

การเพิ่มประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

นพพร บัวอินทร์¹
ณฐา เศวตนรากุล²

(Received: April 29, 2019; Revised: October 8, 2019; Accepted: December 3, 2019)

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ศึกษาระดับประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในมุมมองของนักท่องเที่ยว และศึกษาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสานโดยการวิจัยเชิงคุณภาพใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวจำนวน 5 ราย และเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 ราย ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 ราย โดยใช้แบบสอบถาม สถิติในการประมวลข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติเชิงอ้างอิง ได้แก่ t-test, ANOVA วิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วย Scheffé กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 25-29 ปี สถานภาพโสด อาชีพพนักงานบริษัท รายได้เฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่า 25,000 บาท การศึกษาปริญญาตรี มาท่องเที่ยว 2-4 ครั้งต่อปี ใช้เวลา 2-4 วันต่อครั้ง ผู้ร่วมเดินทาง 2-3 คน ได้รับข่าวสารจากเพื่อนและญาติ เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว ค่าใช้จ่ายต่อครั้ง 3,000-5,000 บาท วัตถุประสงค์หลักเพื่อพักผ่อน ระดับประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในมุมมองของนักท่องเที่ยวในเขตพื้นที่จังหวัด

¹ อาจารย์ ดร. ประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขตระยอง Email: nopporn.b@fba.kmutnb.ac.th

² อาจารย์ ดร. ประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขตระยอง Email: natha.s@fba.kmutnb.ac.th

พระนครศรีอยุธยา พบว่า อยู่ในระดับปานกลาง 2 ด้าน ได้แก่ คุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ และด้านการไหลของสารสนเทศ ในขณะที่ด้านการให้บริการอยู่ในระดับมาก การเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ในด้านการท่องเที่ยวจำแนกตามเพศ พบความแตกต่าง 1 รายการ ได้แก่ ด้านกายภาพ จำแนกตามอายุ พบความแตกต่าง 1 รายการ ได้แก่ ด้านการให้บริการ จำแนกตามสถานภาพสมรส ภาพรวมมีความแตกต่างกัน เมื่อพิจารณารายด้านพบความแตกต่าง 2 รายการ ได้แก่ ด้านกายภาพและด้านการให้บริการ จำแนกตามอาชีพ พบความแตกต่าง 1 รายการ ได้แก่ ด้านการให้บริการ สำหรับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัด พระนครศรีอยุธยา ในด้านคุณค่าที่ได้รับจากการไหลทางกายภาพ ต้องจัดการด้านยานพาหนะในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกขึ้นและมีการจัดระบบการกำหนดราคาค่าบริการเดินทางที่เหมาะสมและเป็นธรรม เพิ่มรูปแบบการเดินทางให้มีความหลากหลายเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัด ในด้านคุณค่าที่ได้รับจากองค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ โดยเน้นแหล่งอาหาร ที่พักและมัคคุเทศก์ท้องถิ่น เพิ่มสื่อที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการท่องเที่ยวได้ง่ายและสะดวก ปรับปรุงระบบข้อมูลการท่องเที่ยวผ่านศูนย์ข้อมูลภาครัฐและข้อมูลการท่องเที่ยวในแต่ละจุดท่องเที่ยวหลัก

คำสำคัญ: โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว ประสิทธิภาพการจัดการด้านการท่องเที่ยว จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

Improving the Efficiency of Tourism Logistics Components in Phra Nakhon Si Ayutthaya

Nopporn Bua-in³

Natha Sawatenarakul⁴

Abstract

This research aimed to 1) study the tourist behavior of Thai tourists in Phra Nakhon Si Ayutthaya, 2) study the level of tourism logistics components efficiency in Phra Nakhon Si Ayutthaya from tourist's perspective, and 3) study the guideline for increasing the efficiency of tourist logistics components in Phra Nakhon Si Ayutthaya. Mixed research methodology was applied. In-depth interview of 5 tour operators and 3 government officials was used for qualitative research. Questionnaire surveys from 400 tourists in Phra Nakhon Si Ayutthaya were collected for conducting quantitative research. Statistics for data analysis were percentage, mean, standard deviation, t-test, Analysis of Variance (ANOVA). The differences in pair were analyzed by Scheffé Analysis with level of statistical significance at .05. The resulted of general information of the respondents showed that most of the tourists were female, 25-29 years old, single, company employee, had average monthly income less than 25,000 Baht, and hold a bachelor's degree. Travel behavior of the respondents were travelling 2-4 times per year, taking 2-4 days per trip, receiving news from friends and relatives, travelling by private car, spending 3,00-5,000 Bath per trip, and travelling mainly

³ Dr. Lecturer, Department of Industrial Business and Logistic Administration, Faculty of Business Administration, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Rayong.

⁴ Dr. Lecturer, Department of Industrial Business and Logistic Administration, Faculty of Business Administration, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Rayong.

for relaxation. The efficiency level of tourism logistics components in Phra Nakhon Si Ayutthaya from tourist's perspective were in moderate level in 2 aspects including physical flow and information flow, while service aspects was in high level. The comparison of different opinions on the efficiency of tourism logistics components, when classified by gender, found one difference in the aspect of physical; when classified by age, found one difference in service aspect; when classified by marital status, found a difference in overall physical flow, and service aspect; when classified by occupation, found one difference in service aspect. To increase the efficiency of tourism logistics components in Phra Nakhon Si Ayutthaya in terms of the value gained from physical flow, the province needs to provide vehicles for travelling that are convenient and have reasonable prices. The provinces can provide more various types that suit the physical locations and environment. In terms of the value gained from information flow, food, accommodation, and local tour guides are required. The media for tourism information, in which tourists can simply access, is needed, together with an improvement on tourism information in each government information center.

Keywords: logistics for tourism, tourism logistics management efficiency, Phra Nakhon Si Ayutthaya

บทนำ

ภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2560 ขยายตัวร้อยละ 3.9 ตามการส่งออกสินค้าและการท่องเที่ยวสอดคล้องกับเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวชัดเจนและกระจายตัวมากขึ้น อุปสงค์ในประเทศขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ขณะที่แรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากภาครัฐชะลอตัวลงจากปีที่ผ่านมา (Thailand Economic Report, 2017) สถานการณ์เศรษฐกิจโดยรวมพบว่าภาคการท่องเที่ยวของไทยได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นตามสถานการณ์การท่องเที่ยวโลกที่จะเติบโตขึ้นร้อยละ 3-4 จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ 9.07 ล้านคน มีการขยายตัวร้อยละ 0.41 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาที่สร้างรายได้ 4.72 แสนล้านบาท ขณะเดียวกันจำนวนนักท่องเที่ยวภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.43 ก่อให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวรวม 2.75 ล้านล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 ร้อยละ 9.84 เป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 1.82 ล้านล้านบาท และจากนักท่องเที่ยวชาวไทย 0.93 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17-18 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ไกล่เคียงกับปีที่ผ่านมา (Office of the National Economic and Social Development Board, 2017) ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศและเป็นการกระจายรายได้ไปสู่ประชาชนที่ประกอบอาชีพด้านการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่นกัน

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความเจริญเติบโตเร็วที่สุดในโลกโดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 5 ต่อปี คาดการณ์ในปี ค.ศ. 2020 การเดินทางระหว่างประเทศจะมีอัตราเติบโตเพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ (UN Educational, 2016, p.3) ส่งผลดีต่อการสร้างและกระจายรายได้ให้กับประชาชนในระบบเศรษฐกิจมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยมีกิจกรรมสนับสนุนการผลิตและการจำหน่ายสินค้าและการบริการ รวมถึงการประสานสัมพันธ์เชื่อมโยงเป็นกระบวนการการจัดการห่วงโซ่อุปทานสร้างความพอใจให้กับลูกค้าแบบยั่งยืน (Customer Satisfaction) (Chaichan, 2012) ขณะเดียวกันภาครัฐได้ประกาศให้ท่องเที่ยววิถีไทยเป็นวาระแห่งชาติเพื่อสนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศ (Thai Tourism Strategy, Ministry of Tourism and Sports, 2015) มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวไปในทิศทางที่ยั่งยืน อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจึงถือเป็นอุตสาหกรรมแห่งความหวัง ที่สร้างรายได้ให้กับประเทศไทยมากเป็นอันดับต้น ๆ มีความสำคัญโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ส่งผลให้ความเป็นอยู่ของประชาชน

ในประเทศดีขึ้น (TAT Review, 2018) การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศไทย แม้ว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ มีการจ้างงานเพิ่มขึ้นการลงทุนและสร้างรายได้เข้าประเทศแล้วก็ตาม แต่ก็ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมวิถีชีวิตของสถานที่นั้นๆ เช่นกันหากไม่มีกระบวนการจัดการการท่องเที่ยวที่อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

จากข้อมูลนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในภาคกลางของประเทศไทย ปี 2559 เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยประมาณ 79.5 ล้านคน และนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 25.1 ล้านคน (Tourism Authority of Thailand, 2017) โดยจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางเข้ามาเป็นจังหวัดหลักของภูมิภาค ได้แก่ สมุทรปราการ ระยอง ชลบุรี จันทบุรี นครปฐม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และพระนครศรีอยุธยา เป็นต้น โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากทวีปยุโรป และเอเชีย ตามลำดับ

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ มีเอกลักษณ์โดดเด่นทั้งทางกายภาพประวัติศาสตร์และอารยธรรม ตั้งอยู่ในภูมิภาคภูมิอากาศที่เหมาะสม มีโบราณสถานที่ยังคงเหลืออยู่เป็นเครื่องบ่งชี้ถึงความรุ่งเรืองในอดีต โดยเฉพาะอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาที่ได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก จากการประชุมคณะกรรมการมรดกโลกสมัยสามัญ ณ กรุงคาร์เธจ ประเทศตูนิเซีย เมื่อปี 2534 (Ayutthaya Tourism and Sports Office, 2017) การท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีอัตราเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นผลจากความได้เปรียบในด้านการเดินทางและระยะทางที่ใกล้กรุงเทพมหานครรวมถึงกิจกรรมที่ภาครัฐได้มีการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดการการท่องเที่ยวอยุธยาเมืองมรดกโลก เป็นต้น (Tanprayoon & Tamalee, 2018)

การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือในการพัฒนาคุณภาพชีวิต ความอยู่ดีมีสุข ตลอดจนรักษาอัตลักษณ์วิถีวัฒนธรรมธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมของชุมชนท้องถิ่น โดยดำเนินการพัฒนาการท่องเที่ยวซึ่งเป็นการท่องเที่ยวทางเลือกที่จะนำไปสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนผ่านเครื่องมือการพัฒนาการซึ่งจะเป็นตัวช่วยสำคัญในการไปสู่เป้าหมายของการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ (TAT Review, 2018) ทั้งนี้ ปัญหาด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยไม่ได้อยู่ที่เรื่องแหล่งท่องเที่ยวเพียงประเด็นเดียว หากแต่อยู่ที่การจัดการห่วงโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) แต่นับเป็นการจัดการขั้นตอนต่าง ๆ ในการบริการที่ต้องต่อเนื่อง

เป็นลูกโซ่ให้มีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านเวลา ต้นทุน และเกิดความพึงพอใจอย่างสูงสุด (Chaichan, 2012) การจัดการท่องเที่ยวจำเป็นต้องกระทำเป็นองค์กรรวม มีการบูรณาการกลุ่มวิชาชีพ (Cluster) การจัดการห่วงโซ่มูลค่าและการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวมีความแตกต่างจากโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมอื่น ๆ มาบูรณาการการทำงานไปในทิศทางเดียวกัน

การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (Tourism Logistics) เป็นการบูรณาการแนวคิดด้านการจัดการ โลจิสติกส์กับการจัดการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน แนวคิดและรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์เป็นการบริหารจัดการการไหลเวียนภายในห่วงโซ่อุปทานที่ประกอบด้วยการจัดการ และการบริหารในเรื่องการไหลเวียนทางด้านกายภาพ (Physical) การเงิน (Financial) และสารสนเทศ (Information) เพื่อให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด (Lambert, Stock & Ellram, 1998) โดยรูปแบบการท่องเที่ยวเป็นผลจากพฤติกรรมที่ได้รับอิทธิพลจากแรงจูงใจในความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยว (Lue et al., 1996; Um & Crompton, 1990), (Moscardo et al., 1996) ซึ่งจะรู้สึกว่าได้บรรลุความใฝ่ฝันหรือการเดินทางท่องเที่ยวนั้นทำให้รู้สึกตนเองมากขึ้นอันเป็นผลขั้นสูงสุดที่นักท่องเที่ยวต้องการ (Bejrananda, 2016) หากได้รับความพึงพอใจนักท่องเที่ยวอาจกลับมาเยือนแหล่งท่องเที่ยว นั้นซ้ำ (Revisit) หรือแนะนำแหล่งท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวคนอื่นผ่านสื่อต่าง ๆ ในทางตรงกันข้าม ถ้านักท่องเที่ยวไม่พอใจนักท่องเที่ยวก็อาจจะไม่กลับมาเยือนแหล่งท่องเที่ยว นั้นอีกและอาจจะไม่แนะนำให้นักท่องเที่ยวอื่นมาเที่ยว (Pearce, 1988)

ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเพื่อศึกษาพฤติกรรม การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย ศึกษาระดับประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในมุมมองของนักท่องเที่ยวชาวไทย และเพื่อศึกษาแนวทางในการเพิ่ม ประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา นำไปสู่การสร้างแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งในการวางแผนจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาต่อไปในอนาคต

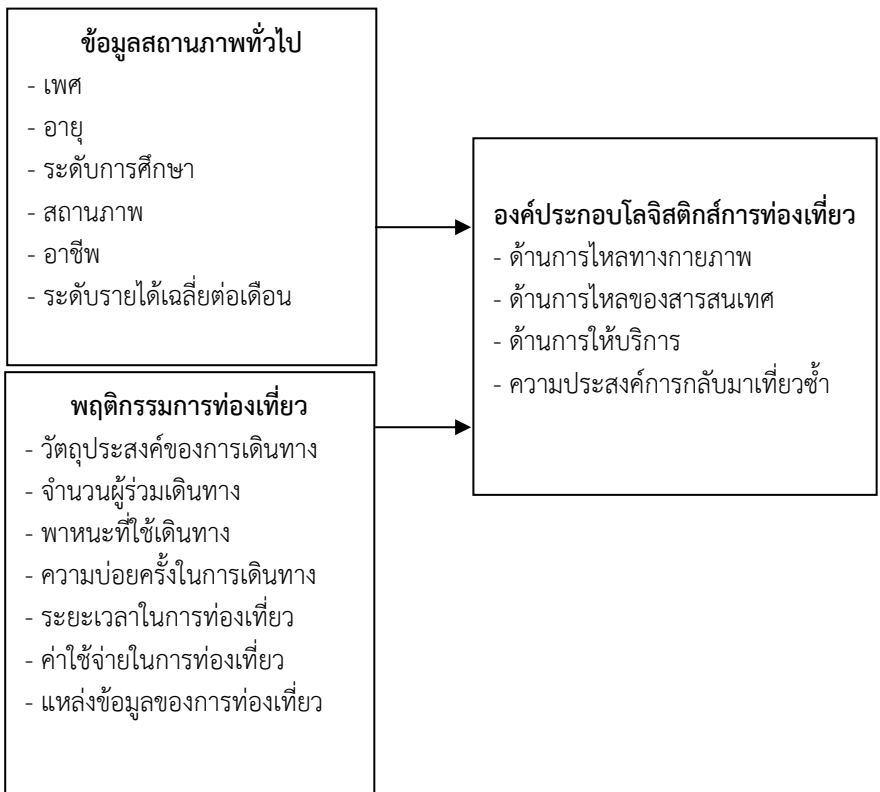
วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

2. เพื่อศึกษาระดับประสิทธิภาพขององค์ประกอบของโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในมุมมองของนักท่องเที่ยว

3. เพื่อศึกษาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

กรอบแนวคิดงานวิจัย



ภาพที่ 1-2 กรอบแนวคิดการวิจัย

การดำเนินการวิจัย

โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mix method research) การวิจัยเชิงคุณภาพใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวจำนวน 5 ราย และเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 ราย สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) กำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

2. การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง แบบไม่ทราบจำนวนประชากร ใช้ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane (Silpcharu, 2017, p. 47) สำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยต้องการสุ่มตัวอย่างจากประชากรทั้งหมด ที่ระดับเชื่อมั่น 95 % และยอมให้คลาดเคลื่อนได้ 5% กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นจากการเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยแบบสอบถามเป็นแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-List) และแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จำนวนรวม 20 ข้อ เกณฑ์กำหนดค่าน้ำหนักของการประเมิน 5 ระดับตามวิธีของลิเคิร์ท (Likert) (Silpcharu, 2017, p. 74) ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ได้ความตรงของเนื้อหา (Index of Item-objective Congruence: IOC) อยู่ระหว่าง 0.50-1.00 นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ทดลองใช้กับกลุ่มประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง) จำนวน 30 ชุดแล้วนำไปวิเคราะห์ได้ความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ 0.855 สรุปได้ว่าแบบสอบถามนี้มีความเชื่อมั่น

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บข้อมูลด้วยตนเองกับกลุ่มตัวอย่างจากนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาจำนวน 400 คน ตรวจสอบความถูกต้องและนำไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปต่อไป

5. สถิติที่ใช้ในการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงอ้างอิง t-test, ANOVA และวิเคราะห์ความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วย Scheffé กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุปผลการวิจัย

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล

ผลการวิจัยของผู้ตอบแบบสอบถามของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ส่วนใหญ่เป็นเพศ หญิง มีอายุ 25-29 ปี การศึกษาปริญญาตรี สถานภาพโสด มีอาชีพพนักงานบริษัท มีต่อเดือนรายได้ไม่เกิน 25,000 บาท มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางคือ เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ มีจำนวนผู้ร่วมเดินทางท่องเที่ยวต่อครั้งคือ 2-5 คน มีพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยว คือ รถยนต์ส่วนตัวมีระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวคือ 2-4 วัน มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวคือ 3,001-5,000 บาท มีจำนวนครั้งที่เคยเดินทางท่องเที่ยวต่อปีคือ 2-4 วัน มีแหล่งข้อมูลที่ได้รับเกี่ยวกับการท่องเที่ยวคือ เพื่อน/ญาติ

ตอนที่ 2 ระดับความคิดเห็นต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นต่อองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวภาพรวม

องค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว	$\bar{x}$	S.D.	ระดับการแปลผล
ด้านการไหลทางกายภาพ	3.04	.847	ปานกลาง
ด้านการไหลของสารสนเทศ	3.24	.784	ปานกลาง
ด้านการให้บริการ	3.62	.960	มาก
ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ	3.89	.928	มาก
ภาพรวม	3.44	.879	ปานกลาง

จากตารางที่ 1 ระดับความคิดเห็นต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวพบว่า ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}=3.44$, S.D.= .879) เมื่อพิจารณาระดับความคิดเห็นต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวรายด้าน อยู่ในระดับมาก ได้แก่ ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ ($\bar{x}=3.89$, S.D.= .928) รองลงมา ด้านการให้บริการ เท่ากับ ($\bar{x}=3.62$, S.D.= .960) ระดับปานกลาง ได้แก่ ด้านการไหลของสารสนเทศ ($\bar{x}=3.24$, S.D.= .784) และด้านการไหลทางกายภาพ ระดับต่ำสุด ($\bar{x}=3.04$, S.D.= .847) ตามลำดับ

ตอนที่ 3 การเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

ตารางที่ 2 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
จำแนกสถานภาพส่วนบุคคล

ตัวแปร	ตัวแปรตาม	Sig	แปลผล
ต้น			
เพศ	องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวม	.06	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการไหลทางกายภาพ	.02*	แตกต่าง
	- ด้านการไหลของสารสนเทศ	.51	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการให้บริการ	.25	ไม่แตกต่าง
	- ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ	.03*	แตกต่าง
อายุ	องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวม	.09	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการไหลทางกายภาพ	.19	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการไหลของสารสนเทศ	.07	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการให้บริการ	.02*	แตกต่าง
	- ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ	.79	ไม่แตกต่าง
ระดับการศึกษา	องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวม	.52	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการไหลทางกายภาพ	.39	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการไหลของสารสนเทศ	.82	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการให้บริการ	.53	ไม่แตกต่าง
	- ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ	.84	ไม่แตกต่าง
สถานภาพสมรส	องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวม	.01*	แตกต่าง
	- ด้านการไหลทางกายภาพ	.01*	แตกต่าง
	- ด้านการไหลของสารสนเทศ	.77	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการให้บริการ	.00*	แตกต่าง
	- ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ	.12	ไม่แตกต่าง

ตารางที่ 2 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จำแนกสถานภาพส่วนบุคคล (ต่อ)

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Sig	แปลผล
อาชีพ	องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวม	.48	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการไหลทางกายภาพ	.44	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการไหลของสารสนเทศ	.47	ไม่แตกต่าง
	- ด้านการให้บริการ	.02*	แตกต่าง
	- ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ	.60	ไม่แตกต่าง
ระดับ	องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวม	.94	ไม่แตกต่าง
รายได้	- ด้านการไหลทางกายภาพ	.59	ไม่แตกต่าง
เฉลี่ยต่อ	- ด้านการไหลของสารสนเทศ	.23	ไม่แตกต่าง
เดือน	- ด้านการให้บริการ	.86	ไม่แตกต่าง
	- ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ	.44	ไม่แตกต่าง

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 2 การเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว พบว่า เมื่อจำแนกตามสถานภาพด้านเพศ องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวมไม่พบความแตกต่าง และเมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้าน ได้แก่ ด้านการไหลของสารสนเทศ และด้านการให้บริการ ไม่พบความแตกต่าง ส่วนด้านการไหลทางกายภาพ และความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เมื่อจำแนกตามสถานภาพด้านอายุ องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวมไม่พบความแตกต่าง และเมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้าน ได้แก่ ด้านการไหลของสารสนเทศ ด้านการไหลทางกายภาพ และความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ ไม่พบความแตกต่าง ส่วนด้านการให้บริการแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เมื่อจำแนกตามสถานภาพด้านการศึกษา องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวมและการเปรียบเทียบเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน

เมื่อจำแนกตามสถานภาพด้านสถานภาพสมรส องค์ประกอบโลจิสติกส์ภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ละเมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้าน ได้แก่

ด้านการไหลทางกายภาพและการให้บริการ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สำหรับด้านการไหลของสารสนเทศและความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำไม่แตกต่างกัน

เมื่อจำแนกตามสถานภาพด้านอาชีพภาพรวมไม่พบความแตกต่าง และเมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้าน ได้แก่ ด้านการไหลทางกายภาพ ด้านการไหลของสารสนเทศ และความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำ ไม่พบความแตกต่าง ด้านการให้บริการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สำหรับการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยค่าสถิติ Scheffé เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยสถานภาพส่วนบุคคลที่มีต่อ การเพิ่มประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปรากฏตามตาราง ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการไหลทางกายภาพ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านเพศ

เพศ	$\bar{x}$	S.D.	t	P
ชาย	3.27	.32	2.40	.02*
หญิง	3.37	.32		

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านกายภาพ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านเพศ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศหญิงมีการวัดระดับประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการไหลทางกายภาพ มากกว่า เพศชาย

ตารางที่ 4 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านเพศ

เพศ	$\bar{x}$	S.D.	t	P
ชาย	3.33	.43	2.15	.03*
หญิง	3.43	.45		

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จาดตารางที่ 4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านเพศมีความแตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ .05 โดยเพศหญิงมีการวัดระดับประสิทธิภาพองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำ มากกว่า เพศชาย

ตารางที่ 5 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการให้บริการ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านอายุเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{x}$	ไม่เกิน 24 ปี	25-29 ปี	30-34 ปี	35-39 ปี	40-44 ปี	44 ปี ขึ้นไป
		3.34	3.40	3.23	3.06	3.00	3.27
ไม่เกิน 24 ปี	3.34	-	.06	.11	.28	.34	.08
25-29 ปี	3.40		-	.17	.34	.40	.13
30-34 ปี	3.23			-	.17*	.23	.04
35-39 ปี	3.06				-	.06	.21
40-44 ปี	3.00					-	.27
44 ปีขึ้นไป	3.27						-

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จาดตารางที่ 5 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการบริการ จำแนกตามสถานภาพส่วนบุคคลด้านอายุเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ ผู้ที่มีอายุ 30-34 ปี มี

การวัดประสิทธิภาพองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการบริการมากกว่าผู้ที่มีอายุ 35-39 ปี

ตารางที่ 6 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยภาพรวม จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านสถานภาพสมรสเป็นรายคู่

สถานภาพ	$\bar{x}$	โสด	สมรส	หม้าย/หย่า
		3.38	3.28	3.20
โสด	3.38	-	.10*	.08
สมรส	3.28		-	.17
หม้าย/หย่า	3.20			-

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากรายที่ 6 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยภาพรวม จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านสถานภาพสมรสเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ ผู้ที่มีสถานภาพโสด มีการวัดประสิทธิภาพองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยภาพรวม มากกว่า ผู้ที่มีสถานภาพสมรส

ตารางที่ 7 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านกายภาพ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านสถานภาพสมรสเป็นรายคู่

สถานภาพ	$\bar{x}$	โสด	สมรส	หม้าย/หย่า
		3.28	3.39	3.14
โสด	3.38	-	.11*	.14
สมรส	3.39		-	.25*
หม้าย/หย่า	3.14			-

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จาดารางที่ 7 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวด้านกายภาพ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านสถานภาพสมรสเป็นรายคู่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ที่มีสถานภาพโสด มีการวัดประสิทธิภาพองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านกายภาพ น้อยกว่า ผู้ที่มีสถานภาพสมรส และผู้ที่มีสถานภาพสมรสมีการวัดประสิทธิภาพองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านกายภาพ มากกว่า ผู้ที่มีสถานภาพหม้าย/หย่า

ตารางที่ 8 แสดงค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวโดยด้านการให้บริการ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านสถานภาพสมรสเป็นรายคู่

สถานภาพ	$\bar{x}$	โสด	สมรส	หม้าย/หย่า
		3.18	3.43	3.18
โสด	3.18	-	.25*	.00
สมรส	3.43		-	.25
หม้าย/หย่า	3.18			-

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จาดารางที่ 8 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวการท่องเที่ยวด้านการให้บริการ จำแนกสถานภาพส่วนบุคคลด้านสถานภาพสมรสเป็นรายคู่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ ผู้ที่มีสถานภาพโสดมีการวัดประสิทธิภาพองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการให้บริการ น้อยกว่า ผู้ที่มีสถานภาพสมรส

ตอนที่ 4 แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

การเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดังนี้

1. ในด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ จะต้องเน้นการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกขึ้น และมีการกำหนดราคาค่าเดินทางที่เหมาะสมและเป็นธรรมโดยหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสะดวกในการเดินทางไปยัง

แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัด รวมถึงการเพิ่มรูปแบบการเดินทางให้มีความหลากหลายเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัด

2. ในด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ โดยเน้นแหล่งอาหารด้วยการนำข้อมูลรีวิวกจากกลุ่มนักท่องเที่ยวสำหรับอาหารแนะนำ รวมทั้งการเดินทาง ที่จอดรถ ราคา รสชาติ และความเหมาะสมกับผู้ร่วมทางที่มีทั้งเด็กและผู้สูงอายุ สำหรับที่พักจะต้องมีการแบ่งประเภทและแนะนำ แอ่งราคา เงื่อนไขการเข้าพัก รถรับ-ส่ง รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ และมีมัคคุเทศก์ท้องถิ่นซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญเนื่องจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การนำเสนอในสิ่งที่เป็นประวัติศาสตร์โดยคนในท้องถิ่น จะช่วยสร้างความมั่นใจในข้อมูลที่รับรู้มากขึ้น และต้องเพิ่มสื่อที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงได้ง่ายและสะดวก ปรับปรุงระบบข้อมูลการท่องเที่ยวผ่านศูนย์ข้อมูลภาครัฐและข้อมูลการท่องเที่ยวในแต่ละจุดท่องเที่ยวหลัก

อภิปรายผล

ระดับความคิดเห็นต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ด้านการให้บริการ อยู่ในระดับมากสอดคล้องกับ Saninmool (2017, p. 50) ที่ศึกษาเรื่อง การพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศจังหวัดนครปฐม พบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจต่อองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการให้บริการอยู่ในระดับมาก และด้านการกลับมาเที่ยวซ้ำ อยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ Khamisri et al. (2016) ที่ศึกษาเรื่องพฤติกรรมและแรงจูงใจในการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บริเวณ เขตพื้นที่คลองแดน อำเภอรอนดง จังหวัดสงขลา พบว่า ปัจจัยสำคัญที่สามารถส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีความต้องการอยากกลับมาเที่ยวซ้ำอีกครั้งคือการสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยว และสอดคล้องกับ Goossens, (2000); Ramkissoon, Weiler & Smith (2011) ที่กล่าวถึงการมีประสบการณ์จากการท่องเที่ยวซึ่งในการเดินทางแต่ละครั้งของนักท่องเที่ยวจะได้รับประสบการณ์ที่แตกต่างกัน ทั้งจากองค์ประกอบพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ร้านค้าอาหาร ที่พัก โรงแรม และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สภาพถนน ระบบการติดต่อสื่อสารรวมถึงภาพลักษณ์ที่ดีของสถานที่นั้น เป็นต้น ทำให้เกิดความผูกพันและความพึงพอใจจากแต่ละสถานที่ โดยมีการแสดงออกมาด้วยการกลับมาเที่ยวซ้ำและแนะนำให้คนอื่นกลับมาเที่ยว ส่งผลดีทั้งในการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว การสร้างความเชื่อมั่นในชื่อเสียง การให้ข้อมูลและบอกต่อกับ

บุคคลอื่นได้อย่างชัดเจน อีกทั้งช่วยสร้างความน่าเชื่อถือที่ดีและสามารถเข้าถึงกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย การกลับมาเที่ยวซ้ำยังส่งผลต่อความผูกพันและความพึงพอใจซึ่งเป็นแนวทางการเลือกสถานที่ท่องเที่ยวที่มีคุณภาพในอนาคต ส่วนด้านการไหลของสารสนเทศ อยู่ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับงานวิจัยของ Penchunrat et al., (2011, p.108) ได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา พบว่านักท่องเที่ยวให้ความพึงพอใจในการจัดการไหลเวียนด้านสารสนเทศอยู่ในระดับปานกลาง

การเปรียบเทียบความแตกต่างขององค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว พบว่า ความประสงค์การกลับมาเที่ยวซ้ำแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของ Tourism Authority of Thailand (2017) ได้จัดทำแผนการพัฒนาบริการท่องเที่ยวพหุศักราช 2555–2560 ได้จัดทำข้อเสนอแผนการพัฒนาบริการระดับพื้นที่ที่ได้ข้อสรุปดังนี้ พื้นที่เมืองหลักเป็นพื้นที่ ที่มีความพร้อมในการอุปทาน การมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย เป็นที่รู้จักและนิยมของชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีความพร้อมในการรองรับและการบริการ และพื้นที่เสริม เป็นที่ทางเลือกรับการกระจายการท่องเที่ยวเมืองหลัก และเสนอแนะการพัฒนาพื้นที่เสริมเพิ่มเติม ในพื้นที่ภาคกลาง และในขั้นตอนดำเนินงานเพื่อพัฒนาของที่ระลึก รูปแบบของสินค้าของที่ระลึก สำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติควรพัฒนาสินค้าของที่ระลึก ประเภทความเชื่อความศรัทธาในระดับคุณภาพสูง ลักษณะรูปแบบของสินค้าของที่ระลึกในกลุ่มความเชื่อและความศรัทธา ควรจะเน้นที่การออกแบบสัญลักษณ์ของความเชื่อความศรัทธานั้น ให้สวยงามมีความขลังในพิธีกรรม สร้างและเป็นลักษณะกึ่งเครื่องประดับที่ใช้เข็มกลัดติดเสื้อหรือไว้นาฬิกา ระดับตามอาคารบ้านเรือน เป็นที่คาดหมายว่าสินค้าของที่ระลึกเพื่อความเชื่อ ความศรัทธานี้จะมีโอกาสทางการตลาดที่สดใสอย่างมาก

ในส่วนแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ พัฒนาสภาพเส้นทางการจราจรให้ดีขึ้น เน้นการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวให้สะดวกขึ้น และมีการกำหนดราคาค่าเดินทางที่เหมาะสมและเป็นธรรมโดยหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้ นักท่องเที่ยวมีความสะดวกในการเดินทาง ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัด เพิ่มรูปแบบการเดินทางให้มีความหลากหลาย ให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศและแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดสอดคล้องกับ Chaichan (2012) ที่พบว่า ด้านความพร้อมและแนว

ทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้ดีขึ้นนั้นควรมีความพร้อมด้านการทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย นอกจากนี้ในพื้นที่ควรมีการรวมกลุ่มต่าง ๆ เพื่อทำหน้าที่และบทบาทดังกล่าวร่วมกัน

ในด้านคุณค่าที่ได้รับจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ โดยเน้นแหล่งอาหาร ที่พัก และมัคคุเทศก์ท้องถิ่น เพิ่มสื่อที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการท่องเที่ยวได้ง่ายและสะดวก ปรับปรุงระบบข้อมูลการท่องเที่ยวผ่านศูนย์ข้อมูลภาครัฐและข้อมูลการท่องเที่ยวในแต่ละจุดท่องเที่ยวหลักในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาซึ่งสอดคล้องกับ Charoonsrichotkhamjorn et al., (2017) ที่พบว่า ปัจจัยการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการไหลทางสารสนเทศมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ควรมีการพัฒนาการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและป้ายบอกทางให้ชัดเจน รวมถึงการพัฒนากระบวนการขนส่งมวลชนที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยว โดยมีหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบให้การสนับสนุนทั้งด้านสาธารณูปโภคและด้านงบประมาณ ซึ่งสอดคล้องกับ 3-Year Phra Nakhon Si Ayutthaya Tourism Area Development Plan, (2019-2021) ที่ได้เล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยการบูรณาการด้านการท่องเที่ยวที่เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการเตรียมความพร้อมในการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวตามนโยบายของรัฐบาลโดยวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยว และสอดคล้องกับ Véronneau & Roy (2009), Zhang et al. (2009), (Schwartz. et al., 2008), (Lemmetynen, 2010), Spasić (2012) ที่กล่าวว่า การบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้ประสบความสำเร็จจึงจำเป็นต้องเข้าใจระบบของการท่องเที่ยวเสียก่อน เพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นไปอย่างยั่งยืน โดยผ่านการประสานงานเพื่อเชื่อมโยงของหน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งการพัฒนาการท่องเที่ยวดังกล่าวนี้ย่อมจะส่งผลถึงการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี ซึ่งสอดคล้องกับ Strategy Marketing Magazine (2013) ได้กล่าวถึงการบูรณาการของการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ภายใต้การประสานประโยชน์ของการพัฒนาด้านต่าง ๆ เข้าด้วยกันครอบคลุมทั้งมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม ทั้งทางกายภาพ และภาพลักษณ์ เป็นการผสมผสานการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของการจัดการท่องเที่ยวอย่างเป็นองค์รวมและเชื่อมโยงกันกับความยั่งยืน มิติด้านเศรษฐกิจที่มุ่งให้ชาวบ้านมีรายได้เสริมจากการท่องเที่ยว โดยการนำฐานทรัพยากรทางการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นทรัพย์สินร่วม หรือสาธารณะมาเป็นทุนในการจัดการท่องเที่ยว ทำ

ให้มีการกระจายรายได้อย่างสม่ำเสมอและเป็นธรรมมากที่สุด และชาวบ้านในชุมชนควรเห็นพ้องกันในการนำเอาทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่มีอยู่ทั้งทางธรรมชาติ ศิลปะวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี วิธีการดำเนินชีวิต ความเชื่อ ตลอดจนศาสนาสถาน และสถานที่ทางประวัติศาสตร์มาพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวหรือกิจกรรมทางการท่องเที่ยวของชุมชน โดยมีการประชุมหารือและระดมความคิดสร้างสรรค์ให้มีการพัฒนาพื้นที่ในชุมชนเป็นแหล่งท่องเที่ยว นั่นคือการจัดการการท่องเที่ยวเกิดจากความต้องการของชาวบ้านในส่วนมิติต่าง ๆ ที่นำมาจัดการท่องเที่ยวชุมชน ได้แก่ มิติทางด้านสังคมวัฒนธรรมมุ่งใช้กิจกรรมต่าง ๆ รองรับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ของคนต่างวัฒนธรรมให้เข้าใจและตระหนักในคุณค่าของวัฒนธรรมท้องถิ่น ซึ่งอาจมีการจัดการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งนี้ควรยึดความต้องการของชุมชนเป็นสำคัญ รวมทั้งคำนึงถึงความสามารถในการรองรับทางสังคมและวัฒนธรรม โดยมีการผสมผสานการพัฒนาในเชิงเศรษฐกิจเข้ากับการพัฒนาด้านสังคม และการคุ้มครองอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศ สำหรับมิติสุดท้าย ได้แก่ สิ่งแวดล้อม การจัดการท่องเที่ยวที่มุ่งกระตุ้นชาวบ้านให้ตระหนักถึงความสำคัญของการอนุรักษ์และการคุ้มครองด้านสิ่งแวดล้อม ก่อให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกัน และร่วมมืออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ รับผิดชอบต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในจังหวัด
พระนครศรีอยุธยา มีข้อค้นพบที่เป็นข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ควรพัฒนาเส้นทางแหล่งท่องเที่ยวทั้งการให้ข้อมูล การทำแผนที่และป้ายบอกทางให้ชัดเจนดูเข้าใจง่ายและเพียงพอ เพิ่มรูปแบบการเดินทางให้มีความหลากหลายเหมาะสม มีระบบขนส่งมวลชนที่สามารถรองรับการนักท่องเที่ยวได้อย่างดี มีการกำหนดราคาค่าเดินทางที่เหมาะสมและเป็นธรรมควบคุมดูแลโดยหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสะดวกในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้อย่างสะดวก
2. จัดกิจกรรมการท่องเที่ยวทั้งในและนอกเทศกาลท่องเที่ยว การแสดง ศิลปะวัฒนธรรมพื้นบ้าน สาธิตภูมิปัญญาพื้นบ้าน นิทรรศการและชิมของอาหารพื้นบ้านเน้นแหล่งอาหารด้วยการนำข้อมูลรีวิวกจากกลุ่มนักท่องเที่ยว ตลาดย้อนยุคเพื่อจำลองวิถีชีวิตสมัย

โยธยา เป็นต้น โดยช่วงนอกเทศกาลการท่องเที่ยวต้องพยายามดึงนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวโดยการจัดกิจกรรมสนับสนุนที่น่าสนใจพร้อมโปรโมชั่นพิเศษเพื่อเป็นการเชิญชวน และเพื่อเป็นการกระจายภาวชนักท่องเที่ยวแออัดมากในเทศกาลท่องเที่ยวจนเกิดการขัดข้องของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวโดยเฉพาะการไหลทางกายภาพของแหล่งท่องเที่ยวโดยในช่วงเวลาเทศกาลเหล่านั้น มีมีคฤเทศก์ท้องถิ่น จะช่วยสร้างความมั่นใจในข้อมูลการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และข้อมูลด้านประวัติศาสตร์

3. มีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้ทราบผ่านทางสื่อต่าง ๆ พร้อมจัดทำแผนที่เชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวเพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ง่ายขึ้นอย่างรวดเร็ว สร้างการรับรู้ด้วยเว็บไซต์และการสื่อสารทุกช่องทางเพื่อประชาสัมพันธ์เน้นการเข้าถึงที่ง่ายและสะดวกปรับปรุงระบบข้อมูลการท่องเที่ยวผ่านศูนย์ข้อมูลภาครัฐและข้อมูลการท่องเที่ยวในแต่ละจุดท่องเที่ยวหลัก แนะนำการเดินทาง ที่จอดรถ ราคา ราคาสินค้า และให้ความสำคัญกับการเดินทางกับกลุ่มเด็กและผู้สูงอายุ ข้อมูลที่พักประเภทต่าง ๆ โดยการแบ่งกลุ่มราคา เงื่อนไขการเข้าพัก รถรับ-ส่ง รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

ข้อเสนอแนะจากผู้วิจัย

1. ควรปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนสำหรับการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐาน เพื่อแก้ปัญหาการไหลทางกายภาพที่วัดประสิทธิภาพได้น้อยที่สุด 2 รายการคือ ระบบขนส่งมวลชน ระบบการขนส่งทางน้ำ โดยต้องมีการพิจารณาวางแผนดำเนินการอย่างจริงจังและรอบคอบ ไม่ให้กระทบโครงสร้างการขนส่งเดิมของชุมชนมากจนกระทบต่ออาชีพคนในชุมชน

2. การเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่ส่วนใหญ่อยู่ในองค์ประกอบของโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้ดียิ่งขึ้น

3. การนำระบบการจัดการ ICT เข้ามาช่วยสนับสนุนในการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบมากขึ้น รวมทั้งระบบสนับสนุนและช่วยเหลืออื่น ๆ เช่น การเดินทาง ร้านอาหาร และข้อมูลที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน

4. ในการทำวิจัยครั้งต่อไปควรขยายและครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวเป็นจังหวัด โดยปรับปรุงรูปแบบการศึกษาวิจัยให้เหมาะสมขึ้น ใช้สถิติระดับสูงเพื่อให้สามารถอธิบายผลลัพธ์ที่เฉพาะเจาะจงขึ้น หรืออาจเป็นหัวข้อเจาะลึกลงไปประเด็นย่อย ๆ ที่มีเนื้อหาน่าสนใจ เช่นการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในกรณีเกิดภาวะวิกฤติ หรือเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินที่จะเกิดขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- Authayan C. (2017). *Phruttikamnakthongthiao*. Retrieved from <https://touristbehaviour.wordpress.com/1/>
- Ayutthaya Tourism and Sports Office. (2017). *khormun kanthongthieo changwat Phra Nakhon Si Ayutthaya*. Retrieved from <https://ayutthaya.mots.go.th/>
- Bank of Thailand. (2017). *Thailand Economic Report 2017*. Retrieved from <https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconomicConditions/AnnualReport/AnnualReport/AnnualReport2560.pdf>
- Bejrananda, T. (2016). raeng chungchai nai kandoenthang thongthieo yang laeng thongthieo choeng Niwet nai khet phunthi kankha chaidaen changwat Chiang Rai [Travel Motivations for Visiting Ecotourism Destinations in Border Areas of Chiang Rai]. *SUTHIPARITHAT journal*, 30(94). 42-59.
- Goossens, C. (2000). Tourism Information and Pleasure Motivation. *Annals of Tourism Research*. 27(2). 301-321.
- Chaichan, T. (2012). kanchatkan lochittik kanthongthieo nai wang nam khieo changwat Nakhon Ratchasima [Tourism Logistics Management for Wang Nam Khiew district in Nakhon Ratchasima Province]. *Suranaree Journal of Social Science (SJSS)*, 6(2). 17-33.
- Charoonsrichotkhamjorn, V., Munha, S., Charoensuwan, K., Sripirom, K. Onched, P., Rambud, W., & Sangngam, C. (2017). *prasitthiphap kanchatkan lochittik khong laeng thongthieo changwat kamphaeng phet* [The Efficiency of Logistics Management for Tourist Attraction in Kamphaeng Phet Province]. *Journal Modern Management Science*, 10(2). 213-229.

- Font, X., Tapper, R., Schwartz, K. & Kornilaki, M. (2008). Sustainable supply chain management in tourism, *Business Strategy and the Environment*, 17(4). 260–271.
- Goossens, C. (2000). Tourism information and pleasure motivation. *Annals of Tourism Research*, 27(2). 301-321.
- Ramkissoon, H., Weiler, B. & Smith, L. (2011). Place Attachment and Pro Environmental Behavior in National Park: The Development of a Conceptual Framework. *Journal of Policy Research in Tourism Leisure and Events*, 5(3). 215-232
- Khamsri, R., Chuchuaiy, P., Phunphanasakul, J. & Kraisanti, K. (2016). *phruttkam læ ræng chungchai nai kanthongthieo choeng anurak boriwen khet phunthi khlong daen amphoe ranot changwat songkhla* [Behavior and Motivation of Ecotourism at Klon-Dan, Ranod District, Songkhla] (Master's thesis, HatYai University).
- Khawasad, M. & Suriya, K. (2008). kan wikhro lochittik dan kanthongthieo nai muang thongthieo. Retrieved from <http://www.tourismlogistics.com>
- Khawasad, M. et al. (2008). kanphatthana kanthongthieo choeng buranakan thi yangyun sam: kanpriapthiap choeng lochittik: Social Research Institute, Chiang Mai University
- Lambert, D.M., Stock, J.R., & Ellram, L.M. (1998). *Fundamentals of logistics management*. Boston: Irwin/McGraw-Hill.
- Lemmetyinen, A. (2010). *Coordination of cooperation in tourism business networks* (PhD thesis, Turku School of Economics, Turku).
- Lue, C. C., Crompton, J. L., & Stewart, W. P. (1996). Evidence of Cumulative Attraction in Multidestination Recreational Trip Decisions. *Journal of Travel Research*, 35(1). 41–49.

- Lumsdon, L & Page, S. (2004). Progress in transport and tourism research: Reformulating the transport-tourism interface and future research agendas?. In Les Lumsdon & Stephan Page (eds.). 2004. *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*. London: Elsevier.
- Ministry of Tourism and Sports. (2015). *Thai Tourism Strategy 2015-2017*. Retrieved from https://www.mots.go.th/ewt_dl_link.php?nid=7114
- Moscato, G., Morrison, A.M.; Pearce P.L.; Lang C.-T. & O'Leary J.T. (1996). Understanding Vacation Destination Choice Through Travel Motivation and Activities. *Journal of Vacation Marketing*, 2(2). 109-122.
- Muller, H. (2001). Tourism and hospitality into the 21st Century. pp. 61-70. in Lockwood, Andrew & Medlik, S. (Eds). (2016). *Tourism and hospitality in the 21st Century*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Office of the National Economic and Social Development Board. (2017). *Thailand Economic Report, 2017*. Retrieved from http://www.nesdb.go.th/more_news.php?cid=383&filename=index
- Pearce, P. L. (1988). *The Ulysses Factor: Evaluating Visitors in Tourist Settings*. New York: Springer Verlag.
- Penchumrat. P., Songsaeng, S., & Khongyang, W. (2011). *kansuksa naethang kanphatthana lochittik samrap kanthongthieo changwat song khla* [Study on tourism logistics in Songkhla province: Research Project]. Retrieved from <http://kb.psu.ac.th/psukb/handle/2010/8658>
- Piboonrongrote, P. (2012). *naekhit lochittik kanthongthieo*. Retrieved from <https://www.facebook.com/drpairach/photos/a.349732838448365/598065900281723/?type=3&theater>
- Saninmool V. (2017). *kanphatthana sakkayaphap lochittik kanthongthieo chaeng Niwet changwat Nakhon Pathom* [Development of Logistic System for Ecotourism in Nakhon Pathom Province]. (Masters' business, Logistic and Supply Chain Management, Suan Sunandha Rajabhat University)

- Silpcharu, T. (2017). *Research and statistical analysis with SPSS and Amos*. (17th ed.) Bangkok: Ordinary partnership Business R&D.
- Sommanawat, K., Soonthornpipit, H., & Hotrawaisaya, S. (2010). *The study of community potential in tourism development*. Bangkok: Suasunandha Rajabhat University.
- Spasic, V. (2012). Integrating sustainable tourism in tour operators supply chain. *Signinum Journal of Applied Sciences*, 9(1). 60–66.
- Strategy Marketing Magazine. (2013). Retrieved from <https://www.smmagonline.com>
- Suriya, K. (2012). *krop naeokhit lochittik samrap kanthongthieo*. Retrieved from http://www.tourismlogistics.com/index.php?option=com_content&view=article&id=776:10-years-research-komsan-suriya&catid=99:research-professional&Itemid=101
- Tanprayoon, P., & Tamalee, K. (2018). kanchatkan kanthongthieo Ayutthaya muang moradok lok [Ayutthaya World Heritage Tourism Management]. *Valaya Alongkorn Review (Humanities and Social Science)*, 8(3). 171-184.
- Tourism Authority of Thailand. (2017). Phra Nakhon Si Ayutthaya. Retrieved from <https://thai.tourismthailand.org/Destinations/Provinces/พระนครศรีอยุธยา/229>
- Um, S. & Crompton, J. L. (1990). Attitude Determinants in Tourism Destination Choice. *Annals of Tourism Research*, 17(3). 432-448.
- UN Educational, Scientific and Cultural Organization. (2016). *Sustainable tourism development in UNESCO designated sites in South Eastern Europe, Germany*. Retrieved from http://portal.unesco.org/en/files/45338/12417872579Introduction_Sustainable_Tourism.pdf/Introduction_Sustainable_Tourism.pdf

Véronneau, S., & Roy, J. (2009). Global service supply chains: An empirical study of current practices and challenges of a cruise line corporation. *Tourism Management*. 30(1). 128–139.

Zhang, D. F. (2011). Research on tourism supply chain management based on electronic commerce (in Chinese), in *2011 International Conference on Electronics, Communications and Control (ICECC)*. 3,317–3,320.