



แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
AN APPROACH TO LOGISTICS DEVELOPMENT FOR TOURISM IN
TARUTAO ARCHIPELAGOES, SATUN PROVINCE

ธนภัทร์ ฐชพันธ์

บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

สำนักวิชาการจัดการ

มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2558

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
AN APPROACH TO LOGISTICS DEVELOPMENT FOR TOURISM IN
TARUTAO ARCHIPELAGOES, SATUN PROVINCE

ธนภัทร ฐชพันธ์

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

สำนักวิชาการจัดการ
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2558

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
AN APPROACH TO LOGISTICS DEVELOPMENT FOR TOURISM IN
TARUTAO ARCHIPELAGOES, SATUN PROVINCE

ธนภัทร ราชพันธ์

การค้นคว้าอิสระนี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
2558

คณะกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ

.....ประธานกรรมการ

(ดร. สุเทพ นิมสาข)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ณัฐพรพรรณ อุดมมา)

.....กรรมการ

(ดร. ภูมิพัฒน์ มิ่งมาลัยรักษ์)

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

กิตติกรรมประกาศ

เป็นระยะเวลาเกือบสองปีสำหรับการศึกษาปริญญาโทของข้าพเจ้า ตลอดระยะเวลาในการศึกษาและทำการวิจัย ข้าพเจ้าได้รับความกรุณาและความช่วยเหลือ รวมถึงกำลังใจจากบุคคลจำนวนมาก และบุคคลเหล่านี้ถือเป็นส่วนหนึ่งในการทำให้งานวิจัยในครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ ข้าพเจ้าอยากใช้โอกาสนี้เพื่อแสดงความขอบคุณอย่างสุดซึ้งกับทุก ๆ ท่าน ซึ่งไม่อาจกล่าวได้ทั้งหมดสำหรับความช่วยเหลือและการสนับสนุนจนทำให้งานวิจัยชิ้นนี้เสร็จสมบูรณ์และจบการศึกษาในระดับปริญญาโท

ผู้มีพระคุณท่านแรกที่ข้าพเจ้าใคร่ขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ณัฐพรพรรณ อุดมา ที่ได้กรุณาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาในการทำงานวิจัยฉบับนี้ ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณที่ท่านได้ให้ความรู้ คำแนะนำ รวมถึงความช่วยเหลือต่างในการตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่ ตลอดจนให้กำลังใจและสนับสนุนเสมอมา

ผู้มีพระคุณท่านที่สองข้าพเจ้าใคร่ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.สุเทพ นิมสาข ที่ได้กรุณาชี้แนะสั่งสอน รวมถึงความช่วยเหลือและคำแนะนำต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ตลอดระยะเวลาการศึกษาในระดับปริญญาโท จนกระทั่งงานวิจัยฉบับนี้สำเร็จ

ข้าพเจ้าใคร่ขอขอบพระคุณครอบครัว นางยุพิน รัชพันธ์ นางสาวกุลพัชร รัชพันธ์ นางจะเอือน ทิพยานนท์ นางสาวศรียุญา ทิพยานนท์ นายกังวาล ทิพยานนท์ และ นายเกษม ทิพยานนท์ นางพรช่วย ทิพยานนท์ ที่ได้สั่งสอน อบรม เลี้ยงดู และให้การสนับสนุนข้าพเจ้า รวมถึงเป็นกำลังใจที่สำคัญที่คอยอยู่เคียงข้างทั้งยามทุกข์หรือแม้แต่ในเวลาที่ข้าพเจ้าลำบากเสมอ

สุดท้ายนี้ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวงและคณาจารย์ทุก ๆ ท่านอย่างสุดซึ้งที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ รวมถึงประสบการณ์ต่าง ๆ ที่มีคุณค่ากับข้าพเจ้า จนส่งผลให้งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จเสร็จสมบูรณ์ด้วยดี

ธนภัทร์ รัชพันธ์

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา
จังหวัดสตูล

ธนภัทร ฐขพันธ์

(การจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

ดร. ญัฐพรพรรณ อุตมา

จักรหาบัณฑิต
 วิชาการจารย์
 คร
 บทคัดย่อ
 ณาโลจิตติศาสตร์สำหรับก
 ษาสถานการณโจิตติ
 มมองของนักท่องเทีย
 การรองรับการท่องเทีย
 ่องเที่ยว คนในชุมชน ผู้
 ั้งสิ้น 150 ตัวอย่าง ผล
 รท่องเที่ยวในปัจจุบันใน
 กลาง คือ คุณค่าที่ได้รับ
 ณะที่นักท่องเที่ยวมีความ
 สัมพันธ์ระหว่างองค์ปร
 ู้การกลับมาเที่ยวซ้ำ พ
 าร ด้านการกลับมาเที่ยว

(4)

เตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว ในขณะที่ผู้ประกอบการมีความพึงพอใจน้อยในด้าน
ดัชนีวัดความสามารถในการรองรับและนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน และกลุ่ม
เจ้าหน้าที่รัฐมีความเห็นว่ามีความพร้อมอยู่ในระดับดี

ความคิดเห็นด้านความพร้อมและแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
ให้ดีขึ้น กลุ่มต่าง ๆ มีความเห็นว่ามีความพร้อมในระดับหนึ่งและให้ข้อเสนอแนะไปในทางเดียวกัน
ได้แก่ การพัฒนาระบบการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น มีความสะดวกสบาย และเพิ่ม
จำนวนเที่ยวในการเดินทางต่อวัน รวมถึงอาจมีการเพิ่มช่องทางในการเดินทางให้มากขึ้น การ
รวมกลุ่มของบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่และบทบาทต่าง ๆ ในการช่วยกัน
พัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยว การจัดการประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์ทั้งในและนอกชุมชน
เพิ่มกิจกรรมการท่องเที่ยวที่สามารถทำได้ในบริเวณหมู่เกาะให้มากขึ้น มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่
รับผิดชอบด้านการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยตรง และมีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว
ใหม่ ๆ ให้ทราบผ่านช่องทางสื่อต่าง ๆ โดยเฉพาะสื่อออนไลน์

คำสำคัญ: การพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว/หมู่เกาะตะรุเตา/จังหวัดสตูล

Independent Study Title	An Approach to Logistics Development for Tourism in Tarutao Archipelagoes, Satun Province
Author	Thanaphat Tachaphan
Degree	Master of Business Administration (Logistics and Supply Chain Management)
Advisor	Asst. Prof. Nathapornpan Uttama, Ph. D.

ABSTRACT

This research aimed to study about logistics development for tourism in Tarutao archipelagoes, Satun province to find ways and means to upgrade its capacity for better amenities and accommodation of tourists. There were 150 samples divided into 4 groups: tourists, community group, entrepreneurs, and government officials in Tarutao archipelagoes, Satun province. The study found that the tourists overall satisfaction of the tourism logistics factors at the high level. There were 2 items that had the “medium” level of satisfaction: physical flow and marketing, while tourists had the “little” level of satisfaction in the service processes. However, when analyzing the relationship between logistic factor for tourism and return tourists’ satisfaction, it was found that their satisfactions were the local people, the service process, the return and share, and especially the cost. These factors were related to their returns with the statistically significant level of 0.05. According to community’s opinion, tourism logistics factor should develop the community in many ways; especially, logistics management. Entrepreneurs’ overall satisfaction of the logistic factor for tourism at present was rated “medium”. There were 2 items that had the “medium” level of satisfaction: tourist’s emergency evacuation readiness and the readiness in tourism’s information, while entrepreneurs had the “little” level of satisfaction in

the index measures of the ability to accommodate and take tourists out of the place in an emergency, contrary to the government's opinion about readiness is at "much" level.

As for opinions relating to readiness and ways to improve the logistics management for tourism, all sampling groups indicated virtually the same direction of their opinions and recommendations: have more effective transportation (easy, convenient, and quick access), increase the number of trips per day, more travel channels, grouping of individuals and organizations with different duties and roles, seminars and workshops for logistic communities, increase tourist activities, direct responsible entities, and the promotion of new tourist attraction through various media channels; especially, online media.

Keywords: Logistics Development for Tourism/Tarutao Archipelagoes/Satun Province



สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	(3)
บทคัดย่อภาษาไทย	(4)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(6)
สารบัญตาราง	(11)
สารบัญภาพ	(21)
บทที่	
1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย และคำถามงานวิจัย	6
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
1.4 ขอบเขตการศึกษา	7
1.5 กรอบแนวคิด	8
2 ความเป็นมาและการสกัดปัญหา	9
2.1 สถิติและรายได้จากผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2546-2552	9
2.2 ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล	10
2.3 การสกัดปัญหา	14
3 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	15
3.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์	15
3.2 การท่องเที่ยวและประเภทของการท่องเที่ยว	17
3.3 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์ทางด้านการท่องเที่ยว	18

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่	
3.4 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวและการวิเคราะห์ความพึงพอใจ	21
3.5 การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชน	25
3.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	29
4 ระเบียบและวิธีการวิจัย	33
4.1 วิธีการวิจัย	33
4.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	33
4.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	35
4.4 การสร้างเครื่องมือและการหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ	37
4.5 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	38
4.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	39
5 ผลการวิจัย	40
5.1 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย	40
5.2 ผลการวิจัยของกลุ่มนักท่องเที่ยว	40
5.3 ผลการวิจัยกลุ่มของคนในชุมชน	103
5.4 ผลการวิจัยกลุ่มผู้ประกอบการเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	111
5.5 ผลการวิจัยกลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่ เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	125

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่	
6 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	138
6.1 สรุปผลการศึกษาจากการประมวลผลข้อมูลของแต่ละกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำการศึกษา	138
6.2 อภิปรายผลการศึกษา	146
6.3 ข้อเสนอแนะ	148
รายการอ้างอิง	152
ภาคผนวก	157
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม สำหรับนักท่องเที่ยว	158
ภาคผนวก ข แบบสอบถาม สำหรับเจ้าหน้าที่รัฐ	177
ประวัติผู้เขียน	183

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
2.1 สถิติจำนวนผู้มาเยือนจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2546-2552	9
2.2 รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2546-2552	9
2.3 รายชื่อบริษัทนำเที่ยวในจังหวัดสตูล	12
4.1 ค่าสัมประสิทธิ์ของกรอนบักอัลฟาของด้านขององค์ประกอบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว	38
5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	41
5.2 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามจำนวนครั้งของการมาเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	43
5.3 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาที่ใช้ในการมาท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	44
5.4 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามจำนวนสถานที่ที่แวะเที่ยวรวมสถานที่นี้	44
5.5 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานที่หลักที่ตั้งใจมาเที่ยวในครั้งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	45
5.6 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวของสถานที่แห่งนี้	46
5.7 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยว	47
5.8 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการวางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้ง	47
5.9 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวัตถุประสงค์หลักของการเดินทางท่องเที่ยวในครั้งนี้	48

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.10 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามกิจกรรม นันทนาการที่ทำในสถานที่แห่งนี้พร้อมกับการท่องเที่ยว	49
5.11 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเหตุผลหลักที่มา ท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้	50
5.12 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรูปแบบการ เดินทางมาท่องเที่ยว	50
5.13 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการเดินทาง มาท่องเที่ยวเกี่ยวกับใคร	51
5.14 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้ เดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้	52
5.15 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาใน การเดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้	52
5.16 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการมาท่องเที่ยว แบบพักค้างคืนหรือไม่	53
5.17 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานที่พัก ค้างคืน	54
5.18 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแบบการใช้ จ่ายเงินในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	54
5.19 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการกลับมา ท่องเที่ยวหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	55
5.20 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อ องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม	55

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.21 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ	57
5.22 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ	58
5.23 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการบริการ	59
5.24 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านสถานที่	60
5.25 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านส่งเสริมการตลาด	61
5.26 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านบุคลากร	62
5.27 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านกระบวนการให้บริการ	63

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.28 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์	64
5.29 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านค่าใช้จ่าย	65
5.30 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในเกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	66
5.31 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามเพศ	67
5.32 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามช่วงอายุ	69
5.33 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการให้บริการ จำแนกตามอายุ	71
5.34 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านสถานที่ จำแนกตามอายุ	72
5.35 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านส่งเสริมการตลาด จำแนกตามอายุ	73
5.36 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ จำแนกตามอายุ	75

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.37 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามสถานภาพครอบครัว	76
5.38 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามอาชีพ	78
5.39 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ จำแนกตามอาชีพ	80
5.40 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านส่งเสริมการตลาด จำแนกตามอาชีพ	82
5.41 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านบุคคลากร จำแนกตามอาชีพ	83
5.42 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ จำแนกตามอาชีพ	84
5.43 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามรายได้	85
5.44 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ จำแนกตามรายได้	87
5.45 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านกระบวนการให้บริการ จำแนกตามรายได้	89
5.46 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (9) ด้านค่าใช้จ่าย จำแนกตามรายได้	90

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.47 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามการศึกษา	91
5.48 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่า "ได้รับการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	93
5.49 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่า "ได้รับการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	94
5.50 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการให้บริการกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	96
5.51 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านสถานที่กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	97
5.52 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านส่งเสริมการตลาดกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	98
5.53 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านบุคลากรกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	99
5.54 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการกระบวนการให้บริการกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	100
5.55 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว/แบ่งปันประสบการณ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	101
5.56 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านค่าใช้จ่ายกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว	102

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.57 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	103
5.58 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยว และความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์	105
5.59 จำนวนและร้อยละและความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (คำถามปลายเปิด)	107
5.60 จำนวนและร้อยละและความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด)	108
5.61 จำนวนและร้อยละและความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด)	109
5.62 จำนวนและร้อยละและความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการจัดประชุมประชาคม (คำถามปลายเปิด)	110
5.63 จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจการท่องเที่ยว	111
5.64 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้ข้อมูลในภาพรวม	112

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.65 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ	113
5.66 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ	114
5.67 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว	115
5.68 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านดัชนีวัดความสามารถในการรองรับและนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน	116
5.69 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในการเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉินด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ	117
5.70 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในการเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว	118
5.71 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจำแนกตามการเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (คำถามปลายเปิด)	119
5.72 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจำแนกตามการรวมกลุ่มกับบุคคลหรือหน่วยงานใดเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (เส้นทาง ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก) (คำถามปลายเปิด)	120

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.73 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด)	121
5.74 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการจัดประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์ทั้งในและนอกหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (คำถามปลายเปิด)	122
5.75 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการจัดการแพ็คเกจในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (คำถามปลายเปิด)	123
5.76 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด)	123
5.77 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามอุปสรรคและการสนับสนุนช่วยเหลือการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถาม ปลายเปิด)	124
5.78 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์ในการ ดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว	125
5.79 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความถี่ในการจัด วาระการประชุมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบนพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการ ท่องเที่ยว	126
5.80 ร้อยละของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะ ตะรุเตา จังหวัดสตูล ที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยว นิยมแวะมากที่สุด	126

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
5.81 ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่รัฐในการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้ข้อมูล	127
5.82 ร้อยละการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการจัดการกับกรณีฉุกเฉิน จำแนกตาม การเตรียมความพร้อมด้านการไหลทางกายภาพ	129
5.83 ร้อยละการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการจัดการกับกรณีฉุกเฉิน จำแนกตาม การเตรียมความพร้อมด้านข้อมูลนักท่องเที่ยว	130
5.84 ความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวใน หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	131
5.85 สรุปความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว และความพอใจของผู้ประกอบการในความพร้อมของการจัดการ โลจิสติกส์การ ท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ภาพรวม)	133
5.86 สรุปแนวทางการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัด สตูล	135

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
1.1 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2552 – 2556 (มกราคม-กันยายน)	1
1.2 ร้อยละของประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวนตัวอย่างทั่วประเทศ 63,060 ราย จำแนกตามการเดินทางท่องเที่ยว ในรอบปี พ.ศ. 2552-2556	2
1.3 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดสตูล พ.ศ. 2552-2554	4
1.4 กรอบแนวคิดการวิจัย	8
2.1 การวิเคราะห์ปัจจัยการสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูล	10
2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการการต้อนรับ และ อุตสาหกรรมการเดินทาง	13
3.1 ห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน	19
3.2 การจัดการโลจิสติกส์ภายในห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน	20
3.3 แบบจำลองการวัดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว	24
3.4 การแบ่งขั้นตอนของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชุมชน	25
3.5 กรอบแนวคิดในการศึกษาระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว	26

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

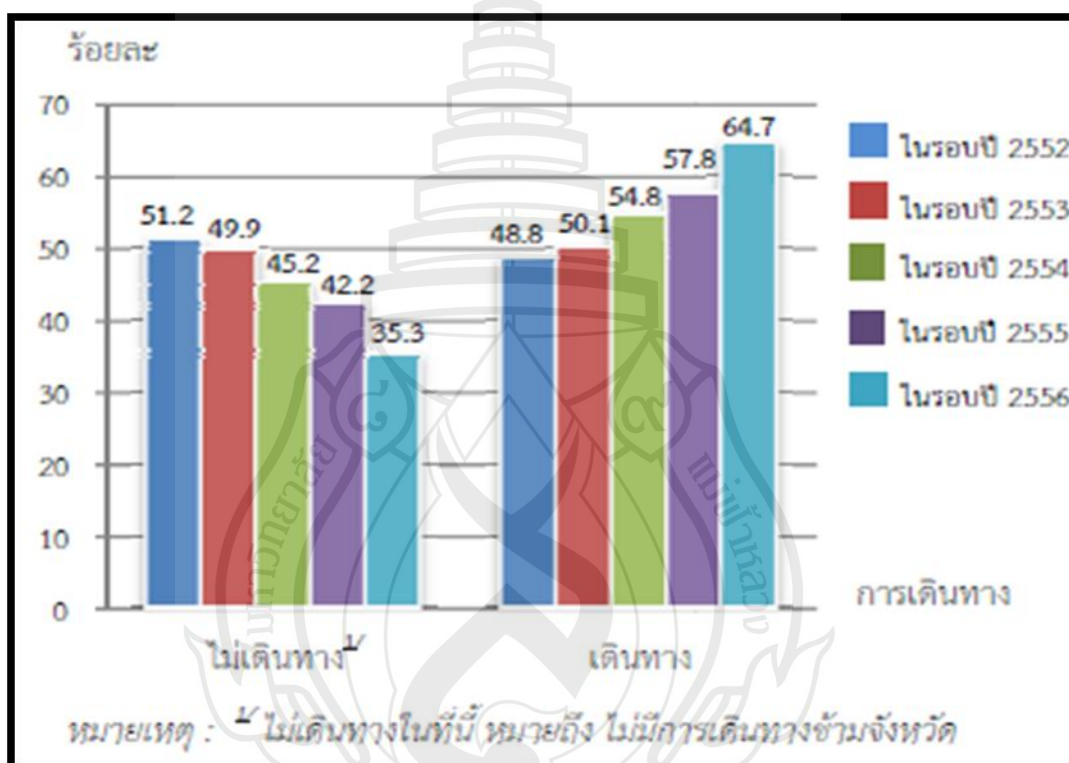
ปัจจุบันเป็นที่ทราบกันดีว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยกำลังขยายตัว เนื่องจากประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวมากมายที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมถึงคนไทยด้วยกันเองเช่นกัน โดยสังเกตได้จากยอดสถิติรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2556 (มกราคม-กันยายน) หรือช่วงต้นปีที่ผ่านมา พบว่ามีอัตราการเติบโตของรายได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น 1,672,810 คน หรือเรียกได้ว่ามีอัตราการเติบโตแบบก้าวกระโดดถึงร้อยละ 23.16 จากช่วงเวลาเดียวกันเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา และสามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 851,039.54 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.72 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา ทำให้การท่องเที่ยวในทุกภูมิภาคมีการเติบโตไปในทางที่ดีขึ้น โดยได้รับแรงเสริมจากเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นและกระแสความนิยมดังสถิติจากภาพที่ 1.1

เดือน	2552	2553	2554	2555	2556p	△%56/55*
มกราคม	1,269,978	1,605,505	1,805,947	1,992,158	2,318,447	+16.38
กุมภาพันธ์	1,138,220	1,614,844	1,802,476	1,853,736	2,367,257	+27.70
มีนาคม	1,237,132	1,439,401	1,702,233	1,895,560	2,322,200	+22.51
เมษายน	1,085,293	1,108,209	1,552,337	1,686,268	2,013,012	+19.38
พฤษภาคม	923,918	826,610	1,407,407	1,546,888	1,846,403	+19.36
มิถุนายน	954,772	964,959	1,484,708	1,644,733	2,056,241	+25.02
กรกฎาคม	1,094,658	1,275,766	1,719,538	1,815,714	2,223,685	+22.47
สิงหาคม	1,149,288	1,270,883	1,726,559	1,926,929	2,469,160	+28.14
กันยายน	1,040,538	1,214,810	1,486,333	1,611,754	2,056,405	+27.59
ตุลาคม	1,209,473	1,316,806	1,422,210	1,801,147	-	-
พฤศจิกายน	1,361,574	1,478,856	1,291,548	2,143,550	-	-
ธันวาคม	1,684,997	1,819,751	1,829,174	2,435,466	-	-
รวม	14,149,841	15,936,40	19,230,470	22,353,90	19,672,810	+23.16

ที่มา สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและกรมการท่องเที่ยว

ภาพที่ 1.1 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2552 – 2556 (มกราคม-กันยายน)

ในส่วนของการท่องเที่ยวภายในประเทศของคนไทยนั้น ทางสำนักงานสถิติแห่งชาติ และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้มีการสำรวจพฤติกรรมการท่องเที่ยวของคนไทยขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของชาวไทย ทั้งนี้จากสถิติในรอบปี 2552-2556 พบว่าในรอบปีที่ผ่านมา หรือในรอบปี 2556 มีจำนวนร้อยละของประชากรที่เดินทางท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 64.7 โดยรอบปี 2552-2555 มีผู้เดินทางท่องเที่ยวเพียง 48.8, 50.1, 54.8 และ 57.8 ตามภาพที่ 1.2



ที่มา สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2556)

ภาพที่ 1.2 ร้อยละของประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวนตัวอย่างทั่วประเทศ 63,060 ราย จำแนกตามการเดินทางท่องเที่ยว ในรอบปี พ.ศ. 2552-2556

ภาคใต้ของประเทศไทย ถือเป็นที่รู้จักกันดีของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติว่ามีแหล่งท่องเที่ยวสวยงามทางธรรมชาติอยู่หลายแห่ง อีกทั้งยังเป็นดินแดนแห่งหมู่เกาะน้อยใหญ่และขึ้นชื่อเรื่องท้องทะเลงาม ประกอบกับผืนป่าดิบที่ยังคงอุดมสมบูรณ์และศิลปวัฒนธรรมของชาวนคร

ที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งที่สามารถเรียกนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกให้เดินทางเข้ามาเพื่อเที่ยวชมธรรมชาติและวิถีชีวิตของชาวได้มากขึ้นทุกปี

หนึ่งในจังหวัดของภาคใต้ที่ถือว่าน่าจับตามองและมีแนวโน้มของยอดนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปี นั่นคือจังหวัดสตูล (กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2556) ซึ่งถือว่าเป็นจังหวัดที่อยู่ใต้สุดของประเทศไทยทางชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเนินเขาและภูเขา สลับซับซ้อน อีกทั้งพื้นที่ของจังหวัดค่อย ๆ ลาดเอียงลงสู่ทะเลด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ ประกอบกับหมู่เกาะน้อยใหญ่มากมาย โดยเฉพาะอุทยานแห่งชาติตะรุเตาและหมู่เกาะใกล้เคียง ซึ่งถือได้ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด ด้วยสาเหตุนี้จึงทำให้จังหวัดสตูลเป็นอีกหนึ่งจังหวัดในภาคใต้ที่สามารถเรียกนักท่องเที่ยวได้ทุกปี ดังสถิติจากภาพที่ 1.3



รายการ	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	Item
จำนวนผู้เยี่ยมชม	656,210	692,970	694,697	Visitor
ชาวไทย	616,098	659,459	676,644	Thai
ชาวต่างประเทศ	40,112	33,511	18,053	Foreigners
จำนวนนักท่องเที่ยว	428,451	436,760	407,052	Tourist
ชาวไทย	396,257	412,262	398,523	Thai
ชาวต่างประเทศ	32,194	24,498	8,529	Foreigners
จำนวนนักทัศนาจร	227,759	256,210	287,645	Excursionist
ชาวไทย	219,841	247,197	278,121	Thai
ชาวต่างประเทศ	7,918	9,013	9,524	Foreigners
ระยะเวลาที่นักท่องเที่ยว (วัน)	2.44	2.79	2.92	Average Length of Stay (Day)
ชาวไทย	2.35	2.78	2.91	Thai
ชาวต่างประเทศ	3.49	3.08	3.41	Foreigners
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย (บาท/คน/วัน)				Average Expenditure (Baht/Person/Day)
ผู้เยี่ยมชม	1,345	1,359	1,807	Visitor
ชาวไทย	1,287	1,331	1,807	Thai
ชาวต่างประเทศ	1,902	1,825	1,784	Foreigners
นักท่องเที่ยว	1,453	1,467	1,950	Tourist
ชาวไทย	1,390	1,436	1,949	Thai
ชาวต่างประเทศ	1,977	1,936	1,999	Foreigners
นักทัศนาจร	848	846	1,214	Excursionist
ชาวไทย	849	844	1,217	Thai
ชาวต่างประเทศ	828	896	1,128	Foreigners
รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)				Revenue (Million Baht)
ผู้เยี่ยมชม	1,710	2,008	2,665	Visitor
ชาวไทย	1,481	1,854	2,596	Thai
ชาวต่างประเทศ	229	154	69	Foreigners
สถานประกอบการที่ให้บริการ				Accommodation Establishments
จำนวนห้อง	1,346	1,427	2,144	Rooms
อัตราการเข้าพัก (%)	43.38	53.99	40.48	Occupancy Rate (%)
จำนวนผู้เข้าพักแรม	269,636	216,709	311,914	Number of guest arrivals
ชาวไทย	241,010	204,516	304,260	Thai
ชาวต่างประเทศ	28,626	12,193	7,654	Foreigners

ที่มา กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2556)

ภาพที่ 1.3 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ จังหวัดสตูล พ.ศ. 2552-2554

สำหรับอุทยานแห่งชาติตะรุเตา หรือเกาะตะรุเตาและหมู่เกาะใกล้เคียงอันได้แก่ อาดัง ราวี และหลีเป๊ะนั้นเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ทำรายได้ให้กับจังหวัดสตูลเป็นอย่างมาก อีกทั้งเกาะตะรุเตายังถูกจัดเป็น 1 ใน 10 เกาะที่น่าจับตามองของภาคใต้ และยังได้ฉายาว่า “สรวงสวรรค์ทางทะเล” ของ

นักท่องเที่ยว ด้วยน้ำใสเขียวคราม หาดทรายงาม ธารน้ำใส และผืนป่าดงดิบอันอุดมสมบูรณ์จึงเป็นเสน่ห์ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศให้หลั่งไหลเข้ามาเที่ยวอย่างไม่ขาดสายในทุกปี

การจัดการ โลจิสติกส์ที่จะสามารถให้บริการนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยวในภูมิภาคต่าง ๆ ได้หลายเส้นทางมากขึ้น อีกทั้งยังถือเป็นการเตรียมความพร้อมในการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวหมู่เกาะตะรุเตา ในจังหวัดสตูล ให้เกิดความประทับใจในการบริหารจัดการที่ดี แล้วกลับมาท่องเที่ยวอีก ซึ่งจะเป็นการสร้างรายได้ให้เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวในจังหวัด เพิ่มสัดส่วน รายได้จากการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) สูงขึ้นในระดับประเทศ

จากการศึกษาข้อมูลการวิจัยที่ผ่านมาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเพื่อนำผลไปพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้สามารถอยู่ยั่งยืนและสามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศและจังหวัดท้องถิ่น ได้นั้นจะต้องมีสิ่งดึงดูดซึ่งสามารถทำให้นักท่องเที่ยวสนใจเดินทางมาเที่ยว และเกิดความพอใจในขณะท่องเที่ยว จนเมื่อเดินทางกลับไปแล้วยังมีความรู้สึกอยากกลับมาเที่ยวซ้ำในครั้งต่อไป สิ่งดึงดูดเหล่านั้นมักได้แก่ สถานที่ท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ หรือกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดความอยากเดินทางมาท่องเที่ยว เช่น การจัดงานดอกไม้ประจำปีที่เชิงเขา อาหารท้องถิ่น วัฒนธรรมของคนท้องถิ่น การบริการที่ดีเลิศ ที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งสิ่งเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นที่ทราบกันดี และได้มีการพัฒนาแก้ไขกันมาตลอด

จากการศึกษาที่ผ่านมาโดยกลุ่มผู้วิจัย (มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ, 2551) พบว่าปัญหาด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยไม่ได้อยู่ที่เรื่องของแหล่งท่องเที่ยว แต่เป็นเรื่องของการจัดการห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) ซึ่งหมายถึงการจัดการขั้นตอนต่าง ๆ ในการบริการที่ต้องต่อเนื่องเป็นลูกโซ่ให้มีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านเวลา ต้นทุน และเกิดความพอใจสูงสุด ซึ่งผลการศึกษาชี้ชัดว่าการจัดการท่องเที่ยวจำเป็นต้องกระทำเป็นองค์รวม มีการบูรณาการกลุ่มวิสาหกิจ (Cluster) ซึ่งการจัดการห่วงโซ่อุปทานก็คือการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ซึ่งมีความแตกต่างจากโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ และในประเทศไทยยังคงมีการศึกษาวิจัยเรื่องนี้น้อยมาก โดยเฉพาะหากได้มีการศึกษาในกรณีของพื้นที่ที่ต่างกันออกไป ผลลัพธ์ที่ได้น่าจะมีประโยชน์อย่างยิ่งในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยให้ดีขึ้นในอนาคต

จากแนวคิดและสถานการณ์ข้างต้น ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาสถานการณ์ของระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการใช้และการพัฒนา เพื่อให้เห็นถึงภาพรวมการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตาของจังหวัดสตูลในปัจจุบัน ศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว ศึกษาแนวคิดการพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวใน

มุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง เพื่อนำผลที่ได้มาเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งในการวางแผนจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนากการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย และคำถามงานวิจัย

- 1.2.1 เพื่อศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในปัจจุบันในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในมุมมองของนักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้อง
- 1.2.2 เพื่อศึกษาศักยภาพด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในมุมมองของกลุ่มคนใน 3 ภาคส่วน ได้แก่ กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้อง
- 1.2.3 เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบภาพรวมโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตาจังหวัดสตูลในมุมมองของนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการ
- 1.2.4 เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.3.1 ทราบถึงสถานการณ์ภาพรวมของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในปัจจุบันของ หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาต่อไป
- 1.3.2 ทราบถึงปัจจัยองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์ที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจ และมีส่วนทำให้กลับมาเที่ยวซ้ำ เพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้ไปพัฒนาปัจจัยองค์ประกอบให้มีศักยภาพที่สามารถช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวซ้ำมากขึ้น
- 1.3.3 ทราบความพร้อมและแนวทางการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ตามแนวคิดของผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โดยตรง นำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว
- 1.3.4 เพื่อเป็นสารสนเทศสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชน ในจังหวัดสตูล โดยเฉพาะในส่วนของการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
- 1.3.5 เพื่อเป็นฐานข้อมูลของภาครัฐและเอกชน และนำไปพัฒนาผู้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นแนวทางในการส่งเสริมให้มีผู้ประกอบการรายใหม่มากขึ้น

1.4 ขอบเขตการศึกษา

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตการวิจัยเป็น การศึกษาเฉพาะกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ดังนี้

1.4.1 กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยว

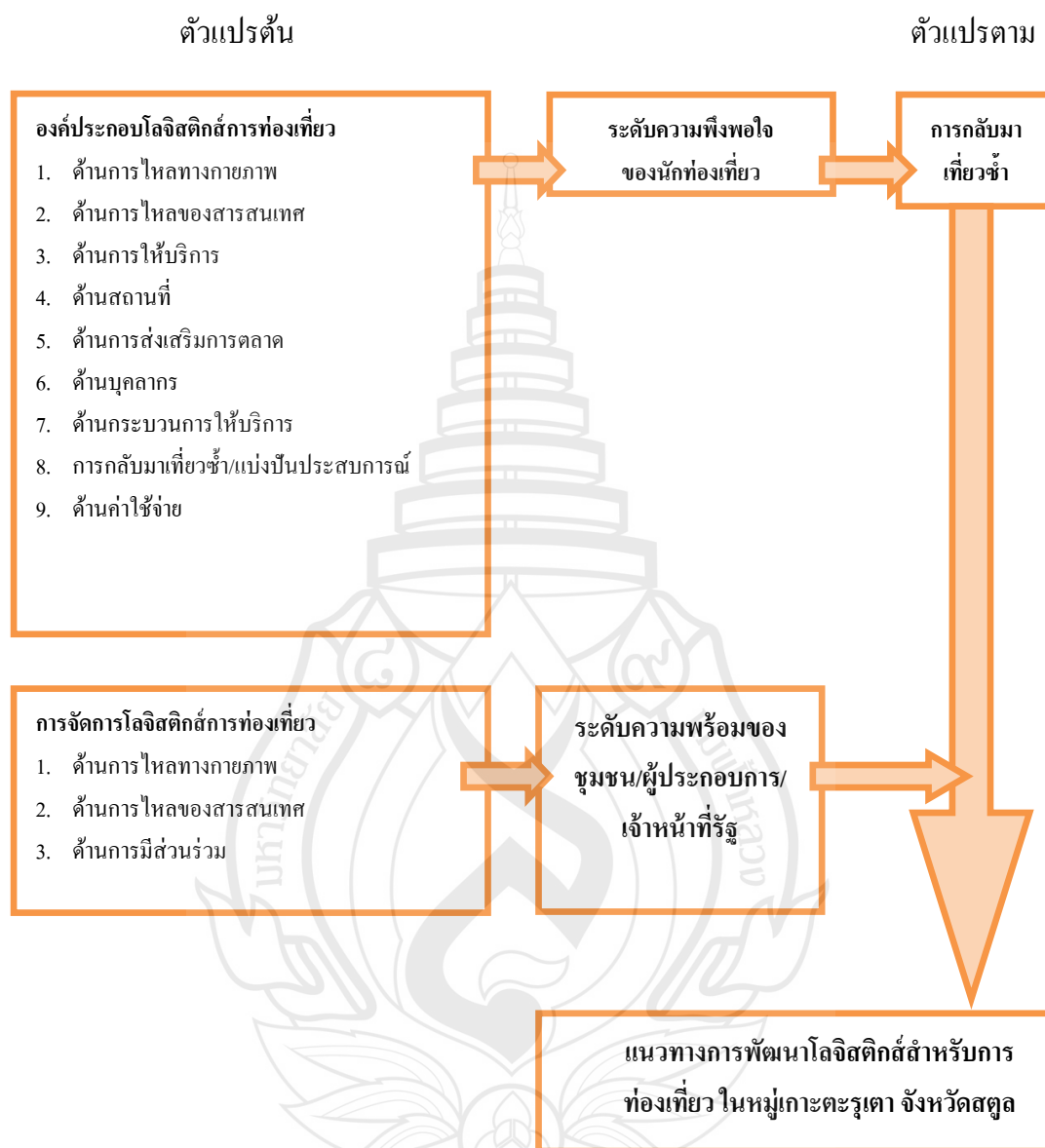
1.4.2 กลุ่มชุมชน

1.4.3 กลุ่มผู้ประกอบการ

1.4.4 กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐ



1.5 กรอบแนวคิด



ภาพที่ 1.4 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 2

ความเป็นมาและการสัปดาห์

2.1 สถิติและรายได้จากผู้มาเยี่ยมชมเขื่อนจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2546-2552

จากสถิติและรายได้แสดงให้เห็นถึงจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ที่เข้าสู่จังหวัดสตูลในช่วงปี 2546-2552 โดยจากตารางสถิติจะพบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาตินั้นมีอัตราขึ้นลงไม่แน่นอนแต่มีแนวโน้มที่ดีขึ้นเกือบทุกปี โดยเฉพาะในปี 2551 พบว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติรวมกันแล้วเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 38.98 โดยมีผลทำให้จังหวัดสตูลมีรายได้เข้าสู่จังหวัดเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.39 แต่จากสถิติในปี 2552 กลับพบว่ามียอดนักท่องเที่ยวโดยรวมลดลงถึงร้อยละ 36.47 ซึ่งมีผลกระทบทำให้รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูลลดลงร้อยละ 12.26 จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ความไม่มั่นคงของการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล โดยอาจมีผลมาจากสาเหตุของการจัดการรวมถึงองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ยังไม่มีเสถียรภาพ และความมั่นคงที่ดีพอ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่มีผลต่อความพึงพอใจและการตัดสินใจกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 2.1 สถิติจำนวนผู้มาเยือนจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2546-2552

ปี	นักท่องเที่ยว ชาวไทย	นักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ	รวมนักท่องเที่ยว	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
2546	386,510	56,835	443,345	5.00
2547	431,139	55,176	486,315	9.70
2548	531,666	50,391	582,057	19.97
2549	609,112	50,086	659,198	13.25
2550	698,521	44,712	743,233	12.74
2551	999,156	33,763	1,032,919	38.98
2552	616,098	40,112	656,210	-36.47

ที่มา กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2556)

ตารางที่ 2.2 รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2546-2552

ปี	รายได้จากการท่องเที่ยว	เพิ่มขึ้น/ลดลง
2546	899.32	7.48
2547	976.91	8.63
2548	1,420.86	45.45
2549	1,667.20	17.34
2550	1,798.20	7.85
2551	1,949.24	+8.39
2552	1,710.20	-12.26

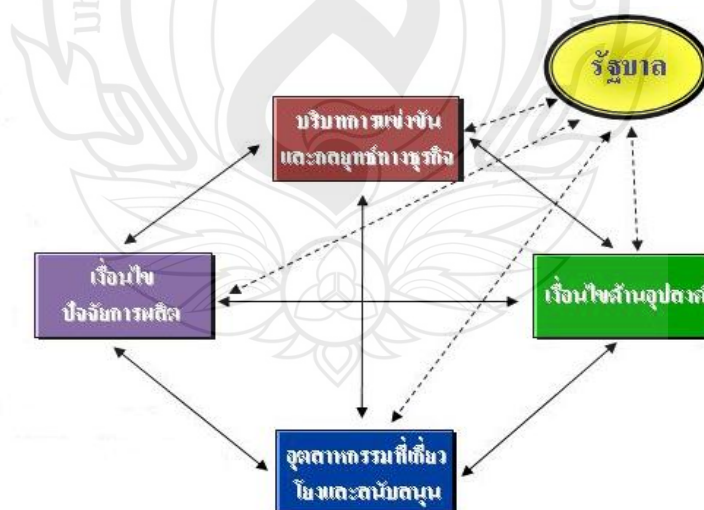
ที่มา กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2556)

2.1.2 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในจังหวัดสตูล

จังหวัดสตูลประกอบไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวมากมายทั้งบนชายฝั่ง และแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ซึ่งถือเป็นหัวใจหลักของการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาท่องเที่ยวยังจังหวัดสตูล สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อของจังหวัดสตูล ได้แก่ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจังหวัดสตูล (อุทยานนกน้ำ) มัสยิดกลางจังหวัดสตูล ถ้ำภูผาเพชร น้ำตกธารปลิว และอุทยานแห่งชาติตะรุเตา เป็นต้น โดยแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าวโดยเฉพาะอุทยานแห่งชาติตะรุเตาและหมู่เกาะใกล้เคียงนั้นถือได้ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ทำรายได้ให้กับจังหวัดเป็นอย่างมาก

2.2 ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล

จากข้อมูลการวิเคราะห์ศักยภาพด้านเศรษฐกิจของจังหวัดสตูล ในปี 2557 พบว่า จังหวัดชายฝั่งทะเลอันดามันมีแนวโน้มการเติบโตด้านการท่องเที่ยวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา เฉลี่ยเกือบร้อยละ 20 ต่อปี แต่จังหวัดสตูลมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ณ ปี 2551 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดเพียงร้อยละ 10.83 และส่วนแบ่งตลาดด้านรายได้จากการท่องเที่ยวมีเพียงร้อยละ 2.19 โดยสาเหตุที่ส่วนแบ่งทางการตลาดของจังหวัดสตูลเป็นรองจังหวัดอื่นนั้น จากการวิเคราะห์ปัจจัยสามารถแบ่งออกเป็น 5 ด้านหลัก ดังภาพที่ 2.1



ที่มา สำนักงานอุตสาหกรรม จังหวัดสตูล (2557)

ภาพที่ 2.1 การวิเคราะห์ปัจจัยการสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูล

จากผลการวิเคราะห์ดังแสดงในภาพที่ 3 นั้นสามารถแบ่งการวิเคราะห์เป็นด้านบวก หรือสิ่งที่จังหวัดสตูลมีให้ และด้านลบ หรือสิ่งที่จังหวัดสตูลไม่มี ได้ดังนี้

2.2.1 ด้านอุปสงค์ (Demand)

ในส่วนของอุปสงค์ด้านบวกของการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูลนั้น นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล ส่วนมากเพราะต้องการท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงาม ธรรมชาติบริสุทธิ์ รวมถึงความปลอดภัย ความซื่อสัตย์และเป็นมิตรที่คนในพื้นที่มอบให้ แต่ในทางกลับกันนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีทัศนคติในเชิงลบเกี่ยวกับการบริการ สถานที่ และราคาของอาหารที่ไม่ค่อยมีความยุติธรรม ด้วยเหตุนี้จึงทำให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เดินทางมาเที่ยวนั้นมีวันพักผ่อนน้อย ทำให้มีผลต่อการใช้จ่ายภายในจังหวัดที่ค่อนข้างน้อยด้วยเช่นกัน

2.2.2 ด้านอุปทานหรือปัจจัยการผลิต (Supply)

ในส่วนของอุปทานในเชิงบวกของจังหวัดสตูลนั้น คือจังหวัดสตูลมีสถานที่ท่องเที่ยวหลากหลาย ทั้งทะเล ป่าไม้ ถ้ำ ป่าชายเลน และน้ำตก ซึ่งสถานที่ดังกล่าวนี้ยังคงไว้ซึ่งความเป็นธรรมชาติที่บริสุทธิ์อยู่มาก อีกทั้งยังมีธุรกิจท่องเที่ยวครบวงจรมีท่าเรือสนับสนุนการท่องเที่ยว และอาหารที่สะอาด แต่ทั้งนี้อุปทานในเชิงลบของจังหวัดสตูลนั้นจะเป็นในเรื่องของการขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะการต้อนรับ บริการและสื่อสารที่ดี รวมทั้งจังหวัดสตูลยังไม่มีสนามบินและเที่ยวบินตรงมายังตัวจังหวัด

2.2.3 ด้านกลยุทธ์การแข่งขัน (Competitive Strategy)

จังหวัดสตูลมีกลยุทธ์การแข่งขันในเชิงบวกในเรื่องของการมีนโยบายของทุกภาคส่วนคอยสนับสนุน รวมถึงการมีโรงแรมแบบ Boutique Hotel ซึ่งเป็นทางเลือกสำหรับ Niche Market แต่ทั้งนี้ข้อด้อยของกลยุทธ์การแข่งขันที่จังหวัดสตูลยังขาดอยู่ คือ การประสานงานระหว่างภาครัฐกับเอกชน โดยเฉพาะการให้ข้อมูลการท่องเที่ยวที่ไม่ดีพอ อีกทั้งยังขาดการติดตามกลยุทธ์อย่างเป็นระบบ รวมถึงอาหารทะเลและค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่แพงขึ้น อันเนื่องมาจากผลกระทบจากราคาน้ำมัน ที่พักไม่ได้มาตรฐานและการขาดแคลนที่พักในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (High Season)

ตารางที่ 2.3 รายชื่อบริษัทนำเที่ยวในจังหวัดสตูล

รายชื่อบริษัทนำเที่ยว (อ.เมืองสตูล)	รายชื่อบริษัทนำเที่ยว (อ.มะนัง)	รายชื่อบริษัทนำเที่ยว (อ.ละงู)
จิงเกิ้ลค้ายัค	โกต้องล่องแก่ง	จอลลี แทรเวล
เซาเทิร์น เพอร์รีเซอร์วิส & ทัวร์	คนชายขอบ	ซีฮอลิเคย์ออนทัวร์
เคอะบลู เวิลด์ ทราเวล	คูสวรรค์ล่องแก่ง	ณยานุชทราเวล
ทีทีซี สตูล	ธารทองล่องแก่ง	ตะรุเตา สปีดโบ๊ท เพอร์รีทิม
ไทย - ลังกาวิเพอร์รี่ไลน์	ธารทองสตูลทัวร์แอนด์รีสอร์ท	บ้านปันแตรเวล
ธนภัทรทัวร์ เพอร์รี เซอร์วิส	น้องตองล่องแก่ง	บาราแตรเวล
ประสบการณ์ ทัวร์ สตูล	ปาล์มตองทัวร์	บี แอนด์ ดี แตรเวล
ประสานเวิลด์ทัวร์	พรสุล่องแก่ง & โฮมสเตย์	ปันดาหยาสปีดโบ๊ท
ลติดา ซีทริป	เพชรรัตน์ทัวร์	มายด์เฟรนด์ แตรเวล
วนิดา วาไรตี้ ทัวร์	ไพรทองล่องแก่ง & โฮมสเตย์	เรือหมสมนุท
มัสสุหรีแตรเวลแอนด์ทัวร์	ชูสุขล่องแก่ง	เรือพลอยสยาม 2009
สตูล ซี.พี.เอส	วังสายทองทัวร์	ลาลีน่า ชาร์เตอร์
สตูล เซ็นเตอร์ ทัวร์	วังสายทองริเวอร์ไซด์	เวลคัม แตรเวล
สตูล วิ.ไอ.พี แตรเวล	วังสายธารล่องแก่ง	สตูลเซาท์ซีทัวร์แอนด์เซอร์วิส
สตูลขนส่ง (2513)	อาร์เอสล่องแก่ง & โฮมสเตย์	สตูลปากบาราสปีดโบ๊ท
สตูลแตรเวล	อินศรีทองล่องแก่ง & โฮมสเตย์	อันดามันบลูซีทัวร์
สตูลเพรสซิเดนส์		อาดังซี & เวนเจอร์ ทัวร์
สตูลโอเชียน กรุป จำกัด		เอส.เค ทราเวลแอนด์ทัวร์
สตูลแฮปปี้ทัวร์		เอส.พี.อาร์
สตูล เจ.เอส.พี แตรเวล		

ที่มา สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล (ม.ป.ป.)

2.2.4 ด้านอุตสาหกรรมสนับสนุน (Related Industries)

ในส่วนของอุตสาหกรรมสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูลนั้นยังมีข้อด้อยในเรื่องของการขาดความร่วมมือ ต่างคนต่างทำงาน ไม่มีการสนับสนุน ช่วยเหลือเกื้อกูลซึ่งกันและกัน อีกทั้งสถานบันฝึกแรงงานและสถาบันการศึกษาไม่สามารถป้อนแรงงานด้านการท่องเที่ยวได้เพียงพอ นอกจากนี้การขาดความร่วมมือกัน ยังส่งผลต่อการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวของ

จังหวัดสตูล เนื่องจากการจัดการระบบการท่องเที่ยวที่ดีจะส่งผลให้ทุกอุตสาหกรรมสามารถสนับสนุนกันได้อย่างเต็มที่ และมีประสิทธิผลสูงสุด ดังภาพที่ 2.2



ที่มา Piboonrungrroj and Disney (2009)

ภาพที่ 2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการต้อนรับ และ อุตสาหกรรมการเดินทาง

2.2.5 ทิศทางการพัฒนาของจังหวัดสตูล (Politics)

สำหรับทิศทางการพัฒนาของจังหวัดสตูลในเรื่องของการท่องเที่ยวนั้นยังคงเป็นลบอยู่ เนื่องจากการวางกฎเกณฑ์และข้อบังคับใช้กฎหมายรองรับการท่องเที่ยวยังไม่ดีพอ ทั้งในด้านการเอาใจใส่และรักษาสีเงาแวดล้อมของสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัด และการบูรณการพื้นที่เขตอุทยาน

ดังนั้นจากข้อมูลจะเห็นว่าถึงแม้การท่องเที่ยวของจังหวัดสตูลจะมีปัจจัยในด้านบวกที่ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวอยู่บ้างแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีปัจจัยด้านลบที่ยังต้องการการแก้ไขและพัฒนาเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวในยุคปัจจุบัน รวมถึงเพิ่มอัตราการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน

2.3 การสกัดปัญหา

จากข้อมูลสถิติรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนในจังหวัดสตูล รวมถึงข้อมูลปัจจัยสนับสนุนอื่น ๆ แสดงให้เห็นถึงการขาดเสถียรภาพที่มั่นคงของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ดี 3 ด้าน คือ ด้านการไหลทางกายภาพ ด้านการไหลของสารสนเทศ และด้านการมีส่วนร่วม รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว 9 ด้าน คือ ด้านการไหลทางกายภาพ ด้านการไหลของสารสนเทศ ด้านให้บริการ ด้านสถานที่ ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านบุคลากร ด้านกระบวนการให้บริการ การกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ และด้านค่าใช้จ่าย และการตัดสินใจกลับมาเที่ยวซ้ำ ด้วยเหตุนี้การศึกษาแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ และเป็นแหล่งทำรายได้ให้กับจังหวัดสตูลจึงมีความสำคัญ และจำเป็นต้องมีการศึกษา ซึ่งการศึกษานี้สามารถช่วยทำให้เข้าใจสถานการณ์ภาพรวมของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในปัจจุบันของหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ทราบถึงปัจจัยองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์ที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจและมีส่วนทำให้กลับมาเที่ยวซ้ำ รวมไปถึงความพร้อมและแนวทางการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ตามแนวคิดของผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่โดยตรง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุง และยกระดับความสามารถในการแข่งขันเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว อีกทั้งข้อมูลที่ได้จากการศึกษานี้ยังสามารถนำไปใช้เพื่อเป็นสารสนเทศสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชน ในจังหวัดสตูล โดยเฉพาะในส่วนของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว และยังสามารถนำข้อมูลที่ได้จากงานวิจัยในครั้งนี้ไปพัฒนาและเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ รวมถึงยังเป็นแนวทางในการส่งเสริมให้มีผู้ประกอบการรายใหม่มากขึ้น

บทที่ 3

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้จะกล่าวถึงแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องซึ่งจะนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ โดยมีข้อมูลเกี่ยวกับการ จัดโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว รวมถึงทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ โดยมีแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์
2. การท่องเที่ยวและประเภทของการท่องเที่ยว
3. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ทางการท่องเที่ยว
4. ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวและการวิเคราะห์ความพึงพอใจ
5. การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชน
6. การวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวชุมชน
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์

คำว่า “โลจิสติกส์” ในวงการธุรกิจ คือ กระบวนการวางแผน การลงมือทำ และการควบคุม ที่มีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล ตลอดจนช่วยในการลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการผลิต จนถึงส่งมอบสินค้า หมายถึง ตั้งแต่การ ได้รับวัตถุดิบมา เก็บรักษาซึ่งวัตถุดิบ วัตถุดิบสำเร็จรูป และสินค้าที่ผลิตหรือประกอบเสร็จแล้ว รวมไปถึงการกระจายสินค้า การจัดการขนส่ง การจัดการคลังสินค้า การส่งมอบสินค้าถึงมือผู้บริโภค หรือลูกค้า ทั้งนี้ เป้าหมายสูงสุดก็คือเพื่อตอบสนองให้ลูกค้ามีความพึงพอใจสูงสุด โดยมีต้นทุนต่ำสุด (รวีพร คูเจริญไพศาล, 2549, หน้า 278)

นอกจากนี้ Lambert, Stock and Ellram (2004, อ้างถึงใน กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, สลิษา ภมรสติธย์, จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา, 2547) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ว่าเป็น กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการทั้งภาคการผลิตและภาคบริการ ในส่วนภาคบริการนั้น ได้แก่ ส่วนงานของภาครัฐ โรงพยาบาล ธนาคาร การค้าส่งและการค้าปลีก นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาการจัดการขั้นตอนสุดท้าย การจัดส่ง การแปรสภาพ อันเนื่องมาจากโลจิสติกส์นั้นมีขอบข่าย

ความรับผิดชอบสูง ซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องกับเฉพาะในกระบวนการผลิตเท่านั้น แต่กิจกรรมโลจิสติกส์มีความเกี่ยวเนื่องไปทุกกิจกรรม

กฤษฎ์ นันทจิรพร (2550) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การจัดการโลจิสติกส์หมายถึง กระบวนการของโซ่อุปทานประกอบด้วยการวางแผน การดำเนินการ การควบคุมการไหลเวียน การจัดเก็บสินค้า การบริการและสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพจากจุดแหล่งกำเนิดของวัตถุดิบ ถึงจุดที่มีบริโภคนหรือจุดที่มีการใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้าหรือผู้บริโภค

ค่านาย อภิปรัชญาสกุล (2550 , หน้า 12) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การจัดการโลจิสติกส์หมายถึง ส่วนหนึ่งของกระบวนการซัพพลายเชน เพื่อช่วยในการวางแผนการสนับสนุนการควบคุมการไหลอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล และเก็บรักษาสินค้า บริการกับสารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปสู่จุดสุดท้าย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

อรุณ บริรักษ์ (2545, หน้า 10) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง ระบบที่เกี่ยวข้องกับช่องทางการจำหน่ายสินค้า หรือบริการ ซึ่งเป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการจากผู้ผลิต ไปยังผู้บริโภค ขั้นตอนการเตรียมวัตถุดิบ และการเก็บสินค้าคงคลังกิจกรรมเหล่านี้มีผลต่อการเพิ่มกำไรหากสามารถลดต้นทุน เพิ่มระดับการให้บริการเพื่อให้ผู้บริโภคได้รับความพึงพอใจเพิ่มขึ้น

พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล (2550) ได้ให้ความหมายไว้ว่าการจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การบริหารกระบวนการไหลของสินค้าบริการหรือ วัตถุดิบ จากจุดเริ่มต้น (Points of Origin) ไปยังจุดที่มีการใช้สินค้าหรือวัตถุดิบนั้น ๆ จากความหมายที่กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน การปฏิบัติการและการควบคุม การเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล รวมถึงการให้บริการและสารสนเทศที่เกี่ยวข้องตั้งแต่จุดกำเนิดจนถึงจุดการบริโภคสินค้า เพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

การจัดการโลจิสติกส์หรือการจัดการโซ่อุปทาน (Logistics or Supply Chain Management) เป็นคำที่รู้จักและนิยมใช้กันอย่างกว้างขวาง ซึ่งหมายถึง การจัดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และข้อมูลจากจุดกำเนิดไปยังจุดที่มีการใช้ หรือบริโภค โดยในปัจจุบันนั้นคำว่า “โลจิสติกส์” ได้มีการเปลี่ยนแปลงเป็นแนวคิดของการจัดการโซ่อุปทานหรือซัพพลายเชน (Supply Chain Management-SCM) ซึ่งจะมีความเกี่ยวข้องกับทุก ๆ ส่วน ตั้งแต่ต้นจน จบของโซ่มูลค่าเพิ่ม (Value-added Chain) ตั้งแต่วัตถุดิบ (Raw Materials) งานระหว่างทำ (Work in Process-WIP) และสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง (Inventories of Finished Goods) และยังรวมถึงกิจกรรมการเคลื่อนย้ายที่ทำโดยซัพพลายเออร์

(ผู้จัดหา/ผู้ขายสินค้า) และซัพพลายเออร์ของซัพพลายเออร์ทั้งหมดด้วย (Coghlan & Brannick, 2001, p. 504, อ้างถึงใน รวิพร คุญเจริญไพศาล, 2549, หน้า 278)

3.2 การท่องเที่ยวและประเภทของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยว หมายถึงการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจหรือเพื่อความสนุกสนานตื่นเต้น หรือเพื่อหาความรู้องค์การการท่องเที่ยวของสหประชาชาติ (World Tourism Organization) กำหนดไว้ว่า การท่องเที่ยวหมายถึงการเดินทาง โดยระยะทางมากกว่า 80 กิโลเมตรจากบ้าน เพื่อจุดประสงค์ในการพักผ่อนหย่อนใจ การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ ซึ่งกระทำเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดจากกิจการ งานประจำ โดยปกติ การท่องเที่ยวหมายถึง การเดินทางของคนจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง เป็นการชั่วคราว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อน หรือหาความรู้ ซึ่งครอบคลุมถึงการเดินทางเพื่อธุรกิจที่ผู้เดินทางยังมิได้ตั้งหลักแหล่งถาวร และไม่ได้รับรายได้เพื่อยังชีพจากเจ้าของถิ่นปลายทาง โดยการท่องเที่ยวยังเป็นผลรวมของประสบการณ์พิเศษกับสัมพันธภาพซึ่งเกิดจากการเดินทางและการพักผ่อนต่างถิ่นเป็นการชั่วคราว โดยมีได้ประกอบอาชีพ การเดินทางที่ถือเป็นการท่องเที่ยวจะเป็นไปตามเงื่อนไขสากล 3 ประการ คือ

1. เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
2. เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ
3. เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตามที่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหา

รายได้

3.2.1 ประเภทของการท่องเที่ยว

การจัดประเภทของการท่องเที่ยวตามหลักวิชาการท่องเที่ยว แบ่งได้ 5 ประเภท ได้แก่

3.2.1.1 การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในพื้นที่ชุมชนเกษตรกรรม เช่น สวนสมุนไพร ฟาร์มปศุสัตว์ และสัตว์เลี้ยงรวมถึงแหล่งเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำต่าง ๆ

3.2.1.2 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) คือ การเดินทางไปในสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติ เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ซาบซึ้งกับความงาม ความยิ่งใหญ่หรือความพิสดารของธรรมชาติ เช่น ชมวิว ชมนก เดินป่า เป็นต้น

3.2.1.3 การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Cultural Tourism) เป็นการท่องเที่ยวและเยี่ยมชมสถานที่แสดงถึงความเป็นวัฒนธรรม เช่น การชมสถานโบราณวัตถุ โบราณสถาน ปราสาท พระราชวัง วัด ประเพณีรวมถึงวิถีการดำเนินชีวิตของบุคคลในแต่ละยุคสมัย

3.2.1.4 การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health Tourism) คือ การรูปแบบการท่องเที่ยวที่ผสมผสานในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ หรือแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ โดยมีกิจกรรมเพื่อการรักษาสุขภาพเป็นกิจกรรมสำคัญของการท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวสปา

3.2.1.5 การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (Business Tourism) เช่น การเดินทางไปเยี่ยมเยียนลูกค้า หรือ คูณงานและได้ไปท่องเที่ยวในท้องถิ่นนั้น ๆ ประมาณ 1-2 วัน

3.3 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ทางการท่องเที่ยว

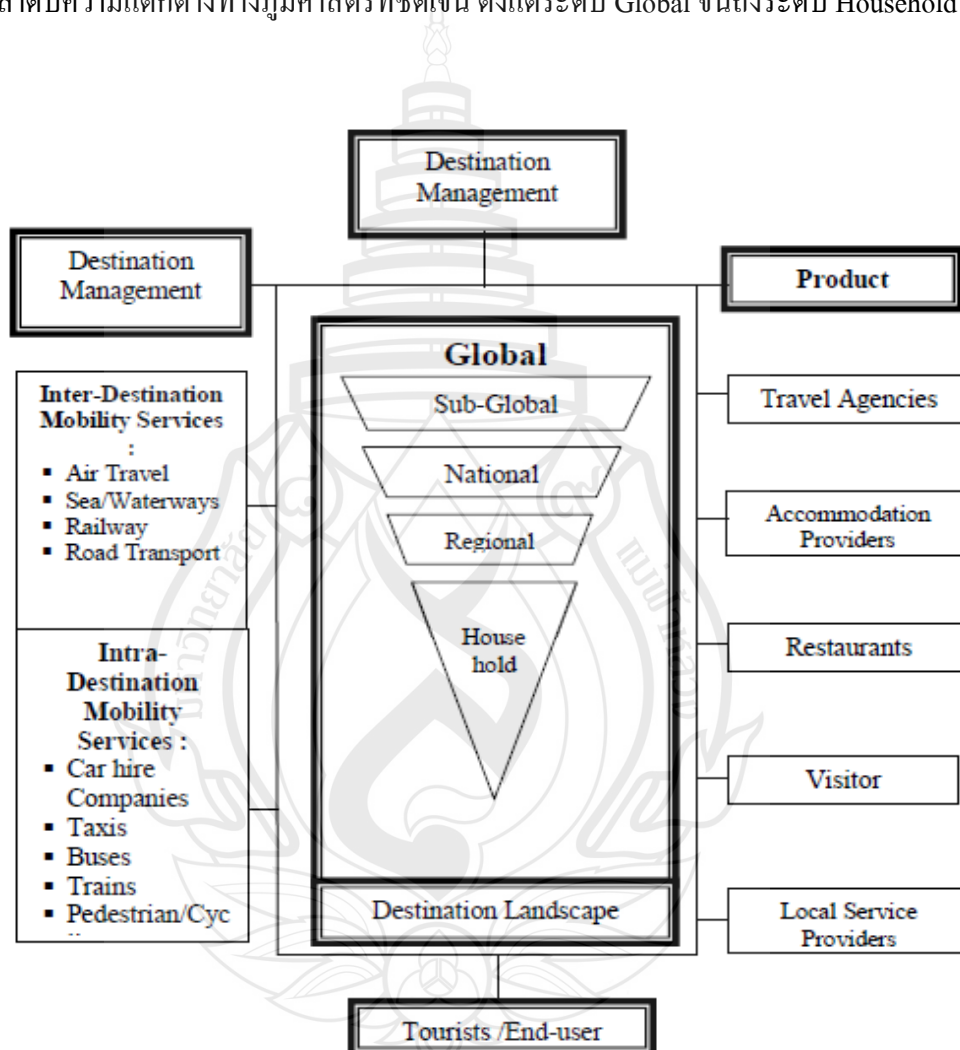
โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวขึ้นนั้นเกิดจากการบูรณาการแนวคิดด้านการจัดการโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน ซึ่งในการพิจารณารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเข้าใจถึงห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวก่อน เนื่องจากแนวคิดและรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์นั้นคือการบริหารจัดการกิจกรรมที่ไหลเวียนอยู่ภายในห่วงโซ่อุปทานประกอบไปด้วย การไหลเวียนทางด้านกายภาพ (Physical) การเงิน (Financial) และสารสนเทศ (Information) เพื่อให้กิจกรรมทั้ง 3 อย่างนี้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด (โกศลศีลธรรม, 2548; ธนิต โสรรัตน์, 2549)

3.3.1 การไหลเวียนของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

การไหลเวียนของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวประกอบด้วยกัน 3 ส่วน ดังนี้ (ชัยวัชทองอินทร์, 2549)

1. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายความว่า ถึงการเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น
2. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ในที่นี้หมายถึงการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น
3. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึงการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ การวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ (1) ขั้นตอนการเดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว (2) ขั้นตอนการอยู่ในเมืองท่องเที่ยว และ (3) ขั้นตอนการเดินทางออกจากเมืองท่องเที่ยว

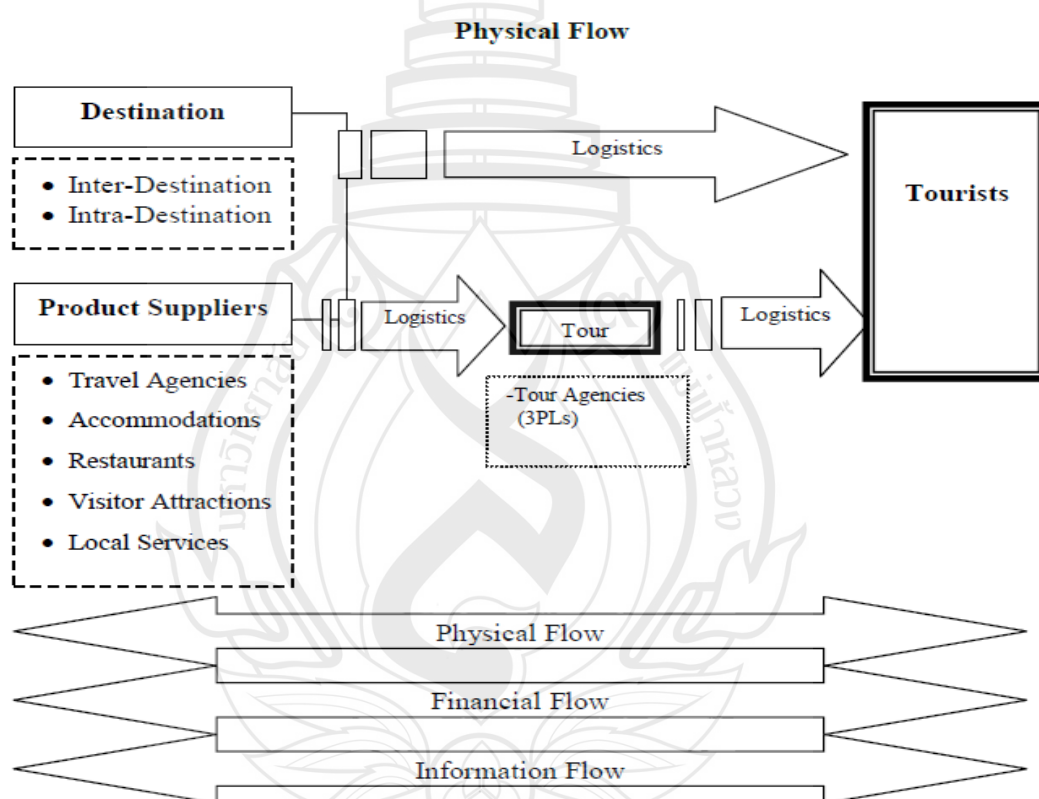
นอกจากนี้ European Parliament, Luxembourg (2002) ได้เสนอ The Tourism Sustainability Supply Chain Model เพื่อที่จะแสดงให้เห็นถึงผู้ที่มีส่วนได้เสียที่แตกต่างกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นส่วนประกอบหนึ่งใน Supply chain ในการเสนอสินค้าและบริการต่อนักท่องเที่ยว โดยแบบจำลอง Supply chain ดังกล่าวยังได้แสดงถึง การปฏิสัมพันธ์ของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีศักยภาพในแต่ละระดับโดยสะท้อนผ่านประสบการณ์ของตัวนักท่องเที่ยว และได้มีการแสดงลำดับความแตกต่างทางภูมิศาสตร์ที่ชัดเจน ตั้งแต่ระดับ Global จนถึงระดับ Household



ที่มา European, Parliament, Luxembourg (2002)

ภาพที่ 3.1 ห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

เมื่อมีการนำแนวคิดในเรื่องของการจัดการโลจิสติกส์มาประยุกต์และปรับใช้ในการจัดการ Supply chain ของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน และต่อยอดพัฒนาจนกลายเป็นกรอบแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยเป็นการจัดการที่มีการไหลเวียนทางด้านกายภาพ การเงิน และด้านสารสนเทศ จากแหล่งกำเนิดไปสู่นักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ดีที่สุด ซึ่งกระบวนการดังกล่าวเริ่มต้นตั้งแต่การผสมผสานวัตถุดิบด้านการท่องเที่ยวที่เป็นเรื่องของ Destination Management และ Product Supplier โดยการผสมผสานดังกล่าวจะถูกจัดการ โดยตัวบุคคลถึง หรือองค์กรก็ได้ แล้วผลออกมาเป็นสินค้าท่องเที่ยวเพื่อเสนอต่อ นักท่องเที่ยว



ที่มา จากการสังเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนของ European, Parliament, Luxembourg (2002)

ภาพที่ 3.2 การจัดการโลจิสติกส์ภายในห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

3.4 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวและการวิเคราะห์ความพึงพอใจ

Vroom (1964, p. 99) ได้ให้ความหมายไว้ว่าหมายถึง ความพึงพอใจ หมายถึงความพึงพอใจ ในสิ่งหนึ่งที่สามารถใช้แทนกันได้ เพราะทั้งสองคำนี้ หมายถึงผลที่ได้จากการที่บุคคลเข้าไปมีส่วนร่วมในสิ่งนั้น ทักษะคติในทางบวกจะแสดงให้เห็นถึงสภาพความพึงพอใจในสิ่งนั้น และทักษะคติในทางลบจะแสดงให้เห็นถึงสภาพความไม่พึงพอใจ

Wolman (1973, p. 384) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความพึงพอใจ หมายถึงความรู้สึกที่มีต่อความสุขเมื่อได้รับผลสำเร็จตามความมุ่งหมายของความต้องการ หรือแรงจูงใจของตนได้รับการตอบสนอง

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และ สมชาย หิรัญภิตติ (2545, หน้า 45) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ระดับความพึงพอใจของลูกค้าที่มีผลจากการเปรียบเทียบระหว่างผลประโยชน์จากคุณสมบัติผลิตภัณฑ์ หรือการทำงานของผลิตภัณฑ์ กับการคาดหวังของลูกค้า

Hughes (1991) และ Pizam and Ellis (1999) ได้ระบุว่าความพึงพอใจนั้นประกอบไปด้วยหลายมิติ ในส่วนของนักท่องเที่ยวเองนั้นก็เช่นกัน เนื่องจากความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อกิจกรรมการท่องเที่ยว นั้น มีปัจจัยที่หลากหลาย ซึ่งหมายถึงความพึงพอใจในมิติต่าง ๆ ด้านต่าง ๆ สิ่งต่าง ๆ ที่ได้เขาได้รับในระหว่างการท่องเที่ยว เช่น ความพอใจต่อสิ่งแวดล้อม (ธรรมชาติ , บรรยากาศ ฯลฯ) ความพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (ที่พัก ร้านอาหาร การเดินทาง ฯลฯ) หรือแม้แต่ความพอใจในการบริการต่าง ๆ ซึ่งแต่ละมิติจะต้องได้รับการวิเคราะห์แยกออกเป็นด้าน ๆ ไป โดยการที่เราจะระบุความพึงพอใจโดยแยกเป็นด้าน ๆ นั้นจะทำให้เราทราบได้ว่านักท่องเที่ยว นั้นมีความพึงพอใจต่อด้านใดบ้าง และมีด้านใดบ้างที่ทำให้นักท่องเที่ยวไม่พอใจ Pizam et al. (1999) กล่าวว่า มิติความพึงพอใจประกอบไปด้วยมิติ 2 ด้าน (1) มิติด้านกายภาพ หรือ Instrumental dimension ซึ่งก็คือความพึงพอใจต่อผลของการกระทำหรือทางกายภาพ เช่น ความสะอาด ความหลากหลาย เป็นต้น (2) มิติด้านความรู้สึก หรือ Expressive dimension ซึ่งหมายถึงความพึงพอใจต่อผลการกระทำทางด้านจิตวิทยา เช่น ความสะดวกสบาย

3.4.1 การวิเคราะห์ความพึงพอใจ

ความพึงพอใจของผู้บริโภคถือเป็นหัวใจหลักของการวางแผนการตลาด เนื่องจากความพึงพอใจนั้นมีอิทธิพลต่อการเลือกซื้อสินค้าและใช้บริการ รวมถึงการเลือกซื้อสินค้าและการใช้บริการนั้นซ้ำอีกครั้งในอนาคต ในเรื่องของนักท่องเที่ยวก็เช่นกัน ความพึงพอใจมีผลต่อการตัดสินใจว่าควรเลือกเที่ยวที่ไหนและควรเลือกใช้บริการอย่างไร โดยเฉพาะการกลับมาเที่ยวซ้ำนั้นที่ผ่านมาก็ได้มี

การศึกษาเกี่ยวกับมุมมองในเรื่องนี้อยู่หลายมิติ แต่เป็นเพียงการวิเคราะห์บนพื้นฐานการพิจารณาความพึงพอใจในการท่องเที่ยวร่วมกับมาตรฐานสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว โดยมีการประเมินความแตกต่างระหว่างมาตรฐานแบบความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวได้รับ (Ekinci, Riley & Chen, 2001)

สำหรับวิธีการประเมินที่เป็นที่นิยมมากที่สุด คือการวิเคราะห์ความคาดหวังกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว โดยการเปรียบเทียบความคาดหวังก่อนการท่องเที่ยวกับความพึงพอใจที่ได้รับหลังจากการท่องเที่ยว ถ้าในกรณีที่นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจมากกว่าสิ่งที่คาดหวังไว้ก่อนการเดินทาง นั่นก็แสดงว่านักท่องเที่ยวมีโอกาสสูงที่จะกลับมาเที่ยวซ้ำอีกในอนาคต แต่ในทางตรงกันข้ามหากความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวน้อยกว่าสิ่งที่คาดหวังไว้ก่อนการเดินทาง ก็จะมีผลตอบสนองเป็นเชิงลบ ซึ่งหมายถึงนักท่องเที่ยวอาจไม่กลับมาเที่ยวซ้ำอีก (Kuzak & Rimmington, 2000; Kown & Park, 2000) แต่ในความจริงนั้นนอกจากนี้แล้วนักท่องเที่ยวยังมีการเปรียบเทียบความพึงพอใจจากสิ่งที่ตนได้รับและต้นทุนที่เสียไปด้วย ซึ่งแนวคิดนี้เป็นการพิจารณาอยู่บนทฤษฎีความเท่าเทียมกัน (Oliver & Swan, 1989) ที่ว่า ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวสามารถอธิบายได้ด้วยต้นทุนที่นักท่องเที่ยวต้องเสียไป หมายถึง ราคา ผลประโยชน์ที่ได้รับ และเวลาที่เสียไป มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวยังขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่ผ่านมา ซึ่งจะถูกนำมาเปรียบเทียบกับการท่องเที่ยวในปัจจุบัน (Yooshik & Muzaffer, 2005)

จากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่าการวิเคราะห์ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวนั้นมีมุมมองและมิติในการพิจารณาที่หลากหลาย อันเนื่องมาจากนักท่องเที่ยวมีแรงจูงใจในการท่องเที่ยวในแต่ละที่แตกต่างกันออกไป และมีระดับความพึงพอใจที่แตกต่างกัน ซึ่งทั้งนี้ก็ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลาย ๆ อย่าง ดังนั้นในการศึกษาเพื่อประเมินความพอใจของนักท่องเที่ยวควรมีการบูรณาการแนวคิดข้างต้นเข้าด้วยกัน

3.4.2 ความจงรักภักดีต่อแหล่ง/สถานที่ท่องเที่ยว

การแสดงถึงความจงรักภักดีต่อแหล่ง/สถานที่ท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นหลังจากนักท่องเที่ยวได้ท่องเที่ยวในแหล่งนั้น ๆ แล้ว ซึ่งพฤติกรรมที่เกิดขึ้นตามมาก็คือการกลับมาเที่ยวซ้ำ หรือการเล่าขานประสบการณ์การท่องเที่ยวให้กับผู้อื่นทราบ ซึ่งเป็นหนึ่งในดัชนีชี้วัดความสำเร็จของกลยุทธ์ทางการโฆษณา และยังเป็นประโยชน์ต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับแหล่งท่องเที่ยว (Dimanche & Havitz, 1994)

ที่ผ่านมาได้มีการนำแนวคิดเกี่ยวกับการวัดความจงรักภักดีที่มีต่อสินค้ามาประยุกต์ใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวอย่างกว้างขวาง โดยทั่วไปจะประเมินความจงรักภักดีต่อสินค้าท่องเที่ยวด้วย

วิธีการหลัก ๆ 3 วิธี คือ การศึกษาพฤติกรรม การศึกษาทัศนคติ และการผสมผสานวิธีการทั้งสองวิธีเข้าด้วยกัน (Yooshik & Muzaffer, 2005)

1. การศึกษาพฤติกรรม: เป็นการศึกษาโดยการวัดความถี่ในการเลือกหรือใช้บริการ หรือสินค้าท่องเที่ยว วิธีการนี้ขาดกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ ผลการศึกษาที่ได้เป็นเพียงตัวเลขสถิติที่แสดงถึงความถี่ในการเลือกหรือการใช้บริการท่องเที่ยว แต่ไม่มีการอธิบายถึงมูลเหตุหรือสาเหตุที่นักท่องเที่ยวกลับมาเที่ยวซ้ำ กล่าวคือ ไม่สามารถตอบคำถามได้ว่า ทำไมนักท่องเที่ยวจึงกลับมาท่องเที่ยวซ้ำ และมีวิธีการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันอย่างไร

2. การศึกษาทัศนคติ: การศึกษาแนวทางนี้เป็นการพิจารณาบนพื้นฐานที่ว่า การที่นักท่องเที่ยวกลับมาเที่ยวซ้ำ หรือแนะนำให้ผู้อื่นมาเที่ยว แสดงว่า นักท่องเที่ยวมีทัศนคติที่ดีต่อแหล่งท่องเที่ยววิธีการนี้ยังสามารถอธิบายถึงสาเหตุที่นักท่องเที่ยวมีความจงรักภักดีต่อสถานที่ท่องเที่ยวได้อีกด้วย

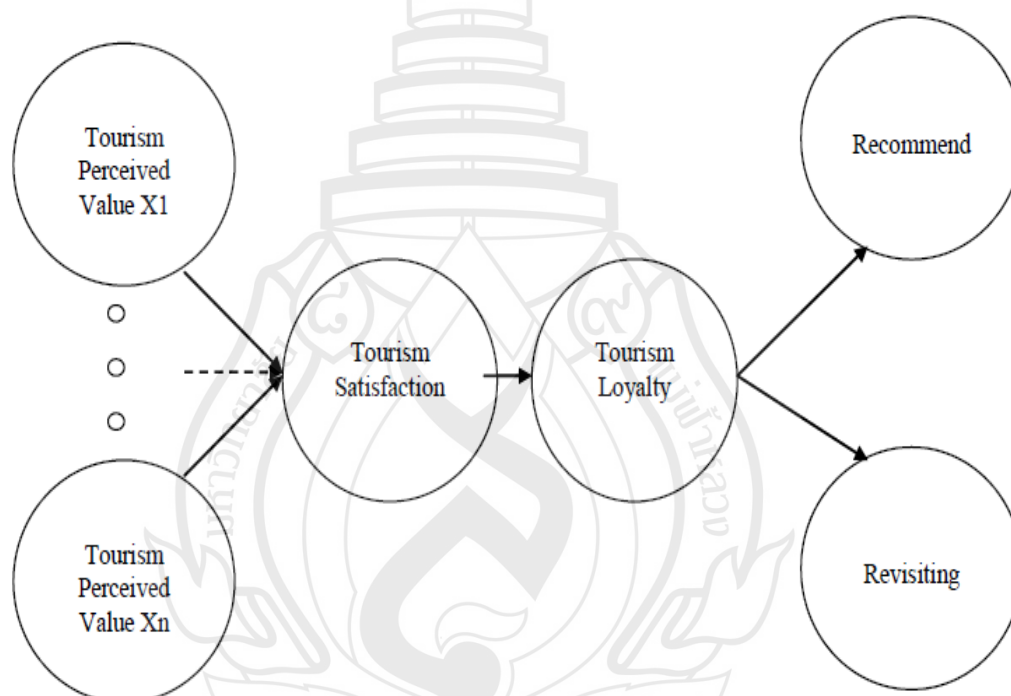
3. การผสมผสานวิธีการทั้งสองเข้าด้วยกัน: จากข้อจำกัดของวิธีการศึกษาทัศนคติที่ว่าวิธีการดังกล่าวไม่สามารถวัดความจงรักภักดีออกมาเป็นตัวเลข หรือไม่สามารถบอกขนาดของความจงรักภักดีได้ จึงได้มีการประยุกต์ใช้การศึกษาพฤติกรรมเข้ามาซึ่งการผนวกทั้งสองวิธีเข้าด้วยกัน จึงเป็นการปิดจุดอ่อนของทั้งสองวิธี ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า วิธีการนี้เป็นวิธีการที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากการบูรณาการวิธีการเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณเข้าด้วยกัน และสามารถทำให้เข้าใจถึงสาเหตุของความจงรักภักดีของนักท่องเที่ยวที่มีต่อสถานที่ท่องเที่ยวได้ดีที่สุด

3.4.3 แบบจำลองที่ใช้วัดความพึงพอใจนักท่องเที่ยว

กรอบแนวคิดที่นำมาใช้ในการพัฒนาเพื่อสร้างแบบจำลองที่ใช้วัดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ มาจากการพัฒนากรอบแนวคิด ดัชนีชี้วัดความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction Index: CSI) ซึ่งมีการนำมาใช้เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดที่สำคัญที่จะสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มของผลประกอบการหรือความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต ดังจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันนี้ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกให้ความสำคัญกับดัชนีชี้วัดตัวนี้ เช่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย เกาหลีใต้ แคนาดา สหภาพยุโรป เป็นต้น

นอกจากนี้ในปี ค.ศ. 1994 ACSI (The American Customer Satisfaction Index) ได้มีการเสนอแบบจำลองการวัดความพึงพอใจของลูกค้า ที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพของสินค้าและบริการ รวมทั้งความพึงพอใจของผู้บริโภคที่มีต่อสินค้าและบริการที่ผลิตขึ้นภายในประเทศ และสินค้านำเข้ารวมทั้งบริการจากต่างประเทศที่จัดจำหน่ายในสหรัฐอเมริกา โดยแบบจำลองดังกล่าวกลายเป็นที่นิยมและได้รับความเชื่อถือจากนานาประเทศ เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาและประยุกต์ใช้กับประเทศของตน (University of Michigan, 1994)

ดังนั้นสำหรับการศึกษาในครั้งนี้จึงได้มีการพัฒนาและประยุกต์ใช้แบบจำลองของ ACSI เพื่อนำมาใช้ในการสร้างแบบจำลองสำหรับการวัดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว โดยอาศัยแบบจำลองทางเศรษฐมิติเชิงซ้อน (Multi-equation Econometric Model) ที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง Tourism Perceived Value ที่มีต่อ Tourism Satisfaction และ Tourism Loyalty (Recommend and Revisiting) โดยถ้านักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในทางบวกก็จะมีผลให้นักท่องเที่ยว Recommend เรื่องดี ๆ ส่งต่อไปยังคนอื่น ๆ หรือมีการกลับมาเที่ยวซ้ำอีก แต่หากเป็นไปในทางลบ นักท่องเที่ยวก็จะเลือกไปเที่ยวยังสถานที่ท่องเที่ยวอื่น หรือมีการบอกกล่าวที่ไม่ดีไปยังคนอื่น ๆ ในที่นี้สามารถแสดงแบบจำลองความสัมพันธ์ดังกล่าวได้ดังนี้



ที่มา คัดแปลงมาจากแบบจำลองการวัดความพึงพอใจของลูกค้าที่เสนอโดย ACSI

ภาพที่ 3.3 แบบจำลองการวัดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

3.5 การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชน

ระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชนแบ่งออกเป็น 3 ชั้น คือ ชั้นการเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยว ชั้นการอยู่ในสถานที่ท่องเที่ยว และชั้นการออกจากสถานที่ท่องเที่ยว ดังนี้



ภาพที่ 3.4 การแบ่งขั้นตอนของระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวชุมชน

ในแต่ละขั้นตอนมีการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) ที่เกี่ยวข้องของการท่องเที่ยวอยู่ 3 ประเภทคือ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) การเคลื่อนที่ดังกล่าวมุ่งตรงไปยังนักท่องเที่ยว เพื่อให้ นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) ทั้ง 3 ด้าน มีรายละเอียด ดังนี้

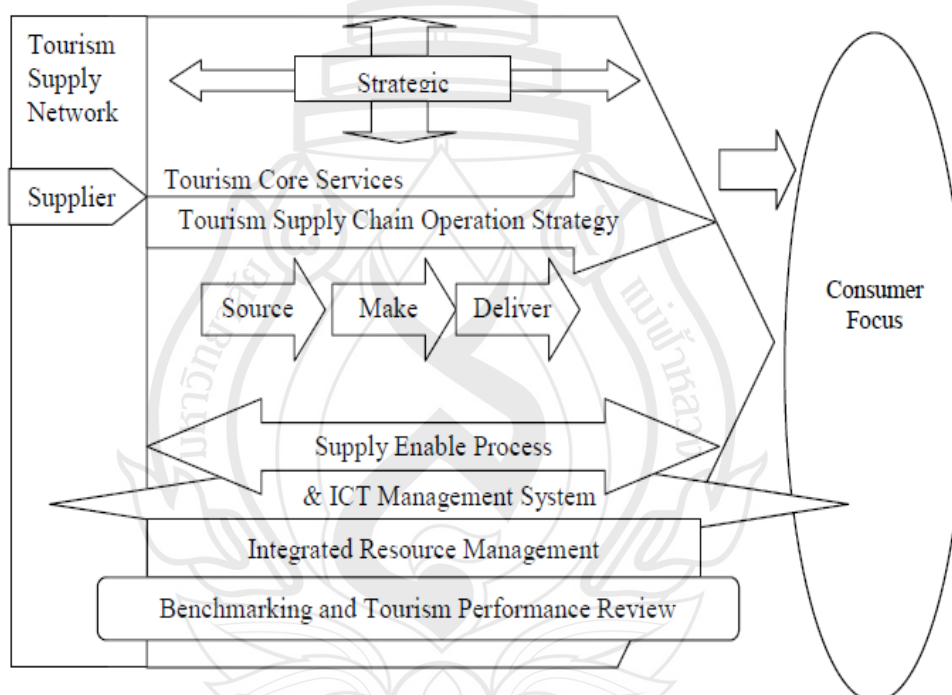
1. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของ นักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบาย ในการเดินทาง เป็นต้น
2. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) หมายถึง การให้ข้อมูล ข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำ สถานที่ คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น
3. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวก เรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว เครื่องเบิกเงินสด การใช้บัตรเครดิต และการ แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น

ในการศึกษานี้มีประเด็นของการวิเคราะห์เรื่องระบบโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยวชุมชน
ครอบคลุม 3 เรื่อง ดังนี้

1. ประเด็นที่ 1 การไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) ประเภทใดที่มีความสำคัญมากที่สุด
ในแต่ละขั้นตอนของระบบโลจิสติกส์ (เข้าสู่ อยู่ และออกจาก)

2. ประเด็นที่ 2 การค้นหาปฏิบัติที่ดี (Good Practices) ในระบบโลจิสติกส์ของการ
ท่องเที่ยวชุมชน

3. ประเด็นที่ 3 ความสามารถในการนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน
ในการศึกษาระบบโลจิสติกส์เป็นกระบวนการขับเคลื่อนห่วงโซ่ทั้งระบบ สำหรับการ
ท่องเที่ยว จะได้ใช้กรอบแนวคิดดังเสนอในรูปภาพด้านล่างนี้



ภาพที่ 3.5 กรอบแนวคิดในการศึกษาระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว

รายละเอียดของกรอบแนวคิดแยกตามประเด็นต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

1. Customer Focus ระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวเป็นระบบที่เน้นผู้รับบริการ
เป็นทรัพยากรที่สำคัญ ด้านการท่องเที่ยวทั้งหลายจึงจะต้องถูกขับเคลื่อนมาเพื่อตอบสนองต่อความ
ต้องการของนักท่องเที่ยว ดังนั้นกิจกรรมที่จำเป็นสำหรับเรื่องนี้ คือ

1) การสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

2) การลงทุนประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว

2. Planning ระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวเริ่มต้นที่การวางแผนอย่างครบวงจรในทุกด้านของระบบ ซึ่งครอบคลุมทั้งบริการของภาครัฐและเอกชนที่ต้องอยู่ภายใต้แผนการพัฒนาเดียวกันเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องประสานกันเป็นอย่างดี ในการวางแผนจึงมีองค์ประกอบดังนี้

1) การสร้างวิสัยทัศน์และพันธกิจ (Vision and Mission)

2) การวางแผนและการจัดสรรทรัพยากรของรัฐ

3. Source ในการสร้างบริการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพจำเป็นต้องมีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพด้วย ซึ่งการแสวงหาทรัพยากรดังกล่าวประกอบด้วยกิจกรรมดังต่อไปนี้

1) การจัดหา

2) การจัดการบุคลากร

3) การป้องกัน การทำลายและส่งเสริมการสร้างทุนสังคมและวัฒนธรรม เพราะการท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่อาศัยทุนสังคมและทุนวัฒนธรรมได้

4. Make การสร้างบริการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพถือเป็นแกนกลางหลักของบริการท่องเที่ยว ซึ่งบริการท่องเที่ยวที่จำเป็นประกอบด้วยประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1) การส่งเสริมส่วนผสมสินค้า (Diversity and combination)

2) การจัดการ Cluster การท่องเที่ยวตั้งแต่การคมนาคมขนส่งอาหาร ที่พัก ฯลฯ ทั้งในด้านการส่งเสริมและกำกับ

3) การจัดการข้อมูลที่ใช้ร่วมกัน

4) การจัดการ Supply chain และการจัดการภาครัฐ

5) การจัดการของเสียจากการท่องเที่ยว

5. Deliver เมื่อบริการท่องเที่ยวถูกสร้างขึ้นก็จะถูกส่งมอบไปยังนักท่องเที่ยว ซึ่งประเด็นในการวัดประสิทธิภาพของการส่งมอบมีดังนี้

1) จำนวนรับมอบ และการเติบโต (Growth)

2) เวลาที่ส่งมอบ

6. Support Process ในการสร้างบริการท่องเที่ยวจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น ๆ ของภาครัฐและเอกชนเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์และความมีประสิทธิภาพของกิจกรรมการท่องเที่ยว ดังนี้

- 1) ภาครัฐ
หน่วยงานภาครัฐอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยตรง อาทิ

- ก. สถานทูต
- ข. กรมทางหลวง
- ค. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ง. สถานีโทรทัศน์
- จ. สาธารณสุข
- ฉ. กรมควบคุมมลพิษ ฯลฯ

- 2) ภาคเอกชน
ธุรกิจเอกชนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยตรง แต่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวด้วย
อาทิ

- ก. ธนาคารและสถาบันการเงิน (การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)
- ข. โรงพยาบาล

7. Performance Review เมื่อบริการท่องเที่ยวถูกสร้างขึ้นและได้รับการส่งมอบไปยัง
นักท่องเที่ยวแล้ว มีความจำเป็นที่ต้องทำการตรวจสอบผลการดำเนินการและประสิทธิภาพของ
ระบบ ซึ่งตัวชี้วัดสำคัญ อาทิ

- 1) ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว (Satisfaction Review)
- 2) อัตราการกลับมาเที่ยวซ้ำ (Revisit)
- 3) การเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับเกณฑ์มาตรฐาน (Benchmarking)

8. ICT ตลอดทั้งระบบของการให้บริการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ระบบ
โทรคมนาคมมีความสำคัญในการเชื่อม ตั้งแต่ผู้จัดหาทรัพยากรด้านการท่องเที่ยว (Suppliers)
ผู้ให้บริการท่องเที่ยวไปจนถึงผู้รับบริการท่องเที่ยว ประเด็นการศึกษาเกี่ยวกับ ICT จึงมีสองด้าน
คือประสิทธิภาพและความเพียงพอของการบริการ ดังต่อไปนี้

- 1) ICT : คุณภาพ
 - ก. เวลาที่ส่งมอบ (Lead time)
 - ข. ต้นทุน (Cost)
 - ค. มีคุณภาพ เชื่อถือได้ (Reliability)
 - ง. มีความสม่ำเสมอในการส่งมอบ (Consistency)

2) ICT : ความเพียงพอ

- ก. ปริมาณ ICT ต่อจำนวนนักท่องเที่ยว
- ข. การเข้าถึงบริการ ICT
- ค. อัตราการชำรุดเสียหายของ ICT

9. Integrated Resource Management การบริหารงานระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวจำเป็นต้องบริหารอย่างเป็นการบูรณาการเพื่อให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนมี ทิศทางการดำเนินงานไปในทางเดียวกัน ตลอดจนมีความสอดคล้องกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดของระบบ ดังนั้นจึงเป็นที่แน่ใจว่าในปัจจุบันการบริหารงานด้านโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเป็นไปในลักษณะต่างคนต่างทำหรือร่วมกันคิดร่วมกันทำ

10. Benchmarking ผลการศึกษาระบบโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวของพื้นที่หนึ่งควรได้รับการเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่นทั้งในระดับประเทศ (การเปรียบเทียบผลการดำเนินการของระบบฯระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และการเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่ง เช่น สิงคโปร์) และระดับจังหวัดท่องเที่ยวหลัก ซึ่งผลการเปรียบเทียบดังกล่าวจะนำไปสู่การเรียนรู้ระหว่างกันและกันข้ามพรมแดน (Learning across borders) อันนำไปสู่การค้นพบ Best practice และการเปลี่ยนแปลง Innovations ระหว่างกัน ซึ่งในการศึกษาในปีที่ผ่านมา (โครงการการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ปีที่ 2) ได้ทำการเปรียบเทียบระดับประเทศแล้ว

3.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

3.6.1 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศ

เสาวรีย์ ระโพนทอง (2547) ได้ศึกษาเรื่องการจัดการการท่องเที่ยวทางน้ำ เขตลาคกระบัง ผลการวิจัยพบว่า (1) นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความต้องการท่องเที่ยวทางน้ำ เพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตระหว่างธรรมชาติกับชุมชน สายน้ำ ลำคลอง และศึกษาประวัติศาสตร์ ตลอดจนเยี่ยมชมศาสนสถาน นมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์เพื่อเป็นสิริมงคลแก่ชีวิต รวมทั้งซื้อผลผลิตทางการเกษตรและของที่ระลึก (2) ด้านความพร้อมของผู้ประกอบการนั้น มีผู้ผลิตสินค้าซึ่งนับว่าเป็นเอกลักษณ์ของเขตลาคกระบังอยู่มากด้วยการสนับสนุนของเขตลาคกระบังในโครงการหนึ่งผลิตภัณฑ์หนึ่งตำบล โครงการธุรกิจขนาดย่อม มีสินค้าเด่น ๆ เช่น สมุนไพรแปรรูป ข้าวกล้อง เป็นต้น อีกทั้งกำลังเริ่มต้นโครงการจัดทำ

ตลาดน้ำบริเวณหน้าเขตลาดกระบังโดยการสนับสนุนงบประมาณจากกรุงเทพมหานคร ทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวทางน้ำมีความยั่งยืนยิ่งขึ้น สำหรับสนามบิณสุวรรณภูมิซึ่งจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดบริการสามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมากขึ้น มีศักยภาพสูงสำหรับการจัดการท่องเที่ยวภายในหนึ่งวัน เป็นแนวทางให้เห็นว่าการพัฒนาพื้นที่เขตลาดกระบังซึ่งอยู่ไม่ไกลจากสนามบิณสุวรรณภูมิ น่าจะเป็นไปได้ด้วยดี โดยเฉพาะการจัดการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำตามลำคลองในเขตลาดกระบัง (3) ผลสำรวจเส้นทางการจัดการการท่องเที่ยวทางน้ำเขตลาดกระบัง ให้ตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยวและความพร้อมของผู้ประกอบการ โดยทุกเส้นทางมีความสะดวกปลอดภัย และประหยัดงบประมาณในการท่องเที่ยว ใช้เวลาเพียง 1 วันดังนี้ เส้นทางที่ 1 ท่องเที่ยวเชิงเกษตรธรรมชาติ เส้นทางที่ 2 ไหว้พระเจ็ดวัดและชมธรรมชาติสองฝั่งคลอง ฝั่งตะวันตก เส้นทางที่ 3 ไหว้พระเจ็ดวัด และชมธรรมชาติสองฝั่งคลอง ฝั่งตะวันออก และเส้นทางที่ 4 ชมธรรมชาติสองฝั่งคลอง ตลาดริมน้ำ และสวนผลไม้ และ (4) ข้อเสนอแนะในการจัดการท่องเที่ยวทางน้ำให้มีความยั่งยืน ไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอีกทั้งเป็นที่พึงพอใจของนักท่องเที่ยวตลอดไป ได้แก่ การจัดตั้งอำนวยความสะดวก เช่น ที่จอดรถ ห้องน้ำที่ถูกลักษณะ ป้ายบอกเส้นทาง ขึ้นตอนและวิธปฏิบัติตัวของนักท่องเที่ยวในการเข้าชมศาสนสถานและสวนเกษตร ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ความพร้อมของผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ เช่น มีผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ไว้ให้นักท่องเที่ยวได้เลือกซื้อในราคาไม่แพงและคุณภาพดี มีการต้อนรับนักท่องเที่ยวด้วยกริยามารยาทที่ดีงามตามประเพณีไทย เพื่อทำให้นักท่องเที่ยวได้มีความประทับใจเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำจะได้มีความยั่งยืนตลอดไป

สุมาลี วงษ์วิฑิต และระพีพรรณ ทองห่อ (2547) ได้ศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวทางน้ำ: การพัฒนาเศรษฐกิจการค้าบริการภายใต้ข้อตกลง GATS. ผลการวิจัยในพื้นที่ศึกษา 16 จังหวัด คือ ภาคใต้ (ภูเก็ต กระบี่ ชุมพร สงขลา) ภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ (ตาก เชียงใหม่ อุบลราชธานี นครราชสีมา) ภาคตะวันออก (ตราด ระยอง จันทบุรี ชลบุรี) และภาคกลาง (เพชรบุรี สมุทรสงคราม กาญจนบุรี นครนายก) พบว่ามีความสอดคล้องต้องกันในผลการวิเคราะห์จากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ ทั้งสองกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการและประชาชนในแหล่งท่องเที่ยวมีความรู้ความเข้าใจในความหมายของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนพอสมควร แต่ยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาฯ ดังกล่าว โดยมีความคิดเห็นต่อนโยบายและมาตรการทั้งหลายที่รัฐจัดให้มีขึ้นเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในลักษณะที่เป็น Free rider หรือคอยรับประโยชน์จากผลสำเร็จโดยการวางตัวเป็นกลางไม่สนับสนุนหรือเข้าร่วมหรือต่อต้านการพัฒนาฯ ทั้งนี้เป็นความคิดเห็นซึ่งเกิดจากปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยอันเกิดจากความเชื่อ หรือค่านิยมของตนเองหรือปัจจัยภายนอกอันเกิดจากปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจริง และมีอยู่

รวมทั้งปัจจัยอันเกิดจากการจัดการของภาครัฐ หรือภาคเอกชนร่วมกันเอง โดยมีจุดเด่นที่สำคัญของข้อค้นพบคือเรื่องปัญหามลพิษซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนที่สุด

3.6.2 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่างประเทศ

Wakefield and Blodgett (1994) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “The Importance of Services Capes in Leisure Service Setting” พบว่าอิทธิพลของบรรยากาศ สภาพของสถานที่ที่มีผลต่อความพึงพอใจ และการกลับมาซื้อซ้ำของลูกค้า ดังนั้นผู้ให้บริการจึงควรสนใจถึงส่วนประกอบทั้งหมดของการให้บริการ ไม่เพียงแต่วิธีการให้บริการเท่านั้น

Thorn (1997) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “Why Customer Satisfaction May Not Mean Royalty” พบว่า “ความพึงพอใจของลูกค้า” และ “ความซื่อสัตย์” ไม่ได้มีความหมายเดียวกัน “ความพึงพอใจ” เป็นทัศนคติ แต่ “ความซื่อสัตย์” เป็นการแสดงออกถึงพฤติกรรม ลูกค้าที่ซื่อสัตย์นั้นไม่เพียงแต่กลับมาใช้บริการใหม่ พวกเขาไม่คอยรู้สึกว่าคุณบีบบังคับ และพร้อมจะให้อภัยต่อสิ่งที่ผิดพลาดขาดตกบกพร่องซึ่งเกิดขึ้นบางครั้งในการรับบริการหรือในสินค้า และที่สำคัญยังมีส่วนช่วยในการโฆษณาปากต่อปาก ในการสำรวจความซื่อสัตย์ของลูกค้าโดย Champlain College Burlington, Vermont พบว่าลูกค้าที่ซื่อสัตย์นั้นได้สร้างความรู้สึกรักผูกพันเกี่ยวข้องเป็นส่วนตัวกับเจ้าของสถานที่และพนักงาน

Neal (2000) ได้ศึกษาเรื่อง How Tourism Services Impact Travelers' Quality of Life (QOL): A Macro Marketing Perspective จุดประสงค์ของการศึกษานี้เพื่อชี้ให้เห็นความสำคัญของการตลาดมหภาคในการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ผลลัพธ์ของการประเมินความพึงพอใจของ QOL สำหรับการท่องเที่ยวสามารถที่จะดำเนินการเป็นระยะ วิธีเฉพาะของการวัดสามารถช่วยการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เป็นอย่างมีอาชีพในการบริหารการตลาดผสมไปกับคุณภาพชีวิตของนักท่องเที่ยว ผลของการวิจัยชี้ให้เห็นว่า ความพึงพอใจกับประสบการณ์การท่องเที่ยวถูกคาดการณ์ โดยการสะท้อนของการเดินทาง และความพึงพอใจกับการบริการของการท่องเที่ยว นอกจากนี้ความพึงพอใจกับการบริการของการท่องเที่ยวถูกคาดการณ์โดยความพึงพอใจกับความคาดหวังในการบริการของช่วงการท่องเที่ยว เช่นการรับรู้ถึงความเป็นอิสระจากการควบคุม การบริการก่อนการเดินทาง การบริการระหว่างการเดินทาง การบริการเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง และการบริการหลังการเดินทาง

Cole (2000) ได้ศึกษาเรื่อง Service Quality Dimensions Affecting Nature Tourists' Intentions to Revisit โดยจุดมุ่งหมายของการศึกษาคือเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของมิติคุณภาพการบริการ บนพื้นฐานความตั้งใจเยี่ยมชมอีกครั้งของนักท่องเที่ยว ในลักษณะตามธรรมชาติของการ

ห้องเที่ยว มิติ 4 ประการ ของคุณภาพการบริการ (การอนุรักษ์ และการศึกษา ข้อมูลสารสนเทศ คณะผู้ร่วมงาน และสิ่งอำนวยความสะดวก) ผลของการศึกษา แสดงให้เห็นว่าความพยายามในการอนุรักษ์ และการศึกษาเกี่ยวกับที่พัก เป็นสิ่งที่สนับสนุนความตั้งใจมาเยือนอีกครั้งของนักท่องเที่ยวมากที่สุด ในขณะที่ข้อมูลสารสนเทศ และคณะผู้ร่วมงาน สนับสนุนความตั้งใจมาเยือนอีกครั้งของนักท่องเที่ยวรองลงมา และความสะดวกสบายของสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นสิ่งที่สนับสนุนความตั้งใจมาเยือนอีกครั้งของนักท่องเที่ยวน้อยที่สุด สิ่งที่ค้นพบในการศึกษานี้ แสดงให้เห็นว่า คุณภาพการบริการที่ดี เหมือนกับเป็นแรงเสริมความตั้งใจตามธรรมชาติของนักท่องเที่ยวให้กลับมาใช้บริการอีกครั้งในอนาคต และเป็นข้อรับประกันว่า จะเป็นผลในทางบวก ในการบอกกล่าวต่อแก่ ครอบครัวและเพื่อนของพวกเขา



บทที่ 4

ระเบียบและวิธีการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทาง การพัฒนา โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล มีการดำเนินการวิจัยประกอบด้วยหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. วิธีการวิจัย
2. การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง
3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. การสร้างเครื่องมือและหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ
5. การรวบรวมข้อมูล
6. วิเคราะห์ข้อมูล

4.1 วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบเชิงสำรวจ (Survey Research) และมีการใช้ (Questionnaire) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่รัฐ ในพื้นที่หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

4.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

4.2.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้สามารถแบ่งออกได้ 4 กลุ่ม ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับ การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐ ดังนี้

4.2.1.1 กลุ่มนักท่องเที่ยว หมายถึง นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในหมู่เกาะ ตะรุเตา จังหวัดสตูล

4.2.1.2 กลุ่มคนในชุมชน หมายถึง กลุ่มคนที่อาศัยอยู่บนเกาะตะรุเตาและเกาะใกล้เคียงในจังหวัดสตูล

4.2.1.3 กลุ่มผู้ประกอบการ หมายถึง กลุ่มผู้บริหารธุรกิจ หรือหน่วยงานที่ให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว ร้านค้า ร้านอาหาร รถเช่า ซึ่งตั้งอยู่ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

4.2.1.4 กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐ หมายถึง เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานที่ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการแหล่งท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

4.2.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

4.2.2.1 กลุ่มนักท่องเที่ยว โดยที่ไม่ทราบจำนวนที่ชัดเจนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยผู้วิจัยได้ใช้สูตรของ W.G. Cochran ดังนี้

$$n = \frac{p(1-p)Z^2}{d^2}$$

โดยที่

n = จำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

p = สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยต้องการสุ่ม ในที่นี้กำหนดให้เท่ากับ 0.85

d = ค่าความคลาดเคลื่อนสูงสุดที่ยอมรับได้ โดยกำหนดให้คลาดเคลื่อนไม่เกิน 5% จึงมีค่าเท่ากับ 0.05

Z = ค่ามาตรฐานเมื่อมีการกระจายแบบปกติ ในที่นี้กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% ดังนั้น Z เท่ากับ 1.96

แทนค่าแต่ละตัวแปรในสูตรดังกล่าวจะได้ผลของขนาดกลุ่มตัวอย่างดังนี้

$$n = \frac{(0.85)(0.15)(1.96)^2}{(0.05)^2}$$

ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง = 195.90 ตัวอย่าง

วิธีที่ใช้ในการเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูลนั้น ในครั้งนี้ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) รวมจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 50 ตัวอย่าง

4.2.2.2 กลุ่มคนในชุมชน จากการศึกษาพบว่าหมู่เกาะตะรุเตาตั้งอยู่บนตำบลปากน้ำ อำเภอละงู จังหวัดสตูล ดังนั้นผู้วิจัยจึงตัดสินใจเลือกใช้จำนวนกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เป็นจำนวน 50 ตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

4.2.2.3 กลุ่มผู้ประกอบการ การศึกษาในครั้งนี้พบว่า ผู้ประกอบการในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล มีอยู่เป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยจึงใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) ด้วยวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling) รวมจำนวนตัวอย่าง 25 ตัวอย่าง

4.2.2.4 กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐ จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่าในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูลนั้นมีหน้าของรัฐที่เกี่ยวข้องอยู่หลายหน่วยงาน ดังนั้นผู้วิจัยจึงเลือกใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling) รวมจำนวนตัวอย่าง 25 ตัวอย่าง

4.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามและสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 4 แบบดังนี้

4.3.1 แบบสอบถาม และสัมภาษณ์ ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในวันที่เก็บข้อมูล แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่หนึ่ง ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่สอง ข้อมูลพฤติกรรมการท่องเที่ยวที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

ส่วนที่สาม ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีผลต่อองค์ประกอบ

ของระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ส่วนที่สี่ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

4.3.2 แบบสอบถาม และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เกี่ยวกับข้อมูลของคนในชุมชนที่อาศัยอยู่บนเกาะตะรุเตาและหมู่เกาะใกล้เคียง ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยแบ่งแบบสอบถามและสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่หนึ่ง ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่สอง ความพร้อมและแนวทางการพัฒนาความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยว

ในมุมมองของคนในชุมชนที่เป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว

ส่วนที่สาม ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

4.3.3 แบบสอบถาม และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เกี่ยวกับข้อมูลของผู้ประกอบการในพื้นที่หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยแบ่งแบบสอบถามและสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่หนึ่ง ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และแหล่งท่องเที่ยว

ส่วนที่สอง ความพร้อมและแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว

ส่วนที่สาม ความคิดเห็นในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

4.3.4 แบบสอบถาม และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ถึงข้อมูลของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องในพื้นที่หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยแบ่งแบบสอบถามและสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่หนึ่ง ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์และแหล่งท่องเที่ยว

ส่วนที่สอง ความพร้อมและแนวทางการพัฒนา

ส่วนที่สาม ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

แบบสอบถามระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีผลต่อองค์ประกอบของระบบ

โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นข้อคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยมีตัวเลือกอยู่ด้วยกัน 5 ระดับ นำมาหาค่าเฉลี่ย เลขคณิต ($\bar{X}$) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) แล้วนำเสนอข้อมูลในรูปตาราง ประสิทธิภาพเชิงพรรณนา โดยนำข้อมูลค่าเฉลี่ยคณิต ($\bar{X}$) มาแปลความหมาย โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ระดับ	5 หมายถึง ความพึงพอใจมากที่สุด
ระดับ	4 หมายถึง ความพึงพอใจมาก
ระดับ	3 หมายถึง ความพึงพอใจปานกลาง
ระดับ	2 หมายถึง ความพึงพอใจน้อย
ระดับ	1 หมายถึง ความพึงพอใจน้อยที่สุด

การแปลผลแบบสอบถามความพึงพอใจได้แบ่งเป็น 5 ระดับ คือ ความพึงพอใจมากที่สุด ความพึงพอใจมาก ความพึงพอใจปานกลาง ความพึงพอใจน้อย ความพึงพอใจน้อยที่สุด ได้ใช้หลักเกณฑ์การวิเคราะห์ ดังนี้

การแปลความหมายค่าคะแนนเฉลี่ย ผู้วิจัยใช้เกณฑ์การแปลความหมายค่าคะแนนแบ่งออกเป็น 5 ระดับ (ชานินทร์ ศิลป์จารุ, 2553) ดังนี้คือ

ค่าเฉลี่ย 4.50 - 5.00	หมายถึง มีความพึงพอใจมากที่สุด
ค่าเฉลี่ย 3.50 - 4.49	หมายถึง มีความพึงพอใจมาก
ค่าเฉลี่ย 2.50 - 3.49	หมายถึง มีความคิดพึงพอใจปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.50 - 2.49	หมายถึง มีความพึงพอใจน้อย
ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.49	หมายถึง มีความพึงพอใจน้อยที่สุด

4.4 การสร้างเครื่องมือและการหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ

4.4.1 กระบวนการในการสร้างเครื่องมือ มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

4.4.1.1 ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวคิดในการกำหนดแนวทางสำหรับการสร้างเครื่องมือ

4.4.1.2 วิเคราะห์เอกสารร่างแบบสอบถามอย่างมีโครงสร้าง

4.4.1.3 สร้างแบบสอบถามโดยคำนึงถึงนิยามและวัตถุประสงค์

4.4.2 การหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ

มีการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ โดยการนำแบบสอบถามไปทดสอบหาความเที่ยงตรงและทดสอบความเชื่อมั่น ดังนี้

4.4.2.1 การทดสอบหาความเที่ยงตรง (Validity) ของแบบสอบถาม ทำโดยนำแบบสอบถามเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจทานและพิจารณาความถูกต้องเหมาะสม รวมถึงความสอดคล้องตรงตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขตามที่ได้รับคำแนะนำ

4.4.2.2 การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการนำเอาแบบสอบถามที่ผ่านการพิจารณาและแก้ไขจากผู้เชี่ยวชาญมาทดสอบก่อน (Pre-Test) กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 20 คน 1 ครั้ง ซึ่งทำการทดสอบกับกลุ่มประชากรทั่วไปที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง นำมาวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นของแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวโดยค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) จะได้ผลตามตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ค่าสัมประสิทธิ์ของครอนบัคอัลฟาของด้านขององค์ประกอบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว

องค์ประกอบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว		ค่าสัมประสิทธิ์ ของครอนบัคอัลฟา
1	คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ	0.698
2	คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของ สารสนเทศ	0.877
3	ด้านการให้บริการ	0.784
4	ด้านสถานที่	0.710
5	ด้านส่งเสริมการตลาด	0.566
6	ด้านบุคลากร	0.752
7	ด้านกระบวนการการให้บริการ	0.671
8	ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์	0.834
9	ด้านค่าใช้จ่าย	0.891
รวม		0.880

ที่มา จากการคำนวณ

4.5 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูล ดังนี้

4.5.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการออกสำรวจ แบบสอบถาม การสัมภาษณ์เชิงลึกจากนักท่องเที่ยว คนในชุมชน ผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่รัฐ ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล เป็นต้น

4.5.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร วารสาร งานวิจัย และบทความที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย รวมทั้งจากเว็บไซต์ต่าง ๆ เป็นต้น

4.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปคอมพิวเตอร์ ซึ่งมีลำดับขั้นตอนการวิเคราะห์ ดังนี้

4.6.1 วิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Method) เป็นการรวบรวมข้อมูล และข้อเท็จจริงวิเคราะห์ ด้านข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งปัญหาอุปสรรค รวมถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงบรรยาย (Descriptive Analysis) เช่น ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) เป็นการวิเคราะห์แบบมาตราส่วนประมาณค่าแบบเลทสเกล (Likert Scale)

4.6.2 การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามที่ตอบแบบสัมพันธ์กับความพึงพอใจการจัดการ โลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวใช้สถิติเชิงอนุมาน เช่น t-test และ F-test

4.6.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

องค์ประกอบของโลจิสติกส์ที่กล่าวถึงนั้น ได้แก่ คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านกายภาพ คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ ด้านการให้บริการ ด้านสถานที่ ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านบุคลากร ด้านกระบวนการให้บริการ การกลับมาเที่ยวซ้ำ / แบ่งปันประสบการณ์ รวมถึงด้านค่าใช้จ่ายในแหล่งท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว โดยจะทำการทดสอบที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

H_0 : องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่มี ความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำ

H_1 : องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว มี ความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำ

บทที่ 5

ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนา โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา
จังหวัดสตูลครั้งนี้ เพื่อศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ความพึงพอใจ
ของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลให้เกิดการ
กลับมาใช้บริการซ้ำ และแนวทางการพัฒนาปรับปรุงโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาศักยภาพใน
การรองรับการท่องเที่ยวในอนาคตให้ดียิ่งขึ้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาจาก
กลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการและกลุ่ม
เจ้าหน้าที่รัฐ โดยเรียงลำดับเนื้อหา ดังนี้

5.1 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

- 5.1.1 กลุ่มนักท่องเที่ยว
- 5.1.2 กลุ่มคนในชุมชน
- 5.1.3 กลุ่มผู้ประกอบการเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
- 5.1.4 กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา

5.2 ผลการวิจัยของกลุ่มนักท่องเที่ยว

5.2.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม

ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	23	46.00
	หญิง	27	54.00
รวม		50	100.00
ช่วงอายุ			
	ต่ำกว่า 20 ปี	2	04.00
	20-24 ปี	15	30.00
	25-29 ปี	9	18.00
	30-34 ปี	8	16.00
	35-39 ปี	11	22.00
	40-44 ปี	2	04.00
	45 ปีขึ้นไป	3	06.00
รวม		50	100.00
สถานภาพ			
	โสด	25	50.00
	สมรส	20	40.00
	หย่า	5	10.00
	อื่น ๆ	0	00.00
รวม		50	100.00
ภูมิสำเนา			
	ภาคใต้	7	14.00
	ภาคกลาง	15	30.00
	ภาคตะวันออก	3	06.00
	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	7	14.00
	ภาคตะวันตก	5	10.00
	ภาคเหนือ	13	26.00
รวม		50	100.00

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	5	10.00
ปริญญาตรี	38	76.00
สูงกว่าปริญญาตรี	7	14.00
อื่น ๆ	0	00.00
รวม	50	100.00
อาชีพ		
นักเรียน/นักศึกษา	16	32.00
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	11	22.00
พนักงานบริษัทเอกชน	8	16.00
ธุรกิจส่วนตัว	14	28.00
รับจ้างทั่วไป	1	02.00
อื่น ๆ	0	00.00
รวม	50	100.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	6	12.00
10,001-15,000 บาท	6	12.00
15,001-20,000 บาท	7	14.00
20,001-25,000 บาท	9	18.00
25,001-30,000 บาท	13	26.00
มากกว่า 30,000 บาท	9	18.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.1 พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 27 ราย ซึ่งคิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 54.00 มีอายุระหว่าง 20-24 ปี จำนวน 15 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.00 มี สถานภาพโสด จำนวน 25 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50.00 มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตพื้นที่ภาคกลาง

จำนวน 15 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.00 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 38 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 76.00 โดยส่วนใหญ่ยังไม่ประกอบอาชีพ หรือยังเป็นนักเรียน นักศึกษา จำนวน 16 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.00 และนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ย 25,001-30,000 บาท จำนวน 13 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.00

5.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

5.2.2.1 จำนวนครั้งของการมาท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ตารางที่ 5.2 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามจำนวนครั้งของการมาเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

จำนวนครั้งที่มาท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ครั้งที่ 1	25	50.00
ครั้งที่ 2	12	24.00
ครั้งที่ 3	10	20.00
มากกว่า 3 ครั้ง	3	6.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับ จำนวนครั้งของการมาท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ส่วนใหญ่ร้อยละ 50.00 มาท่องเที่ยวเป็นครั้งแรก รองลงมาคือ มาเป็นครั้งที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 24.00 และมาเป็นครั้งที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 20.00

5.2.2.2 ระยะเวลาที่ใช้ในการมาท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ตารางที่ 5.3 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาที่ใช้ในการมาท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ระยะเวลาที่ใช้ในการมาท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1 วัน	0	00.00
2 วัน	3	06.00
3 วัน	31	62.00
มากกว่า 3 วัน	16	32.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับระยะเวลาที่ใช้ในการมาท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.00 มาท่องเที่ยว 3 วัน รองลงมาคือ มากกว่า 3 วัน คิดเป็นร้อยละ 32.00 และ 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 6.00

5.2.2.3 จำนวนสถานที่ที่แวะเที่ยวรวมสถานที่นี้

ตารางที่ 5.4 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามจำนวนสถานที่ที่แวะเที่ยวรวมสถานที่นี้

จำนวนสถานที่ที่แวะเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1 แห่ง	0	00.00
2 แห่ง	5	10.00
3 แห่ง	10	20.00
มากกว่า 3 แห่ง	35	70.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับจำนวนสถานที่ที่แวะเที่ยวรวมสถานที่นี้ (เกาะตะรุเตา) ส่วนใหญ่ร้อยละ 70.00 แวะเที่ยวมากกว่า 3 แห่ง รองลงมาคือ 3 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 20.00 และ 2 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 10.00

5.2.2.4 สถานที่หลักที่ตั้งใจมาเที่ยวในครั้งนี้

ตารางที่ 5.5 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานที่หลักที่ตั้งใจมาเที่ยวในครั้งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

สถานที่หลักที่ตั้งใจมาเที่ยวในครั้งนี้	จำนวน	ร้อยละ
เกาะหลีเป๊ะ	41	82.00
เกาะตะรุเตา	40	80.00
เกาะอาดัง-ราวี	13	26.00
เกาะไข่	8	16.00
เกาะหินงาม	10	20.00
เกาะจาบัง	7	14.00

จากตารางที่ 5.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับสถานที่หลักที่ตั้งใจมาเที่ยวในครั้งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ส่วนใหญ่ร้อยละ 82.00 เที่ยวเกาะหลีเป๊ะ รองลงมาคือ เกาะตะรุเตา คิดเป็นร้อยละ 80.00 และเกาะอาดัง-ราวี คิดเป็นร้อยละ 26 ในขณะที่เกาะจาบัง มีจำนวนนักท่องเที่ยวตั้งใจไปเที่ยวเป็นสถานที่หลักน้อยที่สุด หรือคิดเป็นร้อยละ 14.00

5.2.2.5 การได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวของสถานที่แห่งนี้

ตารางที่ 5.6 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวของสถานที่แห่งนี้

การได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวของสถานที่แห่งนี้	จำนวน	ร้อยละ
เพื่อน/ญาติ	18	36.00
หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/คู่มือการท่องเที่ยว	5	10.00
โทรทัศน์/วิทยุ/Internet	6	12.00
บริษัททัวร์	9	18.00
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	11	22.00
อื่น ๆ เช่น แผ่นพับ ใบปลิว ฯลฯ	1	02.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับการได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวของสถานที่แห่งนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 36.00 ได้รับข้อมูลจากเพื่อน/ญาติ รองลงมาคือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 22.00 และบริษัททัวร์ คิดเป็นร้อยละ 18.00 ในขณะที่การได้รับข้อมูลจากแหล่งข่าวสารอื่น ๆ เช่น แผ่นพับ ใบปลิว ฯลฯ มีจำนวนน้อยที่สุด หรือคิดเป็นร้อยละ 2.00

5.2.2.6 พาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.7 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยว

พาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว/เช่า	23	46.00
รถประจำทาง/ขนส่งมวลชน	25	50.00
เรือ	50	100.00
เครื่องบิน	37	74.00
อื่น ๆ เช่น รถเพื่อน/ญาติ	0	00.00

หมายเหตุ. ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 5.7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับการพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ส่วนใหญ่ร้อยละ 100.00 เดินทางโดยเรือ รองลงมาคือ เครื่องบิน คิดเป็นร้อยละ 74.00 และรถประจำทาง/ขนส่งมวลชน คิดเป็นร้อยละ 50.00

5.2.2.7 การวางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้ง (ยกเว้นค่าเดินทาง)

ตารางที่ 5.8 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการวางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้ง

วางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 2,000 บาท	0	00.00
2,001-5,000 บาท	0	00.00
5,001-10,000 บาท	19	38.00
10,001-15,000 บาท	20	40.00

ตารางที่ 5.8 (ต่อ)

วางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้ง	จำนวน	ร้อยละ
20,001-30,000 บาท	11	22.00
มากกว่า 30,000 บาท	0	00.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับการวางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้ง (ยกเว้นค่าเดินทาง) ส่วนใหญ่ร้อยละ 40.00 วางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้งที่จำนวนเงิน 10,001-15,000 บาท รองลงมาคือ 5,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 38.00 และ 20,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.00

5.2.2.8 วัตถุประสงค์หลักของการเดินทางท่องเที่ยวในครั้งนี้

ตารางที่ 5.9 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวัตถุประสงค์หลักของการเดินทางท่องเที่ยวในครั้งนี้

วัตถุประสงค์หลักของการเดินทางท่องเที่ยวในครั้งนี้	จำนวน	ร้อยละ
พักผ่อน	45	90.00
ศึกษารวมชาติ	4	08.00
ประชุม/สัมมนา	0	00.00
อื่น ๆ เช่น เดินทางมาเยี่ยมญาติ	1	02.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับ วัตถุประสงค์หลักของการเดินทางท่องเที่ยวในครั้งนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 90.00 มาเพื่อพักผ่อน รองลงมา คือศึกษารวมชาติ คิดเป็นร้อยละ 8.00 และมาเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เช่น เดินทางมาเยี่ยมญาติ คิดเป็นร้อยละ 2.00

5.2.2.9 กิจกรรมนันทนาการที่ทำในสถานที่แห่งนี้พร้อมกับการท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.10 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามกิจกรรมนันทนาการที่ทำในสถานที่แห่งนี้พร้อมกับการท่องเที่ยว

กิจกรรมนันทนาการที่ทำพร้อมกับการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
ชมทิวทัศน์	50	100.00
รับประทานอาหาร	45	90.00
ถ่ายภาพ	48	96.00
เล่นน้ำ/ดำน้ำ	41	82.00
ตั้งแคมป์	0	00.00
อื่น ๆ เช่น กิจกรรมผจญภัย	7	14.00

หมายเหตุ. ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 5.10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับกิจกรรมนันทนาการที่ทำในสถานที่แห่งนี้พร้อมกับการท่องเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ส่วนใหญ่ร้อยละ 100.00 มีการชมทิวทัศน์ รองมาคือ ถ่ายภาพ คิดเป็นร้อยละ 96.00 และรับประทานอาหาร คิดเป็นร้อยละ 90.00

เมื่อพิจารณากิจกรรมนันทนาการที่ทำโดยส่วนใหญ่เป็นการชมทิวทัศน์ ดังนั้นควรมีการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมในสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ เช่น การดำน้ำดูปะการัง และกิจกรรมผจญภัยต่าง ๆ ในบริเวณรอบ ๆ หมู่เกาะตะรุเตา ซึ่งจะเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยว ให้มาค้างคืน รวมทั้งมีการใช้จ่ายเงินในการท่องเที่ยวมากขึ้น และเพิ่มโอกาสในการกลับมาเที่ยวซ้ำ โดยมีกิจกรรมที่ทำไม่ซ้ำกันในแต่ละครั้งที่มาเที่ยว

5.2.2.10 เหตุผลหลักที่มาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้

ตารางที่ 5.11 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเหตุผลหลักที่มาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้

เหตุผลหลักที่มาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้	จำนวน	ร้อยละ
ใกล้โรงแรม/ที่พัก	0	0.00
ความดึงดูดใจของสถานที่ท่องเที่ยว	21	42.00
เดินทางสะดวก	3	6.00
เพื่อนชักชวน	8	16.00
การประชาสัมพันธ์ และข่าวสาร	17	34.00
อื่น ๆ เช่น อยากมา หรือเป็นสถานที่ที่มีชื่อเสียง	1	2.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับเหตุผลหลักที่มาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 42.00 มาเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้เพราะความดึงดูดใจของสถานที่ท่องเที่ยว รองลงมาคือ การประชาสัมพันธ์ และข่าวสาร คิดเป็นร้อยละ 34.00 และเพื่อนชักชวน คิดเป็นร้อยละ 16.00

5.2.2.11 รูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในครั้งนี้

ตารางที่ 5.12 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรูปแบบการเดินทางมาท่องเที่ยว

รูปแบบการเดินทางมาท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
เดินทางส่วนตัว	30	60.00
เดินทางกับบริษัททัวร์	20	40.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยวในครั้งนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 60.00 เดินทางกับบริษัททัวร์ และ ร้อยละ 60.00 เดินทางส่วนตัว

5.2.2.12 การเดินทางมาท่องเที่ยวเกี่ยวกับใคร

ตารางที่ 5.13 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการเดินทาง มาท่องเที่ยวเกี่ยวกับใคร

การเดินทางมาท่องเที่ยวเกี่ยวกับใคร	จำนวน	ร้อยละ
เดินทางมาคนเดียว	7	14.00
เดินทางมากับครอบครัว	11	22.00
เดินทางมากับเพื่อน	17	34.00
เดินทางมากับกลุ่มเพื่อนและครอบครัว	0	00.00
เดินทางมากับบริษัททัวร์	15	30.00
อื่น ๆ เช่นญาติ	0	00.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับการเดินทางมาท่องเที่ยวเกี่ยวกับใคร ส่วนใหญ่ร้อยละ 34.00 เดินทางมากับเพื่อน รองลงมาคือ เดินทางมากับบริษัททัวร์ คิดเป็นร้อยละ 30.00 และเดินทางมากับครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 22.00

5.2.2.13 ช่วงเวลาที่ใช้เดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้

ตารางที่ 5.14 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามช่วงเวลาที่ใช้เดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้

ช่วงเวลาที่ใช้เดินทางมาท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
เช้า	29	58.00
บ่าย	15	30.00
เย็น	7	14.00
อื่น ๆ เช่น เทียงวัน	15	30.00

หมายเหตุ. ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 5.14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับช่วงเวลาที่ใช้เดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ส่วนใหญ่ร้อยละ 58.00 เดินทางในช่วงเช้า รองลงมาคือ ช่วงบ่าย รวมทั้งช่วงอื่น ๆ เช่น เทียงวัน โดยมีจำนวนเท่ากัน หรือคิดเป็นร้อยละ 30.00 และเดินทางในช่วงเย็น คิดเป็นร้อยละ 14.00

5.2.2.14 ปัญหาในการเดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้

ตารางที่ 5.15 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาในการเดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้

ปัญหาในการเดินทางมาท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
การเดินทางไม่สะดวก	1	02.00
จำนวนเที่ยวในการเดินทางต่อวันน้อยเกินไป	6	12.00
ป้ายบอกทางไม่ชัดเจน	1	02.00
ป้ายบอกทางชำรุด เสียหาย	1	02.00
อาหารบนเกาะมีราคาแพง	2	04.00
มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวน้อย	1	02.00

ตารางที่ 5.15 (ต่อ)

ปัญหาในการเดินทางมาท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
บนเกาะมีขยะค่อนข้างเยอะ	2	04.00
ที่พักอยู่ไกลจากแหล่งชุมชน	1	02.00
ที่พักมีความปลอดภัยน้อย	1	02.00
การเดินทางใช้เวลานาน	12	24.00
บนเรือแออัด	3	06.00
ตัวเลือกในการเดินทางมีน้อย	1	02.00
ห้องน้ำสาธารณะ และบนเรือไม่สะอาด	3	06.00
สุขอนามัย	4	08.00
สถานพยาบาลไม่พร้อม	1	02.00
ที่พักไม่พอ เช่น ใน ช่วงเทศกาลปีใหม่, สงกรานต์	4	08.00

หมายเหตุ. ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 5.15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับปัญหาในการเดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 24.00 มีปัญหาเรื่องการเดินทางใช้เวลานาน รองลงมาคือ จำนวนเที่ยวในการเดินทางต่อวันน้อยเกินไป คิดเป็นร้อยละ 12.00 และสุขอนามัย รวมถึงที่พักไม่พอ เช่น ใน ช่วงเทศกาลปีใหม่, สงกรานต์ โดยมีจำนวนเท่ากันหรือคิดเป็นร้อยละ 8.00

5.2.2.15 การมาท่องเที่ยวแบบพักค้างคืนหรือไม่

ตารางที่ 5.16 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการมาท่องเที่ยวแบบพักค้างคืนหรือไม่

การพักค้างคืน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่พักค้างคืน	0	00.00
พักค้างคืน	50	100.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับการมาท่องเที่ยวแบบพักค้างคืนหรือไม่ ส่วนใหญ่ร้อยละ 100.00 หรือนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม มีการพักค้างคืน

5.2.2.16 สถานที่พักค้างคืน

ตารางที่ 5.17 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานที่พักค้างคืน

สถานที่พักค้างคืน (ในเขตสถานที่ท่องเที่ยว)	จำนวน	ร้อยละ
บ้านพัก	9	18.00
กางเต็นท์	0	00.00
โรงแรม/รีสอร์ท	41	82.00
อื่น ๆ	0	00.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับสถานที่พักค้างคืน ส่วนใหญ่ร้อยละ 82.00 พักค้างคืนที่โรงแรม/รีสอร์ท และร้อยละ 18.00 พักค้างคืนที่บ้านพัก

5.2.2.17 แบบการใช้จ่ายเงินในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ตารางที่ 5.18 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแบบการใช้จ่ายเงินในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

แบบการใช้จ่ายเงินในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	จำนวน	ร้อยละ
เงินสด	46	92.00
บัตรเครดิต	7	14.00
อื่น ๆ	0	00.00

จากตารางที่ 5.18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับการใช้จ่ายเงินในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ส่วนใหญ่ร้อยละ 92.00 ใช้จ่ายด้วยเงินสด และร้อยละ 14.00 ใช้จ่ายด้วยบัตรเครดิต

5.2.2.18 การกลับมาท่องเที่ยวหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ตารางที่ 5.19 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม การกลับมาท่องเที่ยวหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

แบบการใช้จ่ายเงินในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	จำนวน	ร้อยละ
ต้องการ	39	78.00
ไม่ต้องการ	11	22.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับการกลับมาท่องเที่ยวหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ส่วนใหญ่ร้อยละ 78.00 ต้องการกลับมาท่องเที่ยว และร้อยละ 22.00 ไม่ต้องการกลับมาท่องเที่ยว

5.2.3 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

5.2.3.1 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม

ตารางที่ 5.20 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม

องค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านกายภาพ	3.64	0.68	มาก
2. คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ	3.71	0.81	มาก

ตารางที่ 5.20 (ต่อ)

องค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	Mean	S.D.	ระดับการ แปลผล
3. ด้านการให้บริการ	3.79	0.72	มาก
4. ด้านสถานที่	3.62	0.66	มาก
5. ด้านส่งเสริมการตลาด	3.32	0.73	ปานกลาง
6. ด้านบุคลากร	4.44	0.62	มาก
7. ด้านกระบวนการให้บริการ	2.55	0.68	ปานกลาง
8. ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปัน ประสบการณ์	3.60	1.12	มาก
9. ด้านค่าใช้จ่าย	3.76	0.69	มาก
รวม	3.60	0.75	มาก

จากตารางที่ 5.20 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ด้านบุคลากร มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.44 รองลงมาคือ ด้านการให้บริการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 และด้านค่าใช้จ่าย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 ในขณะที่ด้านกระบวนการให้บริการมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.55

เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจที่ประเมินนั้น ควรปรับปรุงในด้านกระบวนการให้บริการ เช่น ควรมีจำนวนผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ควรมีเอกสารแนะนำ ควรมีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน ควรมีผู้รับความคิดเห็น และการมีระบบประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง

5.2.3.2 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในรายด้าน

ตารางที่ 5.21 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ

ด้านกายภาพ	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย	4.28	0.67	มาก
2. ความพร้อมของบริษัททัวร์/แพ็คเกจทัวร์	3.86	0.73	มาก
3. ความปลอดภัยในสถานที่พักแรม	3.84	0.71	มาก
4. ความปลอดภัย ณ สนามบิน/สถานีขนส่ง/ท่าเรือ	3.66	0.69	มาก
5. ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว	3.80	0.64	มาก
6. การลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่	4.16	0.74	มาก
7. ความปลอดภัยในเขตชุมชน	3.68	0.62	มาก
8. ความปลอดภัยในบริเวณฝูงชนแออัด	3.20	0.61	ปานกลาง
9. การเดินทางท่องเที่ยวรอบ ๆ หมู่เกาะโดยเรือ	3.96	0.64	มาก
10. ระบบขนส่งมวลชน	2.92	0.63	ปานกลาง
11. การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ	2.72	0.78	ปานกลาง
รวม	3.64	0.68	มาก

จากตารางที่ 5.21 ในด้าน (1) คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพในภาพรวม อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.28 รองลงมาคือ การ

ลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16 และการเดินทางท่องเที่ยวรอบ ๆ หมู่เกาะโดยเรือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96 ในขณะที่การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72

เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจที่ประเมิน พบว่าควรปรับปรุงในส่วนของการเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ ระบบขนส่งมวลชน และความปลอดภัยในบริเวณชุมชนแออัด

ตารางที่ 5.22 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ

ด้านสารสนเทศ	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว	3.80	0.64	มาก
2. ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม	3.80	0.64	มาก
3. ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม	3.62	0.73	มาก
4. ข้อมูลด้านที่พัก	3.70	0.79	มาก
5. ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ	3.80	0.64	มาก
6. ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว	3.72	0.93	มาก
7. ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล	3.46	1.16	ปานกลาง
8. ข้อมูลการเดินทาง	3.82	0.94	มาก
รวม	3.71	0.81	มาก

จากตารางที่ 5.22 ในด้าน (2) คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศในภาพรวม อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ข้อมูลการเดินทาง มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.82 รองมาคือ ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน คือ

มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 และข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 ในขณะที่ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46

เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจที่ประเมิน พบว่าควรปรับปรุงข้อมูลด้านการไหลของสารสนเทศในส่วนข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล ให้มีความช่วยเหลือในด้านข้อมูลของสถานที่ท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล มากขึ้น

ตารางที่ 5.23 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการบริการ

ด้านการบริการ	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด	3.12	0.48	ปานกลาง
2. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย	3.84	0.65	มาก
3. สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม	3.78	0.68	มาก
4. ที่พักผ่อนเพียงพอเหมาะสม	4.06	0.91	มาก
5. ที่พักปลอดภัยและสวยงาม	4.28	0.83	มาก
6. สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย	3.80	0.78	มาก
7. ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ	4.40	0.76	มาก
8. มีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน	3.06	0.68	ปานกลาง
รวม	3.79	0.72	มาก

จากตารางที่ 5.23 ในด้าน (3) การให้บริการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการให้บริการในภาพรวม อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.40 รองลงมาคือ ที่พักปลอดภัยและสวยงาม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 และที่

พักผ่อนเพียงพอเหมาะสม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06 ในขณะที่มีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.06

เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจที่ประเมิน พบว่าควรปรับปรุงด้านการให้บริการในส่วน of สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสะอาด และมีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน ให้มากขึ้น โดยเพิ่มมาตรการรักษาความสะอาดสำหรับห้องน้ำสาธารณะ บนเรือและในจุดต่างๆ ของสถานที่ท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.24 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านสถานที่

ด้านสถานที่	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน	3.50	0.68	มาก
2. สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี	3.98	0.65	มาก
3. มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว	3.32	0.65	ปานกลาง
4. สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน	3.68	0.68	มาก
รวม	3.62	0.66	มาก

จากตารางที่ 5.24 ในด้าน (4) สถานที่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านสถานที่ในภาพรวม อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.98 รองลงมาคือ สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 และการเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.50 ในขณะที่มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32

เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจที่ประเมิน พบว่าควรปรับปรุงด้านสถานที่ในส่วนของการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว ให้มากขึ้น โดยมีการจัดสรรพื้นที่ และสถานที่ให้นักท่องเที่ยวสำหรับพักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 5.25 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านส่งเสริมการตลาด

ด้านส่งเสริมการตลาด	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. มีกิจกรรมเสริมอื่น ๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว	2.86	0.73	ปานกลาง
2. การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ	3.08	0.57	ปานกลาง
3. การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต	3.56	0.81	มาก
4. การประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับใบปลิว	2.86	0.90	ปานกลาง
5. การประชาสัมพันธ์แบบปากต่อปาก (เล่าให้ฟังปากต่อปาก)	4.24	0.66	มาก
รวม	3.32	0.73	ปานกลาง

จากตารางที่ 5.25 ในด้าน (5) ส่งเสริมการตลาด พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านส่งเสริมการตลาดในภาพรวม อยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ การประชาสัมพันธ์แบบปากต่อปาก (เล่าให้ฟังปากต่อปาก) มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.24 รองลงมาคือ การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.56 และการประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.08 ในขณะที่การมีกิจกรรมเสริมอื่นๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว และการประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับใบปลิว มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.86

เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจที่ประเมิน พบว่าควรปรับปรุงด้านการส่งเสริมการตลาดในส่วนของการประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ การมีกิจกรรมเสริมอื่นๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว และการประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว โดยเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ ข่าวสารเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวให้มากขึ้น พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในหมู่เกาะรูเตา จังหวัดสตูล

ตารางที่ 5.26 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านบุคลากร

	ด้านบุคลากร	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1	คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร	4.50	0.58	มากที่สุด
2	คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว	4.34	0.66	มาก
3	คนพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ	4.44	0.62	มาก
4	คนในพื้นที่ให้คำแนะนำ หรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน	4.48	0.64	มาก
	รวม	4.44	0.62	มาก

จากตารางที่ 5.26 ในด้าน (6) บุคลากร พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านบุคลากรในภาพรวม อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.50 รองลงมาคือ คนในพื้นที่ให้คำแนะนำ หรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48 และคนพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.44 ในขณะที่คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34

ตารางที่ 5.27 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านกระบวนการให้บริการ

ด้านกระบวนการให้บริการ	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว	2.78	0.71	ปานกลาง
2. มีเอกสารแนะนำ	2.66	0.66	ปานกลาง
3. มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน	2.82	0.60	ปานกลาง
4. มีผู้รับความคิดเห็น	2.28	0.70	น้อย
5. มีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง	2.22	0.71	น้อย
รวม	2.55	0.68	ปานกลาง

จากตารางที่ 5.27 ในด้าน (7) กระบวนการให้บริการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านกระบวนการให้บริการในภาพรวม อยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.82 รองลงมาคือ มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.78 และมีเอกสารแนะนำ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.66 ในขณะที่มีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.22

เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจที่ประเมิน พบว่าควรปรับปรุงด้านกระบวนการให้บริการในหลาย ๆ ส่วน เช่น ควรมีมีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง ควรมีมีผู้รับความคิดเห็น ควรมีเอกสารแนะนำให้กับนักท่องเที่ยว มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น และควรมีมีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน

ตารางที่ 5.28 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์

ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. อยากกลับมาเที่ยวซ้ำ	3.76	1.08	มาก
2. ในครั้งต่อไปอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่าแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ	3.40	1.05	ปานกลาง
3. ในครั้งต่อไปจะพาเพื่อน/คนรู้จักเดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย	3.64	1.16	มาก
4. จะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย	3.60	1.18	มาก
รวม	3.60	1.12	มาก

จากตารางที่ 5.28 ในด้าน (8) การกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ในภาพรวม อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ นักท่องเที่ยวอยากกลับมาเที่ยวซ้ำ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.76 รองลงมาคือ ในครั้งต่อไปจะพาเพื่อน/คนรู้จักเดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 และจะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 ในขณะที่ในครั้งต่อไปอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่าแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.40

ตารางที่ 5.29 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านค่าใช้จ่าย

ด้านค่าใช้จ่าย	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม	4.04	0.78	มาก
2. การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าชม มีความเหมาะสม	4.10	0.74	มาก
3. ราคาที่พัก มีความเหมาะสม	3.60	0.67	มาก
4. ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม	3.46	0.61	ปานกลาง
5. ราคาของที่ระลึกมีความเหมาะสม	3.30	0.61	ปานกลาง
6. ค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก/อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสม	4.04	0.75	มาก
รวม	3.76	0.69	มาก

จากตารางที่ 5.29 ในด้าน (9) ค่าใช้จ่าย พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านค่าใช้จ่ายในภาพรวม อยู่ในระดับ “มาก” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าชม มีความเหมาะสม มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.10 รองลงมาคือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม รวมถึงค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก /อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสม มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 และราคาที่พัก มีความเหมาะสม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60

เมื่อพิจารณาระดับความพึงพอใจที่ประเมิน พบว่าควรปรับปรุงด้านค่าใช้จ่ายในส่วน of ราคาอาหาร -เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม และราคาของที่ระลึกมีความเหมาะสม โดยอาจมีการควบคุมราคาอาหาร-เครื่องดื่ม รวมถึงราคาของที่ระลึกให้มีราคาที่นักท่องเที่ยวพอใจ และรู้สึกคุ้มค่ากับสิ่งที่ได้รับ

5.2.3.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์
การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ตารางที่ 5.30 จำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็น
เกี่ยวกับการพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวใน เกาะตะรุเตา
จังหวัดสตูล

การพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
1 มีเส้นทางเข้าเพิ่มขึ้น	43	86.00
2 มีห้องน้ำ/สุขา ที่สะอาดพอเพียง ใช้งานสะดวก	50	100.00
3 มีจำนวนถนนเพิ่มขึ้น	33	66.00
4 มีร้านจำหน่ายอาหารเครื่องดื่มพอเพียง	12	24.00
5 มีสภาพถนนดีขึ้น	29	58.00
6 มีธุรกิจของที่ระลึกระหว่างทางเพิ่มขึ้น	11	22.00
7 เพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง	50	100.00
8 มีบริการข้อมูลระหว่างทางเพิ่มขึ้น	38	76.00
9 มีฝุ่นบนถนนน้อยลง	33	66.00
10 มีประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ตเพิ่มมากขึ้น	22	44.00
11 การเดินทางสะดวกขึ้น	47	94.00
12 มีการประชาสัมพันธ์แผ่นพับเพิ่มขึ้น	24	48.00
13 มีการจัดกิจกรรมเพิ่มขึ้น	41	82.00
14 มีสถานที่แะเที่ยวเพิ่มขึ้น	45	90.00
15 สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด	44	88.00
16 มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวพอเพียงเหมาะสม	30	60.00
17 มีป้ายบอกทางมากขึ้น	41	82.00
18 มีบริการปฐมพยาบาล	30	60.00
19 มีป้ายบอกทางชัดเจนกว่านี้	36	72.00
20 มีป้ายบอกทางจุดแวะเที่ยว	29	58.00
21 สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย	34	68.00
22 มีคลื่นโทรศัพท์/อินเทอร์เน็ต	9	18.00
23 อบรมมัคคุเทศก์ท้องถิ่น	16	32.00

ตารางที่ 5.30 (ต่อ)

การพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
24 อบรมคนในพื้นที่ในการให้คำแนะนำ	11	22.00
25 เพิ่มการกำจัดขยะ	42	84.00
26 อื่น ๆ	2	04.00

หมายเหตุ. ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 5.30 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับความคิดเห็นในการพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ส่วนใหญ่ร้อยละ 100.00 มีความคิดเห็นว่าการพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ควรปรับปรุงห้องน้ำ/สุขา ให้มีความสะอาดพอเพียง และสามารถใช้งานได้อย่างสะดวก รวมถึงควรเพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง รองลงมาคือ ควรมีการเดินทางที่สะดวกขึ้น คิดเป็นร้อยละ 94.00 และควรมีสถานที่แวะเที่ยวเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 90.00

5.2.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

5.2.4.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของตัวแปรเพศกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.31 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามเพศ

องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	t	Df.	Sig.
1. ด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการ โลจิสติกส์ด้านกายภาพ	-0.27	48	0.54
2. ด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการ โลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ	0.07	48	0.95

ตารางที่ 5.31 (ต่อ)

องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	t	Df.	Sig.
3. ด้านการให้บริการ	0.29	48	0.78
4. ด้านสถานที่	0.27	48	0.79
5. ด้านส่งเสริมการตลาด	0.04	48	0.56
6. ด้านบุคลากร	0.50	48	0.62
7. ด้านกระบวนการให้บริการ	0.17	48	0.86
8. ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์	1.08	48	0.29
9. ด้านค่าใช้จ่าย	0.28	48	0.59
ภาพรวม	0.31	48	0.76

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.31 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามเพศชายและเพศหญิง พบว่า

ในภาพรวม พบว่า เพศชายและเพศหญิง มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายด้าน พบว่า เพศชายและเพศหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกันในทุกด้านที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

5.2.4.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของตัวแปรช่วงอายุกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.32 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามช่วงอายุ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การ ท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านคุณค่าที่ได้รับ จากการจัดการ โลจิสติกส์ ด้านการไหลทาง กายภาพ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	233.80	6	38.97	1.85	0.11
	ภายในกลุ่ม (SSW)	903.88	43	21.02		
	รวม (SST)	1137.68	49			
2. ด้านคุณค่าที่ได้รับ จากการจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสารสนเทศ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	391.71	6	65.29	2.07	0.08
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1358.37	43	31.59		
	รวม (SST)	1750.08	49			
3. ด้านการให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	247.19	6	41.20	3.06	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	578.03	43	13.44		
	รวม (SST)	825.22	49			
4. ด้านสถานที่	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	78.27	6	13.05	4.52	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	124.21	43	02.89		
	รวม (SST)	202.48	49			
5. ด้านส่งเสริม การตลาด	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	106.50	6	17.75	4.07	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	187.50	43	04.36		
	รวม (SST)	294.00	49			
6. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	24.30	6	04.05	1.04	0.41
	ภายในกลุ่ม (SSW)	166.82	43	03.88		
	รวม (SST)	191.12	49			
7. ด้านกระบวนการ ให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	57.72	6	09.62	1.69	0.15
	ภายในกลุ่ม (SSW)	245.40	43	05.71		
	รวม (SST)	303.12	49			

ตารางที่ 5.32 (ต่อ)

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การ ท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
8. ด้านการกลับมา เที่ยวซ้ำ/แบ่งปัน ประสบการณ์	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	203.83	6	33.97	2.27	0.05*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	642.17	43	14.93		
	รวม (SST)	846.00	49			
9. ด้านค่าใช้จ่าย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	52.60	6	08.77	0.75	0.61
	ภายในกลุ่ม (SSW)	501.82	43	11.67		
	รวม (SST)	554.42	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	6087.24	6	1014.54	2.42	0.04*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	18033.64	43	419.39		
	รวม (SST)	24120.88	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.32 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามช่วงอายุ พบว่า ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ในรายด้าน พบว่า แต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ใน (3) ด้านการให้บริการ (4) ด้านสถานที่ (5) ด้านส่งเสริมการตลาด และ (8) ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ซึ่งจะได้นำผลไปวิเคราะห์เป็นรายด้านต่อไป ดังนี้

ตารางที่ 5.33 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์
การท่องเที่ยวด้านการให้บริการ จำแนกตามอายุ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. สถานที่ท่องเที่ยวมี ความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	02.72	6	0.45	2.27	0.05*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	08.57	43	0.20		
	รวม (SST)	11.28	49			
2. สถานที่ท่องเที่ยวมี ความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.47	6	1.25	4.04	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	13.25	43	0.31		
	รวม (SST)	20.72	49			
3. สถานที่จอดรถเพียงพอ เหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	05.20	6	0.87	2.15	0.07
	ภายในกลุ่ม (SSW)	17.38	43	0.40		
	รวม (SST)	22.58	49			
4. ที่พักผ่อนเพียงพอ เหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	08.13	6	1.35	1.78	0.13
	ภายในกลุ่ม (SSW)	32.70	43	0.76		
	รวม (SST)	40.82	49			
5. ที่พักปลอดภัยและ สวยงาม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.97	6	1.33	2.19	0.06
	ภายในกลุ่ม (SSW)	26.11	43	0.61		
	รวม (SST)	34.08	49			
6. สถานที่ท่องเที่ยวมี ความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	04.98	6	0.83	1.43	0.23
	ภายในกลุ่ม (SSW)	25.02	43	0.58		
	รวม (SST)	30.00	49			
7. ร้านจำหน่ายอาหารและ เครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	08.29	6	1.38	3.01	0.02*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	19.71	43	0.46		
	รวม (SST)	28.00	49			
8. มีห้องน้ำ-สุขา ที่ สะอาด/เพียงพอ/สะดวก ต่อการใช้งาน	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	03.03	6	0.51	1.10	0.38
	ภายในกลุ่ม (SSW)	19.79	43	0.46		
	รวม (SST)	22.82	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	247.19	6	41.20	3.07	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	578.03	43	13.44		
	รวม (SST)	825.22	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.33 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (3) ด้านการให้บริการ จำแนกตามอายุ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (3) ด้านการให้บริการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ในรายข้อ พบว่า แต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ในข้อ (1) สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด (2) สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย และ (7) ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.34 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านสถานที่ จำแนกตามอายุ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. การเดินทางมีความ สะดวกและมีป้าย สัญลักษณ์บอกทางชัดเจน	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.41	6	1.23	3.52	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	15.09	43	0.35		
	รวม (SST)	22.50	49			
2. สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การ ได้ดี	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.15	6	1.19	3.71	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	13.83	43	0.32		
	รวม (SST)	20.98	49			
3. มีการจัดสถานที่เพื่อใช้ พักผ่อนบริเวณแหล่ง ท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	05.66	6	0.94	2.66	0.03*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	15.22	43	0.35		
	รวม (SST)	20.88	49			
4. สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ ไกลจากแหล่งชุมชน	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	04.96	6	0.83	1.98	0.09
	ภายในกลุ่ม (SSW)	17.92	43	0.42		
	รวม (SST)	22.88	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	78.27	6	13.05	4.52	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	124.21	43	02.89		
	รวม (SST)	202.48	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.34 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (4) ด้านสถานที่ จำแนกตามอายุ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (4) ด้านสถานที่ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ในรายชื่อ พบว่า แต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในข้อ (1) การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน (2) สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี และ (3) มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.35 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านส่งเสริมการตลาด จำแนกตามอายุ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. มีกิจกรรมเสริมอื่น ๆ ที่ น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่ง ท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	04.23	06.00	0.70	1.39	0.24
	ภายในกลุ่ม (SSW)	21.79	43.00	0.51		
	รวม (SST)	26.02	49.00			
2. การประชาสัมพันธ์ทาง โทรทัศน์/วิทยุ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	05.76	06.00	0.96	4.17	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	09.92	43.00	0.23		
	รวม (SST)	15.68	49.00			
3. การประชาสัมพันธ์ทาง อินเทอร์เน็ต	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	14.30	06.00	2.38	5.69	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	18.02	43.00	0.42		
	รวม (SST)	32.32	49.00			
4. การประชาสัมพันธ์ทางแผ่น พับ ใบปลิว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	09.96	06.00	1.66	2.37	0.05*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	30.06	43.00	0.70		
	รวม (SST)	40.02	49.00			

ตารางที่ 5.35 (ต่อ)

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
5. การประชาสัมพันธ์แบบบอก ต่อ (เล่าให้ฟังปากต่อปาก)	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	03.94	06.00	0.66	1.64	0.16
	ภายในกลุ่ม (SSW)	17.18	43.00	0.40		
	รวม (SST)	21.12	49.00			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	106.50	06.00	17.75	4.07	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	187.50	43.00	04.36		
	รวม (SST)	294.00	49.00			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.35 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (5) ด้านส่งเสริมการตลาด จำแนกตามอายุ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (5) ด้านส่งเสริมการตลาด แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ในรายชื่อ พบว่า แต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในข้อ (2) การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์ /วิทยุ (3) การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต และ (4) การประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.36 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ จำแนกตามอายุ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. อยากกลับมาเที่ยวซ้ำ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	12.22	06.00	2.04	1.95	0.09
	ภายในกลุ่ม (SSW)	44.90	43.00	1.04		
	รวม (SST)	57.12	49.00			
2. ในครั้งต่อไป อยากมาเยือนหมู่ เกาะตระรุดมากกว่าแหล่ง ท่องเที่ยวอื่น ๆ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	10.70	06.00	1.78	1.77	0.13
	ภายในกลุ่ม (SSW)	43.30	43.00	1.01		
	รวม (SST)	54.00	49.00			
3. ในครั้งต่อไปจะพาเพื่อน/คน รู้จักเดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	13.68	06.00	2.28	1.89	0.10
	ภายในกลุ่ม (SSW)	51.84	43.00	1.21		
	รวม (SST)	65.52	49.00			
4. จะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	16.78	06.00	02.80	2.35	0.05*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	51.22	43.00	01.19		
	รวม (SST)	68.00	49.00			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	203.83	06.00	33.97	2.27	0.05*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	642.17	43.00	14.93		
	รวม (SST)	846.00	49.00			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.36 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (8) ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ จำแนกตามอายุ พบว่า

ในภาพรวม ของแต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (8) ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายชื่อ พบว่า แต่ละกลุ่มช่วงอายุมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ในข้อ (4) จะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

5.2.4.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของตัวแปรสถานภาพครอบครัวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.37 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามสถานภาพครอบครัว

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านคุณค่าที่ได้รับจาก การจัดการโลจิสติกส์ ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	15.53	2	7.77	0.33	0.72
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1122.15	47	23.88		
	รวม (SST)	1137.68	49			
2. ด้านคุณค่าที่ได้รับจาก การจัดการโลจิสติกส์ ด้านสารสนเทศ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	33.08	2	16.54	0.45	0.64
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1717.00	47	36.53		
	รวม (SST)	1750.08	49			
3. ด้านการให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	20.18	2	10.09	0.59	0.56
	ภายในกลุ่ม (SSW)	805.04	47	17.13		
	รวม (SST)	825.22	49			
4. ด้านสถานที่	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	0.32	2	0.16	0.04	0.96
	ภายในกลุ่ม (SSW)	202.16	47	4.30		
	รวม (SST)	202.48	49			
5. ด้านส่งเสริมการตลาด	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	03.00	2	1.50	0.24	0.79
	ภายในกลุ่ม (SSW)	291.00	47	6.19		
	รวม (SST)	294.00	49			
6. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	2.97	2	1.49	0.37	0.69
	ภายในกลุ่ม (SSW)	188.15	47	4.00		
	รวม (SST)	191.12	49			
7. ด้านกระบวนการ ให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.12	2	3.56	0.57	0.57
	ภายในกลุ่ม (SSW)	296.00	47	6.30		
	รวม (SST)	303.12	49			

ตารางที่ 5.37 (ต่อ)

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
8. ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/ แบ่งปันประสบการณ์	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	42.25	2	21.13	1.24	0.30
	ภายในกลุ่ม (SSW)	803.75	47	17.10		
	รวม (SST)	846.00	49			
9. ด้านค่าใช้จ่าย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	02.43	2	01.22	0.10	0.90
	ภายในกลุ่ม (SSW)	551.99	47	11.74		
	รวม (SST)	554.42	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	32.12	2	16.06	0.03	0.97
	ภายในกลุ่ม (SSW)	24088.76	47	512.53		
	รวม (SST)	24120.88	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.37 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจ
ของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามสถานภาพ
พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มสถานภาพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อ
องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายด้าน พบว่า แต่ละกลุ่มสถานภาพมีความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของ
นักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน ในทุกด้านที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05

5.2.4.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของตัวแปรอาชีพกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.38 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามอาชีพ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านคุณค่าที่ได้รับจาก การจัดการโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	32.17	4	08.04	0.33	0.86
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1105.51	45	24.57		
	รวม (SST)	1137.68	49			
2. ด้านคุณค่าที่ได้รับจาก การจัดการโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	70.90	4	17.72	0.47	0.75
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1679.18	45	37.32		
	รวม (SST)	1750.08	49			
3. ด้านการให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	46.51	4	11.63	0.67	0.61
	ภายในกลุ่ม (SSW)	778.71	45	17.30		
	รวม (SST)	825.22	49			
4. ด้านสถานที่	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	05.25	4	01.31	0.30	0.88
	ภายในกลุ่ม (SSW)	197.23	45	04.38		
	รวม (SST)	202.48	49			
5. ด้านส่งเสริมการตลาด	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	01.40	4	00.35	0.05	0.99
	ภายในกลุ่ม (SSW)	292.60	45	06.50		
	รวม (SST)	294.00	49			
6. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	29.06	4	07.26	2.02	0.11
	ภายในกลุ่ม (SSW)	162.06	45	03.60		
	รวม (SST)	191.12	49			
7. ด้านกระบวนการ ให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	27.92	4	06.98	1.14	0.35
	ภายในกลุ่ม (SSW)	275.20	45	06.12		
	รวม (SST)	303.12	49			
8. ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/ แบ่งปันประสบการณ์	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	143.11	4	35.78	2.29	0.07
	ภายในกลุ่ม (SSW)	702.89	45	15.62		
	รวม (SST)	846.00	49			

ตารางที่ 5.38 (ต่อ)

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
9. ด้านค่าใช้จ่าย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	38.16	4	09.54	0.83	0.51
	ภายในกลุ่ม (SSW)	516.26	45	11.47		
	รวม (SST)	554.42	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	485.31	4	121.33	0.23	0.92
	ภายในกลุ่ม (SSW)	23635.57	45	525.23		
	รวม (SST)	24120.88	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.38 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามอาชีพพบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายด้าน พบว่า แต่ละกลุ่มอาชีพมีความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน ในทุกด้านที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาในรายด้านเป็นข้อ ๆ พบว่า แต่ละกลุ่มอาชีพมีความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในรายชื่อของแต่ละด้าน ดังนี้ (1) ด้านคุณค่าได้รับการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ (5) ด้านส่งเสริมการตลาด จำแนกตามอาชีพ (6) ด้านบุคลากร และ (8) การกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ซึ่งจะได้นำผลไปวิเคราะห์เป็นรายด้านต่อไป ดังนี้

ตารางที่ 5.39 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์
การท่องเที่ยวด้านคุณค่าได้จากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ
จำแนกตามอาชีพ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. การเข้าถึงแหล่งอาหารและ เครื่องดื่มได้ง่าย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	01.05	4	0.26	0.56	0.69
	ภายในกลุ่ม (SSW)	21.03	45	0.47		
	รวม (SST)	22.08	49			
2. ความพร้อมของบริษัททัวร์/ แพ็คเกจทัวร์	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	00.81	4	0.20	0.36	0.83
	ภายในกลุ่ม (SSW)	25.21	45	0.56		
	รวม (SST)	26.02	49			
3. ความปลอดภัยในสถานที่พัก แรม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	02.49	4	0.62	1.26	0.30
	ภายในกลุ่ม (SSW)	22.23	45	0.49		
	รวม (SST)	24.72	49			
4. ความปลอดภัย ณ สนามบิน/ สถานีขนส่ง/ท่าเรือ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	00.13	4	0.03	0.06	0.99
	ภายในกลุ่ม (SSW)	23.09	45	0.51		
	รวม (SST)	23.22	49			
5. ความปลอดภัย ณ สถานที่ ท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	01.52	4	0.38	0.92	0.46
	ภายในกลุ่ม (SSW)	18.48	45	0.41		
	รวม (SST)	20.00	49			
6. การลงทะเบียนเข้าพัก/เข้า เยี่ยมชมสถานที่	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	01.53	4	0.38	0.68	0.61
	ภายในกลุ่ม (SSW)	25.19	45	0.56		
	รวม (SST)	26.72	49			
7. ความปลอดภัยในเขตชุมชน	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	00.82	4	0.21	0.51	0.73
	ภายในกลุ่ม (SSW)	18.06	45	0.40		
	รวม (SST)	18.88	49			
8. ความปลอดภัยในบริเวณฝูง ชนแออัด	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	03.25	4	0.81	2.48	0.06
	ภายในกลุ่ม (SSW)	14.75	45	0.33		
	รวม (SST)	18.00	49			
9. การเดินทางท่องเที่ยวรอบ ๆ หมู่เกาะโดยเรือ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	00.41	4	00.10	0.24	0.92
	ภายในกลุ่ม (SSW)	19.51	45	00.43		
	รวม (SST)	19.92	49			

ตารางที่ 5.39 (ต่อ)

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
10. ระบบขนส่งมวลชน	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	03.62	4	00.91	2.54	0.05*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	16.06	45	00.36		
	รวม (SST)	19.68	49			
11. การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.80	4	01.95	3.94	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	22.28	45	00.50		
	รวม (SST)	30.08	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	32.17	4	08.04	0.33	0.86
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1105.51	45	24.57		
	รวม (SST)	1137.68	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.39 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (1) ด้านคุณค่าได้รับการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ จำแนกตามอาชีพ พบว่า ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (1) ด้านคุณค่าได้รับการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายข้อ พบว่า แต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ในข้อ (10) ระบบขนส่งมวลชน และ (11) การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.40 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านส่งเสริมการตลาด จำแนกตามอาชีพ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. มีกิจกรรมเสริมอื่น ๆ ที่ น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่ง ท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	00.72	4	0.18	0.32	0.86
	ภายในกลุ่ม (SSW)	25.30	45	0.56		
	รวม (SST)	26.02	49			
2. การประชาสัมพันธ์ทาง โทรทัศน์/วิทยุ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	00.23	4	0.06	0.17	0.95
	ภายในกลุ่ม (SSW)	15.45	45	0.34		
	รวม (SST)	15.68	49			
3. การประชาสัมพันธ์ทาง อินเทอร์เน็ต	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	04.08	4	1.02	1.63	0.18
	ภายในกลุ่ม (SSW)	28.24	45	0.63		
	รวม (SST)	32.32	49			
4. การประชาสัมพันธ์ทาง แผ่นพับ ใบปลิว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	03.86	4	0.97	1.20	0.32
	ภายในกลุ่ม (SSW)	36.16	45	0.80		
	รวม (SST)	40.02	49			
5. การประชาสัมพันธ์ แบบบอกต่อ (เล่าให้ฟัง ปากต่อปาก)	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.03	4	1.76	5.61	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	14.09	45	0.31		
	รวม (SST)	21.12	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	01.40	4	0.35	0.05	0.99
	ภายในกลุ่ม (SSW)	292.60	45	6.50		
	รวม (SST)	294.00	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.40 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (5) ด้านส่งเสริมการตลาด จำแนกตามอาชีพ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (5) ด้านส่งเสริมการตลาด ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายชื่อ พบว่า แต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในข้อ (5) การประชาสัมพันธ์แบบบอกต่อ (เล่าให้ฟังปากต่อปาก) แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.41 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านบุคลากร จำแนกตามอาชีพ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. คนในพื้นที่ให้บริการ ด้วยความสุภาพและเป็น มิตร	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	01.50	4	0.38	1.13	0.36
	ภายในกลุ่ม (SSW)	15.00	45	0.33		
	รวม (SST)	16.50	49			
2. คนในพื้นที่ให้บริการ ด้วยความรวดเร็ว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	03.92	4	0.98	2.55	0.05*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	17.30	45	0.38		
	รวม (SST)	21.22	49			
3. คนพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจ ให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	01.82	4	0.45	1.24	0.31
	ภายในกลุ่ม (SSW)	16.50	45	0.37		
	รวม (SST)	18.32	49			
4. คนในพื้นที่ให้คำแนะนำ หรือตอบข้อซักถามอย่าง ชัดเจน	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	02.34	4	0.59	1.45	0.23
	ภายในกลุ่ม (SSW)	18.14	45	0.40		
	รวม (SST)	20.48	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	29.06	4	7.26	2.02	0.11
	ภายในกลุ่ม (SSW)	162.06	45	3.60		
	รวม (SST)	191.12	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.41 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (6) ด้านบุคลากร จำแนกตามอาชีพ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (6) ด้านบุคลากร ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายชื่อ พบว่า แต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ในข้อ (2) คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.42 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวการกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ จำแนกตามอาชีพ

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. อยากกลับมาเที่ยวซ้ำ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.39	04.00	01.85	1.67	0.17
	ภายในกลุ่ม (SSW)	49.73	45.00	01.11		
	รวม (SST)	57.12	49.00			
2. ในครั้งต่อไปอยากมา เยือนหมู่เกาะตะรุเตา มากกว่าแหล่งท่องเที่ยว อื่น ๆ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	09.89	04.00	02.47	2.52	0.05*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	44.11	45.00	00.98		
	รวม (SST)	54.00	49.00			
3. ในครั้งต่อไปจะพา เพื่อน/คนรู้จักเดินทางมา เที่ยวที่นี่ด้วย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	09.31	04.00	02.33	1.86	0.13
	ภายในกลุ่ม (SSW)	56.21	45.00	01.25		
	รวม (SST)	65.52	49.00			
4. จะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	10.74	04.00	02.68	2.11	0.10
	ภายในกลุ่ม (SSW)	57.26	45.00	01.27		
	รวม (SST)	68.00	49.00			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	143.11	04.00	35.78	2.29	0.07
	ภายในกลุ่ม (SSW)	702.89	45.00	15.62		
	รวม (SST)	846.00	49.00			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.42 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (8) การกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ จำแนกตามอาชีพ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (8) การกลับมาเที่ยวซ้ำ /แบ่งปันประสบการณ์ ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายข้อ พบว่า แต่ละกลุ่มอาชีพมีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ในข้อ (2) ในครั้งต่อไปอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่าแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

5.2.4.5 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของตัวแปรรายได้ กับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.43 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามรายได้

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านคุณค่าที่ได้รับจาก การจัดการโลจิสติกส์ ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	99.52	5	19.90	0.84	0.53
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1038.16	44	23.59		
	รวม (SST)	1137.68	49			
2. ด้านคุณค่าที่ได้รับจาก การจัดการโลจิสติกส์ ด้านสารสนเทศ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	522.52	5	104.50	3.75	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1227.56	44	27.90		
	รวม (SST)	1750.08	49			
3. ด้านการให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	146.77	5	29.35	1.90	0.11
	ภายในกลุ่ม (SSW)	678.45	44	15.42		
	รวม (SST)	825.22	49			
4. ด้านสถานที่	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	23.76	5	04.75	1.17	0.34
	ภายในกลุ่ม (SSW)	178.72	44	04.06		
	รวม (SST)	202.48	49			
5. ด้านส่งเสริมการตลาด	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	58.52	5	11.70	2.19	0.07
	ภายในกลุ่ม (SSW)	235.48	44	05.35		
	รวม (SST)	294.00	49			

ตารางที่ 5.43 (ต่อ)

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
6. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	40.31	5	08.06	2.35	0.06
	ภายในกลุ่ม (SSW)	150.81	44	03.43		
	รวม (SST)	191.12	49			
7. ด้านกระบวนการ ให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	68.46	5	13.69	2.57	0.04*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	234.66	44	05.33		
	รวม (SST)	303.12	49			
8. ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/ แบ่งปันประสบการณ์	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	56.91	5	11.38	0.63	0.67
	ภายในกลุ่ม (SSW)	789.09	44	17.93		
	รวม (SST)	846.00	49			
9. ด้านค่าใช้จ่าย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	160.35	5	32.07	3.58	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	394.07	44	08.96		
	รวม (SST)	554.42	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	6531.34	5	1306.27	3.27	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	17589.54	44	399.76		
	รวม (SST)	24120.88	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.43 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามรายได้ พบว่า ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มรายได้มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ในรายด้าน พบว่า แต่ละกลุ่มรายได้มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ใน (2) คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ (7) ด้านกระบวนการให้บริการ และ (9) ด้านค่าใช้จ่าย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ซึ่งจะได้นำผลไปวิเคราะห์เป็นรายด้านต่อไป ดังนี้

ตารางที่ 5.44 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์
การท่องเที่ยวด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของ
สารสนเทศ จำแนกตามรายได้

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	02.63	05.00	0.53	1.33	0.27
	ภายในกลุ่ม (SSW)	17.37	44.00	0.39		
	รวม (SST)	20.00	49.00			
2. ข้อมูลด้านอาหารและ เครื่องดื่ม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	06.23	05.00	1.25	2.77	0.03*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	19.77	44.00	0.45		
	รวม (SST)	26.00	49.00			
3. ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	05.32	05.00	1.06	2.29	0.06
	ภายในกลุ่ม (SSW)	20.46	44.00	0.47		
	รวม (SST)	25.78	49.00			
4. ข้อมูลด้านที่พัก	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	06.87	05.00	1.37	2.56	0.04*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	23.63	44.00	0.54		
	รวม (SST)	30.50	49.00			
5. ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	15.54	05.00	3.11	2.94	0.02*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	46.46	44.00	1.06		
	รวม (SST)	62.00	49.00			
6. ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	10.35	05.00	2.07	2.87	0.03*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	31.73	44.00	0.72		
	รวม (SST)	42.08	49.00			
7. ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	18.44	05.00	3.69	3.38	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	47.98	44.00	1.09		
	รวม (SST)	66.42	49.00			
8. ข้อมูลการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	11.43	05.00	2.29	3.15	0.02*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	31.95	44.00	0.73		
	รวม (SST)	43.38	49.00			

ตารางที่ 5.44 (ต่อ)

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	522.52	05.00	104.50	3.75	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1227.56	44.00	27.90		
	รวม (SST)	1750.08	49.00			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.44 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (2) ด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ จำแนกตามรายได้ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มรายได้มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (2) ด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายข้อ พบว่า แต่ละกลุ่มรายได้มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ในข้อ (2) ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม (4) ข้อมูลด้านที่พัก (5) ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ (6) ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว (7) ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล (8) ข้อมูลการเดินทาง แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.45 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านกระบวนการให้บริการจำแนกตามรายได้

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. มีผู้รับผิดชอบคอยให้ ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	04.03	5	0.81	1.73	0.15
	ภายในกลุ่ม (SSW)	20.55	44	0.47		
	รวม (SST)	24.58	49			
2. มีเอกสารแนะนำ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	04.26	5	0.85	2.21	0.07
	ภายในกลุ่ม (SSW)	16.96	44	0.39		
	รวม (SST)	21.22	49			
3. มีป้ายบอกทางบริเวณจุด ท่องเที่ยวอย่างชัดเจน	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	02.91	5	0.58	1.77	0.14
	ภายในกลุ่ม (SSW)	14.47	44	0.33		
	รวม (SST)	17.38	49			
4. มีผู้รับความคิดเห็น	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	03.73	5	0.75	1.61	0.18
	ภายในกลุ่ม (SSW)	20.35	44	0.46		
	รวม (SST)	24.08	49			
5. มีระบบประเมินผล ความพึงพอใจของ นักท่องเที่ยวเพื่อนำมา ปรับปรุง	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.62	5	1.52	3.95	0.00*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	16.96	44	0.39		
	รวม (SST)	24.58	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	68.46	5	13.69	2.57	0.04*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	234.66	44	5.33		
	รวม (SST)	303.12	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.45 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (7) ด้านกระบวนการให้บริการจำแนกตามรายได้ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มรายได้มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (7) ด้านกระบวนการให้บริการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

ในรายชื่อ พบว่า แต่ละกลุ่มรายได้มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ในข้อ (5) มีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.46 การเปรียบเทียบเกี่ยวกับค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (9) ด้านค่าใช้จ่าย จำแนกตามรายได้

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. ค่าใช้จ่ายในการ เดินทางเหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.06	5	1.41	2.72	0.03*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	22.86	44	0.52		
	รวม (SST)	29.92	49			
2. การเก็บค่าธรรมเนียม การเข้าชม มีความ เหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	06.79	5	1.36	3.03	0.02*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	19.71	44	0.45		
	รวม (SST)	26.50	49			
3. ราคาที่พัก มีความ เหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	04.17	5	0.83	2.06	0.09
	ภายในกลุ่ม (SSW)	17.83	44	0.41		
	รวม (SST)	22.00	49			
4. ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	04.46	5	0.89	2.81	0.03*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	13.96	44	0.32		
	รวม (SST)	18.42	49			
5. ราคาของที่ระลึกมี ความเหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	02.78	5	0.56	1.55	0.19
	ภายในกลุ่ม (SSW)	15.72	44	0.36		
	รวม (SST)	18.50	49			
6. ค่าบริการเช่า ยานพาหนะขนาดเล็ก/ อุปกรณ์ดำน้ำ มีความ เหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	07.24	5	1.45	3.08	0.02*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	20.68	44	0.47		
	รวม (SST)	27.92	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	160.35	5	32.07	3.58	0.01*
	ภายในกลุ่ม (SSW)	394.07	44	8.96		
	รวม (SST)	554.42	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.46 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (9) ด้านค่าใช้จ่าย จำแนกตามรายได้ พบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มรายได้มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (9) ด้านค่าใช้จ่าย แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายข้อ พบว่า แต่ละกลุ่มรายได้มีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวฯ ในข้อ (1) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม (2) การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าชม มีความเหมาะสม (4) ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม (6) ค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก/อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสมแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

5.2.4.6 การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของตัวแปรการศึกษากับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.47 การเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามการศึกษา

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านคุณค่าที่ได้รับจาก การจัดการโลจิสติกส์ ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	19.28	3	06.43	0.26	0.85
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1118.40	46	24.31		
	รวม (SST)	1137.68	49			
2. ด้านคุณค่าที่ได้รับจาก การจัดการโลจิสติกส์ ด้านสารสนเทศ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	41.18	3	13.73	0.37	0.78
	ภายในกลุ่ม (SSW)	1708.90	46	37.15		
	รวม (SST)	1750.08	49			
3. ด้านการให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	8.55	3	02.85	0.16	0.92
	ภายในกลุ่ม (SSW)	816.67	46	17.75		
	รวม (SST)	825.22	49			
4. ด้านสถานที่	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	4.71	3	01.57	0.36	0.78
	ภายในกลุ่ม (SSW)	197.77	46	04.30		
	รวม (SST)	202.48	49			
5. ด้านส่งเสริมการตลาด	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	14.39	3	04.80	0.79	0.51
	ภายในกลุ่ม (SSW)	279.61	46	06.08		
	รวม (SST)	294.00	49			

ตารางที่ 5.47 (ต่อ)

องค์ประกอบของ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
6. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	14.32	3	04.77	1.24	0.31
	ภายในกลุ่ม (SSW)	176.80	46	03.84		
	รวม (SST)	191.12	49			
7. ด้านกระบวนการ ให้บริการ	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	15.17	3	05.06	0.81	0.50
	ภายในกลุ่ม (SSW)	287.95	46	06.26		
	รวม (SST)	303.12	49			
8. ด้านการกลับมาเที่ยว ซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	100.97	3	33.66	2.08	0.12
	ภายในกลุ่ม (SSW)	745.03	46	16.20		
	รวม (SST)	846.00	49			
9. ด้านค่าใช้จ่าย	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	09.04	3	03.01	0.25	0.86
	ภายในกลุ่ม (SSW)	545.38	46	11.86		
	รวม (SST)	554.42	49			
รวม	ระหว่างกลุ่ม (SSB)	122.40	3	40.80	0.08	0.97
	ภายในกลุ่ม (SSW)	23998.48	46	521.71		
	รวม (SST)	24120.88	49			

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.47 แสดงให้เห็นว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวม จำแนกตามการศึกษาพบว่า

ในภาพรวมของแต่ละกลุ่มการศึกษามีความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อ

องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ในรายด้าน พบว่า แต่ละกลุ่มการศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกัน ในทุกด้านที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

5.2.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

H_0 : องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ไม่มี ความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำ

H_1 : องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว มี ความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำ

ตารางที่ 5.48 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่า
 ได้รับความจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของ
 นักท่องเที่ยว

	องค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1	การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย	27.856	0.366
2	ความพร้อมของบริษัททัวร์/แพ็คเกจทัวร์	33.174	0.157
3	ความปลอดภัยในสถานที่พักแรม	39.605	0.443
4	ความปลอดภัย ณ สนามบิน/สถานีขนส่ง/ท่าเรือ	52.084	0.078
5	ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว	27.267	0.395
6	การลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่	47.877	0.156
7	ความปลอดภัยในเขตชุมชน	33.076	0.736
8	ความปลอดภัยในบริเวณฝูงชนแออัด	24.445	0.967
9	การเดินทางท่องเที่ยวรอบ ๆ หมู่เกาะโดยเรือ	25.545	0.488
10	ระบบขนส่งมวลชน	51.261	0.090
11	การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ	36.936	0.564

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.48 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับความจากการจัดการการไหลทางกายภาพทุกประเด็น ในประเด็น (1) การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย (2) ความพร้อมของบริษัททัวร์ /แพ็คเกจทัวร์ (3) ความปลอดภัยในสถานที่พักแรม (4) ความปลอดภัย ณ สนามบิน /สถานีขนส่ง /ท่าเรือ (5) ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว (6) การลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่ (7) ความปลอดภัยในเขตชุมชน (8) ความปลอดภัยในบริเวณ

ฝูงชนแออัด (9) การเดินทางท่องเที่ยวรอบ ๆ หมู่เกาะโดยเรือ (10) ระบบขนส่งมวลชน และ (11) การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว นั้น มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 24.445-52.084 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านการไหลทางกายภาพในทุกประเด็น ไม่มีความสัมพันธ์ กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.49 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว

	องค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1	ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว	45.799	0.211
2	ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม	34.246	0.686
3	ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม	45.320	0.225
4	ข้อมูลด้านที่พัก	40.212	0.416
5	ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ	53.335	0.423
6	ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว	54.097	0.055
7	ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	67.690	0.071
8	ข้อมูลการเดินทาง	60.691	0.191

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.49 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านการไหลของสารสนเทศ ในประเด็น (1) ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว (2) ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม (3) ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม (4) ข้อมูลด้านที่พัก (5) ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ

เป็นทางการ และ (6) ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 34.246-54.097 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านการไหลของสารสนเทศในประเด็น (1) ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว (2) ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม (3) ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม (4) ข้อมูลด้านที่พัก (5) ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ และ (6) ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว ไม่มีความสัมพันธ์ กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านการไหลของสารสนเทศ ในประเด็น (7) ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล และ (8) ข้อมูลการเดินทาง มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 60.691-67.690 ซึ่งมากกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_1 หรือปฏิเสธ H_0

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านการไหลของสารสนเทศในประเด็น (7) ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล และ (8) ข้อมูลการเดินทาง มีความสัมพันธ์ กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว แต่ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 5.50 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการให้บริการกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว

	องค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการให้บริการ	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1	สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด	21.621	0.709
2	สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย	46.847	0.182
3	สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม	43.447	0.288
4	ที่พักผ่อนเพียงพอเหมาะสม	47.310	0.170
5	ที่พักปลอดภัยและสวยงาม	36.157	0.600
6	สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย	48.366	0.145
7	ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ	34.558	0.122
8	มีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน	34.558	0.122

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.50 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการให้บริการทุกประเด็น ในประเด็น (1) สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด (2) สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย (3) สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม (4) ที่พักผ่อนเพียงพอเหมาะสม (5) ที่พักปลอดภัยและสวยงาม (6) สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย (7) ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ และ (8) มีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน จากการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว นั้น มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 21.621-48.366 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการให้บริการในทุกประเด็น ไม่มีความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.51 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านสถานที่กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว

	องค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านสถานที่	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1	การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน	36.580	0.581
2	สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี	26.899	0.415
3	มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว	22.576	0.984
4	สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน	31.708	0.790

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.51 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านสถานที่ทุกประเด็น ในประเด็น (1) การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน (2) สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี (3) มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว และ (4) สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน การกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว นั้น มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 22.576-36.580 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านสถานที่ในทุกประเด็น ไม่มีความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.52 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านส่งเสริมการตลาดกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว

	องค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านส่งเสริมการตลาด	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1	มีกิจกรรมเสริมอื่น ๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว	41.287	0.857
2	การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ	40.278	0.414
3	การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต	48.481	0.142
4	การประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว	37.898	0.520
5	การประชาสัมพันธ์แบบปากต่อปาก (เล่าให้ฟังปากต่อปาก)	22.690	0.650

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.52 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านส่งเสริมการตลาดทุกประเด็น ในประเด็น (1) มีกิจกรรมเสริมอื่น ๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว (2) การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์ /วิทยุ (3) การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต (4) การประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว และ (5) การประชาสัมพันธ์แบบปากต่อปาก (เล่าให้ฟังปากต่อปาก) กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว นั้น มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 22.690-48.481 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านส่งเสริมการตลาดในทุกประเด็น ไม่มีความสัมพันธ์ กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.53 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวใน
ด้านบุคลลากรกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว

	องค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านบุคลลากร	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1	คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร	38.558	0.054*
2	คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว	21.166	0.733
3	คนพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ	23.764	0.589
4	คนในพื้นที่ให้คำแนะนำ หรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน	30.006	0.267

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.53 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านบุคลลากร ในประเด็น (2) คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว (3) คนพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ และ (4) คนในพื้นที่ให้คำแนะนำ หรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว นั้น มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 21.166-30.006 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านบุคลลากร ในประเด็น (2) คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว (3) คนพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ และ (4) คนในพื้นที่ให้คำแนะนำ หรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน ไม่มีความสัมพันธ์ กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านบุคลลากร ใน

ประเด็น (1) คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นเท่ากับ 38.558 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านบุคลากรในประเด็น (1) คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร ไม่มีความสัมพันธ์ กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว แต่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.54 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการให้บริการกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว

องค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการให้บริการ	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1 มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว	42.997	0.304
2 มีเอกสารแนะนำ	30.125	0.845
3 มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน	56.130	0.037*
4 มีผู้รับความคิดเห็น	27.599	0.378
5 มีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง	23.746	0.591

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.54 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านการให้บริการ ในประเด็น (1) มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว (2) มีเอกสารแนะนำ (4) มีผู้รับความคิดเห็น และ (5) มีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 23.746-42.997 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านการให้บริการในประเด็น (1) มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว (2) มีเอกสารแนะนำ (4) มีผู้รับความคิดเห็น และ (5) มีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง ไม่มีความสัมพันธ์ กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อย่างไรก็ตาม องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการ
ด้านกระบวนการให้บริการ ในประเด็น (3) มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน มีค่า χ^2
ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นมีค่าเท่ากับ 56.130 ซึ่งมากกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_1 หรือปฏิเสธ H_0

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้าน
กระบวนการให้บริการในประเด็น (3) มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน มี
ความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.55 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้าน
การกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว /แบ่งปันประสบการณ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำ
ของนักท่องเที่ยว

	องค์ประกอบของโลจิสติกส์การกลับมาเที่ยวซ้ำ	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1	อยากกลับมาเที่ยวซ้ำ	89.627	0.000*
2	ในครั้งต่อไปอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่า แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ	168.058	0.000*
3	ในครั้งต่อไปจะพาเพื่อน/คนรู้จักเดินทางมาเที่ยว ที่นี่ด้วย	180.942	0.000*
4	จะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย	169.436	0.000*

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.55 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการกลับมาเที่ยว
ซ้ำของนักท่องเที่ยว/แบ่งปันประสบการณ์ในทุกประเด็น ในประเด็น (1) อยากกลับมาเที่ยวซ้ำ (2)
ในครั้งต่อไปท่านอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่าแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ (3) ในครั้งต่อไปจะพา
เพื่อน/คนรู้จักเดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย และ (4) จะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย มีค่า
 χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 89.627-180.942 ซึ่งมากกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_1 หรือปฏิเสธ H_0

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว /แบ่งปันประสบการณ์ในทุกประเด็น มีความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.56 ค่าไคสแควร์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านค่าใช้จ่ายกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว

	องค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านค่าใช้จ่าย	χ^2 จากการคำนวณ	P-Value
1	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม	62.510	0.010*
2	การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าชม มีความเหมาะสม	45.301	0.226
3	ราคาที่พัก มีความเหมาะสม	51.037	0.094
4	ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม	26.301	0.447
5	ราคาของที่ระลึกมีความเหมาะสม	43.218	0.296
6	ค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก/อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสม	56.933	0.032*

หมายเหตุ. *มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.56 พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านค่าใช้จ่าย ในประเด็น (2) การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าชม มีความเหมาะสม (3) ราคาที่พัก มีความเหมาะสม (4) ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม และ (5) ราคาของที่ระลึกมีความเหมาะสม มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 26.301-51.037 ซึ่งน้อยกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_0 หรือปฏิเสธ H_1

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านค่าใช้จ่ายในประเด็น (2) การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าชม มีความเหมาะสม (3) ราคาที่พัก มีความเหมาะสม (4) ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม และ (5) ราคาของที่ระลึกมีความเหมาะสม ไม่มีความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

อย่างไรก็ตาม องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านค่าใช้จ่าย ในประเด็น (1) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม และ (6) ค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก/อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสม มีค่า χ^2 ที่ได้จากการคำนวณข้างต้นอยู่ในช่วง 56.933-62.510 ซึ่งมากกว่าค่าวิกฤติที่มีค่าเท่ากับ 55.76

ดังนั้นค่า χ^2 ที่คำนวณได้จะอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับ H_1 หรือปฏิเสธ H_0

แสดงว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการด้านค่าใช้จ่ายในประเด็น (1) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม และ (6) ค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก/อุปกรณ์ดำน้ำ มีความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.3 ผลการวิจัยกลุ่มของคนในชุมชน

5.3.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มคนตัวอย่างกลุ่มคนในชุมชนที่ตอบแบบสอบถาม

ผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างของคนในชุมชนที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.57 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	31	62.00
	หญิง	19	38.00
	รวม	50	100.00
ช่วงอายุ	ต่ำกว่า 20 ปี	7	14.00
	20-24 ปี	12	24.00
	25-29 ปี	7	14.00
	30-34 ปี	10	20.00

ตารางที่ 5.57 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
35-39 ปี	4	8.00
40-44 ปี	5	10.00
45 ปีขึ้นไป	5	10.00
รวม	50	100.00
สถานภาพ		
โสด	21	42.00
สมรส	25	50.00
หย่า	3	6.00
อื่น ๆ	1	2.00
รวม	50	100.00
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 5,000 บาท	7	14.00
5,001-10,000 บาท	13	26.00
10,001-15,000 บาท	12	24.00
15,001-20,000 บาท	12	24.00
20,001-25,000 บาท	6	12.00
มากกว่า 25,000 บาท	0	0.00
รวม	50	100.00
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าประถมศึกษา	4	8.00
ประถมศึกษา (ป.6)	9	18.00
มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)	14	28.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6)	11	22.00
ปริญญาตรี	12	24.00
สูงกว่าปริญญาตรี	0	0.00
รวม	50	100.00
ระยะเวลาที่อยู่ในชุมชน		
น้อยกว่า 5 ปี	8	16.00
5-9 ปี	11	22.00

ตารางที่ 5.57 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
10-14 ปี	9	18.00
มากกว่า 14 ปี	22	44.00
รวม	50	100.00

จากตารางที่ 5.57 พบว่า กลุ่มคนในชุมชนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 31 ราย ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 62.00 มีอายุระหว่าง 20-24 ปี จำนวน 12 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.00 มีสถานภาพสมรส จำนวน 25 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50.00 โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001-10,000 บาท จำนวน 13 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.00 คนในชุมชนส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) จำนวน 14 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.00 และมีระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนมากกว่า 14 ปี จำนวน 22 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44.00

5.3.2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพและแนวทางการเพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยว และความพร้อมด้านการจัดการโลจิสติกส์

ตารางที่ 5.58 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยว และความพร้อมด้านการจัดการโลจิสติกส์

	การจัดการโลจิสติกส์	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1	การท่องเที่ยวทำให้หมู่บ้านมีการปรับปรุงถนนให้ดีขึ้น	4.56	0.54	มากที่สุด
2	การท่องเที่ยวทำให้หมู่บ้านมีการปรับปรุงป้ายบอกเส้นทางที่ชัดเจน	4.18	0.77	มาก
3	การท่องเที่ยวทำให้คนในท้องถิ่นได้รับข่าวสารมากขึ้น	4.62	0.56	มากที่สุด
4	การท่องเที่ยวทำให้เกิดการพัฒนาหมู่บ้านให้น่าอยู่	3.90	0.85	มาก
5	การท่องเที่ยวทำให้แหล่งชุมชนสะอาดขึ้น	3.08	0.93	ปานกลาง
6	คนในชุมชนมีส่วนร่วมปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์บริเวณแหล่งท่องเที่ยว	3.86	0.75	มาก

ตารางที่ 5.58 (ต่อ)

	การจัดการโลจิสติกส์	Mean	S.D.	ระดับการ แปลผล
7	การท่องเที่ยวทำให้มีการปรับปรุงสถานที่ที่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้	4.12	0.62	มาก
8	การท่องเที่ยวทำให้มีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เช่น น้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การกำจัดขยะและบำบัดน้ำเสีย	4.70	0.54	มากที่สุด
9	มีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่ายในพื้นที่ใกล้เคียง	3.56	0.75	มาก
10	มีการจัดอบรมให้ความรู้แก่คนในชุมชนเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ และการอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่น	3.12	0.74	ปานกลาง
11	มีการกำหนดมาตรการการท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับนโยบายท้องถิ่น	2.60	0.69	ปานกลาง
12	คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการปรึกษาในการร่วมพัฒนาชุมชนในด้านโลจิสติกส์	1.94	0.73	น้อย
13	คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดเวทีประชาคมเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์	1.72	0.60	น้อย
14	คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการวางแผนและดำเนินงานด้านโลจิสติกส์	1.78	0.70	น้อย
15	คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการพิจารณาถึงประโยชน์ หรือผลกระทบที่ได้รับจากการจัดการท่องเที่ยวด้านโลจิสติกส์	1.64	0.71	น้อย
16	คนในชุมชนได้รับการอบรมข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวของชุมชนและบริเวณพื้นที่เกาะตะรุเตา รวมถึงหมู่เกาะใกล้เคียง	2.74	0.84	ปานกลาง
17	คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวของชุมชน และบริเวณพื้นที่เกาะตะรุเตา รวมถึงหมู่เกาะใกล้เคียง	3.06	0.90	ปานกลาง
	ภาพรวม	3.25	0.72	ปานกลาง

จากตารางที่ 5.58 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนในชุมชนที่ตอบแบบสอบถาม มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยว และความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์ในภาพรวม อยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อแยกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรก (ข้อ 1-8) ผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทำให้เกิดการพัฒนาในชุมชนด้านต่าง ๆ มีค่าเฉลี่ยเรียงตามลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ การท่องเที่ยวทำให้มีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เช่น น้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การกำจัดขยะและบำบัดน้ำเสีย มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.7 รองลงมา การท่องเที่ยวทำให้คนใน

ท้องถิ่นได้รับข่าวสารมากขึ้น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.62 และการท่องเที่ยวทำให้แหล่งชุมชนสะอาดขึ้น มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 3.08 ส่วนที่สอง (ข้อ 9-17) ความพร้อมด้านการจัดการโลจิสติกส์ มีค่าเฉลี่ยเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ มีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่ายในพื้นที่ใกล้เคียง มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.56 รองลงมา มีการจัดอบรมให้ความรู้แก่คนในชุมชนเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาฟื้นฟู และการอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.12 และคนในชุมชนมีส่วนร่วมในการพิจารณาถึงประโยชน์ หรือผลกระทบที่ได้รับจากการจัดการท่องเที่ยวด้านโลจิสติกส์ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 1.64

5.3.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.59 จำนวนและร้อยละและความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับ การเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (คำถามปลายเปิด)

การเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก และรวดเร็ว	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
1. มีการพัฒนารูปแบบและขนาดเรือที่ใช้เดินทาง	17	34.00
2. การเดินทางในฤดูฝนมีความยากลำบาก	11	22.00
3. มีเรือสปีดโบ๊ทเป็นอีกตัวเลือกหนึ่งในการเดินทาง	8	16.00
ข้อเสนอแนะ		
1. การเดินทางยังคงล่าช้าและใช้เวลานาน	34	68.00
2. ควรพัฒนาเรือที่ใช้เดินทางให้มีความสะดวกสบายกว่านี้	33	66.00
3. เพิ่มตัวเลือกในการเดินทาง เช่น เครื่องบิน	26	52.00
4. เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันให้มากขึ้น	14	28.00
5. จัดการระบบการคมนาคมให้ดีขึ้น	9	18.00

จากตารางที่ 5.59 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนในชุมชนที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย มีความเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (คำถามปลายเปิด)

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 34.00 มีความเห็นว่า มีการพัฒนารูปแบบและขนาดเรือที่ใช้เดินทาง รองลงมาคือ การเดินทางในฤดูฝนมีความยากลำบาก ร้อยละ 22.00 และมีเรือสปีดโบ๊ทเป็นอีกตัวเลือกหนึ่งในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 16.00

ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.00 การเดินทางยังคงล่าช้าและใช้เวลานาน รองลงมาคือควรพัฒนาเรือที่ใช้เดินทางให้มีความสะดวกสบายกว่านี้ คิดเป็นร้อยละ 66.00 และเพิ่มตัวเลือกในการเดินทาง เช่น เครื่องบิน คิดเป็นร้อยละ 52.00

ตารางที่ 5.60 จำนวนและร้อยละและความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับ การเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด)

การรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
1. มีการรวมกลุ่มทำความสะอาด และเก็บขยะบนเกาะ	18	36.00
2. มีการรวมกลุ่มกันนาน ๆ ครั้ง เช่น ช่วงเทศกาล	17	34.00
3. มีการรวมกลุ่มของคนในชุมชน	15	30.00
4. มีการรวมกลุ่มอาสาสมัคร เพื่อช่วยเหลือนักท่องเที่ยว	12	24.00
5. มีการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ	7	14.00
ข้อเสนอแนะ		
1. ยังไม่มีการรวมกลุ่มด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน	36	72.00
2. ไม่มีงบประมาณสนับสนุนในการรวมกลุ่มจากภาครัฐ	12	24.00

จากตารางที่ 5.60 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนในชุมชนที่ตอบแบบสอบถามจำนวน 50 ราย เกี่ยวกับ ความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด)

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 36.00 มีความเห็นว่ามี การรวมกลุ่มทำความสะอาด และเก็บขยะบนเกาะ รองลงมาคือ มีการรวมกลุ่มกันนาน ๆ ครั้ง เช่น ช่วงเทศกาล คิดเป็นร้อยละ 34.00 และมีการรวมกลุ่มของคนในชุมชน คิดเป็นร้อยละ 30

ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 72.00 ยังไม่มีการรวมกลุ่มด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน รองลงมาคือ ไม่มีงบประมาณสนับสนุนในการรวมกลุ่มจากภาครัฐ คิดเป็นร้อยละ 24.00

ตารางที่ 5.61 จำนวนและร้อยละและความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับ การเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด)

การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
ไม่มีหน่วยงานโลจิสติกส์บนเกาะ	31	62.00
ข้อเสนอแนะ		
1. ควรมีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์	24	48.00
2. ควรมีการส่งเสริมให้คนในชุมชนทราบเกี่ยวกับนโยบาย ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เพื่อทราบวัตถุประสงค์	15	30.00
3. ควรมีการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการทำป้าย และแผนที่บอกทางนักท่องเที่ยว	8	16.00

จากตารางที่ 5.61 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนในชุมชนที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับ การเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด)

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.00 มีความเห็นว่า ไม่มีหน่วยงานโลจิสติกส์บนเกาะ

ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 48.00 ควรมีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ รองลงมาคือ ควรมีการส่งเสริมให้คนในชุมชนทราบเกี่ยวกับนโยบาย ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เพื่อทราบวัตถุประสงค์ คิดเป็นร้อยละ 30.00 และควรมีการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการทำป้าย และแผนที่บอกทางนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 16.00

ตารางที่ 5.62 จำนวนและร้อยละและความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับ การเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการจัดประชุมประชาคม (คำถามปลายเปิด)

การจัดประชุมประชาคม	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
1. มีการจัดประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาการท่องเที่ยว เช่น เรื่องเส้นทาง ป้ายบอกทาง	23	46.00
2. มีการจัดประชุมเพื่อช่วยกันพัฒนาชุมชนบ้าง	17	34.00
3. มีการประชุมเพื่อช่วยกันกำจัดขยะบนเกาะ	16	32.00
4. มีการประชุมแก้ไขปัญหาการรบกวนพื้นที่เขตอุทยาน	10	20.00
ข้อเสนอแนะ		
1. ควรมีการจัดประชุมให้มากขึ้น	25	50.00
2. ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อควบคุมดูแลด้านโลจิสติกส์	12	24.00

จากตารางที่ 5.62 พบว่า กลุ่มตัวอย่างคนในชุมชนที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย เกี่ยวกับความคิดเห็นของคนในชุมชนเกี่ยวกับ การเพิ่มศักยภาพของชุมชนด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการจัดประชุมประชาคม (คำถามปลายเปิด)

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 46.00 มีการจัดประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาการท่องเที่ยว เช่น เรื่องเส้นทาง ป้ายบอกทาง รองลงมาคือ มีการจัดประชุมเพื่อช่วยกันพัฒนาชุมชนบ้าง คิดเป็นร้อยละ 34.00 และ มีการประชุมเพื่อช่วยกันกำจัดขยะบนเกาะ คิดเป็นร้อยละ 32.00

ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 50.00 ควรมีการจัดประชุมให้มากขึ้น และควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อควบคุมดูแลด้านโลจิสติกส์ คิดเป็นร้อยละ 24.00

5.4 ผลการวิจัย กลุ่มผู้ประกอบการเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

5.4.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 5.63 จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์
ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจการท่องเที่ยว

ประสบการณ์ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 3 ปี	5	20.00
3-5 ปี	9	36.00
6-9 ปี	5	20.00
มากกว่า 9 ปี	6	24.00
รวม	25	100.00

สรุปผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 36.00 มีประสบการณ์ 3-5 ปี รองลงมาคือ มีประสบการณ์มากกว่า 9 ปี คิดเป็น ร้อยละ 24.00 และมีประสบการณ์น้อยกว่า 3 ปี มีจำนวนเท่ากับกลุ่มที่มีประสบการณ์ 6-9 ปี โดยทั้ง 2 กลุ่มคิดเป็นร้อยละ 20.00

5.4.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพ และความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้ข้อมูลใน
ภาพรวม

ตารางที่ 5.64 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มี
การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้
ข้อมูลในภาพรวม

การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	Mean	S.D.	ระดับการ แปลผล
1. การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์	3.64	0.99	มาก
2. คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการ โลจิสติกส์ ด้านการไหลทางกายภาพ	3.61	0.63	มาก
3. คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการด้านการไหล ของสารสนเทศ	4.14	0.67	มาก
4. ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว	3.88	0.60	มาก
5. ศักยภาพความสามารถในการรองรับและนำนักท่องเที่ยว ออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน	2.20	0.57	น้อย
6. การเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน ด้านการเคลื่อนที่ทาง กายภาพ (Physical Flow)	2.61	0.59	ปานกลาง
7. การเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว	2.92	0.56	ปานกลาง
ภาพรวม	3.29	0.66	ปานกลาง

จากตารางที่ 5.64 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจ
ต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้ข้อมูลใน
ภาพรวม และรายด้านส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “ปานกลาง” เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจาก
มากไปน้อยได้ดังนี้ คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการด้านการไหลของสารสนเทศ มี
ค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.14 รองลงมาคือ ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 และ
การกลับมาเที่ยวซ้ำ/ แบ่งปันประสบการณ์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 ในขณะที่ศักยภาพในการ
รองรับและนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ
2.20

การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้ข้อมูลใน
รายด้าน

ตารางที่ 5.65 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ

ด้านการไหลทางกายภาพ		Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1.	การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย	4.76	0.44	มากที่สุด
2.	ความพร้อมของบริษัทรถทัวร์/แพ็คเกจทัวร์	4.68	0.48	มากที่สุด
3.	ความปลอดภัยในสถานที่พักแรม	4.16	0.75	มาก
4.	ความปลอดภัย ณ สนามบิน/สถานีขนส่ง/ท่าเรือ	3.36	0.57	ปานกลาง
5.	ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว	4.12	0.78	มาก
6.	การลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่	4.32	0.69	มาก
7.	ความปลอดภัยในเขตชุมชน ณ สถานที่ท่องเที่ยว	3.60	0.65	มาก
8.	การเดินทางท่องเที่ยวในชนบทโดยรถทัวร์	2.48	0.82	น้อย
9.	ระบบขนส่งมวลชนสะดวก	2.12	0.67	น้อย
10.	การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ	4.04	0.54	มาก
ภาพรวม		3.61	0.63	มาก

จากตารางที่ 5.65 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพในภาพรวม และรายชื่อส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “มาก” โดยเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.76 รองลงมาคือ ความพร้อมของบริษัทรถทัวร์/แพ็คเกจทัวร์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.68 และการลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.32 ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนสะดวก มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.12

ตารางที่ 5.66 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ

ด้านการไหลของสารสนเทศ	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว	4.04	0.54	มาก
2. ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม	4.28	0.46	มาก
3. ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม	3.76	0.72	มาก
4. ข้อมูลด้านที่พัก	4.20	0.65	มาก
5. ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ	4.44	0.65	มาก
6. ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว	4.12	0.73	มาก
7. ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	4.12	0.83	มาก
8. ข้อมูลการเดินทาง	4.16	0.75	มาก
ภาพรวม	4.14	0.67	มาก

จากตารางที่ 5.66 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหล ของสารสนเทศในภาพรวม และรายข้อส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “มาก” โดยเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.36 รองลงมาคือ ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 และข้อมูลด้านที่พัก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 ในขณะที่ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76

ตารางที่ 5.67 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว

ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด	3.40	0.71	ปานกลาง
2. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย	4.04	0.45	มาก
3. สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม	3.40	0.71	ปานกลาง
4. ที่พักผ่อนเพียงพอเหมาะสม	3.80	0.71	มาก
5. ที่พักปลอดภัยและสวยงาม	4.48	0.51	มาก
6. สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย	3.84	0.62	มาก
7. ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ	4.68	0.48	มากที่สุด
8. มีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน	3.40	0.58	ปานกลาง
ภาพรวม	3.88	0.60	มาก

จากตารางที่ 5.67 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยวในภาพรวม และรายชื่อส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “มาก” โดยเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.68 รองลงมาคือ ที่พักปลอดภัยและสวยงาม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48 และสถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 ในขณะที่สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม และมีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากัน คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.40

ตารางที่ 5.68 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้าน ดัชนีวัดความสามารถในการรองรับและนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน

ดัชนีวัดความสามารถในการรองรับและนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. จำนวนอาสาสมัครในชุมชน	2.84	0.62	ปานกลาง
2. ระยะห่างจากสถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุด	2.36	0.49	น้อย
3. จำนวนรถพยาบาล ณ สถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุด	2.00	0.50	น้อย
4. ระยะเวลาเดินทางไปโรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่ใกล้ที่สุด	1.80	0.50	น้อย
5. ระยะเวลาเดินทางไปสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด	2.64	0.70	ปานกลาง
6. ระยะเวลาเดินทางไปตัวเมืองที่ใกล้ที่สุด	1.56	0.58	น้อย
ภาพรวม	2.20	0.57	น้อย

จากตารางที่ 5.68 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ ด้านดัชนีวัดความสามารถในการรองรับและนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉินในภาพรวม และรายชื่อส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “น้อย” โดยเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ จำนวนอาสาสมัครในชุมชน มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.84 รองลงมาคือ ระยะเวลาเดินทางไปสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.64 และ ระยะห่างจากสถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.36 ในขณะที่ระยะเวลาเดินทางไปตัวเมืองที่ใกล้ที่สุด มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.56

ตารางที่ 5.69 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในการเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉินด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ

การเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน ด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. การเตรียมการฉุกเฉิน-มีการเขียนไว้เป็นลายลักษณ์อักษรให้ชุมชน	2.40	0.50	น้อย
2. มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในชุมชน	2.76	0.60	ปานกลาง
3. มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อนอกชุมชน (กรณีติดต่อในชุมชนไม่ได้)	2.68	0.63	ปานกลาง
4. บุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในชุมชน	3.00	0.65	ปานกลาง
5. คลื่นโทรศัพท์ที่สามารถใช้ได้ทันที	4.08	0.64	มาก
6. พาหนะเตรียมพร้อมตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับกรณีฉุกเฉิน	2.60	0.50	ปานกลาง
7. สถานีอนามัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต	1.76	0.60	น้อย
ภาพรวม	2.61	0.59	ปานกลาง

จากตารางที่ 5.69 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ในการเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน ด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพในภาพรวม และรายข้อส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “ปานกลาง” โดยเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ คลื่นโทรศัพท์ที่สามารถใช้ได้ทันที มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.08 รองลงมาคือ บุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในชุมชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.00 และมีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในชุมชน มีค่าเท่ากับ 2.76 ในขณะที่สถานีอนามัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.76

ตารางที่ 5.70 ค่าเฉลี่ยและเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในการเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว

การเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว	Mean	S.D.	ระดับการแปลผล
1. มีคู่มือสิ่งที่ควรปฏิบัติในการเที่ยวชุมชน	2.80	0.65	ปานกลาง
2. มีแผนที่และวิธีปฏิบัติสำหรับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน	2.64	0.49	ปานกลาง
3. แจ้งนักท่องเที่ยวถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไว้ให้บริการนักท่องเที่ยว	3.32	0.56	ปานกลาง
ภาพรวม	2.92	0.56	ปานกลาง

จากตารางที่ 5.70 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม มีความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ในการเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวในภาพรวม และรายข้อส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “ปานกลาง” โดยเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยสามารถเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ แจ้งนักท่องเที่ยวถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไว้ให้บริการนักท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.32 รองลงมาคือ มีคู่มือสิ่งที่ควรปฏิบัติในการเที่ยวชุมชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 และมีแผนที่และวิธีปฏิบัติสำหรับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.64

5.4.3 สรุปความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ตารางที่ 5.71 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (คำถามปลายเปิด)

การเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก และรวดเร็ว	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
1. การเดินทางล่าช้า/ใช้เวลานาน	17	68.00
2. การเดินทางไม่สะดวกสบาย	12	48.00
3. เที่ยวเรือต่อวันมีน้อย ไม่เพียงพอต่อความต้องการ	8	32.00
4. ช่วงฤดูฝนเดินทางลำบาก	4	16.00
ข้อเสนอแนะ		
1. เพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งให้ดีขึ้น	13	52.00
2. เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันที่ใช้เดินทาง	7	28.00
3. เพิ่มช่องทางในการเดินทาง	4	16.00
4. ควรปรับปรุงป้ายบอกทาง เพราะไม่ชัดเจนและไม่เป็นระเบียบ	4	16.00

จากตารางที่ 5.71 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 รายมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (คำถามปลายเปิด) ดังนี้

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.00 มีความเห็นว่าการเดินทางล่าช้า และใช้เวลานาน คิดเป็นร้อยละ 48.00 รองลงมาคือ การเดินทางไม่สะดวกสบาย และเที่ยวเรือต่อวันมีน้อย ไม่เพียงพอต่อความต้องการ คิดเป็นร้อยละ 32.00

ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 52.00 มีความเห็นว่าการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งให้ดีขึ้น รองลงมาคือ เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันที่ใช้เดินทาง คิดเป็นร้อยละ 28.00 และเพิ่มช่องทางในการเดินทาง รวมถึง ควรปรับปรุงป้ายบอกทาง เพราะไม่ชัดเจนและไม่เป็นระเบียบ มีจำนวนเท่ากัน คือคิดเป็นร้อยละ 16.00

ตารางที่ 5.72 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
จำแนกตามการรวมกลุ่มกับบุคคลหรือหน่วยงานใดเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์
(เส้นทาง ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก) (คำถามปลายเปิด)

การรวมกลุ่มกับบุคคลหรือหน่วยงานใดเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
1. มีการรวมกลุ่มกันเพื่อส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวของเกาะ	9	36.00
2. ไม่มีการรวมกลุ่มด้านโลจิสติกส์	9	36.00
3. มีการรวมกลุ่มเรื่องการจัดขยะ และของเสียบนเกาะ	8	32.00
4. มีการดูแลจากเจ้าหน้าที่อุทยาน ตำรวจท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนความปลอดภัยด้านต่าง ๆ	7	28.00
5. มีการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการบนเกาะ	3	12.00
ข้อเสนอแนะ		
1. ควรมีการรวมกลุ่มกันอย่างจริงจัง	18	72.00
2. ควรมีหน่วยงานรัฐเข้ามาดูแลรับผิดชอบ	6	24.00

จากตารางที่ 5.72 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 รายมีความ
คิดเห็นต่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการรวมกลุ่มกับบุคคลหรือ
หน่วยงานใดเพื่อพัฒนาด้านโล จิสติกส์ (เส้นทาง ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก)
(คำถามปลายเปิด) ดังนี้

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 36.00 มีความเห็นว่า มีการรวมกลุ่มกันเพื่อ
ส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวของเกาะ รวมถึงไม่มีการรวมกลุ่มด้านโลจิสติกส์ รองลงมาคือ มี
การรวมกลุ่มเรื่องการจัดขยะ และของเสียบนเกาะ คิดเป็นร้อยละ 32.00 และมีการดูแลจากเจ้าหน้าที่
อุทยาน ตำรวจท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนความปลอดภัยด้านต่างๆ คิดเป็นร้อยละ
28.00

ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 72.00 มีความเห็นว่า ควรมีการรวมกลุ่มกันอย่าง
จริงจัง และร้อยละ 24.00 มีความเห็นว่า ควรมีหน่วยงานรัฐเข้ามาดูแลรับผิดชอบ

ตารางที่ 5.73 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
จำแนกตามการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์
(คำถามปลายเปิด)

การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
1. ไม่มีหน่วยงานด้านโลจิสติกส์บนเกาะ	11	44.00
2. มีการจัดทำเว็บไซต์การท่องเที่ยวของเกาะ	4	16.00
ข้อเสนอแนะ		
1. ควรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์เข้ามาดูแลและ พัฒนาการท่องเที่ยวของเกาะ	16	64.00
2. ไม่มีการจัดตั้งกลุ่มเพื่อพัฒนา มีการส่งเสริมน้อย หน่วยงานอื่น ๆ ไม่ได้เข้ามาบรรเทาปัญหา	10	40.00
3. ควรมีการสนับสนุนให้รวมกลุ่มกันจะดีมาก	7	28.00
4. ควรมีบริการข้อมูลให้กับนักท่องเที่ยว	6	24.00
5. ควรจัดทำแผนที่แก่นักท่องเที่ยว	4	16.00

จากตารางที่ 5.73 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 ราย มีความ
คิดเห็นต่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการส่งเสริมและสนับสนุนให้
การรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์(คำถามปลายเปิด) ดังนี้

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 44.00 มีความเห็นว่า ไม่มีหน่วยงานด้าน
โลจิสติกส์บนเกาะ และร้อยละ 16.00 มีความเห็นว่า มีการจัดทำเว็บไซต์การท่องเที่ยวของเกาะ
ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 64.00 มีความเห็นว่า ควรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ด้านโลจิสติกส์เข้ามาดูแลและพัฒนาการท่องเที่ยวของเกาะ รองลงมาคือ ไม่มีการจัดตั้งกลุ่มเพื่อ
พัฒนา มีการส่งเสริมน้อย หน่วยงานอื่น ๆ ไม่ได้เข้ามาบรรเทาปัญหา คิดเป็นร้อยละ 40.00 และ
ควรมีการสนับสนุนให้รวมกลุ่มกันจะดีมาก คิดเป็นร้อยละ 28.00

ตารางที่ 5.74 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
จำแนกตาม การจัดประชุมประชาคมด้าน โลจิสติกส์ทั้งในและนอกหมู่เกาะทะเลเตา
จังหวัดสตูล (คำถามปลายเปิด)

การจัดประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์ทั้งในและนอกหมู่เกาะทะเลเตา จังหวัดสตูล	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
1. ไม่มีการประชุมด้าน โลจิสติกส์	14	56.00
2. มีการประชุมของผู้ประกอบการบ้าง แต่ไม่เป็นพิธี	6	24.00
3. มีการจัดประชุมบ้างในช่วงฤดูท่องเที่ยว	4	16.00
ข้อเสนอแนะ		
1. อยากให้มีการจัดตั้งประชาคมด้าน โลจิสติกส์ เพราะปัจจุบันไม่มี	11	44.00
2. ควรมีการจัดประชุมโดยหน่วยงานรัฐ	5	20.00
3. ควรมีการจัดประชุมด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	3	12.00

จากตารางที่ 5.74 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 รายมีความ
คิดเห็นต่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตาม การจัดประชุมประชาคมด้าน
โลจิสติกส์ทั้งในและนอกหมู่เกาะทะเลเตา จังหวัดสตูล (คำถามปลายเปิด) ดังนี้

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 56.00 มีความเห็นว่า ไม่มีการประชุมด้าน
โลจิสติกส์ รองลงมาคือ มีการประชุมของผู้ประกอบการบ้าง แต่ไม่เป็นพิธี คิดเป็นร้อยละ 24.00
และมีการจัดประชุมบ้างในช่วงฤดูท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 16.00

ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 44.00 มีความเห็นว่า อยากให้มีการจัดตั้งประชาคม
ด้านโลจิสติกส์ เพราะปัจจุบันไม่มี รองลงมาคือ ควรมีการจัดประชุมโดยหน่วยงานรัฐ คิดเป็นร้อย
ละ 20.00 และควรมีการจัดประชุมด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 12.00

ตารางที่ 5.75 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
จำแนกตามการจัดการแพ็คเกจในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (คำถามปลายเปิด)

การจัดการแพ็คเกจท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล	จำนวน	ร้อยละ
สถานการณ์ปัจจุบัน		
1. มีการจัดแพ็คเกจทัวร์ของเอกชน	17	68.00
2. มีการจัดแพ็คเกจทัวร์ของโรงแรมและรีสอร์ทใหญ่ ในช่วง ฤดูกาลท่องเที่ยว	4	16.00
ข้อเสนอแนะ		
1. ความหลากหลายของแพ็คเกจทัวร์ยังมีน้อยเกินไป	7	28.00
2. ควรมีหน่วยงานส่วนกลางเข้ามาดูแล	2	08.00

จากตารางที่ 5.75 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 รายมีความ
คิดเห็นต่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามการจัดการแพ็คเกจท่องเที่ยว ใน
หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (คำถามปลายเปิด) ดังนี้

สถานการณ์ปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.00 มีความเห็นว่า มีการจัดแพ็คเกจทัวร์ของ
เอกชน และร้อยละ 16.00 มีความเห็นว่า มีการจัดแพ็คเกจทัวร์ของโรงแรมและรีสอร์ทใหญ่ ในช่วง
ฤดูกาลท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 28.00 มีความเห็นว่า ความหลากหลายของแพ็คเกจ
ทัวร์ยังมีน้อยเกินไป และร้อยละ 8.00 มีความเห็นว่า ควรมีหน่วยงานส่วนกลางเข้ามาดูแล

ตารางที่ 5.76 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
จำแนกตามหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์(คำถามปลายเปิด)

หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือด้านโลจิสติกส์	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มีหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือด้านโลจิสติกส์	16	64.00
2. จากเจ้าหน้าที่อุทยาน	6	24.00
3. จากกรมส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล	4	16.00
4. จากผู้ประกอบการ	2	08.00

จากตารางที่ 5.76 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 รายมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตาม หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือ การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (ท่าอากาศยานเปิด) ดังนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 64.00 ไม่มีหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือด้านโลจิสติกส์ รองลงมาคือ จากเจ้าหน้าที่อุทยาน คิดเป็นร้อยละ 24.00 และจากกรมส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล คิดเป็นร้อยละ 16.00

ตารางที่ 5.77 จำนวนและร้อยละของความคิดเห็นในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตามอุปสรรคและการสนับสนุนช่วยเหลือการพัฒนาโลจิสติกส์ (ท่าอากาศยานเปิด)

อุปสรรคและการสนับสนุนช่วยเหลือการพัฒนาโลจิสติกส์	จำนวน	ร้อยละ
1. ปัญหาการจัดการระบบการคมนาคมที่ยังขาดประสิทธิภาพ	12	48.00
2. ปัญหาการขาดการประสานงานเรื่องข้อมูล และความเอาใจใส่จากหน่วยงานอื่น ๆ	7	28.00
3. ปัญหาการแก้ปัญหาเฉพาะหน้ากันเอง โดยขาดหน่วยงานรัฐเข้ามารับผิดชอบโดยตรง	6	24.00
4. ปัญหาขาดงบประมาณพัฒนาการท่องเที่ยวของเกาะ	5	20.00
5. คนในชุมชนควรมีความสามัคคีกันให้มากขึ้น ไม่นึกถึงแต่ผลประโยชน์ของตัวเอง	5	20.00
6. ปัญหาขาดความร่วมมือในภาคเอกชนและผู้ประกอบการ	5	20.00
7. อยากให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางมาเที่ยวที่เกาะได้ตลอดทั้งปี แม้ในช่วงฤดูฝน	5	20.00
8. อยากให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	4	16.00
9. อยากให้พัฒนาเรื่องของสถานพยาบาล รวมทั้งบุคลากรที่เกี่ยวข้อง	4	16.00
10. ปัญหาขยะบนเกาะเพิ่มมากขึ้น	4	16.00
11. ปัญหาคนบนเกาะอพยพไปทำงานในเมือง	3	12.00
12. อยากให้เร่งสร้างสนามบินไว้ ๆ	3	12.00
13. ปัญหาขาดการประสานงานเรื่องข้อมูล โปรโมทการท่องเที่ยว	2	08.00

จากตารางที่ 5.77 กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 รายมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกตาม อุปสรรคและการสนับสนุนช่วยเหลือการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (คำถามปลายเปิด) ดังนี้ ส่วนใหญ่ร้อยละ 48.00 มีปัญหาการจัดการระบบการคมนาคมที่ยังขาดประสิทธิภาพ รองลงมาคือ ปัญหาการขาดการประสานงานเรื่องข้อมูล และความเอาใจใส่จากหน่วยงานอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 28.00 และปัญหาการแก้ปัญหาเฉพาะหน้ากันเอง โดยขาดหน่วยงานรัฐเข้ามารับผิดชอบโดยตรง คิดเป็นร้อยละ 24.00

5.5 ผลการวิจัยกลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

5.5.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่รัฐที่ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 5.78 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

ประสบการณ์ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 3 ปี	3	12.00
3-5 ปี	8	32.00
6-9 ปี	8	32.00
มากกว่า 9 ปี	6	24.00
รวม	25	100.00

สรุปผลการสำรวจกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่รัฐที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 ราย พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 32.00 มีประสบการณ์ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 3-5 ปี โดยมีจำนวนเท่ากับกลุ่มที่มีประสบการณ์ 6-9 ปี รองลงมาคือ มีประสบการณ์มากกว่า 9 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.00 และมีประสบการณ์น้อยกว่า 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 12.00

ตารางที่ 5.79 จำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม ความถี่ในการจัด
วาระการประชุมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบนพื้นที่เพื่อการบริหารการจัดการ
ท่องเที่ยว

ความถี่ในการจัดวาระการประชุมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บนพื้นที่เพื่อการบริหารการจัดการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
สัปดาห์ละครั้ง	0	00.00
เดือนละครั้ง	9	36.00
2-3 เดือน/ครั้ง	12	48.00
มากกว่า 3 เดือน/ครั้ง	4	16.00
รวม	25	100.00

จากตารางที่ 5.79 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่รัฐที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 ราย
เกี่ยวกับความถี่ในการจัดการประชุมของคณะกรรมการเพื่อการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว ส่วน
ใหญ่ร้อยละ 48.00 เห็นควรจัดประชุม 2-3 เดือน/ครั้ง รองลงมาคือ เดือนละครั้ง คิดเป็นร้อยละ
36.00 และมากกว่า 3 เดือน/ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.00

ตารางที่ 5.80 ร้อยละของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะ
ตะรุเตา จังหวัดสตูล ที่ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยว
นิยมแวะมากที่สุด

แหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยมแวะมากที่สุด	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3
เกาะหลีเป๊ะ	76.00	12.00	08.00
เกาะตะรุเตา	24.00	48.00	04.00
เกาะอาดัง-ราวี		28.00	28.00
เกาะหินงาม		12.00	24.00
เกาะไข่			28.00
เกาะจาบัง			08.00

จากตารางที่ 5.80 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่รัฐที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 25 ราย เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวแวะมาที่สุด (เรียงลำดับ 1-3) ส่วนใหญ่ร้อยละ 76.00 นิยมเที่ยวเกาะหลีเป๊ะ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- อันดับที่ 1 ได้แก่ เกาะหลีเป๊ะ และเกาะตะรุเตา
- อันดับที่ 2 ได้แก่ เกาะหลีเป๊ะ เกาะตะรุเตา เกาะอาดัง-ราวี และเกาะหินงาม
- อันดับที่ 3 ได้แก่ เกาะหลีเป๊ะ เกาะตะรุเตา เกาะอาดัง -ราวี เกาะหินงาม เกาะไข่ และเกาะจาบัง

5.5.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพ ความพร้อม และแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ตารางที่ 5.81 ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่รัฐในการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้ข้อมูล

สภาพปัจจุบัน		แนวทางการพัฒนาในอนาคต
1. วิธีการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว		
1) เรือเฟอร์รี่	ร้อยละ 100.00	1) มีสนามบินบนเกาะหลีเป๊ะ
2) เรือสปีด โบ๊ท	ร้อยละ 28.00	2) เพิ่มเส้นทางเดินเรือจากเกาะลังกาวิ
3) เดิน	ร้อยละ 20.00	ประเทศมาเลเซีย
4) จักรยาน	ร้อยละ 8.00	
5) รถสองแถว	ร้อยละ 12.00	
2. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว		
1) ใช้เรือเดินทางมายังเกาะ	ร้อยละ 100.00	1) มีเครื่องบินลงจอดที่เกาะหลีเป๊ะ
3. ถนน-ปริมาณ สภาพ ชนิด (ลาดยาง คอนกรีต)		
1) ถนนบนเกาะส่วนใหญ่	ร้อยละ 22.00	1) เพิ่มเส้นทางถนนบนเกาะ
ลาดยางอยู่ในสภาพดี		
2) มีถนนบางส่วนบนเกาะที่	ร้อยละ 10.00	2) พัฒนาให้บนเกาะมีถนนลาดยางหมด
ใช้คอนกรีต		
		3) บางพื้นที่ไม่มีการปรับปรุง เพราะ
		ต้องการอนุรักษ์ความเป็นธรรมชาติไว้

ตารางที่ 5.81 (ต่อ)

สภาพปัจจุบัน		แนวทางการพัฒนาในอนาคต
4. เส้นทาง การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว		
1) เส้นทางใต้ทางทะเล	ร้อยละ 36.00	1) เพิ่มเส้นทางทางอากาศ ทำให้เดินทางได้ตลอดทั้งปี
เส้นทางเดียว		
2) ช่วงฤดูฝน เส้นทางมี	ร้อยละ 76.00	
ปัญหาด้านมรสุม และ		
คลื่นลมทะเลพัดแรง		
ทำให้เดินทางลำบาก		
5. ป้ายบอกทาง (ขาด เก่า น้อย)		
1) มีป้ายบอกทางชัดเจน	ร้อยละ 88.00	1) เพิ่มจำนวนป้ายบอกทางในบางจุด
เกือบทุกจุด		
2) ป้ายบอกทางบางจุด อาจมี	ร้อยละ 40.00	2) ปรับปรุงแก้ไขป้ายเก่า และป้ายที่ชำรุดเสียหาย
การชำรุดเนื่องจากอายุ		
การใช้งาน		3) ขอให้ ททท.ช่วยให้การสนับสนุน
6. สภาพการจราจร-ความหนาแน่น/พอเพียง		
1) การจราจรสะดวกสบาย	ร้อยละ 88.00	1) เตรียมความพร้อมสำหรับการจราจรในอนาคต
ไม่มีรถติด		
2) คนส่วนใหญ่นิยมเดินเล่น	ร้อยละ 40.00	
บนเกาะ		
3) บนเกาะมีรถน้อย	ร้อยละ 20.00	
7. อุปสรรคในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (ฤดูกาล)		
1) ในช่วงฤดูฝน มีอุปสรรค	ร้อยละ 100.00	1) ปรับปรุงประสิทธิภาพการคมนาคม
ในการเดินทาง		
2) การคมนาคมไม่มี	ร้อยละ 32.00	2) มีการสร้างสนามบินรองรับนักท่องเที่ยวบนเกาะหลีเป๊ะ
ประสิทธิภาพ		
3) ไม่มีตัวเลือกอื่นในการ	ร้อยละ 16.00	
เดินทาง		

ตารางที่ 5.81 (ต่อ)

สภาพปัจจุบัน	แนวทางการพัฒนาในอนาคต
8. การรวมกลุ่มจัดโปรแกรมกับแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง	
1) ขาดการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพ	1) มีการรวมกลุ่มกันประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว
2) ขาดการประสานงานเรื่องข้อมูล โปรโมทการท่องเที่ยว	2) เพิ่มศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว
3) มีการรวมกลุ่มด้านการกำจัดขยะ และของเสียบนเกาะ	3) มีหน่วยงานรัฐเข้ามาดูแล รับผิดชอบมากอย่างจริงจัง
4) มีการรวมกลุ่มของเจ้าหน้าที่อุทยานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดูแลการรกร้างพื้นที่เขตอุทยาน	

ตารางที่ 5.82 ร้อยละการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการจัดการกับกรณีฉุกเฉิน จำแนกตามการเตรียมความพร้อมด้านการไหลทางกายภาพ

การเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉินด้านการไหลทางกายภาพ	ร้อยละ
1. มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในชุมชน	100.00
2. มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อนอกชุมชน (กรณีไม่สามารถติดต่อใครในชุมชนได้)	100.00
3. มีบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในชุมชน	100.00
4. มีแนวทางปฏิบัติเพื่อจัดการในภาวะฉุกเฉิน	100.00
5. มีพาหนะเตรียมพร้อมตลอด 24 ชั่วโมงสำหรับกรณีฉุกเฉิน	100.00
6. มีสถานีนอนมัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต	56.00

หมายเหตุ. การเตรียมการกรณีฉุกเฉิน-มีการเขียนไว้เป็นลายลักษณ์อักษรให้ชุมชน

จากตารางที่ 5.82 แสดงถึงการเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉินด้านการไหลทางกายภาพ พบว่า (1) มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในชุมชน (2) มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อนอกชุมชน (กรณีไม่สามารถติดต่อใครในชุมชนได้) (3) มีบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในชุมชน (4) มีแนวทางปฏิบัติเพื่อจัดการในภาวะฉุกเฉิน รวมถึง (5) มีพาหนะเตรียมพร้อมตลอด 24 ชั่วโมงสำหรับกรณีฉุกเฉิน มีจำนวนเท่ากัน หรือคิดเป็นร้อยละ 100.00 และ (6) มีสถานีนานามัยในพื้นที่ที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต คิดเป็นร้อยละ 56.00

ตารางที่ 5.83 ร้อยละการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการจัดการกับกรณีฉุกเฉิน จำแนกตามการเตรียมความพร้อมด้านข้อมูลนักท่องเที่ยว

การเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉินด้านข้อมูลนักท่องเที่ยว	ร้อยละ
1. มีคู่มือสิ่งที่ควรปฏิบัติในการเที่ยวชุมชน และแหล่งท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ใกล้เคียง	92.00
2. มีแผนที่และวิธีปฏิบัติสำหรับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน	68.00
3. แจ้งนักท่องเที่ยวถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไว้ให้บริการนักท่องเที่ยว	84.00

หมายเหตุ. การเตรียมการกรณีฉุกเฉิน-มีการเขียนไว้เป็นลายลักษณ์อักษรให้ชุมชน

จากตารางที่ 5.83 แสดงถึงการเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉินด้านข้อมูลนักท่องเที่ยว พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 92.00 มีคู่มือสิ่งที่ควรปฏิบัติในการเที่ยวชุมชน และแหล่งท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ใกล้เคียง รองลงมาคือ แจ้งนักท่องเที่ยวถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไว้ให้บริการนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 84.00 และมีแผนที่และวิธีปฏิบัติสำหรับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน คิดเป็นร้อยละ 68.00

ตารางที่ 5.84 ความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวใน
หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
1. การเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (มีแผนที่ชัดเจน) 1) เพิ่มช่องทางการเดินทางให้มากขึ้น 2) เพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งให้ดีขึ้น 3) เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันที่ใช้เดินทางให้มากขึ้น 4) มีการปรับปรุงป้ายบอกทางในบางจุด 2. การรวมกลุ่มกับบุคคลหรือหน่วยงานใด เพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (ความปลอดภัย ข้อมูล การเดินทาง) 1) มีการรวมกลุ่มกันอย่างจริงจัง 2) มีการร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ อาสาสมัคร โรงพยาบาล และตำรวจในเรื่องความปลอดภัย 3. การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ 1) มีการจัดอบรม ให้ความรู้ทั้งคนในชุมชน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับโลจิสติกส์การท่องเที่ยว 2) มีการจัดอบรม แนะนำ แผนที่ท่องเที่ยว การปฐมพยาบาลเบื้องต้น และความปลอดภัย บนเกาะ 3) มีการประชุมกันบ่อยครั้งขึ้น รวมทั้งขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยเข้ามาช่วยพัฒนา 4) มีการประชุมกันในระดับหัวหน้ากลุ่ม รวมทั้งภาคเอกชน เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน 4. การจัดประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์ ทั้งในและนอกชุมชน 1) มีการจัดการประชุมประชาคมเฉพาะกิจในชุมชน 2) มีการจัดประชุมประชาคมประจำเดือน ทุกเดือน 5. หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาด้านโลจิสติกส์มีอะไรบ้าง 1) อบต. ให้ความช่วยเหลือเรื่องไฟส่องทาง 2) ททท. ช่วยเรื่องป้ายบอกทาง เว็บไซต์ และการประชาสัมพันธ์ในช่องทางต่าง ๆ 3) เจ้าหน้าที่อุทยาน ดูแลและรักษาการณ์รอบ ๆ บริเวณหมู่เกาะตะรุเตา และหมู่เกาะใกล้เคียง 4) ตำรวจ สถานีอนามัย และ กลุ่มอาสาสมัครต่าง ๆ

ตารางที่ 5.84 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

6. อุปสรรคและการสนับสนุนช่วยเหลือการพัฒนาด้านโลจิสติกส์มีอะไรบ้าง
 - 1) งบประมาณมีน้อยไม่เพียงพอในการดำเนินงาน
 - 2) งบประมาณ ในการจัดทำแผนพับ พัฒนาเว็บไซต์ ดำรวจชุมชน และกลุ่มอาสาสมัครต่าง ๆ มีไม่เพียงพอ
 - 3) ไม่มีหน่วยใดเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาด้านโลจิสติกส์บนเกาะ
 - 4) จำนวนนักท่องเที่ยวในช่วงเทศกาล มีเยอะเกินกำลังความสามารถในการควบคุมดูแลอย่างทั่วถึง เนื่องจากบุคลากร และเจ้าหน้าที่ที่ดูแลบนเกาะมีน้อย
7. หน่วยงานที่ให้บริการด้านข้อมูลท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล มีใครบ้าง ให้ข้อมูลอะไรบ้าง
 - 1) สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดสตูล
 - 2) ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว เกาะตะรุเตา
8. การจัดกิจกรรมในการท่องเที่ยวมีอะไรบ้าง จัดในช่วงใด
 - 1) กิจกรรมค่าน้ำดูปะการัง
 - 2) กิจกรรมร่วมชมพระอาทิตย์ขึ้นยามเช้า
9. สถานการณ์การท่องเที่ยว หากมีเหตุที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาที่เขตน้อยลง มีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง
 - 1) นักท่องเที่ยวมากขึ้น ทำให้ที่พักไม่เพียงพอ
 - 2) การคมนาคมไม่สะดวก เนื่องจากต้องเดินทางโดยเรือเพียงช่องทางเดียวเท่านั้น ซึ่งใช้เวลาและมีความล่าช้า
 - 3) ช่วงฤดูฝน มีอุปสรรคเรื่องการเดินทาง ทำให้บนเกาะมีนักท่องเที่ยวน้อย
 - 4) ค่าใช้จ่ายที่แพงขึ้น เช่น ค่าที่พัก และค่าอาหาร ที่แพงขึ้นเนื่องจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น
 - 5) ไม่มีการประชาสัมพันธ์ที่ดี
10. อื่น ๆ
 - 1) การจัดทำยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว ให้มองเห็นทิศทางการดำเนินงาน มีการจัดการขยะ และดูแลความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว
 - 2) - เพิ่มกิจกรรมที่สามารถทำบริเวณแหล่งท่องเที่ยวให้มากขึ้น

ตารางที่ 5.85 สรุปความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว และความพอใจของผู้ประกอบการในความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ภาพรวม)

องค์ประกอบโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยว	ผู้ประกอบการ	การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
1. คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการ โลจิสติกส์ด้านกายภาพ	ปานกลาง	มาก	1. คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ
2. คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการ โลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ	มาก	มาก	2. คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการด้านการไหลของสารสนเทศ
3. ด้านการให้บริการ	มาก	มาก	3. ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว
4. ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์	มาก	มาก	4. การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์
5. ด้านสถานที่	มาก	น้อย	5. ดัชนีวัดความสามารถในการรองรับและนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน
6. ด้านส่งเสริมการตลาด	ปานกลาง	ปานกลาง	6. การเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน ด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow)
7. ด้านบุคลากร	มาก	ปานกลาง	7. การเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว
8. ด้านกระบวนการให้บริการ	ปานกลาง	-	-
9. ด้านค่าใช้จ่าย	มาก	-	-
ภาพรวม	มาก	ปานกลาง	

จากตารางที่ 5.85 แสดงถึง ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว และความพอใจของผู้ประกอบการในความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในภาพรวม โดยความพึงพอใจในข้อ (1) คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านกายภาพ (2) คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านสารสนเทศ (3) ด้านการให้บริการ และ (4) ด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ ของทั้งนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการ พบว่าทั้ง 2 กลุ่มมีความพึงพอใจในเรื่องดังกล่าวอยู่ในระดับ “มาก”

เหมือนกัน แต่อย่างไรก็ตามเมื่อดูในรายชื่อย่อยบางข้อระดับความพึงพอใจของทั้งสองกลุ่ม มีความแตกต่างกันอยู่บ้าง และเมื่อมองระดับความพึงพอใจในภาพรวมของทั้ง 2 กลุ่มจะเห็นว่า ฝั่งนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจ ต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล อยู่ในระดับ “มาก” ในขณะที่ผู้ประกอบการคิดว่าความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล อยู่ในระดับ “ปานกลาง”



ตารางที่ 5.86 สรุปแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

หัวข้อการพัฒนา	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุง ความสามารถของชุมชนด้านโลจิสติกส์ สำหรับรองรับธุรกิจท่องเที่ยว (คนในชุมชน)	ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางใน การพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ผู้ประกอบการ)	ความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ในการ พัฒนาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการ ท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (เจ้าหน้าที่รัฐ)
1. การเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว	1. การเดินทางยังคงล่าช้าและใช้เวลานาน 2. ควรพัฒนาเรือที่ใช้เดินทางให้มีความสะดวกสบายกว่านี้ 3. เพิ่มตัวเลือกในการเดินทาง เช่น เครื่องบิน 4. เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันให้มากขึ้น 5. จัดการระบบการคมนาคมให้ดีขึ้น	1. เพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งให้ดีขึ้น 2. เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันที่ใช้เดินทาง 3. เพิ่มช่องทางในการเดินทาง 4. ควรปรับปรุงป้ายบอกทาง เพราะไม่ชัดเจนและไม่เป็นระเบียบ	1. เพิ่มช่องทางในการเดินทางให้มากขึ้น 2. เพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งให้ดีขึ้น 3. เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันที่ใช้เดินทางให้มากขึ้น 4. มีการปรับปรุงป้ายบอกทางในบางจุด
2. การรวมกลุ่ม เพื่อพัฒนาด้าน โลจิสติกส์	1. ยังไม่มีการรวมกลุ่มด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน 2. ไม่มีงบประมาณสนับสนุนในการรวมกลุ่มจากภาครัฐ	1. ควรมีการรวมกลุ่มกันอย่างจริงจัง 2. ควรมีหน่วยงานรัฐเข้ามาดูแลรับผิดชอบ	1. มีการรวมกลุ่มกันอย่างจริงจัง 2. มีการร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ อาสาสมัคร โรงพยาบาล และตำรวจในเรื่องความปลอดภัย

ตารางที่ 5.86 (ต่อ)

หัวข้อการพัฒนา	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุง ความสามารถของชุมชนด้านโลจิสติกส์ สำหรับรองรับธุรกิจท่องเที่ยว (คนในชุมชน)	ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางใน การพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ผู้ประกอบการ)	ความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ในการ พัฒนาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการ ท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (เจ้าหน้าที่รัฐ)
3. การส่งเสริมและสนับสนุน	1. ควรมีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ 2. ควรมีการส่งเสริมให้คนในชุมชนทราบเกี่ยวกับนโยบาย ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เพื่อทราบวัตถุประสงค์ 3. ควรมีการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการทำป้าย และแผนที่บอกทางนักท่องเที่ยว	1. ควรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์เข้ามาดูแลและพัฒนาการท่องเที่ยวของเกาะ 2. ไม่มีการจัดตั้งกลุ่มเพื่อพัฒนา มีการส่งเสริมน้อย หน่วยงานอื่น ๆ ไม่ได้เข้ามารับทราบปัญหา 3. ควรมีการสนับสนุนให้รวมกลุ่ม 4. กันจะดีมาก 5. ควรมีบริการข้อมูลให้กับนักท่องเที่ยว 6. ควรจัดทำแผนที่แจกนักท่องเที่ยว	1. มีการจัดอบรม ให้ความรู้ทั้งคนในชุมชนและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับโลจิสติกส์การท่องเที่ยว 2. มีการจัดอบรม แนะนำ แผนที่ท่องเที่ยว การปฐมพยาบาลเบื้องต้น และความปลอดภัย บนเกาะ 3. มีการประชุมกันบ่อยครั้งขึ้น รวมทั้งขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยเข้ามาช่วยพัฒนา

ตารางที่ 5.86 (ต่อ)

หัวข้อการพัฒนา	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุง ความสามารถของชุมชนด้านโลจิสติกส์ สำหรับรองรับธุรกิจท่องเที่ยว (คนในชุมชน)	ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางใน การพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (ผู้ประกอบการ)	ความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ในการ พัฒนาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการ ท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (เจ้าหน้าที่รัฐ)
4. การจัดประชุมประชาคม	1. ควรมีการจัดประชุมให้มากขึ้น 2. ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อ ควบคุมดูแลด้านโลจิสติกส์	1. อยากให้มีการจัดตั้งประชาคมด้าน โลจิสติกส์ เพราะปัจจุบันไม่มี 2. ควรมีการจัดประชุมโดยหน่วยงานรัฐ 3. ควรมีการจัดประชุมด้านอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม	1. มีการจัดการประชุมประชาคมเฉพาะ กิจในชุมชน 2. มีการจัดประชุมประชาคม ประจำเดือน ทุกเดือน

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องการศึกษา แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ได้กำหนดวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในปัจจุบันในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล เพื่อหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงยกระดับความสามารถ การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวได้ดียิ่งขึ้น ในบทนี้เป็นการสรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และเสนอแนะ ตามลำดับ ดังนี้

1. สรุปผลการศึกษาจากการประมวลผลข้อมูลของแต่ละกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำการศึกษา ได้แก่ กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มคนในชุมชน กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐ
2. อภิปรายผลการศึกษา
3. สรุปข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษาจากการประมวลผลข้อมูลของแต่ละกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำการศึกษา

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษา ออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มนักท่องเที่ยว (2) กลุ่มคนในชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล (3) กลุ่มผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจบริเวณหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล และ (4) กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยกลุ่มนักท่องเที่ยว ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) รวมจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 50 ตัวอย่าง กลุ่มคนในชุมชน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) รวมจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 50 ตัวอย่าง กลุ่มผู้ประกอบการ ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) ด้วยวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling) รวมจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 25 ตัวอย่าง และกลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐ เลือกใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability Sampling) ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive

Random Sampling) รวมจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 25 ตัวอย่าง โดยใช้แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายทั้ง 4 กลุ่ม ในพื้นที่บริเวณหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ข้อมูลที่เก็บรวบรวมจากแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ ถูกนำมาวิเคราะห์ด้วยวิธี วิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis Method) โดยการแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้สถิติเชิงอนุมาน เช่น t-test F-test Chi-Square ช่วยในการวิเคราะห์ เปรียบเทียบค่าต่าง ๆ โดยสามารถสรุปผลการศึกษาดังนี้

6.1.1 กลุ่มนักท่องเที่ยว

มีจำนวนที่ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 50 ราย จากจำนวนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถามพบว่า มีเพศหญิงมากกว่าเพศชายเล็กน้อย ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 20-24 ปี มีสถานภาพโสด ยังไม่ ประกอบอาชีพ หรือยังเป็นนักเรียน นักศึกษา และมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตพื้นที่ภาคกลาง ทางด้าน พฤติกรรมการท่องเที่ยว นั้น ส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยวเป็นครั้งแรก ใช้เวลาในการท่องเที่ยว 3 วัน มีจำนวนสถานที่ที่แวะเที่ยวมากกว่า 3 แห่ง และเกาะหลีเป๊ะเป็นสถานที่หลักที่ตั้งใจมาเที่ยว โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวจากเพื่อนและญาติ เดินทางโดยใช้เรือ มีการวางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้งเป็นจำนวนเงิน 10,001-15,000 บาท มีวัตถุประสงค์ ในการเดินทางมาท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน กิจกรรมนันทนาการที่ทำพร้อมกับการท่องเที่ยว คือ การชม ทิวทัศน์ โดยเหตุผลหลักที่มาท่องเที่ยวสถานที่แห่งนี้เพราะความดึงดูดใจของสถานที่ท่องเที่ยว รูปแบบการเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นการเดินทางส่วนตัว เดินทางมาท่องเที่ยวกับเพื่อน เวลาที่ เดินทางคือช่วงเช้า ส่วนใหญ่พบว่าปัญหาในการเดินทางคือ การเดินทางใช้เวลานาน นักท่องเที่ยวมี การพักค้างคืน ในโรงแรมหรือรีสอร์ท มีการใช้จ่ายเป็นเงินสด และส่วนใหญ่ต้องการกลับมา ท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูลอีก

ในส่วนของความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในภาพรวม พบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวอยู่ ในระดับมาก เมื่อพิจารณาในรายด้าน พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวด้าน บุคลากร มีค่าเฉลี่ยสูงสุดในระดับมาก ในขณะที่ความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อ การท่องเที่ยวด้านกระบวนการให้บริการ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณาใน รายข้อย่อยของแต่ละด้านขององค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว ได้ผลความพึงพอใจใน ระดับต่าง ๆ ดังนี้ (1) การจัดการ โลจิสติกส์ด้านกายภาพ ในภาพรวม อยู่ในระดับน้อย มีรายข้อย่อย 11 ข้อ อยู่ในระดับมาก 8 ข้อ คือ การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่ม ใ้ได้ง่าย ความพร้อมของบริษัท ทัวร์และแพ็คเกจทัวร์ ความปลอดภัยในสถานที่พักแรม ความปลอดภัย ณ สนามบิน สถานีขนส่ง

และทำเรื่อง ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว การลงทะเบียนเข้าพัก /เข้าเยี่ยมชมสถานที่ ความปลอดภัยในชุมชน และการเดินทางท่องเที่ยวรอบ ๆ หมู่เกาะโดยเรือ และในระดับปานกลาง 3 ข้อ คือ ความปลอดภัยในบริเวณฝูงชนแออัด ระบบขนส่งมวลชน และการเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ (2) การจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีรายชื่อย่อย 8 ข้อ อยู่ในระดับมาก 7 ข้อ คือ ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม ข้อมูลด้านที่พัก ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว และข้อมูลการเดินทาง และในระดับปานกลาง 1 ข้อ คือ ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล (3) การให้บริการ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก มีรายชื่อย่อย 8 ข้อ อยู่ในระดับมาก 7 ข้อ คือ สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม ที่พักผ่อนเพียงพอเหมาะสม ที่พักปลอดโปร่งและสวยงาม สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย และร้านอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ และในระดับปานกลาง 2 ข้อ คือ สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด และมีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน (4) สถานที่ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีรายชื่อย่อย 4 ข้อ อยู่ในระดับมาก 3 ข้อ คือ การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี และสถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน และในระดับปานกลาง 1 ข้อ คือ มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว (5) การส่งเสริมการตลาด ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง มีรายชื่อย่อย 5 ข้อ อยู่ในระดับมาก 2 ข้อ คือ การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต และการประชาสัมพันธ์แบบปากต่อปาก (เล่าให้ฟังปากต่อปาก) และในระดับปานกลาง 3 ข้อ คือ มีกิจกรรมเสริมอื่น ๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ และการประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว (6) บุคลากร ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก มีรายชื่อย่อย 4 ข้อ อยู่ในระดับมากที่สุด 1 ข้อ คือ คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร และในระดับมาก 3 ข้อ คือ คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว และคนในพื้นที่ให้คำแนะนำ หรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน (7) กระบวนการให้บริการ ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง มีรายชื่อย่อย 5 ข้อ อยู่ในระดับมาก 3 ข้อ คือ มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว มีเอกสารแนะนำ และมีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน และในระดับน้อย 2 ข้อ คือ มีผู้รับความคิดเห็น และมีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง (8) การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก มีรายชื่อย่อย 4 ข้อ อยู่ในระดับมาก 3 ข้อ คือ อยากกลับมาเที่ยวซ้ำ ในครั้งต่อไปจะพาเพื่อน/คนรู้จักเดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย และจะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย และในระดับปานกลาง 1 ข้อ คือ ในครั้งต่อไปอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่าแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ และ (9) ค่าใช้จ่าย ในภาพรวม อยู่

ในระดับมาก มีรายชื่อย่อย 6 ข้อ อยู่ในระดับมาก 4 ข้อ คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าชม มีความเหมาะสม ราคาที่พัก มีความเหมาะสม และค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก /อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสม และในระดับปานกลาง 2 ข้อ คือ ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม และราคาของที่ระลึกมีความเหมาะสม

ในส่วนของการคิดเห็นเพื่อการพัฒนาหรือปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้ดีขึ้น โดยปัญหาที่นักท่องเที่ยวกำลังประสบ และต้องการให้มีการพัฒนาหรือปรับปรุง คือ การดำเนินการปรับปรุงเส้นทางเดินทางและจัดการระบบการคมนาคมขนส่งให้เดินทางได้สะดวกขึ้น ได้แก่ มีเส้นทางเข้าเพิ่มขึ้น การเดินทางสะดวกขึ้น มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว มีสภาพถนนดีขึ้น และมีจำนวนถนนเพิ่มขึ้น ถัดไปคือการดำเนินการเกี่ยวกับป้ายบอกทาง ได้แก่ มีป้ายบอกทางชัดเจนกว่านี้ มีป้ายบอกทางจุดแวะเที่ยว และมีป้ายบอกทางมากขึ้น ถัดไปคือการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวและการทำการตลาด ได้แก่ มีประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ตเพิ่มมากขึ้น มีการประชาสัมพันธ์ผ่านพับเพิ่มขึ้น มีการประชาสัมพันธ์ผ่านพับเพิ่มขึ้น มีการจัดกิจกรรมเพิ่มขึ้น และมีบริการข้อมูลระหว่างทางเพิ่มขึ้น ถัดไปคือสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ มีห้องน้ำ/สุขาที่สะอาดพอเพียง ใช้งานสะดวก มีร้านจำหน่ายอาหารเครื่องดื่มพอเพียง มีธุรกิจของที่ระลึกระหว่างทางเพิ่มขึ้น มีสถานที่แวะเที่ยวเพิ่มขึ้น มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวพอเพียงเหมาะสม สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด เพิ่มการกำจัดขยะ มีบริการปฐมพยาบาล และสถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย สุดท้ายในเรื่องอื่น ๆ ได้แก่ อบรมมัคคุเทศก์ท้องถิ่น และอบรมคนในพื้นที่ในการให้คำแนะนำ

การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปผลในภาพรวมได้ ดังนี้ ตัวแปรที่ให้ผลแตกต่างกัน คือ ช่วงอายุ และ รายได้ ส่วนตัวแปรที่ให้ผลไม่แตกต่างกันคือ เพศ สถานภาพ การศึกษา และ อาชีพ อย่างไรก็ตามหากพิจารณา โดยจำแนกตามอาชีพ พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในข้อย่อยของด้านต่าง ๆ มีตัวแปรที่ให้ผลแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แต่ผลสรุปในภาพรวม คือ ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

จากการทดสอบโดยใช้ค่า χ^2 ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 พบว่าองค์ประกอบและรายชื่อย่อยที่มีความสัมพันธ์กับการกลับมาเที่ยวซ้ำดังนี้ (6) ด้านบุคลากร : ชื่อย่อย คือ คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร (7) ด้านกระบวนการให้บริการ : ชื่อย่อย คือ มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน (8) การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ : ทุกชื่อย่อย คือ อยากกลับมาเที่ยวซ้ำ ในครั้งต่อไปอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่าแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ในครั้งต่อไปจะพาเพื่อน /คนรู้จักเดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย และจะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่

ด้วย และ (9) ด้านค่าใช้จ่าย : ช้อย่อย คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม (ยกเว้นค่าเดินทาง) และค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก/อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสม

6.1.2 กลุ่มคนในชุมชน

มีจำนวนที่ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 50 ราย จากจำนวนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถามพบว่า มีเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 20-24 ปี สถานภาพสมรส มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001-10,000 บาท คนในชุมชนส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) และมีระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนมากกว่า 14 ปี

ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวและความพร้อมด้านการจัดการ โล จิสติกส์ กลุ่มคนในชุมชนเห็นว่าการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทำให้เกิดการพัฒนา ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีรายช้อย่อย 8 ข้อ (ข้อ 1-8) อยู่ในระดับมากที่สุด 3 ข้อ คือ การท่องเที่ยวทำให้หมู่บ้านมีการปรับปรุงถนนให้ดีขึ้น การท่องเที่ยวทำให้คนในท้องถิ่นได้รับข่าวสารมากขึ้น และการท่องเที่ยวทำให้มีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เช่น น้ำประปา ไฟฟ้าโทรศัพท์ การกำจัดขยะ และบำบัดน้ำเสีย อยู่ในระดับมาก 4 ข้อ คือ การท่องเที่ยวทำให้หมู่บ้านมีการปรับปรุงป้ายบอกเส้นทางที่ชัดเจน การท่องเที่ยวทำให้เกิดการพัฒนาหมู่บ้านให้น่าอยู่ คนในชุมชนมีส่วนร่วมปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์บริเวณแหล่งท่องเที่ยว และการท่องเที่ยวให้มีการปรับปรุงสถานที่ที่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้ และอยู่ในระดับปานกลาง 1 ข้อ คือ การท่องเที่ยวทำให้แหล่งชุมชนสะอาดขึ้น ในขณะที่คนในชุมชนเห็นว่าความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์ ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย มีรายช้อย่อย 9 ข้อ (ข้อ 9-17) อยู่ในระดับมาก 1 ข้อ คือ มีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่ายในพื้นที่ใกล้เคียง อยู่ในระดับปานกลาง 4 ข้อ คือ มีการจัดอบรมให้ความรู้แก่คนในชุมชนเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนา พื้นฟู และการอนุรักษ์ วัฒนธรรมท้องถิ่น มีการกำหนดมาตรการการท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับนโยบายท้องถิ่น คนในชุมชนได้รับการอบรมข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวของชุมชนและบริเวณพื้นที่เกาะตะรุเตา รวมถึงหมู่เกาะใกล้เคียง และคนในชุมชนมีส่วนร่วมในการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวของชุมชน และบริเวณพื้นที่เกาะตะรุเตา รวมถึงหมู่เกาะใกล้เคียง และอยู่ในระดับน้อย 4 ข้อ คือ คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการบริจาคในการร่วมพัฒนาชุมชนในด้าน โลจิสติกส์ คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดเวทีประชาคมเพื่อพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการวางแผนและดำเนินงานด้าน โลจิสติกส์ และคนในชุมชนมีส่วนร่วมในการพิจารณาถึงประโยชน์ หรือผลกระทบที่ได้รับจากการจัดการท่องเที่ยวด้าน โลจิสติกส์

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงความสามารถของชุมชนด้าน โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวเพื่อรองรับธุรกิจท่องเที่ยว ในประเด็น (1) การต้องเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก

รวดเร็ว เสนอแนะให้พัฒนาเรือที่ใช้เดินทางให้มีความสะดวกสบายกว่านี้ เพิ่มตัวเลือกในการเดินทาง เช่น เครื่องบิน เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันให้มากขึ้น และจัดการระบบการคมนาคมให้ดีขึ้น เพื่อลดความล่าช้าในการเดินทาง (2) การรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ เสนอแนะให้มีการรวมกลุ่มด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน และของบประมาณสนับสนุนในการรวมกลุ่มจากภาครัฐ (3) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ เสนอแนะให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ มีการส่งเสริมให้คนในชุมชนทราบเกี่ยวกับนโยบาย ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เพื่อทราบวัตถุประสงค์ และการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการทำป้าย และแผนที่บอกทางนักท่องเที่ยว และ (4) การจัดประชุมประชาคม เสนอแนะให้มีการจัดประชุมให้มากขึ้น และ มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อควบคุมดูแลด้าน โลจิสติกส์

6.1.3 กลุ่มผู้ประกอบการ

มีจำนวนที่ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 25 ราย จากจำนวนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถามพบว่า ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ 3-5 ปี รองลงมาคือ มีประสบการณ์มากกว่า 9 ปี และมีประสบการณ์น้อยกว่า 3 ปี มีจำนวนเท่ากับกลุ่มที่มีประสบการณ์ 6-9 ปี

ความคิดเห็นเกี่ยวกับความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในประเด็น ความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ผู้ประกอบการมีความพึงพอใจต่อ ความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีทั้งหมด 7 ด้าน อยู่ในระดับมาก 4 ด้าน คือ การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการด้านการไหลของสารสนเทศ และด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว อยู่ในระดับปานกลาง 2 ด้าน คือ การเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน ด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ และการเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว และอยู่ในระดับน้อย 1 ด้าน คือ ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว ในข้อย่อยของแต่ละด้าน รวมกัน 42 ข้อ มีความพึงพอใจในความพร้อมระดับมากที่สุดเพียง 3 ข้อ มาก 18 ข้อ ปานกลาง 13 ข้อ และน้อย 8 ข้อ คือ การเดินทางท่องเที่ยวในชนบทโดยรถทัวร์ ระบบขนส่งมวลชนสะดวก การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ ระยะห่างจากสถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุด จำนวนรถพยาบาล ณ สถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุด ระยะเวลาเดินทางไปโรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่ใกล้ที่สุด ระยะเวลาเดินทางไปตัวเมืองที่ใกล้ที่สุด และสถานอนามัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในประเด็น (1) การเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว ข้อเสนอแนะส่วน

ใหญ่เห็นว่า ควรเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งให้ดีขึ้น ควรเพิ่มเที่ยวเรือต่อวันที่ใช้เดินทาง ควรเพิ่มช่องทางในการเดินทาง และควรปรับปรุงป้ายบอกทาง เพราะไม่ชัดเจนและไม่เป็นระเบียบ

ตามลำดับ (2) การรวมกลุ่มกับบุคคลหรือหน่วยงานใดเพื่อพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ (เส้นทาง ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก) ข้อเสนอแนะส่วนใหญ่เห็นว่า ควรมีการรวมกลุ่มกันอย่างจริงจัง และควรมีหน่วยงานรัฐเข้ามาดูแลรับผิดชอบ ตามลำดับ (3) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ ข้อเสนอแนะส่วนใหญ่เห็นว่า ควรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้าน โลจิสติกส์เข้ามาดูแลและพัฒนาการท่องเที่ยวของเกาะ ไม่มีการจัดตั้งกลุ่มเพื่อพัฒนา มีการส่งเสริม น้อย หน่วยงานอื่น ๆ ไม่ได้เข้ามารับทราบปัญหา ควรมีการสนับสนุนให้รวมกลุ่มกันจะดีมาก ควรมีบริการข้อมูลให้กับนักท่องเที่ยว และ ควรจัดทำแผนที่แก่นักท่องเที่ยว ตามลำดับ (4) การจัดประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์ทั้งในและนอกหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ข้อเสนอแนะส่วนใหญ่เห็นว่าอยากให้มีการจัดตั้งประชาคมด้านโลจิสติกส์ เพราะปัจจุบันไม่มี ควรมีการจัดประชุม โดยหน่วยงานรัฐ และ ควรมีการจัดประชุมด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ตามลำดับ (5) การจัดการ แพ็กเกจท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ข้อเสนอแนะส่วนใหญ่เห็นว่าความหลากหลายของแพ็กเกจทัวร์ยังมีน้อยเกินไป ควรมีความหลากหลายของแพ็กเกจทัวร์ให้มากกว่านี้ และควรมี หน่วยงานส่วนกลางเข้ามาดูแล ตามลำดับ (6) หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ ส่วนใหญ่เห็นว่าไม่มีหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือด้าน โลจิสติกส์ ส่วนที่เหลือเห็นว่า ได้รับความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่อุทยาน จากกรมส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล และจาก ผู้ประกอบการ ตามลำดับ และ (7) อุปสรรคและการสนับสนุนช่วยเหลือการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ ผู้ประกอบการพบว่ามี ปัญหาการจัดการระบบการคมนาคมที่ยังขาดประสิทธิภาพ ปัญหาการขาด การประสานงานเรื่องข้อมูล และความเอาใจใส่จากหน่วยงานอื่น ๆ ปัญหาการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า กันเอง โดยขาดหน่วยงานรัฐเข้ามารับผิดชอบโดยตรง ปัญหาขาดงบประมาณพัฒนาการท่องเที่ยว ของเกาะ คนในชุมชนควรมีความสามัคคีกันให้มากขึ้น ไม่นึกถึงแต่ผลประโยชน์ของตัวเอง ปัญหา ขาดความร่วมมือในภาคเอกชนและผู้ประกอบการ ปัญหาการเดินทางลำบาก ในช่วงฤดูฝน ปัญหา ขยะบนเกาะเพิ่มมากขึ้น ปัญหาคนบนเกาะอพยพไปทำงานในเมือง และปัญหาขาดการประสานงาน เรื่องข้อมูล โปรโมทการท่องเที่ยว รวมถึงควรมีการสนับสนุนในเรื่องการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การ ท่องเที่ยว การพัฒนาเรื่องของสถานพยาบาล รวมทั้งบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และเร่งสร้างสนามบินไว้ ๆ

6.1.4 กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐ

มีจำนวนที่ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 25 ราย จากจำนวนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถามพบว่า ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 3-5 ปี โดยมี จำนวนเท่ากับกลุ่มที่มีประสบการณ์ 6-9 ปี รองลงมาคือ มีประสบการณ์มากกว่า 9 ปี และ

มีประสบการณ์น้อยกว่า 3 ปี ความถี่ในการจัดการประชุมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบนพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นว่าควรจัด 2-3 เดือน/ครั้ง รองลงมาคือ เดือนละครั้ง และมากกว่า 3 เดือน/ครั้ง และแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเยอะมากที่สุด อันดับที่ 1 คือ เกาะหลีเป๊ะ และเกาะตะรุเตา

ความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพ ความพร้อม และแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ เพื่อการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในประเด็น (1) การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการเดินทาง และการให้ข้อมูล มีสภาพปัจจุบัน ดังนี้ วิธีการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว มีเรือเฟอร์รี่ เรือสปีดโบ๊ท ใช้จักรยาน หรือเดินทางเล่นบนเกาะ รวมถึงรถสองแถว ในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว นั้นใช้เส้นทางเดินเรือเดินทางมายังเกาะได้เพียงช่องท่าเดียว ถนนส่วนใหญ่บนเกาะเป็นลาดยาง อาจมีบางส่วนที่เป็นคอนกรีต เส้นทางเข้าถึงหมู่เกาะตะรุเตาสามารถเดินทางได้ทางทะเลเพียง เส้นทางเดียว แต่ในช่วงฤดูฝน เส้นทางที่ใช้ประสบปัญหาด้านมรสุม และคลื่นลมทะเลพัดแรง ทำให้เดินทางลำบาก ป้ายบอกทางมีอยู่เกือบทุกจุด ข้อความชัดเจน แต่อาจมีบางจุดที่ ชำรุดเนื่องจาก อายุการใช้งาน สภาพการจราจรสะดวกสบาย คนส่วนใหญ่นิยมเดินเล่นบน และบนเกาะมีรถน้อย อุปสรรคในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว คือ ในช่วงฤดูฝน มีอุปสรรคในการเดินทาง การคมนาคมไม่มีประสิทธิภาพ และไม่มีตัวเลือกอื่นในการเดินทาง การรวมกลุ่มจัดโปรแกรมกับแหล่งท่องเที่ยว ใกล้เคียงนั้น มีการรวมกลุ่มด้านการกำจัดขยะ และของเสียบนเกาะ แต่ยังขาดการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพ และ ขาดการประสานงานเรื่องข้อมูล โปรโมทการท่องเที่ยว (2) การจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการเดินทาง และการให้ข้อมูล ในสภาพปัจจุบัน พบว่า มีการเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉินด้านการไหลทางกายภาพในทุกด้าน คือ มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในชุมชน มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อนอกชุมชน (กรณีไม่สามารถติดต่อใครในชุมชนได้) มีบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในชุมชน มีแนวทางปฏิบัติเพื่อจัดการในภาวะฉุกเฉิน มีพาหนะเตรียมพร้อมตลอด 24 ชั่วโมงสำหรับกรณีฉุกเฉิน และมีสถานีนอนามัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต ในขณะที่ความพร้อมในกรณีฉุกเฉินด้านการไหลทางกายภาพในด้าน การมีสถานีนอนามัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต มีการเตรียมความพร้อมน้อยที่สุด (3) การเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉิน ด้านข้อมูลนักท่องเที่ยว ในสภาพปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีคู่มือสิ่งที่ควรปฏิบัติในการเที่ยวชุมชน และแหล่งท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ใกล้เคียง รองลงมาคือ เจ้าหน้าที่ท่องเที่ยวถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไว้ให้บริการนักท่องเที่ยว และมีแผนที่ และวิธีปฏิบัติสำหรับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน

6.2 อภิปรายผลการศึกษา

สถานการณ์โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในปัจจุบันในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในภาพรวมผ่านมุมมองของแบ่งกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาทั้ง 4 กลุ่มที่ตอบแบบสอบถาม สามารถรองรับการท่องเที่ยวได้ในระดับหนึ่ง โดยสามารถให้บริการนักท่องเที่ยวได้ค่อนข้างเหมาะสมในช่วงเวลาปกติทั่วไป ในส่วนของปัญหาที่พบ จะเป็นเรื่องของฤดูกาลที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง เช่น ฤดูฝน ซึ่งมีลมมรสุม และคลื่นทะเลพัดแรง การคมนาคมที่ยังขาดประสิทธิภาพ และมีความล่าช้า รวมถึงการมีช่องทางในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวเพียงเส้นทางเดียว คือการเดินทางด้วยเรือ และปัญหาในช่วงเทศกาลในเรื่องของที่พักมีไม่เพียงพอ เมื่อไล่เรียงจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มต่าง ๆ ดังกล่าว จะได้ผลลัพธ์ดังนี้

6.2.1 กลุ่มนักท่องเที่ยว

เป็นกลุ่มที่ผู้วิจัยให้ความสนใจมากที่สุด เนื่องจากกลุ่มนักท่องเที่ยวหมายถึงกลุ่มคนที่เดินทางมาใช้บริการยังสถานที่ท่องเที่ยว ดังนั้นหากสามารถกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเดินทางมาท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตาได้ จึงเป็นประเด็นที่สำคัญมากและเมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวแล้วเกิดความประทับใจ เป็นผลให้รู้สึกพอใจในสิ่งต่าง ๆ ที่ประสบจนทำให้เกิดความรู้สึกอยากกลับมาเที่ยวซ้ำอีกครั้งหรือหลายครั้ง ก็ถือเป็นประเด็นสำคัญเช่นกัน ในส่วนกลุ่มนักท่องเที่ยวเมื่อได้มาเที่ยวแล้วได้รับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ในรายด้าน พบว่า องค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวด้านบุคลากร มีค่าเฉลี่ยสูงสุดในระดับมาก ในขณะที่ความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวด้านการส่งเสริมการตลาด และกระบวนการให้บริการ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง จึงมีข้อเสนอแนะให้ปรับปรุงประเด็นหลักคือ ควรมีการส่งเสริมการตลาดให้มากขึ้น เพิ่มการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในหลากหลายช่องทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับรู้ข้อมูลข่าวสาร รวมถึงพัฒนากระบวนการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยอาจเพิ่มจำนวนผู้รับผิดชอบที่คอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว มีการแจกจ่ายเอกสารแนะนำ รวมถึงมีป้ายบอกทางในบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน และมีผู้รับความคิดเห็นเพื่อใช้ในการประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว แล้วนำผลที่ได้มาปรับปรุงพัฒนาระบบการท่องเที่ยวให้ดีขึ้น นอกจากนี้เมื่อทดสอบถึงความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวกับการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการกลับมาเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 มีดังนี้ คือ ด้านบุคลากร : ช้อย่อย คือ คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็น

มิตร ด้านกระบวนการให้บริการ : ข้อย่อย คือ มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์ : ทุกข้อย่อย คือ อยากกลับมาเที่ยวซ้ำ ในครั้งต่อไปอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่าแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ในครั้งต่อไปจะพาเพื่อน /คนรู้จักเดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย และจะแนะนำให้คนอื่น ๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย และ ด้านค่าใช้จ่าย : ข้อย่อย คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม (ยกเว้นค่าเดินทาง) และค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก / อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสม ดังนั้นหากสามารถพัฒนาองค์ประกอบเหล่านี้ให้นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ น่าจะมีส่วนทำให้นักท่องเที่ยวกลับมาเที่ยวซ้ำได้มากขึ้นเช่นกัน รวมถึงข้อเสนอแนะที่นักท่องเที่ยวได้เสนอมาน่าจะได้มีการนำมาศึกษาทบทวนเพื่อปรับปรุงอย่างจริงจังต่อไปในอนาคต

6.2.2 กลุ่มคนในชุมชน

ต่างเห็นพ้องต้องกันว่าการมีแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนส่งผลให้เกิดการพัฒนาในหลายด้าน ส่งผลให้ภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก ในขณะที่ความพร้อมด้านการจัดการโลจิสติกส์ ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย จึงเสนอแนะให้มีการพัฒนาปรับปรุงให้ดีขึ้นในเรื่องต่อไปนี้ คือ ต้องการให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว โดยเสนอแนะให้พัฒนาเรือที่ใช้เดินทางให้มีความสะดวกสบายกว่านี้ เพิ่มตัวเลือกในการเดินทาง เช่น เครื่องบิน เพิ่มเที่ยวเรือต่อวันให้มากขึ้น และจัดการระบบการคมนาคมให้ดีขึ้น เพื่อลดความล่าช้าในการเดินทาง ซึ่งตรงกับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว ถัดไปคือ ต้องการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โดยเสนอแนะให้มีการรวมกลุ่มด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน และของบประมาณสนับสนุนในการรวมกลุ่มจากภาครัฐ รวมถึง ต้องการการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โดยเสนอแนะให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ มีการส่งเสริมให้คนในชุมชนทราบเกี่ยวกับ นโยบาย ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เพื่อทราบวัตถุประสงค์ และการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการทำป้าย และแผนที่บอกทางนักท่องเที่ยว และต้องการจัดประชุมประชาคม โดยเสนอแนะให้มีการจัดประชุมให้มากขึ้น และมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อควบคุมดูแลด้าน โลจิสติกส์

6.2.3 กลุ่มผู้ประกอบการ

ต่างเห็นว่าองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ในปัจจุบันมีความพร้อมในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นจึงมีข้อเสนอแนะให้พิจารณาปรับปรุงและพัฒนาองค์ประกอบและความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะในด้าน การเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน ด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ และการเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว และ

ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามยังมีประเด็นที่ต้องให้ความสนใจ คือ ระดับของความพึงพอใจต่อองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวระหว่างนักท่องเที่ยวกับผู้ประกอบการในข้อเดียวกันหรือข้อที่เทียบเคียงกัน แต่มีความพึงพอใจที่แตกต่างกัน โดยนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจอยู่ระดับปานกลาง ในขณะที่ผู้ประกอบการเห็นว่ามีความพร้อมอยู่ในระดับมาก เช่น การไหลทางกายภาพ : นักท่องเที่ยว (3.39 = ปานกลาง) : ผู้ประกอบการ (3.61) ผลที่ได้ตรงจุดนี้มีความสำคัญต่อการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก เนื่องจากกลุ่มผู้ประกอบการเปรียบเสมือนฝ่ายเชิญชวนให้นักท่องเที่ยวมาใช้บริการหรือเป็นซัพพลายเออร์ มีความเห็นเรื่องความพร้อม โดยมั่นใจว่ามีความพร้อมแล้วที่จะให้บริการทุกด้านได้เป็นอย่างดี ในขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เป็นเสมือนฝ่ายตอบรับคำเชิญ หรือเป็นผู้ใช้บริการ (ดีมานด์) โดยมีความคาดหวังในบริการที่ดีพร้อมจากผู้ให้บริการ แต่กลับได้รับความพอใจเพียงแค่ปานกลางเท่านั้น ประเด็นนี้จึงเป็นประเด็นหนึ่งที่ทำให้การท่องเที่ยวไม่เดินไปตามความคาดหวังที่ผู้ประกอบการตั้งใจไว้

6.2.4 กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐ

ให้ความเห็นว่า ในสภาพปัจจุบันมีความพร้อมสามารถรองรับการท่องเที่ยวได้ดีในระดับหนึ่ง มีแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม คือ เกาะหลีเป๊ะ และเกาะตะรุเตา โดยแหล่งท่องเที่ยวมีกิจกรรมที่เป็นการเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวแล้วบ้างในบางด้าน ในส่วนของข้อเสนอ มีดังนี้ คือ ควรมีปรับปรุงประสิทธิภาพการคมนาคม เพิ่มจำนวนป้ายบอกทางในบางจุด ควรมีการรวมกลุ่มกันประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ควรมีหน่วยงานรัฐเข้ามาดูแล รับผิดชอบมากยิ่งขึ้น จริงจัง ควรมีสถานีอนามัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต และควรมีแผนที่และวิธีปฏิบัติสำหรับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน

6.3 ข้อเสนอแนะ

ในการวิจัยเรื่องการศึกษา แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล พบข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

6.3.1 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ผลการวิจัยที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษา ทั้ง 4 กลุ่ม ทำเป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ได้ดังนี้

6.3.1.1 เพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ควรมีการพัฒนาระบบการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น มีความสะดวกสบาย และเพิ่มจำนวนเที่ยวในการเดินทางต่อวัน รวมถึงอาจมีการเพิ่มช่องทางในการเดินทางให้มากขึ้น เช่น การสร้างสนามบินบนเกาะหลีเป๊ะ นอกจากนี้การให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ก็ถือเป็นส่วนสำคัญเช่นกัน ดังนั้น จึงควรมีการทำแผนที่ ทำป้ายบอกทางให้ชัดเจนในทุกจุดท่องเที่ยว และเพิ่มจำนวนป้ายบอกทางในบางจุดให้เพียงพอเหมาะสม นอกจากนี้อาจมีการแจ้งข่าวสารให้กับนักท่องเที่ยวผ่านเว็บไซต์ และควรมีการเพิ่มศูนย์บริการข้อมูลการท่องเที่ยวไว้คอยให้ข้อมูลต่าง ๆ กับนักท่องเที่ยวได้อย่างทั่วถึง

6.3.1.2 ควรมีการรวมกลุ่มของบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่และบทบาทต่าง ๆ ในการช่วยกันพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยว เช่น รวมกลุ่มเป็นศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยวคอยบริการและให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว กลุ่มมัคคุเทศก์ท้องถิ่น กลุ่มพัฒนาและจัดระเบียบป้ายบอกทางบนเกาะ กลุ่มสอดส่องดูแลการรุกรานพื้นที่เขตอุทยาน รวมถึงขยะและของเสียต่าง ๆ บนเกาะ นอกจากนี้กลุ่มอาสาสมัครต่าง ๆ ในเรื่องสถานีนอนมัย สถานพยาบาล และตำรวจก็มีบทบาทสำคัญในการช่วยพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวของเกาะให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

6.3.1.3 ควรมีการจัดการประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์ทั้งในและนอกชุมชน โดยควรมีการจัดประชุมประชาคมประจำเดือน ทุกเดือน และหากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์หรือบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาดูแลสนับสนุนพัฒนา และให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่บนเกาะรวมถึงคนในชุมชน ถือเป็นอีกหนทางหนึ่งในการช่วยพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวของเกาะให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

6.3.1.4 ควรเพิ่มกิจกรรมการท่องเที่ยวที่สามารถทำได้ในบริเวณหมู่เกาะให้มากขึ้น โดยปัจจุบัน นักท่องเที่ยวมักนิยมเดินทางในช่วงเดือน พฤศจิกายน-พฤษภาคม ซึ่งหากมีการเพิ่มเติมกิจกรรมให้มากขึ้น อาจสร้างความดึงดูดให้กับนักท่องเที่ยวได้ กิจกรรมที่แนะนำ ได้แก่ กิจกรรมศึกษาวิถีชีวิตชาวเล และกิจกรรมผจญภัย นอกจากนี้ในเดือน มิถุนายน -ตุลาคม ซึ่งเป็นช่วงมีลมมรสุม และคลื่นทะเลพัดแรง แต่หากมีการประชาสัมพันธ์ และมีการจัดกิจกรรมที่น่าสนใจ ก็สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวได้ โดยกิจกรรมที่จัด ควรเน้นเป็นกิจกรรมที่ทำบนเกาะ ซึ่งการจัดทำประชาสัมพันธ์ และกิจกรรมในช่วงนั้นนอกจากเป็นการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวต่อปีแล้ว ยังเป็นการกระจายภาวณักท่องเที่ยวแออัดในช่วงเทศกาลท่องเที่ยวจนทำให้เกิดการขัดข้องของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว โดยเฉพาะในด้านการไหลทางกายภาพ

6.3.1.5 ควรมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยตรงนอกเหนือจาก ททท. และหน่วยงานอื่น ๆ ที่ไม่ได้เป็นหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง

กับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว โดยการที่มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยตรง จะก่อให้เกิดผลดีในเรื่องของการแก้ไขปัญหาได้ตรงจุด รวมถึงมีการสนับสนุนและพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

6.3.1.6 ควรมีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ ให้ทราบผ่านช่องทางสื่อต่าง ๆ โดยเฉพาะสื่อออนไลน์ เพื่อที่จะสามารถกระจายข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้กับนักท่องเที่ยวได้ตลอดเวลา

6.3.2 ข้อเสนอแนะจากผู้วิจัย

จากข้อเสนอแนะในงานวิจัยมีประเด็นที่ผู้วิจัยเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

6.3.2.1 ควรมีการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น มีมาตรฐานที่สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวได้ อาจมีการเพิ่มช่องทางในการเดินทางให้มากขึ้น เช่น การสร้างสนามบินบนเกาะหลีเป๊ะ รวมถึงด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยว เพื่อช่วยในการแก้ไขปัญหาการไหลทางกายภาพ ที่นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลางถึง 3 ข้อ คือ ระบบขนส่งมวลชน การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ และความปลอดภัยในบริเวณฝูงชนแออัด โดยต้องมีการพิจารณาวางแผนดำเนินการอย่างจริงจัง เพื่อเพิ่มความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อ องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการไหลทางกายภาพ

6.3.2.2 การเพิ่มความสามารถในการให้บริการ โดยเฉพาะในเรื่องของ สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสะอาด และมีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด /เพียงพอ /สะดวกต่อการใช้งาน ซึ่งมีนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นหากมีการดูแลเรื่องความสะอาด และมีการเตรียมสุขอนามัยที่ดีให้กับนักท่องเที่ยวแล้ว จะสามารถเพิ่มความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในการให้บริการได้อย่างแน่นอน

6.3.2.3 ควรมีการจัดประชุมประชาคมสำหรับผู้ประกอบการ เพื่อศึกษาปรับปรุงกรณิบทสรุประดับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวระหว่างนักท่องเที่ยวกับผู้ประกอบการในข้อเดียวกันหรือข้อที่เกี่ยวเนื่องกัน ซึ่งมีความแตกต่างกันในบางด้าน โดยที่นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับเพียงปานกลาง ในขณะที่ผู้ประกอบการเห็นว่ามีความพร้อมในระดับมาก โดยการเผยแพร่ผลการวิจัยไปยังกลุ่มผู้ประกอบการให้ทราบเบื้องต้น แล้วเรียนเชิญสัมมนาร่วมกันโดยหน่วยงานของรัฐมีหน้าที่รับผิดชอบ เพื่อให้มีการแสดงความคิดเห็นอภิปรายอย่างกว้างขวาง และหาข้อสรุปร่วมกันเพื่อใช้เป็นแนวทางให้กับผู้ประกอบการทั้งที่

เกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยอ้อมให้มีความเข้าใจต่อมุมมองของนักท่องเที่ยว และพร้อมที่จะปรับปรุงพัฒนาให้ตรงกับสิ่งที่จริงมากที่สุด

6.3.2.4 ควรมีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ในบริเวณหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยมีหน่วยงานรัฐเข้ามาเป็นพี่เลี้ยงคอยดูแล เพื่อให้มีระบบที่ชัดเจน มีระบบตรวจสอบ พร้อมทั้งงบประมาณในการสนับสนุนที่เหมาะสม โดยการจัดการกำหนดยุทธศาสตร์นั้นสามารถใช้เป็นแนวทางให้กับคนในชุมชนในการนำไปใช้เพื่อพัฒนาระบบการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนของหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล ต่อไป

6.3.2.5 ในการทำการวิจัยครั้งต่อไปควรเป็นหัวเรื่องที่มีความสอดคล้องกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในสถานที่อื่น ๆ ในจังหวัดสตูล หรือขยายเป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคใต้ฝั่งตะวันตก เช่น ตรัง กระบี่ ภูเก็ต เป็นต้น โดยปรับปรุงรูปแบบการวิจัยให้เหมาะสมขึ้น เพิ่มจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในแต่ละกลุ่ม ใช้สถิติระดับสูงเพื่อสามารถอธิบายผลลัพธ์ที่เฉพาะเจาะจงขึ้น และเลือกพื้นที่อื่นที่มีบริบทของการท่องเที่ยวต่างออกไป เพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้มาเปรียบเทียบกับที่ได้ทำแล้วหรืออาจเป็นหัวข้อเจาะลึกลงไปประเด็นย่อยที่มีเนื้อหาที่น่าสนใจ เช่น โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในกรณีเกิดภัยธรรมชาติ หรือเกิดภาวะวิกฤต อุทกภัย วาตภัย หรือเหตุการณ์ฉุกเฉินใด ๆ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวในกรณีเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว



รายการอ้างอิง

รายการอ้างอิง

- กมลชนก สุทธิวาทีพันธุ์, ศลิษา ภมรสถิตย์, จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา. (2547). *การจัดการโซ่
อุปทานและโลจิสติกส์*. กรุงเทพฯ: ท็อป แมคกรอ-ฮิล.
- กฤษฎ์ นันทจิรพร. (2550). *การจัดการโลจิสติกส์เชิงโซ่อุปทานและการบริหารสินค้าคงคลัง*. สืบค้น
เมื่อ 4 มีนาคม 2557, จาก [http://www.engineeringtoday.net/magazine/articledetail.asp?
arid=1384&pid=135](http://www.engineeringtoday.net/magazine/articledetail.asp?arid=1384&pid=135)
- โกศล ดีศีลธรรม. (2548). *การบริหารแบบโลจิสติกส์: ปัจจัยกลยุทธ์การแข่งขันในยุคน้ำมันแพง*.
กรุงเทพฯ: ผู้จัดการ.
- กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2556). *สถิติการท่องเที่ยวในจังหวัดสตูล*. สืบค้น
เมื่อ 25 กรกฎาคม 2557, จาก http://www2.tat.or.th/stat/web/static_tst.php
- คำนาย อภิรัฐญาสกุล. (2550). *โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน “กลยุทธ์สำหรับลดต้นทุน
และเพิ่มกำไร”*. กรุงเทพฯ: ชีวาย. ชีสเท็มพรินติ้ง.
- ชัยวัช ทองอินทร์. (2549). *กระบวนการขั้นตอนของการจัดการโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรมการ
ท่องเที่ยวไทย*. สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2557, จาก <http://www.thailog.org/research.html>
- ชนิด ไสรรัตน์. (2549). *เมื่อประเทศไทยอยากเป็น...Transport logistics hub ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ
ภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้*. กรุงเทพฯ: วิ-เชิร์ฟ โลจิสติกส์.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2553). *การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS (พิมพ์ครั้งที่ 11)*.
กรุงเทพฯ: บิสซิเนสอาร์แอนด์ซี.
- พงษ์ชัย อธิกรมรัตนกุล. (2550). *โลจิสติกส์ก้าวไกลประเทศไทยในกระแสโลกาภิวัตน์
(พิมพ์ครั้งที่ 1)*. กรุงเทพฯ: สุขภาพใจ.
- มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ. (2551). *การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในกลุ่ม
แม่น้ำโขง 3*. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- รวีพร คูเจริญไพศาล. (2549). *การกระจายช่องทางการตลาดและลอจิสติกส์*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และสมชาย หิรัญกิตติ. (2545). *องค์การและการจัดการ*. กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.
- สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล. (ม.ป.ป.). *รายชื่อบริษัทนำเที่ยว จังหวัดสตูล*. สืบค้นเมื่อ 20 มิถุนายน 2557, จาก <http://www.inlovesatuntrang.com/รายชื่อบริษัทนำเที่ยว-สตูล/รายชื่อบริษัทนำเที่ยวสตูล.html>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2556). *รายงานสถิติจังหวัด พ.ศ. 2556 สตูล*. สตูล: สำนักงานสถิติ จังหวัดสตูล.
- สำนักงานอุตสาหกรรม จังหวัดสตูล. (2557). *การวิเคราะห์ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัดสตูล*. สืบค้นเมื่อ 20 มิถุนายน 2557, จาก http://123.242.184.177/satun/91000/images/pdf/YUT/Analyze_SWOT_2557.doc
- สุมาลี วงษ์วิจิตร และระพีพรรณ ทองหล่อ. (2547). *การท่องเที่ยวทางน้ำ : การพัฒนาเศรษฐกิจการค้า การบริการภายใต้ข้อตกลง GATS*. กรุงเทพฯ: คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เสาวรีย์ ระโพนทอง. (2547). *การจัดการการท่องเที่ยวทางน้ำ เขตลาคกระบี่*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจเกษตร. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, กรุงเทพฯ.
- อรุณ บริรักษ์. (2545). *Logistics case study in Thailand*. กรุงเทพฯ: ศ. พิจิตรการพิมพ์.
- Coghlan, D. & Brannick, T. (2001). *Doing action research in your own organization*. London: Sage. Cited in รวีพร คูเจริญไพศาล. (2549). *การกระจายช่องทางการตลาดและลอจิสติกส์* (หน้า 278). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Cole, S. T. (2000). *Service Quality Dimensions Affecting Nature Tourists' Intentions to revisit*. (Online). Retrieved July 22, 2014, from <http://www.ttra.com/pub/uploads/021.pdf>
- Dimanche, F., & Havitz, M. E. (1994). Consumer behavior and tourism: Review and extension of four study areas. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 3(3), 37-57.

- Ekinci, Y., Riley, M. & Chen, J. (2001). A Review of Comparison Standards Used in Service Quality and Customer Satisfaction Studies: Emerging Issues for Hospitality and Tourism Research. *Tourism Analysis*, 5(2/4), 197-203.
- European Parliament, Luxembourg. (2002). *European Union action in the tourism sector*. Luxembourg: European Parliament.
- Hughes, K. (1991). Tourist satisfaction: A guided tour in North Queensland. *Australian Psychologist*, 26(3), 166-171.
- Kuzak, M. & Rimmington, M. (2000). Tourist satisfaction with Mallorca, Spain as an off-season holiday destination. *Journal of Travel Research*, 39(3), 260-269.
- Kwon, Y. G. & Park, H. J. (2000). *Safety concerns by visitors to a special event: An experience from the 1999 Kangwon International Travel Expo. in Korea*. In Fourth International Tourism in Southeast Asia & Indo-China: Development, Marketing and Sustainability (TSAIC) Conference Proceedings (pp. 373-378). Chiang Mai, Thailand: THICSA.
- Lambert, D. M., Stock, J. R. & Ellram, L. M. (1998). *Fundamentals of Logistics Management*. Boston, MA: Irwin McGraw-Hill. Cited in กมลชนก สุทธิวาตนฤพุดิ, ศลิษา ภมรสติติย์, จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2547). *การจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์* (หน้า 10). กรุงเทพฯ: ท็อป แมคกรอ-ฮิล.
- Neal, J. D. (2000). *How Tourism Services Impact Travelers's Quality of Life (QOL): A Macromarketing Perspective*. Retrieved July 22, 2014, from <http://www.ttra.com/pub/uploads/024.pdf>
- Oliver, R. L. & Swan, J. E. (1989). Equity and disconfirmation perceptions as influences on merchant and product satisfaction. *Journal of Consumer Research*, 16(December), 372-383.
- Piboonrungrroj, P. & Disney, S. M. (2009). *Tourism Supply Chain: A Conceptual Framework*. PhD Networking Conference, Exploring Tourism III: Issue in PhD research. 1-2 July. University of Nottingham.

- Pizam, A. & Ellis, T. (1999). Customer satisfaction and its measurement in hospitality enterprises. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 11(7), 326-339.
- Thorn, C. (1997). *Why Customer Satisfaction May Not Mean Royalty*. Retrieved July 22, 2014, from http://aahperd.confex.com/aahperd/2007/preliminaryprogram/abstract_12051.htm
- University of Michigan. (1994). *The American Customer Satisfaction Index*. US, Michigan: University of Michigan.
- Vroom, V. H. (1964). *Work and Motivation*. New York: John Wiley.
- Wakefield, K. L. & Blodgett, J. G. (1994). *The Importance of Services Capes in Leisure Service Setting*. Retrieved July 22, 2014, from http://aahperd.confex.com/aahperd/2005/preliminaryprogram/abstract_6345.htm
- Wolman, B. (1973). *Dictionary of Behavioral Science*. New York: Van Nostrand & Reinhold.
- Yooshik, Y. A. & Muzaffer, U. B. (2005). An examination of the effects of motivation and satisfaction on destination loyalty: A structural model. *Tourism Management*, 26(1), 45-56.



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม สำหรับนักท่องเที่ยว

สำหรับนักท่องเที่ยว

แบบสอบถาม ชุดที่ 1

เรื่อง

การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

คำแนะนำในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อวิจัย เรื่อง การจัดการ โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูลของนักท่องเที่ยวในมุมมองของนักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบและการจัดการ โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวที่ส่งผลให้เกิดการกลับมาเที่ยวซ้ำในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง
4. เพื่อรวบรวมสรุปผลการศึกษาวิจัยเป็นแนวทางในการพัฒนาองค์ประกอบและการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน กรุณาตอบแบบสอบถามทั้ง 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของระบบ โลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามนี้ ทุกความคิดเห็นของท่านเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการที่จะช่วยพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล เพื่อรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวในภาคใต้ ของประเทศไทยต่อไป

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ ที่ตรงกับข้อเท็จจริงเพียงข้อเดียว

1. เพศ

☐ ชาย

☐ หญิง

2. อายุ

☐ ต่ำกว่า 20 ปี

☐ 20-24 ปี

☐ 25-29 ปี

☐ 30-34 ปี

☐ 35-39 ปี

☐ 40-44 ปี

☐ 45 ปี ขึ้นไป

3. สถานภาพครอบครัว

☐ โสด

☐ สมรส

☐ หย่า

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

4. ภูมิลำเนา

☐ ภาคกลาง

☐ ภาคเหนือ

☐ ภาคตะวันตก

☐ ภาคใต้

☐ ภาคตะวันออก

☐ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

5. ระดับการศึกษา

☐ ต่ำกว่าปริญญาตรี

☐ ปริญญาตรี

☐ สูงกว่าปริญญาตรี

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

6. อาชีพ

☐ นักเรียน/นักศึกษา

☐ รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ

☐ พนักงานบริษัทเอกชน

☐ ธุรกิจส่วนตัว

☐ รับจ้างทั่วไป

☐ อื่นๆ

(ระบุ).....

7. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

☐ ต่ำกว่า 10,000 บาท

☐ 10,001-15,000 บาท

☐ 15,001-20,000 บาท

☐ 20,001-25,000 บาท

☐ 25,001-30,000 บาท

☐ มากกว่า 30,000 บาท

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ ที่ตรงกับข้อเท็จจริงเพียงข้อเดียว

8. ท่านมาเที่ยวที่หมู่เกาะตะรุเตา ครั้งนี้เป็นครั้งที่เท่าไร

☐ ครั้งที่ 1

☐ ครั้งที่ 2

☐ ครั้งที่ 3

☐ มากกว่า 3 ครั้ง

9. ระยะเวลาที่ท่านใช้ในการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา

☐ 1 วัน ☐ 2 วัน ☐ 3 วัน ☐ มากกว่า 3 วัน

10. จำนวนสถานที่ที่ท่านเที่ยวในบริเวณหมู่เกาะตะรุเตา รวมทั้งสถานที่นี้

☐ 1 แห่ง

☐ 2 แห่ง

☐ 3 แห่ง

☐ มากกว่า 3 แห่ง

11. สถานที่หลักที่ท่านตั้งใจมาเที่ยวในครั้งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 แห่ง)

.....
.....

12. ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของสถานที่แห่งนี้จากแหล่งใด

☐ เพื่อน/ญาติ

☐ หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/คู่มือการ

ท่องเที่ยว

☐ โทรทัศน์/วิทยุ/Internet

☐ บริษัททัวร์

☐ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

13. พาหนะที่ท่านใช้ในการเดินทางมาเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ รถยนต์ส่วนตัว/เช่า

☐ รถประจำทาง, ขนส่งมวลชน

☐ เรือ

☐ เครื่องบิน

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

14. ท่านวางแผนค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวไว้ต่อครั้งเท่าใด (ยกเว้นค่าเดินทาง)

☐ น้อยกว่า 2,000 บาท

☐ 2,001-5,000 บาท

☐ 5,001-10,000 บาท

☐ 10,001-15,000 บาท

☐ 20,001-30,000 บาท

☐ มากกว่า 30,000 บาท

15. วัตถุประสงค์หลักของการเดินทางในครั้งนี้คือข้อใด

- | | |
|--|---|
| ☐ เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ | ☐ เพื่อศึกษาธรรมชาติ |
| ☐ เพื่อประชุม/สัมมนา | ☐ อื่นๆ (ระบุ)..... |

16. กิจกรรมนันทนาการที่ท่านทำในสถานที่แห่งนี้พร้อมกับการท่องเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|-------------------------------------|--|
| ☐ ชมทิวทัศน์ | ☐ รับประทานอาหาร |
| ☐ ถ่ายภาพ | ☐ เล่นน้ำ/ดำน้ำ |
| ☐ ตั้งแคมป์ | ☐ อื่นๆ (ระบุ)..... |

17. เหตุผลหลักที่มาท่องเที่ยว ณ สถานที่แห่งนี้

- | | |
|--|---|
| ☐ ใกล้โรงแรม/ที่พัก | ☐ ความดึงดูดใจของสถานที่ท่องเที่ยว |
| ☐ เดินทางสะดวก | ☐ เพื่อนชักชวน |
| ☐ การประชาสัมพันธ์ และข่าวสาร | ☐ อื่นๆ (ระบุ)..... |

18. รูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในครั้งนี้

- | | |
|---|--|
| ☐ เดินทางส่วนตัว | ☐ เดินทางกับบริษัททัวร์ |
|---|--|

19. การเดินทางครั้งนี้ท่านมากับใคร

- | | |
|--|---|
| ☐ เดินทางมาคนเดียว | ☐ เดินทางมากับครอบครัว |
| ☐ เดินทางมากับเพื่อน | ☐ เดินทางมากับกลุ่มเพื่อนและครอบครัว |
| ☐ เดินทางมากับบริษัททัวร์ | ☐ อื่นๆ (ระบุ)..... |

20. ช่วงเวลาที่ท่านใช้ในการเดินทางมาเที่ยวในสถานที่แห่งนี้ คือช่วงเวลาใด

(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

(ก่อนและหลังเข้าสู่พื้นที่หมู่เกาะตะรุเตา)

- | | | | |
|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|
| ☐ เช้า | ☐ บ่าย | ☐ เย็น | ☐ อื่นๆ (ระบุ)..... |
|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|

21. ปัญหาในการเดินทางมาท่องเที่ยวในสถานที่แห่งนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

.....

.....

22. ท่านมาท่องเที่ยวแบบพักค้างคืนหรือไม่ หากท่านพักค้างคืนท่านพักที่ไหน

- | |
|---|
| ☐ ไม่พักค้างคืน |
| ☐ พักค้างคืน จำนวน.....วัน.....คืน |

22.1 ท่านพักในสถานที่พักแบบใด

- ☐ บ้านพัก
 ☐ กางเต็นท์
☐ โรงแรม/รีสอร์ท
 ☐ อื่นๆ (ระบุ).....

23. ท่านใช้การจ่ายเงินในหมู่เกาะตะรุเตาแบบใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ เงินสด
 ☐ บัตรเครดิต
 ☐ อื่นๆ (ระบุ).....

24. ท่านคิดว่าจะเดินทางมาท่องเที่ยวยังสถานที่แห่งนี้หรือไม่

- ☐ ต้องการ
 ☐ ไม่ต้องการ

เพราะ.....

ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

โดยที่

ระดับ 5 หมายถึง ระดับความพอใจมากที่สุด

ระดับ 4 หมายถึง ระดับความพอใจมาก

ระดับ 3 หมายถึง ระดับความพอใจปานกลาง

ระดับ 2 หมายถึง ระดับความพอใจน้อย

ระดับ 1 หมายถึง ระดับความพอใจน้อยมาก

องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ					
1. การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย					
2. ความพร้อมของบริษัททัวร์/แพ็คเกจทัวร์					
3. ความปลอดภัยในสถานที่พักแรม					
4. ความปลอดภัย ณ สนามบิน/สถานีขนส่ง/ท่าเรือ					
5. ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว					
6. การลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่					
7. ความปลอดภัยในเขตชุมชน					
8. ความปลอดภัยในบริเวณฝูงชนแออัด					

9. การเดินทางท่องเที่ยวรอบๆ หมู่เกาะ โดยเรือ					
10. ระบบขนส่งมวลชน					
11. การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ					
คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ					
12. ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว					
13. ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม					
14. ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม					
15. ข้อมูลด้านที่พัก					
16. ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ					
17. ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว					
18. ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล					
19. ข้อมูลการเดินทาง					
ด้านการบริการ					
20. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด					
21. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย					
22. สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม					
23. ที่พักผ่อนเพียงพอเหมาะสม					
24. ที่พักปลอดภัยและสวยงาม					
25. สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย					
26. ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ					
27. มีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน					
ด้านสถานที่					
28. การเดินทางมีความสะดวกและมีป้ายสัญลักษณ์บอกทางชัดเจน					
29. สาธารณูปโภคพื้นฐาน มีคุณภาพและการใช้การได้ดี					
30. มีการจัดสถานที่เพื่อใช้พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยว					
31. สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไม่ไกลจากแหล่งชุมชน					
ด้านส่งเสริมการตลาด					
32. มีกิจกรรมเสริมอื่นๆ ที่น่าสนใจในจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว					
33. การประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์/วิทยุ					

34. การประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ต					
35. การประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับ ใบปลิว					
36. การประชาสัมพันธ์แบบบอกต่อ (เล่าให้ฟังปากต่อปาก)					
ด้านบุคลากร					
37. คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความสุภาพและเป็นมิตร					
38. คนในพื้นที่ให้บริการด้วยความรวดเร็ว					
39. คนพื้นที่ดูแลเอาใจใส่ กระตือรือร้นและเต็มใจให้บริการ					
40. คนในพื้นที่ให้คำแนะนำ หรือตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน					
ด้านกระบวนการการให้บริการ					
41. มีผู้รับผิดชอบคอยให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว					
42. มีเอกสารแนะนำ					
43. มีป้ายบอกทางบริเวณจุดท่องเที่ยวอย่างชัดเจน					
44. มีผู้รับความคิดเห็น					
45. มีระบบประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อนำมาปรับปรุง					
การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แบ่งปันประสบการณ์					
46. ท่านอยากกลับมาเที่ยวซ้ำ					
47. ในครั้งต่อไปท่านอยากมาเยือนหมู่เกาะตะรุเตามากกว่าแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ					
48. ในครั้งต่อไปจะพาเพื่อน/คนรู้จักเดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย					
49. ท่านจะแนะนำให้คนอื่นๆ เดินทางมาเที่ยวที่นี่ด้วย					
ด้านค่าใช้จ่าย					
50. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเหมาะสม					
51. การเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าชม มีความเหมาะสม					
52. ราคาที่พัก มีความเหมาะสม					
53. ราคาอาหาร-เครื่องดื่ม มีความเหมาะสม					
54. ราคาของที่ระลึกมีความเหมาะสม					
55. ค่าบริการเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก/อุปกรณ์ดำน้ำ มีความเหมาะสม					

ท่านอยากเห็นสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้มีการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์หรือปรับปรุงอย่างไรบ้าง
(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|---|--|
| ☐ มีเส้นทางเข้าเพิ่มขึ้น | ☐ มีห้องน้ำ/สุขา ที่สะอาดพอเพียง ใช้งานสะดวก |
| ☐ มีจำนวนถนนเพิ่มขึ้น | ☐ มีร้านจำหน่ายอาหารเครื่องดื่มพอเพียง |
| ☐ มีสภาพถนนดีขึ้น | ☐ มีธุรกิจของที่ระลึกระหว่างทางเพิ่มขึ้น |
| ☐ เพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง | ☐ มีบริการข้อมูลระหว่างทางเพิ่มขึ้น |
| ☐ มีฝุ่นบนถนนน้อยลง | ☐ มีการประชาสัมพันธ์ทางอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้น |
| ☐ การเดินทางสะดวกขึ้น | ☐ มีการประชาสัมพันธ์ทางแผ่นพับเพิ่มขึ้น |
| ☐ มีการจัดกิจกรรมเพิ่มขึ้น | ☐ มีสถานที่แวะเที่ยวเพิ่มขึ้น |
| ☐ สถานที่ท่องเที่ยวสะอาด | ☐ มีสถานที่พักผ่อนบริเวณแหล่งท่องเที่ยวเพียงพอเหมาะสม |
| ☐ มีป้ายบอกทางมากขึ้น | ☐ มีบริการปฐมพยาบาล |
| ☐ มีป้ายบอกทางชัดเจนกว่านี้ | ☐ มีป้ายบอกทางจุดแวะเที่ยว |
| ☐ สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย | ☐ มีคลื่นโทรศัพท์/อินเทอร์เน็ต |
| ☐ อบรมมัคคุเทศก์ท้องถิ่น | ☐ อบรมคนในพื้นที่ในการให้คำแนะนำ |
| ☐ เพิ่มการกำจัดขยะ | ☐ อื่นๆ (ระบุ)..... |

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

สำหรับชุมชน

แบบสอบถาม ชุดที่ 2

เรื่อง

การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

คำแนะนำในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อวิจัย เรื่อง การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูลของนักท่องเที่ยวในมุมมองของนักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบและการจัดการ โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวที่ส่งผลให้เกิดการกลับมาเที่ยวซ้ำในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง
4. เพื่อรวบรวมสรุปผลการศึกษาวิจัยเป็นแนวทางในการพัฒนาองค์ประกอบและการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน กรุณาตอบแบบสอบถามทั้ง 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยว และความพร้อมด้าน

การจัดการ โลจิสติกส์ในชุมชนของการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงความสามารถของชุมชนด้าน โลจิสติกส์ สำหรับรองรับธุรกิจท่องเที่ยว

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามนี้ ทุกความคิดเห็นของท่านเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการที่จะช่วยพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล เพื่อรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวในภาคใต้ ของประเทศไทยต่อไป

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ ที่ตรงกับข้อเท็จจริงเพียงข้อเดียว

1. เพศ

☐ ชาย

☐ หญิง

2. อายุ

☐ ต่ำกว่า 20 ปี

☐ 20-24 ปี

☐ 25-29 ปี

☐ 30-34 ปี

☐ 35-39 ปี

☐ 40-44 ปี

☐ 45 ปี ขึ้นไป

3. สถานภาพครอบครัว

☐ โสด

☐ สมรส

☐ หย่า

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

4. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

☐ ต่ำกว่า 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. การศึกษา

☐ ต่ำกว่าประถมศึกษา

☐ ประถมศึกษา (ป.6)

☐ มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)

☐ มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6)

☐ ปริญญาตรี

☐ สูงกว่าปริญญาตรี

6. ระยะเวลาที่อยู่ในชุมชน

☐ น้อยกว่า 5 ปี

☐ 5-9 ปี

☐ 10-14 ปี

☐ มากกว่า 14 ปี

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยว และความพร้อมด้านการจัดการ
โลจิสติกส์ในชุมชนของการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด
โดยที่

ระดับ 5 หมายถึง ระดับความพร้อมการจัดการ โลจิสติกส์มากที่สุด

ระดับ 4 หมายถึง ระดับความพร้อมการจัดการ โลจิสติกส์มาก

ระดับ 3 หมายถึง ระดับความพร้อมการจัดการ โลจิสติกส์ปานกลาง

ระดับ 2 หมายถึง ระดับความพร้อมการจัดการ โลจิสติกส์น้อย

ระดับ 1 หมายถึง ระดับความพร้อมการจัดการ โลจิสติกส์น้อยมาก

**2.1 ความพร้อมของชุมชนที่มีต่อการจัดการ โลจิสติกส์ ของการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา
จังหวัดสตูล**

ผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวและความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์	ระดับความพร้อม				
	5	4	3	2	1
ผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยว					
1. การท่องเที่ยวทำให้ชุมชนของท่านมีการปรับปรุงถนนให้ดีขึ้น					
2. การท่องเที่ยวทำให้ชุมชนของท่านมีการปรับปรุงป้ายบอกเส้นทาง ชัดเจน					
3. การท่องเที่ยวทำให้คนในท้องถิ่นได้รับข่าวสารมากขึ้น					
4. การท่องเที่ยวทำให้เกิดการพัฒนาชุมชนให้น่าอยู่					
5. การท่องเที่ยวทำให้แหล่งชุมชนสะอาดขึ้น					
6. คนในชุมชนมีส่วนร่วมปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์บริเวณแหล่งท่องเที่ยว					
7. การท่องเที่ยวทำให้มีการปรับปรุงสถานที่ที่เป็นเส้นทางเชื่อมโยงเข้าสู่ สถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้					
8. การท่องเที่ยวทำให้มีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เช่น น้ำประปา ไฟฟ้าโทรศัพท์ การกำจัดขยะและบำบัดน้ำเสีย					
ความพร้อมด้านการจัดการโลจิสติกส์					
9. มีการส่งเสริมความร่วมมือการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นเครือข่ายใน พื้นที่ใกล้เคียง					

ผลของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวและความพร้อมด้านการจัดการ โลจิสติกส์	ระดับความพร้อม				
	5	4	3	2	1
10. มีการจัดอบรมให้ความรู้แก่คนในชุมชนเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนา ฟื้นฟู และการอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่น					
11. มีการกำหนดมาตรการการท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับนโยบายท้องถิ่น					
12. คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการปรึกษาในการร่วมพัฒนาชุมชนใน ด้านโลจิสติกส์					
13. คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดเวทีประชาคมเพื่อพัฒนาด้าน โลจิสติกส์					
14. คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการวางแผน และดำเนินงานด้านโลจิสติกส์					
15. คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการพิจารณาถึงประโยชน์ หรือผลกระทบ ที่ได้รับจากการจัดการท่องเที่ยวด้าน โลจิสติกส์					
16. คนในชุมชนได้รับการอบรมข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวของ ชุมชนและบริเวณพื้นที่เกาะตะรุเตา รวมถึงหมู่เกาะใกล้เคียง					
17. คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ ท่องเที่ยวของชุมชน และบริเวณพื้นที่เกาะตะรุเตา รวมถึงหมู่เกาะ ใกล้เคียง					

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงความสามารถของชุมชนด้านโลจิสติกส์ สำหรับ
รองรับธุรกิจท่องเที่ยว

3.1 การเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว

.....

.....

.....

3.2 การรวมกลุ่ม เพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์

.....

.....

.....

3.3 การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์

.....

.....

.....

.....

3.4 การจัดประชุมประชาคม

.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

สำหรับผู้ประกอบการ

แบบสอบถามชุดที่ 1
เรื่อง
การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
คำแนะนำในการตอบแบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์ชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อวิจัย เรื่อง การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูลของนักท่องเที่ยวในมุมมองของนักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบและการจัดการ โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวที่ส่งผลให้เกิดการกลับมาเที่ยวซ้ำในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง
4. เพื่อรวบรวมสรุปผลการศึกษาวิจัยเป็นแนวทางในการพัฒนาองค์ประกอบและการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

โดยแบ่งแบบสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน กรุณาตอบแบบสัมภาษณ์ทั้ง 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความพอใจในความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์นี้ ทุกความคิดเห็นของท่านเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการที่จะช่วยพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล เพื่อรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวในภาคใต้ ของประเทศไทยต่อไป

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

1. ตำแหน่ง.....

ประเภทกิจการ.....

2. ประสบการณ์ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในธุรกิจท่องเที่ยว

☐ น้อยกว่า 3 ปี

☐ 3-5 ปี

☐ 6-9 ปี

☐ มากกว่า 9 ปี

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความพอใจในความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวใน
หมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

โดยที่

ระดับ 5 หมายถึง ระดับความพอใจมากที่สุด

ระดับ 4 หมายถึง ระดับความพอใจมาก

ระดับ 3 หมายถึง ระดับความพอใจปานกลาง

ระดับ 2 หมายถึง ระดับความพอใจน้อย

ระดับ 1 หมายถึง ระดับความพอใจน้อยมาก

การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	ระดับความพึงพอใจ				
	5	4	3	2	1
การกลับมาเที่ยวซ้ำ/แปดปีประสบการณ์					
1. นักท่องเที่ยวอยากกลับมาเที่ยวซ้ำ					
คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ					
2. การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่มได้ง่าย					
3. ความพร้อมของบริษัททัวร์/แพ็คเกจทัวร์					
4. ความปลอดภัยในสถานที่พักผ่อน					
5. ความปลอดภัย ณ สนามบิน/สถานีขนส่ง/ท่าเรือ					
6. ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยว					
7. การลงทะเบียนเข้าพัก/เข้าเยี่ยมชมสถานที่					
8. ความปลอดภัยในเขตชุมชน ณ สถานที่ท่องเที่ยว					

9. การเดินทางท่องเที่ยวในชนบทโดยรถทัวร์					
10. ระบบขนส่งมวลชนสะดวก					
11. การเดินทางในกรณีฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุ					
คุณค่าที่นักท่องเที่ยวได้รับจากการจัดการด้านการไหลของสารสนเทศ					
12. ข้อมูลด้านสถานที่ท่องเที่ยว					
13. ข้อมูลด้านอาหารและเครื่องดื่ม					
14. ข้อมูล ณ สถานที่พักแรม					
15. ข้อมูลด้านที่พัก					
16. ข้อมูลจากเว็บไซต์อย่างเป็นทางการ					
17. ข้อมูล ณ สถานที่ท่องเที่ยว					
18. ข้อมูล ณ สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล					
19. ข้อมูลการเดินทาง					
ด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว					
20. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะอาด					
21. สถานที่ท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย					
22. สถานที่จอดรถเพียงพอเหมาะสม					
23. ที่พักผ่อนเพียงพอเหมาะสม					
24. ที่พักปลอดภัยและสวยงาม					
25. สถานที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย					
26. ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มมีจำนวนเพียงพอ					
27. มีห้องน้ำ-สุขา ที่สะอาด/เพียงพอ/สะดวกต่อการใช้งาน					
ดัชนีวัดความสามารถในการรองรับและนำนักท่องเที่ยวออกจากสถานที่ในกรณีฉุกเฉิน					
28. จำนวน อสม.ในชุมชน					
29. ระยะห่างจากสถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุด					
30. จำนวนรถพยาบาล ณ สถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุด					
31. ระยะเวลาเดินทางไปโรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่ใกล้ที่สุด					
32. ระยะเวลาเดินทางไปสถานีตำรวจที่ใกล้ที่สุด					
33. ระยะเวลาเดินทางไปตัวเมืองที่ใกล้ที่สุด					

การเตรียมพร้อมในกรณีฉุกเฉิน ด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow)					
34. การเตรียมการฉุกเฉิน-มีการเขียนไว้เป็นลายลักษณ์อักษรให้ชุมชน ¹					
35. มีหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อในชุมชน					
36. มีหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อนอกชุมชน (กรณีติดต่อในชุมชนไม่ได้)					
37. บุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในชุมชน					
38. คลื่นโทรศัพท์ที่สามารถใช้ได้ทันที					
39. พาหนะเตรียมพร้อมตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับกรณีฉุกเฉิน					
40. สถานีนามัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต					
การเตรียมพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว					
41. มีคู่มือสิ่งที่ควรปฏิบัติในการเที่ยวชุมชน ²					
42. มีแผนที่และวิธีปฏิบัติสำหรับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน					
43. แจ้งนักท่องเที่ยวถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไว้ให้บริการนักท่องเที่ยว					

¹ ด้านการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow)

² ด้านการเคลื่อนที่ของสารสนเทศ (Information Flow)***ทฤษฎี

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

1. การเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (มีแผนที่ชัดเจน)

.....

.....

.....

.....

2. การรวมกลุ่มกับบุคคลหรือหน่วยงานใด เพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (ความปลอดภัย
ข้อมูล การเดินทาง)

.....

3. การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์

.....

4. การจัดประชุมประชาคมด้าน โลจิสติกส์ ทั้งในและนอกชุมชน

.....

5. การจัดแพ็คเกจท่องเที่ยวในพื้นที่รอบๆ บริเวณหมู่เกาะตะรุเตา

.....

6. หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาโลจิสติกส์มีอะไรบ้าง

.....

7. อุปสรรคและการสนับสนุนช่วยเหลือการพัฒนาด้านโลจิสติกส์มีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

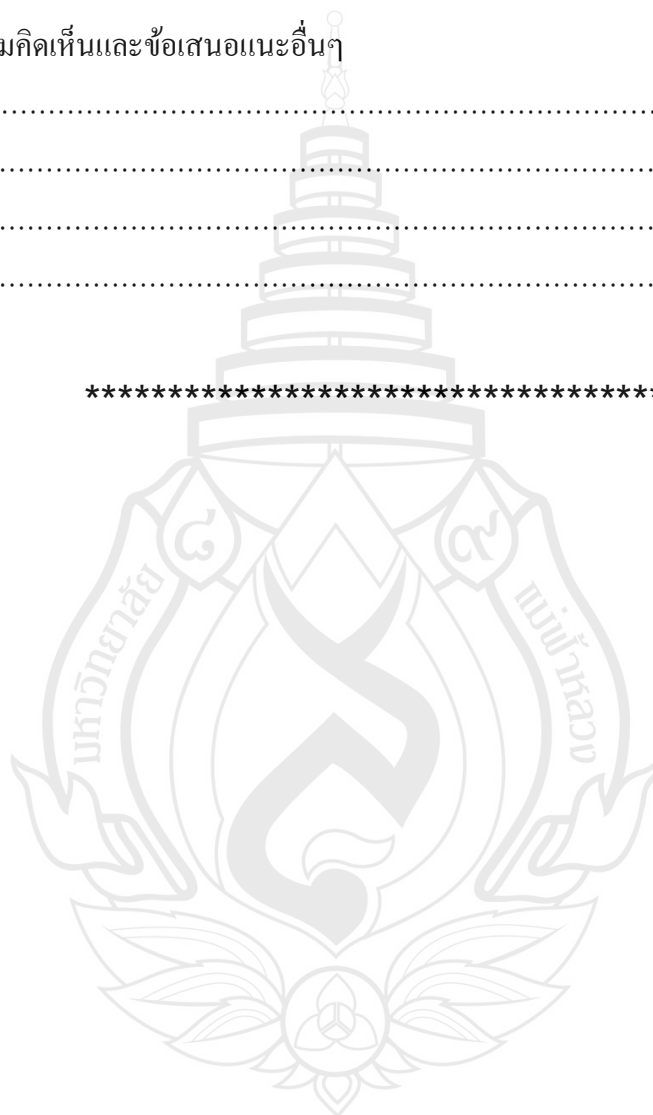
8. ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....



ภาคผนวก ข

แบบสอบถาม สำหรับเจ้าหน้าที่รัฐ

สำหรับเจ้าหน้าที่รัฐ

แบบสอบถามชุดที่ 2

เรื่อง

การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

คำแนะนำในการตอบแบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์ชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อวิจัย เรื่อง การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว ในหมู่เกาะ ตะรุเตา จังหวัดสตูล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในปัจจุบันในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูลของนักท่องเที่ยวในมุมมองของนักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อองค์ประกอบและการจัดการโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวที่ส่งผลให้เกิดการกลับมาเที่ยวซ้ำในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง
4. เพื่อรวบรวมสรุปผลการศึกษาค้นคว้าวิจัยเป็นแนวทางในการพัฒนาองค์ประกอบและการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

โดยแบ่งแบบสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ส่วน กรุณาตอบแบบสัมภาษณ์ทั้ง 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์และแหล่งท่องเที่ยว

ส่วนที่ 2 ศักยภาพ ความพร้อม และแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
ในด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้ข้อมูล

ส่วนที่ 3 ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่
เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์นี้ ทุกความคิดเห็นของท่านเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการที่จะช่วยพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล เพื่อรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวในภาคใต้ ของประเทศไทยต่อไป

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์และแหล่งท่องเที่ยว

1. หน่วยงาน/สังกัด.....

ตำแหน่ง/หน้าที่รับผิดชอบ.....

2. ประสบการณ์ในการดูแลหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

☐ น้อยกว่า 3 ปี

☐ 3-5 ปี

☐ 6-9 ปี

☐ มากกว่า 9 ปี

3. ความถี่ในการจัดการประชุมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบนพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการท่องเที่ยว

☐ 1 ครั้ง/สัปดาห์

☐ 1 ครั้ง/เดือน

☐ อื่นๆ (ระบุ).....

4. แหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยมแวะมากที่สุด

อันดับที่ 1.....

อันดับที่ 2.....

อันดับที่ 3.....

ส่วนที่ 2 ศักยภาพ ความพร้อม และแนวทางการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในด้านการเดินทาง ความปลอดภัย และการให้ข้อมูล

2.1 การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการเดินทาง และการให้ข้อมูล

สถานการณ์ในปัจจุบัน	แนวทางการพัฒนาในอนาคต
2.1.1 วิธีการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	2.1.1 วิธีการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
2.1.2 การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว - ขนส่งมวลชน/เรือ/เครื่องบิน/รถ	2.1.2 การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว - ขนส่งมวลชน/เรือ/เครื่องบิน/รถ

2.1.3 ถนน-ปริมาณ สภาพ ชนิด (ลาดยาง คอนกรีต)	2.1.3 ถนน-ปริมาณ สภาพ ชนิด (ลาดยาง คอนกรีต)
2.1.4 เส้นทาง การเข้าถึง แหล่งท่องเที่ยว	2.1.4 เส้นทาง การเข้าถึง แหล่งท่องเที่ยว
2.1.5 ป้ายบอกทาง (จัด เก้า น้อย)	2.1.5 ป้ายบอกทาง (จัด เก้า น้อย)
2.1.6 สภาพการจราจร – ความหนาแน่น/ พอเพียง	2.1.6 สภาพการจราจร – ความหนาแน่น/พอเพียง
2.1.7 อุปสรรคในการเข้าแหล่งท่องเที่ยว- ฤดูกาล	2.1.7 อุปสรรคในการเข้าแหล่งท่องเที่ยว- ฤดูกาล
2.1.8 การรวมกลุ่มจัดโปรแกรมกับแหล่ง ท่องเที่ยวใกล้เคียง	2.1.8 การรวมกลุ่มจัดโปรแกรมกับแหล่งท่องเที่ยว ใกล้เคียง

2.2 การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉิน
(การเตรียมการกรณีฉุกเฉิน-ที่มีการเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ในชุมชน)

หัวข้อสอบถาม	มี	ไม่มี
1. มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในชุมชน		
2. มีหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อนอกชุมชน (กรณีไม่สามารถติดต่อใครในชุมชนได้)		
3. มีบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในชุมชน		
4. มีแนวทางปฏิบัติเพื่อจัดการในภาวะฉุกเฉิน		
5. มีพาหนะเตรียมพร้อมตลอด 24 ชั่วโมงสำหรับกรณีฉุกเฉิน		
6. สถานีนอนมัยในพื้นที่สามารถรองรับอาการเจ็บป่วยที่เป็นอันตรายถึงชีวิต		

2.3 การเตรียมความพร้อมด้านข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว
(การเตรียมการกรณีฉุกเฉิน-ที่มีการเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ให้ชุมชน)

หัวข้อสอบถาม	มี	ไม่มี
1. มีคู่มือสิ่งที่ควรปฏิบัติในการเที่ยวชุมชน และแหล่งท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ใกล้เคียง		
2. มีแผนที่และวิธีปฏิบัติสำหรับกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน		
3. เจ้าหน้าที่ท่องเที่ยวถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไว้ให้บริการนักท่องเที่ยว		

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว
ในหมู่ เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล

1. การเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว (มีแผนที่ชัดเจน)

.....

.....

.....

.....

2. การรวมกลุ่มกับบุคคลหรือหน่วยงานใด เพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์ (ความปลอดภัย ข้อมูลการเดินทาง)

.....

.....

.....

.....

3. การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์

.....

.....

.....

.....

4. การจัดประชุมประชาคมด้าน โลจิสติกส์ ทั้งในและนอกชุมชน

.....

.....

.....

.....

5. หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาด้านโลจิสติกส์มีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

6. อุปสรรคและการสนับสนุนช่วยเหลือการพัฒนาด้านโลจิสติกส์มีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

7. หน่วยงานที่ให้บริการด้านข้อมูลท่องเที่ยวในหมู่เกาะตะรุเตา จังหวัดสตูล มีใครบ้าง ให้ข้อมูลอะไรบ้าง

.....

.....

.....

8. การจัดกิจกรรมในการท่องเที่ยวมีอะไรบ้าง จัดในช่วงใด

.....

.....

.....

9. สถานการณ์การท่องเที่ยว หากมีเหตุที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวน้อยลง มีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง

.....

.....

.....

10. อื่นๆ

.....

.....



ประวัติผู้เขียน

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ

นายธนภัทร์ รัชพันธ์

วัน เดือน ปีเกิด

29 มกราคม 2533

สถานที่อยู่ปัจจุบัน

เลขที่ 665/1 หมู่ที่ 1 ตำบลท่าสุค
อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย

57100

ประวัติการศึกษา

2555 ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต

ภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

