

ต้นทุนโลจิสติกส์ของการขนส่งนักท่องเที่ยวหลายรูปแบบในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
ระหว่างประเทศอาเซียน : กรณีศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างแขวงจำปาสัก
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวกับจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย

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

นัทธพงศ์ นันทสำเริง*

คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี

Natthapong Nanthasamroeng*

Faculty of Industrial Technology, Ubon Ratchathani Rajabhat University

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อศึกษารูปแบบของการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย กับแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ 2) เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบของการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทยกับแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ในการศึกษารูปแบบของการขนส่งนักท่องเที่ยว พบว่า ยานพาหนะที่ใช้ในเส้นทางการเดินทางประกอบด้วย 10 ประเภท ได้แก่ รถสองแถว (รถสาย) รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตุ๊กตุ๊ก รถแท็กซี่ (วิ่งในเมือง) รถแท็กซี่ (วิ่งทางไกลระหว่างอำเภอ) รถบัส (อุบล-พิบูล) รถตู้ (อุบล-ช่องเม็ก) รถสองแถว (พิบูล-ช่องเม็ก) รถทัวร์ระหว่างประเทศ (อุบล-ปากเซ) รถตู้วังเต่า (ช่องเม็ก-ปากเซ) โดยประเภทยานพาหนะจะสามารถนำมาจัดเชื่อมกันกลายเป็นรูปแบบการขนส่งนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกันได้ 60 แบบ

ในการศึกษาต้นทุน ผู้ศึกษาได้ทำการเก็บข้อมูลต้นทุนค่าโดยสารรถขนส่งสาธารณะชนิดต่าง ๆ โดยจำกัดการเดินทางจากต้นทางคือ สถานีรถไฟอุบลราชธานี สนามบินนานาชาติอุบลราชธานีและ สถานีขนส่งอุบลราชธานี ถึงปลายทางคือ สถานีขนส่งหลัก 8 ปากเซ แล้วนำข้อมูลที่ได้นำมาคำนวณและวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ ผลการศึกษาพบว่าเส้นทางที่ 55 รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่าและ เส้นทางที่ 57 รถบัสอุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า มีต้นทุนต่ำที่สุดเท่ากับ 190 บาท ส่วนต้นทุนของผู้รับบริการที่สูงที่สุด คือ เส้นทางที่ 30 รถตุ๊กตุ๊ก-รถแท็กซี่ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า ซึ่งมีต้นทุนเท่ากับ 1,300 บาท

คำสำคัญ : โลจิสติกส์ท่องเที่ยว ต้นทุนโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวอาเซียน

Abstract

The purpose of this study were to patterns of tourists transportation. The purpose of this study were to 1) investigate patterns of tourists transportation and 2) analyze the cost of tourism logistics in each pattern.

The study found that there are 10 vehicle types along the routes from Ubon Ratchathani to Champasak including city minibus, motorcycle, tuk tuk, city taxi, outbound taxi, Ubon-Phibun bus, Ubon-Chong Mek van, Phibun-Chong Mek microbus, transborder bus and, Wangtho van. Therefore, there are 60 possible routes between Ubon Ratchathani and Champasak.

The data collection on the costs was carried through various public transportation fares starting from Ubon Ratchathani Train Station, Ubon Ratchathani International Airport and Ubon Ratchathani Bus Terminal to Lak Paed-Pakse Bus Terminal. The data was calculated and analyzed for the logistic costs. The findings showed that the routes number 55, Ubon/Phibun van-Chong Mek minibus-Wang Tao van, and number 57, Ubon/Phibun bus-Chong Mek minibus-Wang Tao van, were the lowest cost of 190 Thai Baht while the route number 30, tricycle-Chong Mek taxi-Wang Tao van, was the highest cost of 1,300 Thai Baht.

Keyword : Tourism Logistics, Logistics Cost, International Tourism, ASEAN Tourism

บทนำ

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้อย่างต่อเนื่องให้กับประเทศไทย โดยในแต่ละปีมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในประเทศไทย จากข้อมูลของกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาพบว่าในปี พ.ศ.2558 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาเที่ยวในประเทศไทยกว่า 29 ล้านคน เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยสร้างรายได้เข้าประเทศกว่า 1,400 ล้านบาท (กรมการท่องเที่ยว, 2559)

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดจะพบว่านักท่องเที่ยวชาวลาวมีมากเป็นอันดับห้า รองจากจีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น และเกาหลี ซึ่งหากมองกลับกันนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปเที่ยวในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยเฉพาะผ่านทางด่านช่องเม็กมีจำนวนมากถึง 1,485,808 คนต่อปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีการเดินทางท่องเที่ยวข้ามชายแดนกันเป็นจำนวนมาก (ด่านศุลกากรช่องเม็ก, 2559)

ดังนั้นการเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์และการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจึงทวีความสำคัญมากขึ้น ทั้งในฐานะที่ทั้งสองประเทศต่างก็มีสถานะเป็นจุดหมายปลายทางในการเดินทางท่องเที่ยวที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมถึงการที่ประชากรของทั้งสองประเทศต่างก็มีการเดินทางท่องเที่ยวไปมาหาสู่ระหว่างกันอย่างสม่ำเสมอ โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยประมาณการว่ามีนักท่องเที่ยวจากลาวเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยไม่ต่ำกว่า 990,000 คนในปี พ.ศ.2555 (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2555) ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวไทยก็มีสัดส่วนเป็นอันดับหนึ่งโดยมีนักท่องเที่ยวจากไทยข้ามพรมแดนไปท่องเที่ยวในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมากกว่า 1,900,000 คนในปี พ.ศ. 2556 (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2557)

ยิ่งไปกว่านั้น เส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอุบลราชธานีกับแขวงจำปาสักก็มีความน่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากในปี พ.ศ. 2556 นั้นแขวงจำปาสักมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากเป็นอันดับห้าของประเทศโดยมีจำนวนนักท่องเที่ยว 181,260 คน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ปราสาทหินวัดภูซึ่งเป็นมรดกโลกที่สำคัญของลาวนั้นก็ตั้งอยู่ในแขวงจำปาสักด้วย (สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต, 2559) ในทำนองเดียวกัน ในปี พ.ศ. 2558 จังหวัดอุบลราชธานีมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศจำนวน 1,471,607 คน ซึ่งถือได้ว่าเป็นจังหวัดที่จำนวนนักท่องเที่ยวมากเป็นอันดับต้นๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2559)

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการคมนาคมระหว่างอุบลราชธานีกับจำปาสักนั้นจะใช้เส้นทางรถขนส่งทางบกเป็นหลัก แต่ด้วยสภาพภูมิประเทศของเส้นทางเดินทางท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศดังกล่าวนี้มีลักษณะเฉพาะทำให้การเดินทางหรือการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างอุบลราชธานีกับจำปาสักนั้นเป็นลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบที่มีความซับซ้อนและหลากหลายในระดับหนึ่ง โดยแต่ละรูปแบบจะมีต้นทุนการเดินทางที่ต่างกัน และใช้ระยะเวลาในการเดินทางต่างกัน (มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคณะ, 2551)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษารูปแบบของการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย กับแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
2. เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ที่นักท่องเที่ยวต้องจ่ายในแต่ละรูปแบบของการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย กับแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

วิธีการดำเนินงานวิจัย

บทความวิจัยนี้เป็นการนำเสนองานวิจัยเชิงสำรวจโดยทำการเก็บข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยข้อมูลปฐมภูมิได้จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการขนส่งในจังหวัดอุบลราชธานีและแขวงจำปาสัก ในขณะที่ข้อมูลทุติยภูมิได้จากสำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี

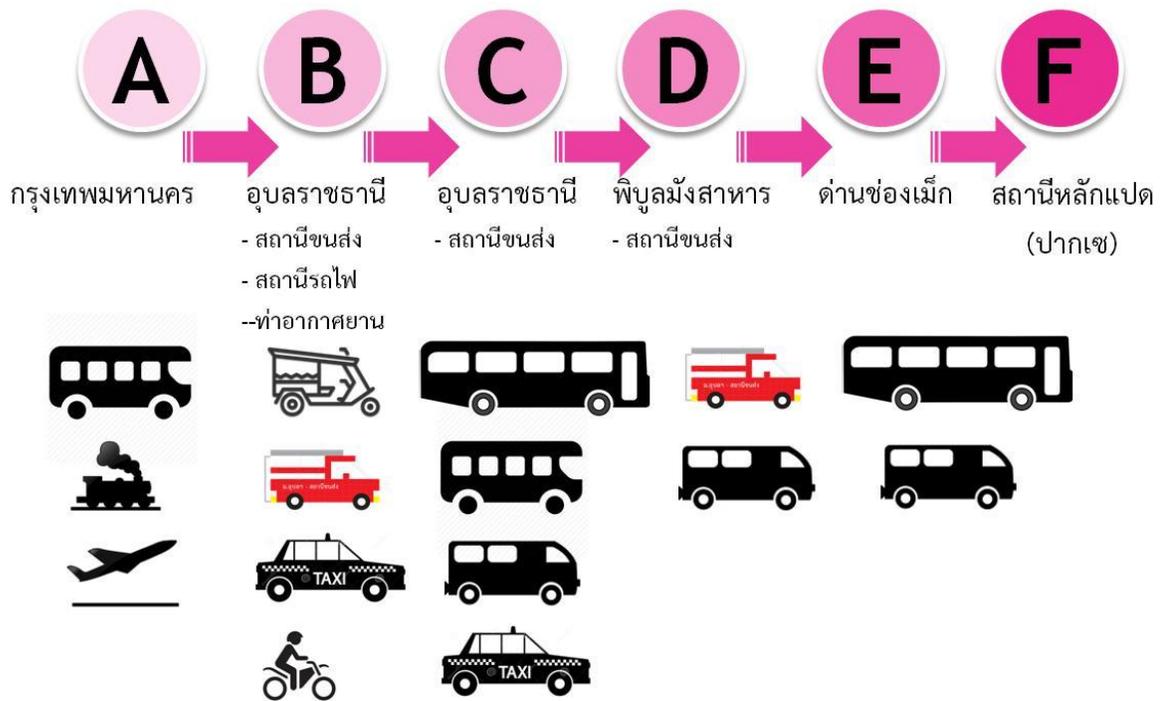
ประชากรในการวิจัยคือผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทยและแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยเลือกเก็บข้อมูลต้นทุนการเดินทางโดยใช้การสุ่มแบบบังเอิญอย่างง่าย

การเก็บข้อมูลจะเริ่มจากการสำรวจรูปแบบการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างจุดต่าง ๆ ในจังหวัดอุบลราชธานีไปยังสถานีหลักแปด เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมื่อได้รูปแบบแล้วจึงทำการเก็บข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของการเดินทางในแต่ละพาหนะ จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ต้นทุนรวมของแต่ละเส้นทางและสรุปผลการศึกษา

ผลการศึกษา

จากการเก็บข้อมูล พบว่า ยานพาหนะที่ใช้ในเส้นทางการเดินทางประกอบด้วย 10 ประเภท ได้แก่ รถสองแถว (รถสาย) รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถตุ๊กตุ๊ก รถแท็กซี่ (วิ่งในเมือง) รถแท็กซี่ (วิ่งทางไกล-ระหว่างอำเภอ) รถบัส (อุบล-พิบูล) รถตู้ (อุบล-ช่องเม็ก) รถสองแถว (พิบูล-ช่องเม็ก) รถทัวร์ระหว่างประเทศ (อุบล-ปากเซ) รถตู้วิ่งเต่า (ช่องเม็ก-ปากเซ) โดยประเภทยานพาหนะจะสามารถนำมาจัดเชื่อมกันกลายเป็นรูปแบบการขนส่งนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกันได้ 60 แบบ ดังแสดงในภาพที่ 1

เมื่อเชื่อมโยงพาหนะแต่ละประเภทเข้าด้วยกันจะได้เส้นทางการเดินทางจากอุบลราชธานีไปยังจำปาสักที่สามารถเป็นไปได้ทั้งสิ้น 60 เส้นทาง โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1



รูปที่ 1 การขนส่งนักท่องเที่ยวต่อเนื่องหลายรูปแบบจากอุบลราชธานีไปยังแขวงจำปาสัก

ตารางที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของแต่ละเส้นทาง

เส้นทางที่	ต้นทาง	รูปแบบการขนส่งนักท่องเที่ยว	ต้นทุนรวม (บาท)
1	สถานีรถไฟ	รถสาย-รถทัวร์ระหว่างประเทศ	210
2		รถสาย-รถทัวร์ระหว่างประเทศ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	230
3		รถสาย-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	210
4		รถสาย-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	210
5		รถสาย-รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	200
6		รถสาย-รถบัสอุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	210
7		รถสาย-รถบัสอุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	200
8		รถสาย-รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	660
9		รถสาย-รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	650
10		รถสาย-รถแท็กซี่ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	1,110
11		รถแท็กซี่-รถทัวร์ระหว่างประเทศ	320
12		รถแท็กซี่-รถทัวร์ระหว่างประเทศ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	340
13		รถแท็กซี่-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	320
14		รถแท็กซี่-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	320
15		รถแท็กซี่-รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	320
16		รถแท็กซี่-รถบัสอุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	320
17		รถแท็กซี่-รถบัสอุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	310
18		รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	650
19		รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	640
20		รถแท็กซี่ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	1,100
21		รถตุ๊กตุ๊ก-รถทัวร์ระหว่างประเทศ	400
22		รถตุ๊กตุ๊ก-รถทัวร์ระหว่างประเทศ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	420
23		รถตุ๊กตุ๊ก-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	400
24		รถตุ๊กตุ๊ก-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	400
25		รถตุ๊กตุ๊ก-รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	390
26		รถตุ๊กตุ๊ก-รถบัสอุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	400
27	สถานีรถไฟ	รถตุ๊กตุ๊ก-รถบัสอุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	390
28		รถตุ๊กตุ๊ก-รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	850
29		รถตุ๊กตุ๊ก-รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	840

เส้นทางที่	ต้นทาง	รูปแบบการขนส่งนักท่องเที่ยว	ต้นทุนรวม (บาท)	
30		รถตุ๊กตุ๊ก-รถแท็กซี่ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	1,300	
31		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถทัวร์ระหว่างประเทศ	380	
32		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถทัวร์ระหว่างประเทศ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	400	
33		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	380	
34		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	380	
35		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	370	
36		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถบัสอุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	380	
37		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถบัสอุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	370	
38		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	830	
39		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	820	
40		มอเตอร์ไซค์รับจ้าง-รถแท็กซี่ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	1,280	
41		สนามบิน	รถแท็กซี่-รถทัวร์ระหว่างประเทศ	265
42			รถแท็กซี่-รถทัวร์ระหว่างประเทศ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	285
43	รถแท็กซี่-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า		265	
44	รถแท็กซี่-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า		265	
45	รถแท็กซี่-รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า		255	
46	รถแท็กซี่-รถบัสอุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า		265	
47	รถแท็กซี่-รถบัสอุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า		255	
48	รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า		650	
49	รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า		640	
50	รถแท็กซี่ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า		1,100	
51	สถานีขนส่ง	รถทัวร์ระหว่างประเทศ	200	
52		รถทัวร์ระหว่างประเทศ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	220	
53		รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	200	
54		รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	200	
55		รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	190	
56		รถบัสอุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	200	
57	สถานีขนส่ง	รถบัสอุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	190	
58		รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า	650	
59		รถแท็กซี่ (พิบูล) -รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	190	
60		รถแท็กซี่ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า	1,100	

สรุปและอภิปรายผล

จากตารางที่ 1 พบว่า รูปแบบการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่าง อุบลราชธานี กับ แขวงจำปาสัก มีทั้งหมด 60 รูปแบบ เมื่อพิจารณาเฉพาะต้นทุน พบว่า ต้นทุนที่ต่ำที่สุด คือ เส้นทางที่ 55 รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า และ เส้นทางที่ 57 รถบัสอุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า ซึ่งมีต้นทุนเท่ากับ 190 บาท ส่วนต้นทุนของผู้รับบริการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่สูงที่สุด คือ เส้นทางที่ 30 รถตุ๊กตุ๊ก-รถแท็กซี่ (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า ซึ่งมีต้นทุนเท่ากับ 1,300 บาท

จะเห็นได้ว่ารถโดยสารสาธารณะที่มีต้นทุนการเดินทางต่ำจะเป็นระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit) เช่น รถตู้ รถสองแถว รถบัส มากกว่าที่จะเป็นการโดยสารส่วนบุคคล เช่น รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก ซึ่งแม้จะมีความสะดวกสบายมากกว่าและลดเวลาการเดินทางได้แต่ก็จะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่า ดังนั้นนักท่องเที่ยวจึงต้องตัดสินใจว่าเลือกรูปแบบการเดินทางที่เน้นความประหยัดหรือความสะดวกสบายซึ่งจะส่งผลต่อการเลือกใช้จ่ายยานพาหนะในการเดินทางในที่สุด

ข้อเสนอแนะ

ผลวิจัยในครั้งนี้สามารถนำไปใช้ในการเผยแพร่ให้กับนักท่องเที่ยวเพื่อประกอบการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามในอนาคตอาจต้องมีการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเลือกพาหนะในการเดินทางเพิ่มเติม เช่น ความปลอดภัยของเส้นทาง ระยะเวลาที่ใช้ในแต่ละเส้นทาง ซึ่งจะ เป็นข้อมูลที่ช่วยประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวได้อย่างเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากงบประมาณแผ่นดิน มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี ประจำปี 2559 โดยเป็นโครงการย่อยภายใต้แผนงานวิจัยของศูนย์วิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี

ผู้วิจัยขอขอบคุณองค์กรภาคีเครือข่ายการท่องเที่ยวทั้งในจังหวัดอุบลราชธานี และแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่อนุเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ และขอบคุณนางสาวนฤมล จังอินทร์ นางสาวขวัญชีวา บุคตา และนายวรจักร สำเภา ที่ช่วยดำเนินการเก็บข้อมูลภาคสนาม

References

- Chong Mek customs clearance. (2015). *Statistics of vehicles and people entering and leaving the fiscal year 2015* . Search on December 18 , 2015, from <http://www.chongmekcustoms.com/default.asp?content=contentdetail&id= 27089>
- Consulate-General in Savannakhet. (2016). *Tourism Statistics in Lao PDR* . Search on November 28, 2016, from <http://www.thaisavannakhet.com/savannakhet/th/data-service/static-thai/>
- Department of Tourism. (2016). *Statistics of foreign tourists entering Thailand in 2015*.
- KASIKORN RESEARCH CENTER . (2012). from Land-Link to Land-Link Country Lao tourism.
- Khownsaad, M. (2008). *Sustainable Tourism Development in the Mekong River Basin 3: Logistics Comparison* . Chiang Mai : Institute for Social Research Chiang Mai University. (in Thai).
- National Statistical Office. (2016). *Tourism Situation in 2009 - 2015*. Search on November 28, 2016, from <http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries23.html>.
- potential. Search on July 20, 2016, from <https://www.kasikornresearch/th>.
- (By nationality and residence). Search on December 8, 2016, from <http://http://tourism2.tourism.go.th /home/details/11/221/24710>.
- Online Business. (2014). *Laos Boom Tourism Talu Thai people visit No. 1* . Search on October 18, 2559, from https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1392268741.

ผู้เขียน

ดร.นัทธพงศ์ นันทสำเร็จ

คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี
เลขที่ 2 ถ.ราชธานี ต.ในเมือง อ.เมือง จ.อุบลราชธานี 34000
E-mail : ncite@ubru.ac.th