องเที่ยวและโรงแรม คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย 57100 โทรศัพท์ 053- 776016
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2543 พัฒนาการท่องเที่ยว (ศศ.บ.) มหาวิทยาลัยแม่โจ้ พ.ศ. 2546 การจัดการทั่วไป (ศศ.บ.) สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ พ.ศ. 2549 การจัดการอุตสาหกรรมกรรมการท่องเที่ยว (ศศ. ม.) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ประวัติการทำงาน	พ.ศ. 2541- 2542 เจ้าหน้าที่ประสานงานทัวร์ บริษัท รันเวล ทัวร์ พ.ศ. 2543 – 2544 มัคคุเทศก์ บริษัท ศิระชาการท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2545 - 2547 พนักงานการตลาด บริษัท โอเรียนตอล ลุก จำกัด
2548	พนักงานต้อนรับส่วนหน้า โรงแรมเชอราตัน เชียงใหม่
2548 - 2549	พนักงานบริการ โรงแรมแมนดารินโอเรียนเตล ดาราเทวี เชียงใหม่
2550	อาจารย์โปรแกรม อดสาหกรรมกรรมการท่องเที่ยวและโรงแรม คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย
งานวิจัย	
2550	การซื้อสินค้าที่ระลึกของนักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่น กรณีศึกษาโครงการหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์

แบบสอบถาม

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อสำรวจข้อมูลศึกษาวิจัย เรื่อง การศึกษาศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งสาธารณะนักท่องเที่ยว
ในจังหวัดเชียงราย โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วนดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
2. ข้อมูลเบื้องต้นของการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย
3. ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย
4. ปัญหาและข้อเสนอแนะ

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับตัวท่านมากที่สุด และกรุณาตอบคำถามให้ครบทุกข้อ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

- 1.1 เพศ ชาย หญิง
- 1.2 อายุ ไม่เกิน 20 ปี 21 – 30 ปี
 31 – 40 ปี 41 – 50 ปี
 51 – 60 ปี 61 ปีขึ้นไป
- 1.3 อาชีพ
 ข้าราชการ นักเรียน / นักศึกษา
 พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน
 ประกอบธุรกิจส่วนตัว อื่นๆ (ระบุ).....
- 1.4 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
 ไม่เกิน 5,000 บาท 5,001 – 10,000 บาท
 10,001 – 15,000 บาท 15,001 – 20,000 บาท
 20,001 – 25,000 บาท มากกว่า 25,000 บาท
- 1.5 ระดับการศึกษา
 ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ปริญญาตรี
 สูงกว่าปริญญาตรี
- 1.6 ท่านเดินทางมาจากจังหวัดอะไร..... ประเทศอะไร.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเบื้องต้นของการใช้บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย

โปรดทำเครื่องหมาย ลงในช่องที่ตรงกับตัวท่านมากที่สุด และกรุณาตอบคำถามให้ครบทุกข้อ

2.1 จำนวนครั้งที่ท่านเดินทางมาจังหวัดเชียงราย

- | | |
|--|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก | <input type="checkbox"/> 2 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> 3 ครั้ง | <input type="checkbox"/> 4 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> 5 ครั้ง | <input type="checkbox"/> 6 ครั้ง |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 6 ครั้ง | |

2.2 ท่านมาเยือนเชียงรายกี่วัน

- | | |
|---|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 วัน | <input type="checkbox"/> 1 วัน |
| <input type="checkbox"/> 2 วัน | <input type="checkbox"/> 3 วัน |
| <input type="checkbox"/> 4 วัน | <input type="checkbox"/> 5 วัน |
| <input type="checkbox"/> มากกว่า 5 วัน | |

2.3 จุดมุ่งหมายในการมาเยือนครั้งนี้คือ

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> เพื่อพักผ่อน | <input type="checkbox"/> เยี่ยมญาติ หรือ เยี่ยมเพื่อน |
| <input type="checkbox"/> ชมวัฒนธรรม | <input type="checkbox"/> จับจ่ายซื้อของ |
| <input type="checkbox"/> ท่องเที่ยวสถานบันเทิง | <input type="checkbox"/> แสวงบุญ |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ (ระบุ)..... | |

2.4 เหตุผลหลักในการมาเที่ยวจังหวัดเชียงรายของนักท่องเที่ยวชาวไทย

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ความคุ้มค่าเงิน | <input type="checkbox"/> ค่าใช้จ่ายไม่สูง |
| <input type="checkbox"/> ประเพณี ศิลปวัฒนธรรม | <input type="checkbox"/> แหล่งซื้อของ |
| <input type="checkbox"/> สถานที่พัก สิ่งอำนวยความสะดวก | <input type="checkbox"/> รวมอยู่ในการท่องเที่ยว |
| <input type="checkbox"/> อาหารพื้นเมือง | <input type="checkbox"/> มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน |
| <input type="checkbox"/> ธรรมชาติ และภูเขา | |

2.5 ท่านเดินทางมาจังหวัดเชียงรายโดย

- ทางรถ
- ทางเรือ
- ทางอากาศ

2.6 จากข้อ 2.5 ที่ท่านเลือกเดินทาง เพราะเหตุใด

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> สะดวก | <input type="checkbox"/> รวดเร็ว ปลอดภัย |
| <input type="checkbox"/> ประหยัด | <input type="checkbox"/> ได้รับคำแนะนำจากเพื่อน |
| <input type="checkbox"/> ได้รับการแนะนำโดยหนังสือพิมพ์ | <input type="checkbox"/> ชอบการให้บริการ |
| <input type="checkbox"/> ชอบบรรยากาศ | <input type="checkbox"/> อื่นๆ (ระบุ)..... |

ส่วนที่ 3 ศักยภาพการคมนาคมขนส่งสาธารณะในจังหวัดเชียงราย

หมายเหตุ 5 = มากที่สุด 4=มาก 3=ปานกลาง 2=น้อย 1=น้อยที่สุด

3.1 ศักยภาพด้านราคา	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
3.1.1. ราคาถูก ประหยัด					
3.1.2. คู้มค่ากับค่าใช้จ่าย					
3.1.3. แสดงค่าบริการไว้ชัดเจน					
3.1.4. ค่าบริการมีความเหมาะสม					
3.1.5. ความหลากหลายในการชำระเงิน					
3.2 ศักยภาพด้านสถานที่					
3.2.1. ระยะทางจากสถานีขนส่งไปยังสถานที่ท่องเที่ยว					
3.2.2. ระยะทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งจับจ่ายซื้อของ					
3.2.3. ระยะทางจากสถานีขนส่งไปยังแหล่งชุมชน					
3.2.4. ความสะอาดของสถานีขนส่ง					
3.2.5. การเข้าถึงสถานีขนส่งสะดวก					
3.2.6. ความปลอดภัยในการเข้าถึงสถานีขนส่ง					
3.3 ศักยภาพด้านเครือข่าย					
3.3.1. มีเครือข่ายการขนส่งไปยังจังหวัดต่างๆ					
3.3.2. เครือข่ายการขนส่งไปยังท้องถิ่นภายในจังหวัด					
3.3.3. ความถี่ของการขนส่งไปยังจังหวัดอื่นๆและท้องถิ่น					
3.3.4. ความสะดวกในการขนส่งไปยังจังหวัดต่างๆ					
3.3.5. ความพร้อมของยานพาหนะที่ใช้บริการไปยังสถานีต่างๆจากสถานีขนส่ง					
3.4 ศักยภาพด้านสิ่งอำนวยความสะดวก					
3.4.1. สถานที่จอดรถสะดวกและปลอดภัย					
3.4.2. บริการโทรศัพท์สาธารณะ					
3.4.3. อุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายสัมภาระ					
3.4.4. ร้านอาหารสะอาด					
3.4.5. บริการแจ้งเวลาการเดินทาง					
3.4.6. บริการเสียงเพลงตามสาย					

	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
3.4.7. มีบริการห้องน้ำเพียงพอ					
3.4.8. ห้องน้ำมีความสะอาด					
3.4.9. บริการรับจองตั๋วล่วงหน้าให้ลูกค้า					
3.4.10. บริการข้อมูลการท่องเที่ยว					
3.4.11. ที่นั่งพักเพียงพอ					
3.5 ศักยภาพด้านพนักงานบริการและการบริการ					
3.5.1. พนักงานมีความสามารถและทักษะในการให้บริการที่รวดเร็ว					
3.5.2. พนักงานแต่งกายสุภาพ และสะอาด					
3.5.2. พนักงานมีความสุภาพ มีน้ำใจ และมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี					
3.5.3. พนักงานมีความเชื่อมั่นและเสนอบริการที่ดีให้แก่ลูกค้า					
3.5.4. พนักงานให้บริการลูกค้าอย่างถูกต้องและเท่าเทียมกัน					
3.5.5. พนักงานมีจิตสำนึกในการให้บริการ และพยายามให้ความช่วยเหลือผู้ใช้บริการ					
3.5.6. ความรอบรู้ของพนักงานในการให้บริการข้อมูลข่าวสาร					
3.6 ศักยภาพด้านช่องทางการสื่อสาร					
3.6.1. สามารถจองตั๋วผ่านระบบอินเทอร์เน็ต					
3.6.2. สามารถจองตั๋วล่วงหน้าได้					
3.6.3. สามารถทราบข่าวสารการท่องเที่ยว					
3.6.4. ช่องทางการรับทราบข้อมูลการท่องเที่ยวมีความหลากหลาย					
3.6.5. ช่องทางการรับทราบข้อมูลการเดินทางมีความหลากหลาย					
3.7 ศักยภาพด้านสิ่งแวดล้อม					
3.7.1. ความสะอาดรอบสถานีขนส่ง					
3.7.2. ความสะอาดภายในตัวอาคารสถานีขนส่ง					
3.7.3. ความสะอาดของห้องสุขา					
3.7.4. การกำจัดปฏิกูลและขยะมูลฝอย					

	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
3.7.5. สิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารมีความสะอาด					
3.8 ศักยภาพด้านเวลา					
3.8.1. การเดินทางจากจุดเริ่มต้นตรงตามเวลาที่กำหนด					
3.8.2. การเดินทางถึงจุดหมายปลายทางตรงเวลา					
3.8.3. ตารางการเดินทางมีตลอดเวลา					
3.9 ศักยภาพด้านยานพาหนะ					
3.9.1. สภาพของยานพาหนะเบาะที่นั่งความเก่าใหม่ของยานพาหนะ					
3.9.2. สภาพของยานพาหนะ ความสะอาดภายนอก					
3.9.3. สภาพของยานพาหนะมีเครื่องปรับอากาศหรือ พัดลม หรือเครื่องระบายอากาศ					
3.9.4. สภาพของยานพาหนะ มีระบบเบรก					
3.9.5. สภาพของยานพาหนะ มีทางเดินเหมาะสม					
3.9.6. สภาพของยานพาหนะ มีห้องน้ำจำนวนเหมาะสม					
3.9.7. สภาพของยานพาหนะ จำนวนที่นั่งในยานพาหนะมีจำนวนเหมาะสม					
3.10 ศักยภาพด้านความเพียงพอ					
3.10.1 ความเพียงพอของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งจากสถานีขนส่งไปยังจุดต่างๆภายในจังหวัด					
3.10.2. ความเพียงพอของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งจากสถานีขนส่งไปยังต่างจังหวัด					
3.10.3. มีประเภทของยานพาหนะให้เลือกหลากหลายภายในจังหวัด					
3.10.4. มีประเภทของยานพาหนะให้เลือกหลากหลายในการเดินทางต่อไปยังต่างจังหวัด					
3.10.5. ความถี่ของช่วงเวลาในการบริการขนส่งผู้โดยสาร					

ส่วนที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับตัวท่านมากที่สุด และกรุณาตอบคำถามให้ครบทุกข้อ

4.1 ท่านคิดว่าเพื่ออำนวยความสะดวกในบริการคมนาคมขนส่งในจังหวัดเชียงราย ควรให้บริการประเภทใดเพิ่มเติม

- | | |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> รถบัส รถทัวร์ รถปรับอากาศ | <input type="checkbox"/> รถไฟ |
| <input type="checkbox"/> รถตู้ | <input type="checkbox"/> สองแถว |
| <input type="checkbox"/> มอเตอร์ไซค์รับจ้าง | <input type="checkbox"/> รถตุ๊ก ตุ๊ก |
| <input type="checkbox"/> รถโดยสารรอบตัวเมือง | <input type="checkbox"/> แท็กซี่ |

4.2 ในการเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงราย ท่านประสบปัญหาใดมากที่สุด 3 อันดับ

อันดับที่ 1.....

อันดับที่ 2.....

อันดับที่ 3.....

4.3 ท่านคิดว่าการคมนาคมขนส่งในจังหวัดเชียงรายควรปรับปรุงหรือพัฒนาด้านใดมากที่สุด 3 อันดับ (สามารถใช้หลักเกณฑ์ใน ส่วนที่ 3)

อันดับที่ 1.....

อันดับที่ 2.....

อันดับที่ 3.....

4.4 ท่านคิดว่าควรเพิ่มบริการคมนาคมขนส่งเส้นทางใดเพิ่มเติมบ้าง

.....

.....

.....

.....