

การศึกษาโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์เพื่อรองรับ การท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง

ภคศญา ปิยนุสรณ์^๑ พนิดา นิลอรุณ^๒ ชลภัตสรณ์ ลิทธิวงศ์ชัย^๓ ระชานนท์ ทวีผล^๔

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาบริบทการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง 2) เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง 3) เพื่อศึกษาโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง ในการศึกษานี้ใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ด้วยวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้แบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง จำนวน 400 ราย โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) หาค่าเฉลี่ย และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) หน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแล ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว และประชาชนในชุมชน จำนวน 17 ราย

ผลการวิจัยพบว่า 1) จังหวัดพัทลุงเป็นเมืองเก่าแก่โบราณของภาคใต้มีประวัติศาสตร์ยาวนานและมีศิลปวัฒนธรรม จังหวัดพัทลุงยังเป็นจังหวัดต้นกำเนิดของหนังตะลุงโนราห์ จังหวัดพัทลุงมีทรัพยากรธรรมชาติทางการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะตามระบบคมนาคมขนส่งทางบกที่เป็นถนนสัญจร และการเดินทางทางการรถไฟแห่งประเทศไทย มีรถไฟผ่านอำเภอเมือง อำเภอควนขนุน อำเภอเขาชัยสน อำเภอปากพะยูน อำเภอป่าบอน อำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง การเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดสามารถเดินทางคมนาคมทางถนนเป็นส่วนใหญ่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุงจะเดินทางมาทางเส้นทางถนนเป็นหลัก 2) ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพการท่องเที่ยว จังหวัดพัทลุง พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 26-30 ปี

^๑ อาจารย์สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร E-mail: phrutsaya@ms.su.ac.th

^๒ อาจารย์ประจำ วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา E-mail: panida.ni@ssru.ac.th

^๓ อาจารย์ประจำ วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา E-mail: cholpassorn.si@ssru.ac.th

^๔ อาจารย์สาขาวิชาการจัดการโรงแรม คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร E-mail: rachanon@ms.su.ac.th

รับบทความ: 4 กรกฎาคม 2565 แก้ไขบทความ: 20 กันยายน 2565 ตอรับบทความ: 11 ตุลาคม 2565

สถานภาพโสด การศึกษาระดับปริญญาตรี นับถือศาสนาพุทธ ภูมิลำเนาภาคใต้ มีอาชีพผู้ประกอบการ/ธุรกิจส่วนตัว รายได้ระหว่าง 20,001-30,000 บาท วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน ช่วงเวลาในการเดินทางมาท่องเที่ยววันหยุดสุดสัปดาห์ ระดับความคิดเห็นด้านองค์ประกอบของทรัพยากรทางการท่องเที่ยว ระดับมาก และเมื่อพิจารณารายด้าน โดยจำแนกตามตัวแปรที่ได้ศึกษาพบว่า สิ่งดึงดูดใจในการท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งนำพาในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และ ที่พัก 3) ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพองค์ประกอบการคมนาคมโลจิสติกส์ ระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านเส้นทาง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ด้านพาหนะ ด้านสถานี และ ด้านผู้ประกอบการ ตามลำดับ 4) ผลการจัดอันดับภาพรวมของความสำเร็จในศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง พบว่า ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์เป็นอันดับที่หนึ่ง การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ เป็นลำดับที่สอง คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เป็นลำดับที่สาม และการติดตามสถานะการจัดส่ง ผู้ให้ข้อมูลหลักได้จัดอันดับศักยภาพไว้ในลำดับที่สี่ ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง เป็นลำดับที่ 5 และประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร เป็นลำดับสุดท้าย

คำสำคัญ: โครงสร้างพื้นฐาน, โลจิสติกส์, การท่องเที่ยว

A study of infrastructure and logistics to support tourism in Phatthalung Province.

Phrutsaya Panasonic^a Panida Ninaroon^b Cholpassorn Sitthiwarongchai^c
Rachanon Taweephol^d

Abstract

The objectives of this research were 1) to study the context of tourism in Phatthalung Province 2) to study the potential of tourism in Phatthalung Province 3) to study the logistics infrastructure in Phatthalung Province. In this study, mixed methods of research were used with quantitative research methods. (Quantitative Research) using a questionnaire from 400 tourists traveling in Phatthalung Province. By using descriptive statistics, averaging, and qualitative research by in-depth interviews with government agencies governing tourism operators and 17 people in the community

The results of the research showed that 1) Phatthalung Province is an ancient city in the south with a long history and culture. Phatthalung Province is also where Nang Talung Manora originated. Phatthalung Province has natural resources for tourism. Tourists can travel by vehicle according to the land transport system that is a thoroughfare. and travel by the State Railway of Thailand There is a train passing through Muang District, Khuan Khanun District, and Khao Chaison District. Amphoe Pak Phayun, Amphoe Pa Bon, Amphoe Bang Kaeo, Phatthalung Province. Traveling within the province

^a Lecturer, Faculty of Management sciences, Silpakorn University, E-mail: phrutsaya@ms.su.ac.th

^b Lecturer of College of Innovation and Management, Suan Sunandha Rajabhat University, E-mail: panida.ni@ssru.ac.th

^c Lecturer of College of Innovation and Management, Suan Sunandha Rajabhat University, E-mail: cholpassorn.si@ssru.ac.th

^d Lecturer of Hotel Management Department, Faculty of Management sciences, Silpakorn University E-mail: rachanon@ms.su.ac.th

can be done mostly by road. Tourists traveling to Phatthalung province mainly travel by road. 2) the level of opinion about the potential of tourism. Phatthalung Province found that most of the tourists were female. Age between 26 and 30 years old, single status, bachelor's degree Buddhism's southern domicile Entrepreneurship or personal business income between 20,001 and 30,000 baht. The purpose of travel for leisure Time to travel for a weekend trip The level of opinions on the components of tourism resources is at a high level when considering each aspect According to the variables studied, it was found that tourist attractions have the highest average, followed by facilities for accessing tourist attractions and accommodation. 3) The level of opinion about the potential of the components of logistics transportation was at a high level, and when considering each aspect, it was found that the route aspect had the highest average, followed by the vehicle, the station, and the operator, respectively. 4) The results of the overall ranking of importance in the potential of logistics infrastructure in Phatthalung province revealed that the capacity and quality of logistics service rank first. Freight management with competitive prices Second, the quality of trade and transport infrastructure is the third delivery status tracked. Key contributors ranked potential in fourth place. Punctuality in delivery is No. 5, and the efficiency of customs operations is last.

Keywords: Infrastructure, Logistics, Tourism

บทนำ

การท่องเที่ยวถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจในประเทศไทย เนื่องจากปัจจุบันการท่องเที่ยวสามารถกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศไทยเจริญเติบโต ได้มากขึ้นโดยวัดอัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวในประเทศไทยจากรายได้ของนักท่องเที่ยวชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย (Ministry of Tourism and Sports, 2018) ทั้งนี้ไม่ใช่เฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติเท่านั้นที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศไทย ในปัจจุบันนักท่องเที่ยวชาวไทยนิยมท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น (Tourism Authority of Thailand, 2018) จึงทำให้เกิดรายได้ภายในประเทศ การท่องเที่ยวในปัจจุบันมีกิจกรรมเกิดขึ้นอย่างมากมายเพื่อส่งเสริมหรือเป็นทางเลือกเพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้เดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่ต่างๆ โดยที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้กำหนดของประเภทการท่องเที่ยวไว้หลากหลายประเภทโดยแบ่งออกเป็น แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปะวิทยาการ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ แหล่งท่องเที่ยวประเภทชายหาด น้ำตก ถ้ำ เกาะ แก่งต่างๆ ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวดังที่กล่าวมานั้นสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่ทุกคนสามารถเลือกกิจกรรมที่ตนเองชื่นชอบเป็นพิเศษตามที่ตนเองสนใจ (Tourism Authority of Thailand, 2018) นอกจากนี้แหล่งท่องเที่ยวต่างๆในประเทศไทยได้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ของชาวไทยมากขึ้นและยังคงรักษาทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างจำกัดให้คงอยู่คู่กับแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง อีกทั้งเทคโนโลยีต่างๆเข้ามามีบทบาทสำคัญเพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวอีกด้วย

จังหวัดพัทลุงเป็นจังหวัดท่องเที่ยวเมืองรอง มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวมากมาย ประกอบด้วย สถานที่ท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ เช่น อุทยานนกน้ำ ทะเลน้อย อุทยานแห่งชาติเขาปู่-เขาย่า เขตรักษาพันธุ์ป่าเทือกเขาบรรทัด หาดแสนสุขลำปำ เกาะสี่เกาะห้า บ่อน้ำร้อนบ่อน้ำเย็น น้ำตาไฟวัลย์ เป็นต้น สถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น วัดวัง วัดคูหาสวรรค์ และศิลปวัฒนธรรมเป็นแหล่งกำเนิดหนังตะลุงมโนราห์และยังคงรักษาเอกลักษณ์ศิลปะการแสดงสืบทอดมาถึงปัจจุบัน(Phatthalung Province,2021) โดยจังหวัดพัทลุงมีแหล่งที่พักจำนวน 156 แห่ง ห้องพัก 2,555 ห้องและระหว่างปี 2557-2561 มีจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น โดยมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 1,714,349 คน และรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น 315.09 ล้านบาท (Phatthalung Province Development Plan, 2021)

โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง จังหวัดพัทลุงมีโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ โดยเส้นทางสายหลักตัดผ่านทั้งระบบรางและถนน การเดินทางส่วนใหญ่จึงเป็นการเดินทางทางบก โดยทางรถยนต์ และทางรางโดยทางรถไฟ การทางทางเครื่องบินนั้น ปัจจุบันยังไม่มีท่าอากาศยานภายในจังหวัด ในการเดินทางทางอากาศจะต้องเดินทางไปยังท่าอากาศยานตรัง จังหวัดตรัง ท่าอากาศยานหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา หรือท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ((Phatthalung Province, 2021) อีกทั้งนโยบายของรัฐบาลที่มีการส่งเสริมด้านโลจิสติกส์เชื่อมโยงในกลุ่มจังหวัด และอาเซียนและการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ทำให้การพัฒนากระบวนการโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญที่ควรมีการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงในการเดินทาง (Phatthalung Province Development Plan, 2021) ทั้งนี้ ปัญหาในด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ที่พบ ได้แก่ ความสว่างของไฟฟ้าตามท้องถนนในการเดินทาง ป้ายบอกทางที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวชุมชนในจังหวัดพัทลุงยังไม่เพียงพอ อีกทั้งยังพบปัญหาการขาดการประชาสัมพันธ์ และความรู้เรื่องดิจิทัลในการนำเสนอความรู้ได้เทคโนโลยีเพื่อจะทำการตลาดและดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวยังสถานที่ท่องเที่ยวชุมชนในจังหวัดพัทลุง

ผู้วิจัยเห็นถึงความสำคัญในด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในจังหวัดพัทลุง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ที่จะเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง จึงสนใจที่จะศึกษาการวิจัยในเรื่อง “การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง” ที่สามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดและทำให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาบริบทการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง
2. เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยว จังหวัดพัทลุง
3. เพื่อศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในจังหวัดพัทลุง

บททวนวรรณกรรม

องค์ประกอบทรัพยากรการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นการทำกิจกรรมทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวซึ่งเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว ด้วยความสมัครใจและไม่เป็นการประกอบอาชีพ หรือหารายได้ตามที่ (Chanruangrit, 2018) ได้จำแนกองค์ประกอบด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว ไว้ดังนี้

1. สถานที่น่าสนใจหรือสิ่งดึงดูดใจ (Attraction) คือ สถานที่ ที่มีศักยภาพดึงดูดนักท่องเที่ยวไปยังปลายทางและเป็นที่รู้จักกันไปทั่วว่า เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสวยงาม ความน่าประทับใจ รวมทั้ง

มีมิตรไมตรีของเจ้าของแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆด้วย เพื่อช่วยสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวอย่างสะดวกสบายและมีความสุข

2. ที่พัก (Accommodation) คือ สถานที่และผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการนักท่องเที่ยว เช่น โรงแรม โมเต็ล ที่ตั้งแคมป์ บ้านพักชาวบ้าน รวมถึง ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ที่พักเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบที่สำคัญของธุรกิจการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวต้องพักผ่อน และเลือกรับประทานอาหารในสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ

3. การเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว (Accessibility) ทรัพยากรการท่องเที่ยวจะดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้มาก หากมีความสะดวก ในการเดินทางเที่ยวชม การเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวจะทำให้ นักท่องเที่ยวเดินทางไปและกลับจากที่หมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย

4. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) สิ่งที่ต้องได้หรือไม่ต้องไม่ได้ในสถานที่ให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สิ่งที่ทำให้มีความสะดวกสบาย สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีตัวตนอาจจะรวมถึงที่พัก อาหาร สวนสาธารณะ สระว่ายน้ำ ห้องออกกำลังกาย ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องไม่ได้ เป็น สิ่งที่ทำให้การเดินทางมาพักผ่อนสะดวกสบาย ได้แก่ ระบบการสื่อสาร สาธารณูปโภค การขนส่งหรือ บริการอื่นๆ ที่เป็นปัจจัยพื้นฐาน

องค์ประกอบการณ์คมนาคม

องค์ประกอบของการคมนาคมคือ กิจกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้า หรือบุคคลจากสถานที่หนึ่ง ไปยังอีกสถานที่หนึ่ง (Talley, 1983) มีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ประการ คือ 1) เส้นทาง (The Way) ในการคมนาคมเส้นทาง ได้แก่ ทางบก ทางราง ทางอากาศ ทางน้ำ 2) พาหนะ (The Vehicle) เช่น รถยนต์ เครื่องบิน รถไฟ เรือ 3) สถานี (The Terminal) คือ จุดรับส่งสินค้าและบริการในการคมนาคมแต่ละประเภท 4) ผู้ประกอบการ (The carrier) ที่ดำเนินธุรกิจในการคมนาคมแต่ละประเภททั้งภาครัฐและเอกชน

ดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์

World Bank ได้สร้าง Logistics Performance Index (LPI) ซึ่งเป็น ดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์ Logistics Performance Index (LPI) เป็นการสร้างดัชนีชี้วัดเพื่อวัดว่าปฏิบัติงานทางโลจิสติกส์ว่ามีประสิทธิภาพในระดับไหน มีจัดทั้งในระดับประเทศและระดับโลก หน่วยงานกำหนดในระดับโลก คือ ธนาคารโลก (World Bank) ซึ่งจะจัดลำดับโลก ดูระบบโลจิสติกส์ในระดับโลก ประเทศไหนมี ศักยภาพมากน้อยแค่ไหน ประกอบด้วย 6 ปัจจัย ได้แก่ 1) ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านการศุลกากร (Customs) 2) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) 3) การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) 4) ความสามารถและ

คุณภาพของบริการโลจิสติกส์ (Logistics Competence) 5) การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) 6) ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) (Piyanusorn,2015)

ทั้งนี้ เครื่องมือประเมินศักยภาพโลจิสติกส์ ผู้วิจัยได้เลือกเครื่องมือในการดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์โดยใช้ Logistics Performance Index :LPI เนื่องจากมีความเหมาะสมกับประเด็นงานวิจัยของผู้วิจัยมากที่สุด

วิธีการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยแบ่งการวิจัยออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาบริบทการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง โดยดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1.1 โดยการศึกษาเชิงเอกสาร โดยศึกษาจาก แผนพัฒนาจังหวัดพัทลุง แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ขั้นตอนที่ 1.2 สัมภาษณ์เชิงลึก (In –Depth Interview) กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง ผู้ให้ข้อมูลหลักได้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่กำลังดูแล ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว และประชาชนในชุมชน จำนวน 17 ราย ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ผู้วิจัยเลือกเฉพาะเจาะจงในการให้ข้อมูลที่เพียงพอต่อการวิจัย โดยผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย (Key Information) ผู้วิจัยกำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยใช้วิธีการเลือกให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Selection) จากผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องโดยตรงกับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง จำนวน 17 คน ได้แก่

1. สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพัทลุง จำนวน 3 ราย
2. วัฒนธรรมจังหวัดพัทลุง จำนวน 2 ราย
3. ตัวแทนจาก YECจำนวน 2 ราย
4. หอการค้าจังหวัดพัทลุง จำนวน 1 ราย
5. ประธานเครือข่ายท่องเที่ยวชุมชน จำนวน 1 ราย
6. ผู้ประกอบการโฮมสเตย์และที่พัก จำนวน 5 ราย
7. ประชาชนในชุมชน จำนวน 3 ราย

ขั้นตอนที่ 1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – depth Interview) เพื่อสอบถามบริบทการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง และมีการตรวจสอบคุณภาพการวิจัยด้วยวิธีสามเส้า สำหรับการสัมภาษณ์ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เน้นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In –Depth Interview) เพื่อให้ได้ข้อมูลถูกต้องและครอบคลุมประเด็นที่วิจัยมากที่สุด

แนวคำถามใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลบริบทการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง การวิเคราะห์ข้อมูล จากการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ขั้นตอนที่ 1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบลงภาคสนาม ยืดหยุ่นและสามารถเปลี่ยนแปลงได้ในระหว่างการสัมภาษณ์และมีการบันทึกเสียงในการตอบคำถามสัมภาษณ์ ดังนั้นเพื่อให้ได้ข้อมูล ครบถ้วนมีรายละเอียดเกี่ยวกับบริบทการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง ตามวัตถุประสงค์และคำถามในการวิจัย ผู้วิจัยใช้การเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย การวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก จะเป็นแนวคำถามซึ่งสอดคล้องตามวัตถุประสงค์การวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีการพรรณนาวิเคราะห์ตามแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

ขั้นตอนที่ 2 ศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยว จังหวัดพัทลุง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ซึ่งในแต่ละปีมีจำนวนไม่เท่ากัน ผู้วิจัยจึงใช้การศึกษาสัดส่วนประชากรที่ไม่ทราบจำนวนประชากร

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างตามแนวทางของ Cochran (1977) มีจำนวนกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 384 คน โดยใช้การสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เพื่อป้องกันความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น จากการตอบแบบสอบถามที่ไม่ถูกต้องครบถ้วน ซึ่งสามารถนำมาใช้ได้จริง 400 คน (Lameshow, Hosmer, Klar, & Lwanga, 1990)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะประชากร เป็นแบบสอบถามปลายปิดให้เลือกตอบ

ส่วนที่ 2 องค์ประกอบของทรัพยากรทางการท่องเที่ยวของจังหวัดพัทลุง ประกอบด้วย สิ่งดึงดูดใจในการท่องเที่ยว ที่พัก สิ่งน่านพาในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก

ส่วนที่ 3 องค์ประกอบบริการคมนาคม โลจิสติกส์ ประกอบด้วย ด้านเส้นทาง ด้านพาหนะ ด้านสถานี ด้านผู้ประกอบการ

โดยวิธีการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยด้วยวิธีหาค่าดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถาม (Index of Consistency: IOC) จากผู้เชี่ยวชาญ 3 คน พบว่า มีค่าระหว่าง 0.67 – 1.00

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการแจกแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่าง 400 คน โดยการสุ่มตัวอย่างโดยสะดวก จากแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง โดยผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัยและการตอบแบบสอบถาม เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับผู้ตอบแบบสอบถาม

ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม มีผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเนื้อหาครบถ้วน จำนวน 400 คน คิดเป็นร้อยละ 100 ของกลุ่มตัวอย่าง

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยหาค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ขั้นตอนที่ 3 การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง โดยดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

โดยการศึกษาครั้งนี้ ทางผู้วิจัยเลือกใช้เครื่องมือดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI) เป็นการสร้างดัชนีชี้วัด เพื่อวัดการปฏิบัติงานหรือระบบทางโลจิสติกส์ ว่ามีประสิทธิภาพในระดับใด โดย World Bank ได้สร้าง Logistics Performance Index (LPI) เพื่อเป็นดัชนีชี้วัดศักยภาพโลจิสติกส์

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยศึกษาเครื่องมือศึกษาศักยภาพระบบโลจิสติกส์โดยใช้เครื่องมือดัชนีชี้วัดศักยภาพทางโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index : LPI) ในการศึกษา และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและ โลจิสติกส์ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเดียวกับ ขั้นตอนที่ 1 โดยในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยประยุกต์เกณฑ์ในการตัดสินใจด้วยวิธีการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น Analytic Hierarchical Process (AHP) มาสร้างดัชนีชี้วัดการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง โดยองค์ประกอบ 6 ด้าน ได้แก่ ด้านประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) ด้านการจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) ด้านความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ (Logistics Competence) ด้านการติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) และด้านความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)

โดยจากองค์ประกอบดัชนีการประเมินศักยภาพระบบโลจิสติกส์ทั้ง 6 องค์ประกอบดังกล่าว ได้นำมาสร้างแบบสอบถามกับผู้ให้ข้อมูลหลัก 17 คน จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาจัดทำดัชนีการกระจาย (diffusion index) ตามแนวทางของศูนย์ศึกษาการค้ำระหว่างประเทศมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนเป็น

หากตอบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 5

หากตอบว่า เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 4

หากตอบว่า เฉยๆ ให้คะแนนเท่ากับ 3

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วย ให้คะแนนเท่ากับ 2

หากตอบว่า ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนนเท่ากับ 1

ผู้วิจัยแปลงข้อมูลเชิงคุณภาพจากแบบสอบถามให้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณโดย

หากตอบว่า สูงหรือมาก ให้คะแนนเท่ากับ 1

หากตอบว่า ปานกลาง ให้คะแนนเท่ากับ 0.5

หากตอบว่า ต่ำ ให้คะแนนเท่ากับ 0

จากนั้นนำข้อมูลร้อยละของผู้ตอบว่าสูงบวกกับร้อยละของผู้ตอบว่าปานกลางที่คูณด้วย 0.5 จะได้ดัชนีของแต่ละคาบเวลา ซึ่งดัชนีที่ได้จะมีค่าสูงสุดเท่ากับ 100 และต่ำสุดเท่ากับ 0 โดยสูตรในการคำนวณ คือ ดัชนี = %สูง + 0.5 (%ปานกลาง)

สำหรับการตีความตัวเลขดัชนีนั้น หากดัชนีอยู่ใกล้ 100 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคาดว่าจะมีศักยภาพระบบโลจิสติกส์ในระดับสูง หากดัชนีอยู่ใกล้ 50 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคาดว่าจะมีศักยภาพระบบโลจิสติกส์ในระดับปานกลาง และหากดัชนีอยู่ใกล้ 0 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามคาดว่าจะมีศักยภาพระบบโลจิสติกส์ในระดับต่ำ

สำหรับการสัมภาษณ์ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เน้นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In –Depth Interview) กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ โดยกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก เป็นกลุ่มเดียวกับ ขั้นตอนที่ 1 เพื่อสอบถามโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในจังหวัดพัทลุงและมีการตรวจสอบคุณภาพการวิจัยด้วยวิธีสามเส้า เพื่อให้ได้ข้อมูลถูกต้องและครอบคลุมประเด็นที่วิจัยมากที่สุด แนวคำถามใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi –Structured Interview) สำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลบริบทโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ การวิเคราะห์ข้อมูล จากการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) การเก็บรวบรวมข้อมูลดำเนินการตามขั้นตอนที่ 1

ผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ที่ 1 ศึกษาบริบทการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง ผลการศึกษาพบว่า

จังหวัดพัทลุงเป็นเมืองเก่าแก่โบราณของภาคใต้มีประวัติศาสตร์ยาวนานและมีศิลปวัฒนธรรม จังหวัดพัทลุงยังเป็นจังหวัดต้นกำเนิดของหนังตะลุงมโนราห์ จังหวัดพัทลุงมีทรัพยากรธรรมชาติทางการท่องเที่ยว เขา ป่า นา เล ไม่ว่าจะเป็นทะเล ภูเขา น้ำตก ถ้ำ หินผา และมีวิถีชีวิตของเงาะป่าซาไก มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ อาทิ เขาเจ็ดยอด ถ้ำสุมน ถ้ำพุทธโคดม เทือกเขาบรรทัด อุทยานเขาปู่เขาย่า อ่างเก็บน้ำป่าบอน อ่างเก็บน้ำคลองหัวช้าง น้ำตกไพรวัลย์ ล่องแก่งลานข่อย เกาะสี เกาะห้า บ่อน้ำร้อน หาดพิงทองแหล่งจองถนน ทะเลสาบลำปำ ทะเลน้อย อีกทั้งมีศิลปวัฒนธรรมประเพณีที่เป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดพัทลุง อาทิ โนรา นาฏศิลป์เมืองใต้ หนังตะลุง เชื่อกันว่าหนังตะลุงมาจากหนังใหญ่ โดยย่อรูปหนังให้เล็กลง ใช้เครื่องดนตรีทางภาคใต้ ทับ กลอง โหม่ง ฉิ่ง ปี่ ซอ มังานประเพณีชิงเปรต การละเล่นซัดต้ม งานประเพณีแข่งโพนลากพระ (ชักพระ) ซึ่งจากที่กล่าวมาข้างต้นเป็นสถานที่ท่องเที่ยว และประเพณีของจังหวัดพัทลุงที่เป็นอัตลักษณ์ของจังหวัด

จังหวัดพัทลุงเป็นจังหวัดที่มีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะตามระบบคมนาคมขนส่งทางบกที่เป็นถนนสัญจรและการเดินทางทางการรถไฟแห่งประเทศไทย มีรถไฟผ่านอำเภอเมือง อำเภอควนขนุน อำเภอเขาชัยสน อำเภอปากพะยูน อำเภอป่าบอน อำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง การเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดสามารถเดินทางคมนาคมทางถนนเป็นส่วนใหญ่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุงจะเดินทางมาทางเส้นทางถนนเป็นหลัก อีกทั้งจังหวัดพัทลุงได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ดังนี้ 1) การพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจส่งเสริมการค้าการลงทุนพัฒนาสู่ชาติการค้า 2) การพัฒนาภาคการผลิตและบริการเสริมสร้างฐานการผลิตเข้มแข็งยั่งยืน และส่งเสริมเกษตรกรรายย่อยสู่เกษตรยั่งยืนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 3) การพัฒนาผู้ประกอบการและเศรษฐกิจชุมชนพัฒนาทักษะผู้ประกอบการ ยกระดับผลิตภาพแรงงาน และพัฒนา SMEs สู่สากล 4) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมืองพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และพัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญ 5) การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งความมั่นคงและพลังงานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการวิจัยและพัฒนา 6) การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา กับนานาชาติ ส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ และในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลทางธุรกิจ สร้างความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์

วัตถุประสงค์ที่ 2 ศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยว จังหวัดพัทลุง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 26-30 ปี สถานภาพโสด การศึกษาระดับปริญญาตรี นับถือศาสนาพุทธ ภูมิลำเนาภาคใต้ มีอาชีพผู้ประกอบการ/ธุรกิจส่วนตัว รายได้ระหว่าง 20,001-30,000 บาท วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน ช่วงเวลาในการเดินทางมาท่องเที่ยววันหยุดสุดสัปดาห์

ตารางที่ 1 ความคิดเห็นนักท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุงต่อศักยภาพการท่องเที่ยว ด้านองค์ประกอบของทรัพยากรทางการท่องเที่ยว ในภาพรวม

องค์ประกอบของทรัพยากรทางการท่องเที่ยว	$(\bar{X})$	(S.D.)	แปลผล	ลำดับ
1. สิ่งดึงดูดใจในการท่องเที่ยว	4.36	0.52	มากที่สุด	1
2. ที่พัก	3.90	0.52	มาก	4
3. สิ่งนำพาในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	4.17	0.65	มาก	3
4. สิ่งอำนวยความสะดวก	4.21	0.57	มากที่สุด	2
รวม	4.16	0.54	มาก	

จากตารางที่ 1 พบว่า ระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุงต่อศักยภาพการท่องเที่ยว ด้านองค์ประกอบของทรัพยากรทางการท่องเที่ยวอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.16$) (S.D. = 0.54) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยจำแนกตามตัวแปรที่ได้ศึกษา พบว่า สิ่งดึงดูดใจในการท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 4.36$) (S.D. = 0.52) รองลงมาได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก ($\bar{X} = 4.21$) (S.D. = 0.57) สิ่งนำพาในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ($\bar{X} = 4.17$) (S.D. = 0.65) และที่พัก ($\bar{X} = 3.90$) (S.D. = 0.52) ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ความคิดเห็นนักท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง ต่อศักยภาพองค์ประกอบการคมนาคม โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง ในภาพรวม

องค์ประกอบการคมนาคมโลจิสติกส์	$\bar{X}$	(S.D.)	แปลผล	ลำดับ
1. ด้านเส้นทาง	4.21	0.73	มากที่สุด	1
2. ด้านพาหนะ	4.19	0.71	มาก	2
3. ด้านสถานี	4.17	0.84	มาก	3
4. ด้านผู้ประกอบการ	4.10	0.77	มาก	4
รวม	4.16	0.76	มาก	

จากตารางที่ 2 พบว่า ระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุงต่อศักยภาพองค์ประกอบการคมนาคม โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}$ = 4.16) (S.D. = 0.76) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยจำแนกตามตัวแปรที่ได้ศึกษา พบว่า ด้านเส้นทาง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}$ = 4.21) (S.D. = 0.73) รองลงมาได้แก่ ด้านพาหนะ ($\bar{X}$ = 4.19) (S.D. = 0.71) ด้านสถานี ($\bar{X}$ = 4.17) (S.D. = 0.84) และ ด้านผู้ประกอบการ ($\bar{X}$ = 4.10) (S.D. = 0.77) ตามลำดับ

วัตถุประสงค์ที่ 3 การศึกษาโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง

ตารางที่ 3 ผลการจัดอันดับความสำคัญในโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง จากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 17 ราย

ข้อ	หัวข้อศึกษาความสำคัญ	ภาพรวม
1	ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs)	6
2	คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)	3
3	การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)	2
4	ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ (Logistics Competence)	1
5	การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)	4
6	ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)	5

จากตารางที่ 4 ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 17 รายได้จัดอันดับภาพรวมของความสำคัญในศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง โดยผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า จังหวัดพัทลุง ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์เป็นอันดับที่หนึ่ง การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ เป็นลำดับที่สอง คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เป็นลำดับที่สาม และการติดตามสถานะการจัดส่ง ผู้ให้ข้อมูลหลักได้จัดอันดับศักยภาพไว้ในลำดับที่สี่ ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง เป็นลำดับที่ 5 และประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร เป็นลำดับสุดท้าย

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ถูกจัดอันดับความสำคัญอันดับ 6 พบว่า

“จังหวัดพัทลุงไม่มีด่านศุลกากร ในการวัดประสิทธิภาพการดำเนินการด้านศุลกากรจึงวัดไม่ได้” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 3,2563)

“ประสิทธิภาพการดำเนินการด้านศุลกากร ของจังหวัดพัทลุง วัดไม่ได้ เพราะการดำเนินการศุลกากรอยู่ภายใต้ สำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 จังหวัดสงขลา” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 7,2563)

“หากจังหวัดพัทลุงไม่ได้ติดประเทศเพื่อนบ้าน หากมีด่านศุลกากรที่เชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ก็จะสามารถส่งเสริมโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวให้ครึกครื้นเหมือนตรงได้ศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา ได้” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 1,2563)

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) ถูกจัดอันดับความสำคัญอันดับ 3 พบว่า

“จังหวัดพัทลุงการเดินทางส่วนใหญ่คนเขาจะเดินทางกันทางรถยนต์เป็นหลัก แต่ยังไม่มีสนามบิน ถ้ามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนามบินคิดว่าจะมีคนมาท่องเที่ยวเยอะขึ้น” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 8,2563)

“การท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุงจะครึกครื้นมากขึ้น ถ้าจังหวัดมีสนามบิน เพราะพัทลุงเอง ก็มีสถานที่ท่องเที่ยวธรรมชาติเยอะ” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 7,2563)

“รัฐควรให้งบประมาณ หรือมาช่วยสนับสนุนการจัดทำป้ายบอกทางตามสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อให้คนมาเที่ยวเขาเห็นได้ง่าย การเดินทาง การขนส่งก็จะสะดวกมากยิ่งขึ้น” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 4,2563)

“ถนนในจังหวัดพัทลุงก็เดินทางสะดวก ไม่มีปัญหาอะไร อยากให้เพิ่มแสงสว่างไฟตามท้องถนนมากขึ้น จะได้ช่วยในการเดินทาง การขนส่งได้ดีขึ้นอีก” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 9,2563)

“โครงสร้างพื้นฐานก็มีการสร้างห้องน้ำกับชุมชน 33 ชุมชน งบประมาณ 50 ล้านบาท เพื่อให้อำนวยความสะดวกประชาชนและคนมาท่องเที่ยว” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 13,2563)

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments) ถูกจัดอันดับความสำคัญอันดับ 2 พบว่า

“จังหวัดพัทลุงถ้ามองในมุมการจัดการขนส่งสินค้าก็สะดวกไม่แพ้จังหวัดอื่นๆ ราคาโดยสารตามจังหวัดราคาไม่สูง” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 11,2563)

“การส่งสินค้ามาสะดวกดี ราคาไม่สูงไป เวลาส่งของมาไว้ที่บ้านพักก็ถือว่าราคาไม่แพง” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 3,2563)

“ราคาในการขนส่งสินค้าไม่มีปัญหาอะไร คนในจังหวัดก็ได้บ่นหรือมีปัญหาในเรื่องนี้” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 1,2563)

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ (Logistics Competence) ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง ถูกจัดอันดับความสำคัญอันดับ 1 พบว่า

“นักท่องเที่ยวที่มาจากจังหวัดอื่นที่เข้าพักในโรงแรม หรือ โฮมสเตย์ ยิ่งในเมืองก็จะมีบริการของไรเดอร์เจ้าต่างๆที่จัดส่งอาหาร สิ่งของ หลายเจ้า สะดวกดี” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 16,2563)

“การบริการในมุมมองของรถโดยสาร ที่จังหวัดก็มีทั้งรถทัวร์ รถไฟ ยังมีคนใช้บริการอยู่เยอะ เพราะว่าเดินทางส่วนใหญ่มาทางรถยนต์หรือรถไฟกัน ก็มีจำนวนเพียงพอ” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 2,2563)

“เคยใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ ให้บริการดี ยังไม่เคยเจอปัญหา อาจจะมีช่วงฝนตกที่เกิดความล่าช้าบ้างแต่ไม่บ่อย” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 3,2563)

“เขาก็กู้บริการดีนะ ที่จังหวัดก็เริ่มมีหลายบริษัทที่มากเปิดให้บริการเกี่ยวกับโลจิสติกส์” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 8,2563)

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing) ถูกจัดอันดับความสำคัญอันดับ 4 พบว่า

“การติดตามเวลาจัดส่งก็สามารถติดตามได้ ปกติไม่ค่อยมีปัญหาอะไรเรื่องนี้” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 14,2563)

“การส่งสินค้ามาก็ติดตามการจัดส่งได้” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 3,2563)

“ติดตามการจัดส่งได้ ไม่มีอะไร” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 7,2563)

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) ถูกจัดอันดับความสำคัญอันดับ 5 พบว่า

“อาจจะมีบ้างที่บริการล่าช้า แต่ในจังหวัดรถไม่ติดจัดส่งไม่ตรงเวลาตอนหน้าฝน” (ผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 14,2563)

อภิปรายผล

จากวัตถุประสงค์การวิจัยเรื่อง “การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง” ผู้วิจัยได้ดำเนินการอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. เพื่อศึกษาบริบทการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง ผลการศึกษาพบว่า จังหวัดพัทลุงมีทรัพยากรธรรมชาติทางการท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ มีศิลปวัฒนธรรมประเพณีที่เป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดพัทลุง อาทิ โนรา นาฏศิลป์เมืองใต้ หนังตะลุง ซึ่งมีความสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Nuurai, N., Suwanvichit, W., Kongrod, J., Leelayuttachai, O., Khieokrae, A.(2018) พบว่า จังหวัดพัทลุงมีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวมากมาย ประกอบด้วย สถานที่ท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ สถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรม เป็นแหล่งกำเนิดหนังตะลุงโนราห์และยังคงรักษาเอกลักษณ์ศิลปะการแสดงสืบทอดมาถึงปัจจุบันอีกทั้งด้านการคมนาคม นักท่องเที่ยวสามารถเดินทาง

ท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะตามระบบคมนาคมขนส่งทางบกที่เป็นถนนสัญจร และการเดินทางทางการรถไฟแห่งประเทศไทย มีรถไฟผ่านอำเภอเมือง อำเภอควนขนุน อำเภอเขาชัยสน อำเภอปากพะยูน อำเภอป่าบอน อำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง การเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดสามารถคมนาคมทางถนนเป็นหลัก นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุงจะเดินทางมาทางเส้นทางถนนเป็นหลัก อีกทั้งยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดพัทลุง (พ.ศ.2561 – 2565) ในการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายของยานพาหนะทั้งรถโดยสารประจำทางและยานพาหนะรับจ้าง และพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ การคมนาคมปลอดภัย การบริหารจัดการมีธรรมาภิบาล รองรับการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาสู่เมืองน่าอยู่

2. เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวจังหวัดพัทลุง ผลการศึกษาพบว่า

2.1 ระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุงต่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยว ด้านองค์ประกอบของทรัพยากรการท่องเที่ยวอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยจำแนกตามตัวแปรที่ได้ศึกษา พบว่า สิ่งดึงดูดใจในการท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งนำพาในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และที่พัก ตามลำดับ ซึ่งมีความสอดคล้องจากงานวิจัยของ Phetsong, T. Jitthaworn, C. & Chairat, P. (2021) ได้ศึกษาเรื่อง ศักยภาพการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยในจังหวัดพัทลุง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ พอใจด้านระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุงภาพรวมอยู่ในระดับมากและสิ่งดึงดูดใจในการท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยสูงสุด

2.2 ระดับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุงต่อศึกษาศักยภาพองค์ประกอบการคมนาคมโลจิสติกส์ อยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยจำแนกตามตัวแปรที่ได้ศึกษา พบว่า ด้านเส้นทาง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ ด้านพาหนะ ด้านสถานี และ ด้านผู้ประกอบการ ตามลำดับ ซึ่งมีความสอดคล้องกับแนวคิด Talley, (1983) พบว่า องค์ประกอบการคมนาคมที่สำคัญ 4 ประการ คือ เส้นทาง พาหนะ และ ผู้ประกอบการ

3. เพื่อศึกษาโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง ผลการศึกษาพบว่า การจัดอันดับภาพรวมของความสำคัญโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ ในจังหวัดพัทลุง โดยผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า จังหวัดพัทลุง ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์เป็นอันดับที่หนึ่ง การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ เป็นลำดับที่สอง คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เป็นลำดับที่สาม และการติดตามสถานะการจัดส่ง ผู้ให้ข้อมูลหลักได้จัดอันดับศักยภาพไว้ในลำดับที่สี่ ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง เป็นลำดับที่ 5 และประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร เป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งมีความสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Piyanusorn, P. (2015) ได้ศึกษาเรื่อง กลยุทธ์

การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซีย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า การศึกษาเครื่องดัชนีชี้วัดศักยภาพทางโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index ทำให้ได้ กลยุทธ์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประกอบไปด้วยนโยบาย 7 ด้าน ได้แก่ 1) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ไทย-มาเลเซียด้านการขนส่งทางบก 2) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ไทย-มาเลเซียด้านการขนส่งทางราง 3) การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ 4) การพัฒนาและจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ 5) การส่งเสริมการค้าและการบริการด้านโลจิสติกส์ 6) การพัฒนากระบวนการศุลกากร 7) การสร้างความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน จากนั้นนโยบาย 7 ด้านนำมาซึ่งกลยุทธ์ 32 กลยุทธ์

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ผลการวิจัยครั้งนี้ ภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว จึงมีความเหมาะสมในการวางแผนนโยบายโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุงดังนี้

- 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับป้ายบอกทางทางถนน ที่สามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าและการคมนาคม เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆในจังหวัดพัทลุง
- 2) การพัฒนารูปแบบการเดินทางทางอากาศ โดยกรมมีสนามบินจังหวัดพัทลุงเพื่อให้สะดวกในการเดินทางเข้ามาจังหวัดพัทลุงและเพื่ออำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว
- 3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้าน และเสริมสร้างทักษะเทคโนโลยีสารสนเทศให้กับบุคลากร

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

นักวิชาการด้านการจัดการโลจิสติกส์ ท่องเที่ยว สามารถนำผลการวิจัยไปพิจารณาวิเคราะห์สภาพปัญหาในการจัดการโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว เพื่อเป็นโยชน์ทางการศึกษาให้กับผู้ศึกษาและควรมีการแลกเปลี่ยนทางวิชาการกับจังหวัดที่ทำการศึกษาด้านโลจิสติกส์ ด้านท่องเที่ยว เพื่อแลกเปลี่ยนการเรียนรู้ซึ่งกันและกัน ควรมีการอบรมให้ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล เพื่อสามารถนำความรู้ไปจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยว สถานที่ท่องเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ผ่านช่องทางสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เช่น การสร้างเพจ Facebook Instagram เป็นต้น

3. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาวิจัย การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพัทลุง งานวิจัยครั้งนี้ ไม่อาจครอบคลุมประเด็นต่างๆได้ทั้งหมด ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป ดังนี้

- 1) ควรศึกษาความสัมพันธ์เชิงเปรียบเทียบของจังหวัดพัทลุงกับจังหวัดในภาคใต้
- 2) ควรมีการวิจัยเชิงนโยบายเพื่อเป็นแผนกลยุทธ์ให้กับจังหวัดพัทลุง

เอกสารอ้างอิง

- Buhalis, D. (2000). Marketing the Competitive Destination in the Future. *Tourism Management*, 21(1), 97-116.
- Chaichan, T. (2012). Tourism Logistics Management for Wang Nam Khiew district in Nakhon Ratchasima Province [In Thai]. *Suranaree Journal of Social Science*, 6(2), 17-33.
- Chanruangrit, T. (2017). *Sustainable Tourism Approach, Managed by Community Case Study: 4Chanthaboon Waterfront Mueng Distric, Chanthanuri Province* [In Thai] (Master's thesis). Bangkok University, Bangkok.
- Collier, A., & Harraway, S. (1997). *Principles of tourism*. Auckland: Longman.
- Richards, G. (2011). Creative & Tourism: The state of the art. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1225-1253.
- Hayward, P. (2000). *Leisure and Tourism*. Portsmouth: Heinemann.
- Pelasol, J. (2012). Igcabugao: A Potential Tourist Destination in the Southern Part of Iloilo, Philippines. *International Peer Reviewed Journal*. JPAIR Multidisciplinary Research is Being certified for QMS ISO 9001:2008 by the Anglo Japanese American Registrars of the United Kingdom
- Kiatphanphop, A. (2015). *Office of Academic Affairs, Secretariat of the House of Representatives (Digital Economy) drive policy new economy* [In Thai]. Retrieved October 12, 2021 from http://library2.parliament.go.th/ejournal/content_af/2558/mar2558-2.pdf.
- Ministry of Tourism and Sports. (2018). *Tourism Statistics 2018* [In Thai]. Retrieved September 18, 2021 from <https://www.mots.go.th>.

- Ministry of Tourism and Sports. (2019). *The Sustainable and Creative Action Plan to drive the development of community-based tourism 2018-2022 and the selection criteria 303 communities* [In Thai]. Retrieved April 21, 20 from <https://www.mots.go.th>.
- Nanthasamroeng, N. (2017). Tourist's Perceived Risk: A Case Study in Tourism Logistics from Ubon Ratchathani to Pakse [In Thai]. *ARU Research Journal Humanities and Social Sciences*, 4(3), 9-15.
- Nanthasamroeng, N. (2017). Logistics Cost for Multimodal Transportation among ASEAN Tourism Industry: A Case Study in the Tourism Routes between Champasak Province of Lao People's Democratic Republic and Ubon Ratchathani Province of Thailand [In Thai]. *Narkbhutparitat Journal Nakhon Si Thammarat Rajabhat University*, 10(Special Issue), 248-255.
- Netwong, T. Boonarchathon, C. & Songma, S. (2022). Digital skill Workforce of 21st Century citizens to support disruptive technology on the next normal [In Thai]. *Journal of Management Science Sakonnakhon Rajabhat University*, 2(1), 1-15.
- Nurrai, N., Suwanvichit, W., Kongrod, J., Leelayuttachai, O., Khieokrae, A. (2018). *A Study of Creative Tourism Potentiality in Area of Khlong Pa Payom- Khlong Ta Nae Basin Community, Pattalung Province* [In Thai]. (Unpublished Research report No. 3). The Thailand Research Fund, Bangkok.
- Phetsong, T. Jitthaworn, C. & Chairat, P. (2021) Tourism Potential Affecting to the Satisfaction of Thai Tourists in Phatthalung Province [In Thai]. *Journal of Legal Entity Management and Local Innovation*, 7(5), 269-280.
- Piyanusorn, P. (2015). *Logistics development strategy between Thailand and Malaysia to Asian economics community* [In Thai]. (Unpublished doctoral dissertation). Silpakorn University, Bangkok.

- Phatthalung Provincial Tourism and Sports Office. (2020). *Phatthalung Province Tourism* [In Thai]. Retrieved March 4, 2020 from https://phatthalung.mots.go.th/more_graph.php.
- Rotthatsana, V. (2014). *Cultural Tourism Management of Thai Phuan Group: A Case Study of Kaohong Market, Bangplama District, Suphanburi Province* [In Thai]. (Unpublished master's thesis). Dhurakij Pundit University, Bangkok.
- Sitthilert, K. (2011). Logistics and modern tourism. *Liberal arts review*, 6(11), 1-14.
- Sibuanam, A. (2016). *Logistics management for tourism in Sri Suphan Temple Muang District, Chiang Mai Province* [In Thai]. Retrieved January 2, 2021 from http://webpac.library.mju.ac.th:8080/mm/fulltext/thesis/2560/Amalinrut_Sribuanam/Amalinrut%20Sribuanam.pdf.
- Tophithak, K., & Niramom A. (2018). *Development Media for creative tourism activities reflecting the identity and cultural values of klong tha nae, the upstream community in Phatthalung province* [In Thai]. (Unpublished research report). The Thailand Research Fund, Bangkok.