

# รูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการรองรับการท่องเที่ยวด้วย ยานพาหนะแบบบ้าน ของประเทศไทย Environmental Friendly Tourist Attractions Model for Recreational Vehicles in Thailand

ภัทรพร ทิพย์มงคล<sup>1</sup>, ระชานนท์ ทวีผล<sup>2</sup> และ พิทักษ์ ศิริวงศ์<sup>3</sup>

Pattraporn Tipmongkol<sup>1</sup>, Rachanon Taweepol<sup>2</sup> and Phitak Siriwong<sup>3</sup>

สาขาวิชาการจัดการท่องเที่ยว โรงแรม และอีเวนต์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร

Program in Tourism, Hotel and Event Management Faculty of Management Science, Silpakorn University, Thailand

Corresponding Author, Email: pattraporn@vru.ac.th<sup>1</sup>

Received: 2024-5-26; Revised: 2024-11-22; Accepted: 2024-11-25

## บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้เป็นการวิเคราะห์รูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการรองรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายถึงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ชีตความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว ยานพาหนะแบบบ้าน และจุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน จากแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นรูปธรรม จะเป็นประโยชน์เป็นแนวทางการสร้างความสมดุลระหว่างธรรมชาติและความต้องการของนักท่องเที่ยวสมัยใหม่ ที่ต้องการประสบการณ์รูปแบบใหม่ที่ทำหายและทำกิจกรรมที่น่าสนใจ รูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการรองรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านของประเทศไทย จึงต้องมีการพัฒนาหลากหลายมิติ รวมทั้งการสร้างความร่วมมือทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาชน ภาคธุรกิจ และภาคท้องถิ่น เพื่อร่วมกันพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและพร้อมในการรองรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านในอนาคต สามารถขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ยกระดับประสบการณ์ของนักท่องเที่ยว และส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในอนาคต

**คำสำคัญ:** ยานพาหนะแบบบ้าน, ชีตความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

## Abstract

The academic article is analysis of environmentally friendly tourist attractions model for recreational vehicles in Thailand. There is objective to explain such as Ecotourism, Environmentally friendly tourism, Tourism carrying capacity, recreational vehicles (RVs) and RV campgrounds. From concepts theories and related research, the article seeks to develop develops tourist attraction models. It will be useful as a concept for creating a harmonious balance between natural ecosystems and the needs of contemporary tourists who need new challenging experiences and interesting activities Environmentally friendly tourist attraction to support tourism with recreational vehicle in Thailand. Such development must encompass multiple dimensions, Including the creation collaborative efforts among government agencies, the public sector, the business community, and local stakeholders to jointly develop a tourist

attraction format that is environmentally friendly and ready to support tourism using recreational vehicles in the future. these stakeholders can catalyze economic growth, enrich the tourist experience, and advance of sustainable tourism development in Thailand.

**Keywords:** Recreational Vehicle, Tourism Carrying Capacity, Environmentally Friendly Tourism

## บทนำ

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลไทยให้ความสำคัญในฐานะกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่ช่วยรักษาเสถียรภาพของประเทศ รวมถึงรูปแบบการท่องเที่ยวและที่พักในประเทศไทย เกิดจากการปรับตัวตามกระแสโลกที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้มีการวางแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดเพื่อยกระดับขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวของประเทศให้มีคุณภาพการบริการที่มีศักยภาพ (Kleinschroth and Kowarik, 2020) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน รูปแบบการวางแผนการเดินทาง การเลือกพาหนะในการเดินทาง การเลือกรูปแบบที่พักอาศัยที่เปลี่ยนแปลงไป และรวมถึงการตัดสินใจในรูปแบบการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่ให้ความสำคัญด้านความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ต้องอาศัยระบบนิเวศทางทางธรรมชาติเพื่อเป็นสื่อกลางของการบริการและการท่องเที่ยว นอกจากนี้การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและธรรมชาติเป็นการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวเร็วที่สุดภายหลังการแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่อาศัยสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นเยี่ยมชมธรรมชาติ ควบคู่กับ การจัดกิจกรรมสันทนาการกลางแจ้ง (Outdoor Activities) โดยเฉพาะการตั้งแคมป์ (Camping) และแกลมปีง (Glamping) เป็นอีกรูปแบบหนึ่งของการตั้งแคมป์โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น เครื่องใช้ไฟฟ้าการเชื่อมต่อผ่านตัวกระจายสัญญาณอินเทอร์เน็ต ตู้เย็น หรือแม้กระทั่งการเดินทางโดยยานพาหนะแบบบ้าน (Recreational Vehicles: VR) กลับมาได้รับความนิยมมากขึ้นและเกิดกลุ่มนักท่องเที่ยวที่แสวงหาประสบการณ์ดังกล่าวมากขึ้นทั่วโลกที่ต้องการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติรวมทั้งกิจกรรมนันทนาการแคมป์ปิ้งและสันทนาการ (Ma et al., 2021)

จากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนักท่องเที่ยวและการเติบโตของกิจกรรมสันทนาการกลางแจ้ง ทำให้ธุรกิจยานพาหนะแบบบ้านเป็นรูปแบบหนึ่งของการจัดกิจกรรมกลางแจ้ง ถูกพัฒนามาจากการตั้งแคมป์แบบดั้งเดิมและพัฒนาจนได้รับความนิยม กลายเป็นรายได้มวลรวมหลักของหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นสหรัฐอเมริกา แคนาดา สเปน รวมถึงภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อาทิ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และออสเตรเลีย (Cheng, 2019) สำหรับการท่องเที่ยวโดยใช้ยานพาหนะแบบบ้านในประเทศไทย เริ่มมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม กลายเป็นกระแสการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ที่เกิดในประเทศไทย ถึงแม้ว่าจะเติบโตช้ากว่าตลาดต่างประเทศ แต่ก็ไม่ได้หมายถึงการชะลอการพัฒนา กิจกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย สำหรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านมีข้อจำกัดทั้งในส่วนของพื้นที่จุดจอด เส้นทางสัญจร สิ่งอำนวยความสะดวก และราคายานพาหนะแบบบ้านค่อนข้างสูง สวนทางต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวในตลาดประเทศไทย (ชนะใจ ต้นไทรทอง และวงศ์ลัดดา วีระไพบุลย์, 2565) อย่างไรก็ตามจากการประกาศของสำนักอุทยานแห่งชาติอนุญาตให้นักท่องเที่ยวสามารถนำยานพาหนะแบบบ้านเข้าจุดจอดเพื่อตั้งแคมป์ได้ในอุทยานแห่งชาติ (อุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช, 2565) พร้อมทั้งส่งเสริมนโยบายการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม คาร์บอนต่ำ ของกรมการท่องเที่ยว อีกทั้งกระแสการเดินทางท่องเที่ยวที่ทำกิจกรรมการท่องเที่ยวและนันทนาการกลางแจ้งใกล้ชิดธรรมชาติ และยังคงต้องการความเป็นส่วนตัว นอกเหนือจากเรื่องการออกแบบแล้ว ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องกิจกรรมที่การได้รับประสบการณ์เชิงอารมณ์อีกด้วย เคารพในคุณค่าทางธรรมชาติ

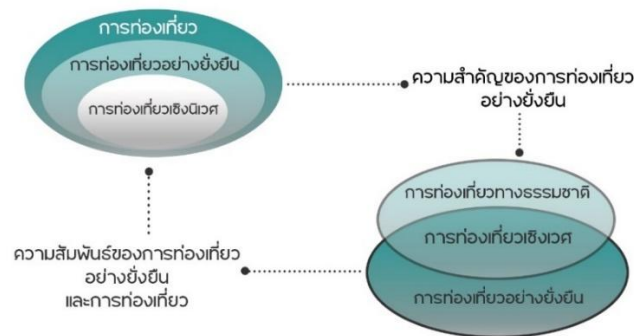
และภูมิทัศน์ (Maione, Lapko and Trucco, 2022) จึงนับเป็นปัจจัยที่ทำให้การท่องเที่ยวพักผ่อนรูปแบบนี้ได้รับความนิยม อาทิ การทำอาหาร การพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่องสัตว์ เดินป่า ปีนเขา ถ่ายภาพ ตั้มดำกับทัศนียภาพที่รายล้อมไปด้วยธรรมชาติ หรือทำกิจกรรมร่วมกับชุมชนท้องถิ่น ซึ่งที่พักรส่วนใหญ่ไม่มีกิจกรรมเหล่านี้ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวในประเทศไทยหลงใหลการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน เพื่อมองหาธรรมชาติที่แตกต่างกัน กิจกรรมและที่พักรูปแบบอื่น (กัญญาพัชร พัฒนาโกคินสกุล, สุภัทรา สังข์ทอง และ นิमित ชื่นสัน, 2565)

จากประเด็นข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า กลุ่มนักท่องเที่ยวไทยหันมาสนใจที่จะท่องเที่ยวรูปแบบยานพาหนะแบบบ้านในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งความเป็นไปได้ว่าการท่องเที่ยวประเภทนี้อาจถูกพัฒนาไปอีกขั้นเพื่อให้ตอบโจทย์ความต้องการของนักท่องเที่ยวเดิม รวมถึงครอบคลุมนักท่องเที่ยวกลุ่มอื่น ๆ เช่น กลุ่มครอบครัว กลุ่มวัยเกษียณ กลุ่มวัยทำงาน กลุ่มคู่รัก กลุ่มมีสัตว์เลี้ยง เป็นต้น อีกทั้งประเทศไทยยังมีจุดแข็งหลากหลายของจุดหมายปลายทาง และสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเขตร้อนชื้น สามารถประกอบกิจกรรมกลางแจ้ง และเดินทางด้วยยานพาหนะแบบบ้านได้ตลอดทั้งปี ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภาครัฐและภาคเอกชน จำเป็นต้องเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการสร้างมาตรฐานพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น บทความวิชาการนี้จึงมีวัตถุประสงค์ที่จะนำเสนอแนวคิดของการพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการรองรับยานพาหนะแบบบ้านของประเทศไทย เพื่อให้มีความพร้อมและสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวรูปแบบยานพาหนะแบบบ้านตามศักยภาพการรองรับของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งยังส่งเสริมความยั่งยืนด้านการท่องเที่ยวต่อไปในอนาคต นอกจากนี้ ยังคงนำเสนอแนวคิดในการพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการรองรับยานพาหนะแบบบ้าน ประกอบด้วย 5 แนวคิด ได้แก่ (1) แนวคิดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (2) แนวคิดการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (3) แนวคิดขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว (4) แนวคิดยานพาหนะแบบบ้าน (5) แนวคิดพื้นที่จุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน นอกจากนี้สามารถนำแนวคิดและข้อเสนอจากบทความนี้สามารถนำไปบูรณาการใช้ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เพื่อการสร้างประสบการณ์ใหม่อย่างมีจิตสำนึก ร่วมกับการส่งเสริมความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย

### การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

จากการทบทวนวรรณกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มีความเกี่ยวข้องกับสังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมทางการท่องเที่ยว จากข้อสังเกตที่สำคัญที่สุดของการปฏิบัติในอดีต แม้ว่าการพัฒนาที่ยั่งยืนไม่ได้มีไว้เพื่อเป็นเครื่องมือการวางแผน แต่ก็ยังสามารถทำหน้าที่เป็นตัวกระตุ้นการพัฒนาสิ่งแวดล้อม การสร้างสมดุลและความยั่งยืน แนวคิดที่ได้กล่าวมานี้มีความสำคัญที่มีอิทธิพลต่อมุมมองการวางแผน สิ่งนี้เห็นได้ชัดในการเพิ่มจำนวนการท่องเที่ยว “ทางเลือก” เช่น การท่องเที่ยวโดยชุมชน การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เป็นต้น (Rybalchenko et al., 2021) ในขณะที่การท่องเที่ยวและการดูแลรักษาและคงไว้ซึ่งคุณภาพสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกันทำให้เกิดการเพิ่มพูนประสบการณ์ให้แก่นักท่องเที่ยว การสร้างความเข้าใจของนักท่องเที่ยวในการรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงกับแหล่งท่องเที่ยว (Liu et al., 2022) โดยตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มีความเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนและการท่องเที่ยวธรรมชาติ โดยอาศัยความรับผิดชอบ การเคารพในวัฒนธรรมของชุมชน การมีส่วนร่วม เพิ่มมูลค่าของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศผ่านการมีส่วนร่วมทางวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการสร้างประโยชน์ให้กับประชากรในท้องถิ่น การท่องเที่ยวประเภทนี้ อาจเป็นมากกว่าการท่องเที่ยวในธรรมชาติ แต่เป็นวิธีการอนุรักษ์ทรัพยากรและการ

พัฒนาท้องถิ่นผ่านการท่องเที่ยวในลักษณะมีส่วนร่วมประสานกัน สามารถอธิบายแนวคิดความสัมพันธ์ของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศตามภาพที่ 1 ดังนี้



ภาพที่ 1 แนวคิดความสัมพันธ์ของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ  
ที่มา : Roseta, Sousa and Roseta, 2020

นอกจากนี้ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มีความมุ่งหมายให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่กำลังเติบโตและฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว หลังสถานการณ์โรคโควิด-19 เนื่องจากรูปแบบการท่องเที่ยวมีความใกล้ชิดธรรมชาติสามารถทำกิจกรรมกลางแจ้ง สามารถเว้นระยะห่างในการท่องเที่ยวและการทำกิจกรรมท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน โดยหลายพื้นที่ใช้การท่องเที่ยวเชิงนิเวศในการส่งเสริมการดูแลพื้นที่รักษาสิ่งแวดล้อมและชุมชนอีกด้วย และนำแนวทางเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับแผนการพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืน (บุญพา คำวิเศษณ์, 2554) เมืองคัมภีร์ประกอบที่สำคัญ องค์ประกอบหลัก 4 ด้าน ดังนี้

1. องค์ประกอบด้านพื้นที่เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องเป็นธรรมชาติเพื่อประสานการท่องเที่ยวกับความพอใจในการเรียนรู้และสัมผัสกับระบบนิเวศ (Eco-system) เป็นหลักมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น รวมถึงแหล่งวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2542)

2. องค์ประกอบด้านการจัดการเป็นการท่องเที่ยว ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อ (Responsible Travel) ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม (No or Low Impact) มีการจัดการที่ยั่งยืนครอบคลุมถึงการอนุรักษ์ทรัพยากร การจัดการสิ่งแวดล้อม การป้องกัน และกำจัดมลพิษและควบคุมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างมีขอบเขต (Sahahiri et al., 2023)

3. องค์ประกอบด้านกิจกรรมและกระบวนการ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวที่เอื้อต่อกระบวนการเรียนรู้ (Learning Process) โดยมีการศึกษาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศของแหล่งท่องเที่ยว เป็นการเพิ่มพูนความรู้ความประทับใจ เพื่อปลูกจิตสำนึกที่ถูกต้องต่อนักท่องเที่ยวและประชาชนท้องถิ่น (Rahman et al., 2021)

4. องค์ประกอบด้านการมีส่วนร่วม ที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน ท้องถิ่น ที่มีส่วนร่วมในการคิด วางแผน ปฏิบัติตามแผน ตลอดจนร่วมบำรุงรักษาทรัพยากรการท่องเที่ยว รวมไปถึงการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องจึงเป็นการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของชุมชน (Community Participation-based Tourism) เพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อท้องถิ่น ยกย่องคุณภาพชีวิตและการได้รับผลตอบแทนกลับมาบำรุงรักษาและจัดการแหล่งท่องเที่ยวด้วย (อุดม เขยกิจวงศ์, 2548)

ความสัมพันธ์ขององค์ประกอบการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่จะทำให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ไม่ว่าจะเป็นการกล่าวถึงการท่องเที่ยวสีเขียว การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ หลักสำคัญที่สุดในการพัฒนาแหล่ง

ท่องเที่ยว คือ องค์ประกอบด้านพื้นที่ ด้านการจัดการ ด้านกิจกรรมกรรมและกระบวนการ และด้านการมีส่วนร่วม หากการท่องเที่ยวใด มีองค์ประกอบครบสมบูรณ์ดังกล่าวแล้วจัดเป็นการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่สมบูรณ์ หากขาดหรือปราศจากข้อใดข้อหนึ่งไปความสมบูรณ์จะลดน้อยลง

### การท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนวรรณกรรม การท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้น ภายใต้จุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานการบริการให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็น 1 ใน 17 เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) การให้ความรู้เรื่องเกณฑ์การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน หรือ Global Sustainable Tourism Council (GSTC) เป็นเครื่องมือสำคัญที่เป็นกรอบการทำงานให้ทุกฝ่ายไปถึงผลสัมฤทธิ์ ซึ่งปัจจุบันความยั่งยืนทางการท่องเที่ยวเป็นประเด็นสำคัญที่ทั่วโลกต่างให้ความสนใจ ความยั่งยืนของการท่องเที่ยวครอบคลุมถึงความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม โดยเฉพาะการให้ความสำคัญสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติของจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยว จึงได้เกิดการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ที่มีส่วนช่วยให้นักท่องเที่ยวสร้างแนวคิดใหม่มากขึ้น เป็นแนวคิดที่สอดคล้องกันอยู่ไม่ว่าจะเลือกในเรื่องของสถานที่ท่องเที่ยว ประเภทของที่พัก รวมถึงการควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการท่องเที่ยว และการวางแผนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าว ที่สร้างจิตสำนึกด้านสิ่งแวดล้อมนั้นมีเพิ่มขึ้นในสังคม (Tahir et al., 2019)

รูปแบบของการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้มีวัตถุประสงค์คล้ายกับ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญด้านการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ในฐานะหน่วยงานหลักของชาติด้านการส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยวได้ตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อม และเฝ้าติดตามความเคลื่อนไหวในเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมาอย่างใกล้ชิด จึงได้จัดเตรียมและดำเนินโครงการปฏิญญารักษาสิ่งแวดล้อม “เที่ยวไทยต้านภัยโลกร้อน” และได้กำหนดแนวคิดสำหรับใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติอยู่ 7 ประการ หรือเรียกว่า แนวคิด 7 Greens กำหนดขึ้นตามองค์ประกอบต่าง ๆ ของการท่องเที่ยว โดยมีนัยเชิงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวและให้กรอบการดำเนินงานในการปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ดังนี้

1. หัวใจสีเขียว (Green Heart) เป็นมิติของหัวใจนักท่องเที่ยวตัวอย่างที่มีความรู้ ความเข้าใจ การรับรู้ถึงคุณค่าของสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมในระยะยาว รวมถึงตระหนักถึงภัยคุกคามจากภาวะโลกร้อน ความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม พร้อมมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันรักษาและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ด้วยความรู้ ความเข้าใจต่อระบบนิเวศน์ (Chankoson, 2018)

2. รูปแบบการเดินทางสีเขียว (Green Logistics) เป็นมิติของการกำหนดวิธีการเดินทางและรูปแบบการให้บริการในระบบการคมนาคมจากแหล่งพำนักอาศัยไปยังแหล่งท่องเที่ยว ให้ความสำคัญกับการประหยัดพลังงาน การใช้พลังงานทดแทน การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการพาหนะทั้งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือการจัดการด้วยรถบริการสาธารณะ ทำให้นักท่องเที่ยวอาศัยอยู่ในสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่สะอาดและดีต่อสุขภาพ (Hanna and Adams, 2019)

3. แหล่งท่องเที่ยวสีเขียว (Green Attraction) เป็นมิติที่ใช้แนวทางการบริหารกรอบนโยบายและการดำเนินงานในทิศทางของการท่องเที่ยว อย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้ความสำคัญระยะวังหรือ มีปณิธานอย่างชัดเจนในการปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมและช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างถูกวิธี (Kim & Hwang, 2020)

4. ชุมชนสีเขียว (Green Community) เป็นมิติของชุมชนเมืองและชนบท อาศัยการจัดการการท่องเที่ยวในทิศทางที่ยั่งยืน พร้อมการดำเนินงานที่เน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งจำเป็นต้องเพิ่มการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการปฏิบัติและการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ชุมชนนั้นต้องสามารถรักษาวิถีชีวิตและเอกลักษณ์ของท้องถิ่นไว้ได้ (Nilnoppakun and Ampavat, 2016)

5. กิจกรรมสีเขียว (Green Activity) เป็นมิติที่มีความสอดคล้องกลมกลืนกับคุณค่าของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยว อาศัยกิจกรรมที่ให้ความเพลิดเพลินหรือสนุกสนาน ให้โอกาสในการเรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์แก่นักท่องเที่ยวอาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด (Grynchuk and Romaniuk, 2018)

6. การบริการสีเขียว (Green Service) เป็นมิติสนับสนุนธุรกิจท่องเที่ยวแขนงต่าง ๆ ที่สร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยวด้วยมาตรฐานคุณภาพที่ดี ควบคู่ไปกับการมีปณิธานและการดำเนินการรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการให้บริการต่าง ๆ (Lee and Cheng, 2018)

7. ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Green Plus) เป็นมิติการแสดงออกของบุคคลกลุ่มบุคคลและองค์กรในการสนับสนุนร่างกาย หรือสติปัญญา หรือการบริจาคทุนทรัพย์ เพื่อร่วมมือในการปกป้องรักษาและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนกิจกรรมที่ช่วยลดภัยคุกคามอันเกิดจากภาวะโลกร้อน (Camilleri, 2022)

ขณะเดียวกันทั้ง 7 มิติ มีการพัฒนากิจกรรมและบริการการท่องเที่ยวให้เป็นจุดหมายปลายทางสีเขียว เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนจากพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในประเทศไทยต่อไปในอนาคต จึงเป็นเครื่องมือที่ดำเนินกิจกรรมบริการด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ บริการการเดินทาง อาหารและเครื่องดื่ม ที่พักแรม โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเสมอและมีการกำหนดเป้าหมายให้มีการป้องกันทางสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนสำคัญ

### ขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว

ปัญหาการทำลายระบบนิเวศและมลพิษสิ่งแวดล้อมที่ร้ายแรงขึ้นเรื่อย ๆ มีผลกระทบร้ายแรงต่อการอยู่รอดของมนุษย์ (Swiader, Szewranski and Kazak, 2020) รวมทั้งการเติบโตของการท่องเที่ยวทำให้ความเสียหายของพื้นที่ธรรมชาติจากกิจกรรมนันทนาการและการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้น แท้จริงแล้วเป็นผลกระทบทางระบบนิเวศ เป็นเวลานาน ประกอบด้วย กิจกรรมนันทนาการกลางแจ้ง กิจกรรมพักผ่อนตั้งแคมป์ และกิจกรรมพักผ่อนด้วยยานพาหนะแบบบ้าน (Hammitt and Cole, 2015) มีผลเสียต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ในที่สุดส่งผลให้แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนมีการผลักดันให้ระบุดึงความยั่งยืนมากขึ้น เกิดกระบวนการวางแผนพัฒนา และการจัดการกิจกรรมท่องเที่ยว ดังนั้นแนวทางความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว (Tourism Carrying Capacity: TCC) กลายเป็นความท้าทายที่แท้จริงสำหรับการวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้นการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นและการเข้ามาของนักท่องเที่ยว ส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดรับกับนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยวตอนนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้มีความเพียงพอและรักษาสมดุลระบบนิเวศดั้งเดิมเพื่อให้สามารถรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก (Garau, Carboni and Meligi, 2022) การพัฒนาการท่องเที่ยวนอกจากก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ แล้ว ยังอาจก่อให้เกิดปัญหาของการท่องเที่ยวต่อสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ สังคม วัฒนธรรม และปัญหาด้านอื่น ๆ เพื่อกำหนดแนวทางการป้องกันและการกำหนดความสามารถในการรองรับของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวนันทนาการ รวมถึงตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวในด้านกิจกรรม การเรียนรู้ ประสบการณ์ผ่านการท่องเที่ยว ดังนั้นการพัฒนาศักยภาพการรองรับการท่องเที่ยวจำเป็นต้องคำนึงถึงศักยภาพใน

การรองรับ มีองค์ประกอบที่สำคัญต่อการวางแผนก่อนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว (ดรชนี เอมพันธุ์, พิมพ์ลภัส พงศกรรังศิลป์ และวันชัย อรุณประภารัตน์, 2562) ดังนี้

1. ชัดความสามารถในการรองรับด้านกายภาพ พิจารณาขีดจำกัดที่กำหนดได้ค่อนข้างชัดเจนมากกว่า การพิจารณาในแง่อื่น ๆ เช่น ขนาดของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ซึ่งมีอยู่แน่นอนตายตัว ย่อมเป็นตัวกำหนดว่า สามารถสร้างอาคารหรือสิ่งก่อสร้างได้จำนวนมากน้อยเพียงใด เช่น ระยะทางและเวลาเฉลี่ยจนถึงปลายทาง ต่อนักท่องเที่ยว จำนวนประชากรต่อพื้นที่ เป็นต้น (ดรชนี เอมพันธุ์, 2547)

2. ชัดความสามารถในการรองรับด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาขีดจำกัดของสิ่งแวดล้อมที่สามารถให้บริการ จำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดที่ โดยมีระบบการจัดการและดำเนินการให้บริการด้าน ท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับที่ยอมรับไม่ได้ ด้วยสิ่งแวดล้อม ความสะอาดดังกล่าวที่ต้องให้ประสบการณ์ท่องเที่ยวที่พึงพอใจแก่นักท่องเที่ยว (Masteriarsa, 2023)

3. ชัดความสามารถในการรองรับด้านนิเวศวิทยาหรือด้านสิ่งแวดล้อม ความสามารถของสิ่งแวดล้อมที่ สามารถรองรับการดำรงชีพของสิ่งมีชีวิตได้อย่างมีคุณภาพ ในขณะที่ยังสามารถรักษาสภาพ การปรับตัว และการสร้างทดแทนขององค์ประกอบต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากกิจกรรมของมนุษย์ที่สามารถยอมให้ เกิดขึ้นได้ โดยสิ่งแวดล้อมไม่เสื่อมโทรม ซึ่งในแหล่งท่องเที่ยวอาจได้รับผลกระทบจากมนุษย์ (Winata et al., 2020)

4. ชัดความสามารถในการรองรับด้านจิตวิทยา เป็นการศึกษาลักษณะการใช้ประโยชน์ด้าน นันทนาการหรือการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวก่อให้เกิดผลกระทบต่อความรู้สึกของนักท่องเที่ยวอย่างไรบ้าง โดยเฉพาะเรื่องความรู้สึกและอารมณ์ความรู้สึกในอดีตที่นักท่องเที่ยวมีต่อแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ได้ (Wang et al., 2021)

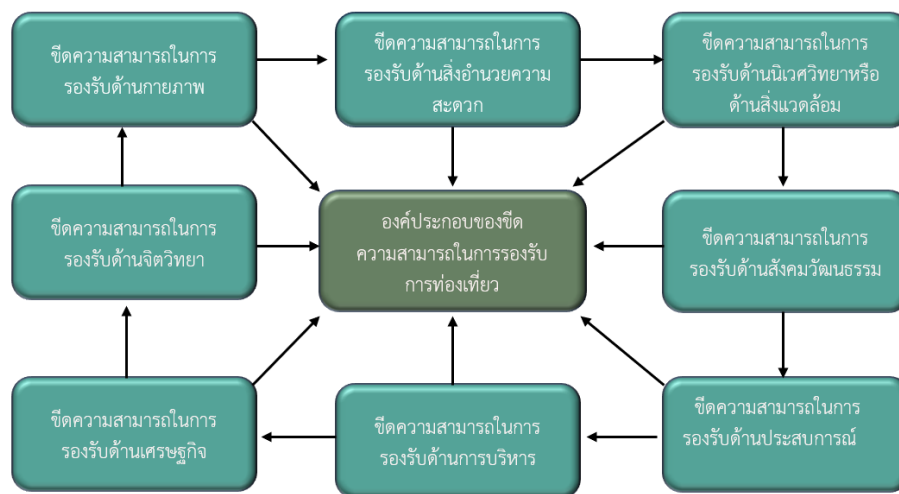
5. ชัดความสามารถในการรองรับด้านสังคมวัฒนธรรมพิจารณาจากจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดต่อ ช่วงเวลาที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบต่อสังคมและวัฒนธรรมของชุมชนท้องถิ่นในแหล่งท่องเที่ยวจนเกิด ความรู้สึกอึดอัด และความอดทนของคนในชุมชนสำหรับการท่องเที่ยวและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ ปลายทาง การกระจายทรัพยากรที่ไม่เท่าเทียมกันซึ่งนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างผู้อยู่อาศัยและนักท่องเที่ยว (Cabezas et al., 2019)

6. ชัดความสามารถในการรองรับด้านเศรษฐกิจ เป็นการพิจารณาความสามารถในการรองรับของ พื้นที่ที่สามารถสร้างผลตอบแทนในด้านเศรษฐกิจอย่างคุ้มค่า เกิดผลประโยชน์สูงสุดด้านเศรษฐกิจ เช่น การ กระจายรายได้ การสร้างอาชีพ รวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวน้อยที่สุดที่จำเป็นต้องมี (Meng et al., 2020)

7. ชัดความสามารถในการรองรับด้านการบริหาร การพิจารณาในการจัดการของพื้นที่ที่กำหนด ชัดความสามารถในการรองรับการจัดการการท่องเที่ยวกำหนดไว้ เป็นจำนวนสูงสุดของนักท่องเที่ยว ในแหล่ง ท่องเที่ยวที่กำหนดสามารถรองรับได้เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานและความสามารถในการจัดการของเจ้าของ พื้นที่โดยรอบ รวมถึงข้อปฏิบัติตามกฎระเบียบ การบำบัดน้ำเสียไม่เพียงพอ และปัญหาความพร้อมใช้ของน้ำ ซึ่งมีความแตกต่างระหว่างความสามารถในการบริหารจัดการกับจำนวนนักท่องเที่ยว เพื่อให้แน่ใจว่าขีดจำกัด ของการเปลี่ยนแปลงที่ยอมรับได้ไม่ได้ถูกมองข้ามในภาคส่วนอื่น ๆ โดยคำนึงถึง คือ 1) โครงสร้างพื้นฐาน 2) อุปกรณ์ และ 3) บุคลากรและกฎระเบียบ (Ly and Nguyen, 2017)

8. ชัดความสามารถในการรองรับเชิงประสบการณ์ เป็นแง่มุมสุดท้ายที่นักวางแผนควรคำนึงถึงในการ พิจารณาขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว ส่วนนี้จะเน้นที่นักท่องเที่ยวและความคาดหวังของพวกเขา ที่ส่งผลต่อความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว ในบางสถานการณ์มีมากเกินไปนักท่องเที่ยวใน พื้นที่ที่กำหนดสามารถนำไปสู่ความไม่พอใจของนักท่องเที่ยวได้ ซึ่งจะเพิ่มโอกาสที่นักท่องเที่ยวจะเลือกสถานที่

ต่าง ๆ สำหรับการเดินทางครั้งต่อไป (Arnold, 2021) นอกจากนี้ ยังสามารถนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว ตามภาพที่ 2 ดังนี้



ภาพที่ 2 องค์ประกอบของขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยว

ที่มา: ดร.ชนิ เอมพันธุ์, พิมพ์ลัส พงศกรรังศิลป์ และวันชัย อรุณประภารัตน์, (2562); Arnold, (2021)

### ยานพาหนะแบบบ้าน

การท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน เป็นปรากฏการณ์ที่กำลังเติบโตทั่วโลก สำหรับในประเทศไทย การเดินทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ถือกำเนิดในปี ค.ศ. 1920 ถึง ค.ศ. 1930 ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา (Huipeng, 2023) เริ่มใช้ในรูปแบบบ้านเคลื่อนที่และแบบลงจอด (Singmaster, 2022) หลังจากนั้นไม่นานจุดเริ่มต้น ของรถพ่วงกลายเป็นบ้านถาวรได้รับความนิยมสำหรับผู้เกษียณอายุที่มีรายได้น้อย ต่อมา ยานพาหนะแบบบ้านเป็นมากกว่าที่พักชั่วคราวบนรถ โดยใช้ในการท่องเที่ยวแทนการเข้าพักในโรงแรม เมื่อมีการเริ่มพัฒนายานพาหนะแบบบ้านให้มีความสะดวกสบาย ได้รับการปรับปรุงให้มีความทันสมัยด้วยเทคโนโลยี อาทิ ห้องน้ำ ระบบประปา ระบบไฟฟ้า เครื่องทำน้ำอุ่น เตา เครื่องทำความเย็น โทรทัศน์ เติียงนอน และคุณลักษณะอื่น ๆ อีกหลายประการ ที่สามารถเดินทางต่อเนื่องระยะเวลาเป็นเดือนหรือปี ภายในยานพาหนะแบบบ้านมีการจัดสัดส่วนอย่างชัดเจน เพื่อความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยวแบบบ้าน (Thiel, Leroux and Labarbe, 2023) ซึ่งการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านยังเป็นการท่องเที่ยวที่เป็นอัตลักษณ์ มีความโดดเด่นเรื่องการประสบการณ์ที่แปลกใหม่ การแบ่งปัน และการใกล้ชิดธรรมชาติ นักท่องเที่ยวถูกมองเป็นในมิตินักอนุรักษ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Teodora, Ivanka and Blagovesta, 2022) เกี่ยวข้องกับการเดินทางออกจากที่อยู่อาศัยจำนวนหนึ่งวันขึ้นไป มีการค้างคืน เป็นการเดินทางของนักท่องเที่ยวยุคใหม่ หรือกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เกษียณ รวมถึงกลุ่มครอบครัว กลุ่มหนีหนาว กลุ่มอิสระ และกลุ่มคาราวาน (Dileep and Pagliara, 2023) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่พัฒนาขึ้นจากไลฟ์สไตล์แบบครอบครัวสู่การเดินทางสำหรับนักท่องเที่ยวแบบอิสระมาจนถึงปัจจุบัน (Wilson et al., 2019) จนกลายเป็นที่พักอาศัยกลางแจ้งหรือการตั้งแคมป์ โดยพัฒนาให้ทันสมัยด้วยเทคโนโลยี เพิ่มจุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวเชิงนิเวศใกล้ชิดธรรมชาติ (Woodmansey, 2023) จากการทบทวนวรรณกรรม สามารถนิยามยานพาหนะแบบบ้าน ได้ว่า ยานพาหนะที่ผสมผสานรถและที่พักเข้าด้วยกัน รวมถึงรถคาราวาน รถพ่วงแคมป์ รถพ่วงเต็นท์ รถมอเตอร์โฮม สามารถขับเคลื่อนเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในพื้นที่มีลักษณะธรรมชาติเชิงนิเวศ เพื่อสัมผัสประสบการณ์กลางแจ้งและพบปะกับผู้ตั้งแคมป์อื่น ๆ ในขณะที่ยังคงรักษาความสะดวกสบายของการพักผ่อน โดยมีการออกแบบภายในสำหรับนักท่องเที่ยวที่

ต้องการความหรูหรา ตัวรถประกอบด้วย ส่วนที่นอน ส่วนห้องครัว ส่วนนั่งเล่น ห้องน้ำขนาดเล็ก มีระบบไฟฟ้า และน้ำภายในตัวรถ ในระหว่างเดินทางมีการจอดพักยานพาหนะแบบบ้านยังจุดตั้งแคมป์ เพื่อพักผ่อน และทำกิจกรรมนันทนาการ อย่างไรก็ตามการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ถือเป็นรูปแบบที่พักที่นักท่องเที่ยวสามารถเรียนรู้วิถีชีวิต เปิดประสบการณ์ใหม่ ๆ เรียนรู้วัฒนธรรม และยังเป็นธุรกิจพัฒนาคุณภาพชีวิตคนในชุมชนให้มีรายได้ มีอาชีพ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้กับพื้นที่ท่องเที่ยว หน่วยงานในระดับประเทศควรต้องให้ความสนใจประเภทของยานพาหนะแบบบ้านเพื่อนำมาพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีความเหมาะสมสามารถรองรับประเภทยานพาหนะแบบบ้านที่มีการใช้ในประเทศไทย โดยจากการรวบรวมข้อมูลของผู้เขียนสามารถรวบรวมประเภทของยานพาหนะแบบบ้าน มีรายละเอียดแสดงตามตารางที่ 1 ดังนี้

**ตารางที่ 1** ประเภทและคำจำกัดความของยานพาหนะแบบบ้าน

| คำจำกัดความ                                           | รายละเอียด                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| มอเตอร์โฮม (Motorhome) ระดับ A คลาส                   | ยานพาหนะแบบบ้านมอเตอร์โฮมระดับ A คลาส มีรูปทรงเดียวกับรถ巴士ขนาดใหญ่และเป็นรถบ้านที่กว้างขวางที่สุด มีราคาสูงเนื่องจากลักษณะที่หรูหราส่วนใหญ่เพียบพร้อมไปด้วยห้องครัว ห้องนอน ห้องน้ำ ระบบความบันเทิง การทำความร้อน และความเย็นที่ควบคุมจากส่วนกลางยานพาหนะ |
| ยานพาหนะแบบบ้านแปลงจากรถประจำทาง (Bus Conversion)     | ยานพาหนะแบบบ้านมีการดัดแปลงจากรถสาธารณะประจำทางเป็นรถประเภทที่มีการติดตั้งอุปกรณ์หรูหรากว่ายานพาหนะแบบประเภทอื่น และยังเป็นยานพาหนะแบบบ้านที่มีขนาดใหญ่ที่สุด                                                                                             |
| รถตู้เคลื่อนที่ (Van Camper) ระดับ B คลาส             | ยานพาหนะแบบบ้านเคลื่อนที่ขนาดเล็กมีลักษณะเป็นรถตู้ขนาดใหญ่ที่มีหลังคาสูงกว่า ขับง่ายกว่าและเข้าได้กับที่จอดรถส่วนใหญ่ มาพร้อมอุปกรณ์ครบครัน ห้องน้ำ ห้องครัว สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ถึง 4 ท่าน                                                       |
| ยานพาหนะแบบบ้านขนาดเล็ก (Mini Motorhome) ระดับ C คลาส | ยานพาหนะแบบบ้านที่มีขนาดเล็กกว่า ระดับ A คลาส โดยมีเตียงนอนอยู่เหนือห้องคนขับ โดยปกติแล้วระดับ C คลาส จะได้รับการออกแบบบนแชสซีรถตู้มีการออกแบบอย่างดี รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกมากเท่ากับบ้านเคลื่อนที่ระดับ A คลาส มีราคาไม่แพง เนื่องจากขนาด             |
| ยานพาหนะที่มีห้าล้อ (Fifth Wheel)                     | มีลักษณะเป็นการพ่วงด้วยรถปิคอัพที่มีอุปกรณ์ผูกปมล้อที่ 5 พิเศษบนเตียงของรถบรรทุก รถพ่วงล้อที่ 5 มักจะจัดการได้ง่ายที่สุด พร้อมกับพื้นที่สโตร์ออกหลายส่วน เพื่อเพิ่มพื้นที่ให้สูงสุด มีราคาไม่แพง                                                          |
| ป๊อป-อัพ เทรลเลอร์ (Pop-up trailer)                   | ยานพาหนะแบบบ้านมีขนาดเล็กกว่าของรถพ่วงเดินทางธรรมดา ได้รับการออกแบบให้มีน้ำหนักเบา ง่ายต่อการขนส่ง ซึ่งขนาดเล็กทำให้ง่ายต่อการลากขยายได้ สร้างขึ้นบนฐานของรถพ่วง ที่จุดตั้งแคมป์ หลังคาแข็งถูกยกขึ้นด้วยแม่แรง และด้านข้างเต็นท์ผ้าใบจะกางออกเพื่อปิดล้อม |
| ทรัค แคมป์เปอร์ (Truck camper)                        | ดัดแปลงจากรถกระบะที่ใช้ในการขนส่ง มีข้อจำกัดด้านการรองรับน้ำหนัก ดังนั้นขนาดจึงถูกจำกัดไว้ที่กระบะท้ายเท่านั้น นิยมสำหรับการเดินทางระยะสั้นเนื่องจากความสะดวกในการติดตั้ง มีขนาดที่จำกัดส่งผลต่อจำนวนสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่เน้นความหรูหรา                 |
| รถพ่วงเต็นท์ (Tent Trailers)                          | ยานพาหนะแบบบ้านรถพ่วงเต็นท์ หรือเป็นพาหนะรถพ่วงขนาดเล็กที่มีการพับออกส่วนของเต็นท์ นักท่องเที่ยวที่ชอบความสะดวกตัว อีกทั้งสามารถลากจูงได้ด้วยยานพาหนะหลากหลายรูปแบบ มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ไม่เน้นการออกแบบภายใน                                   |

| คำจำกัดความ                                         | รายละเอียด                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ทอย ฮอเลอร์ (Toy Haulers)                           | ยานพาหนะแบบบ้านที่พ่วงกล่องขนาดใหญ่ สำหรับมีห้องเก็บของหรือเก็บมอเตอร์ไซด์ เหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการตั้งแคมป์ในแหล่งท่องเที่ยวและมีการนำมอเตอร์ไซด์ เพื่อท่องเที่ยวในสถานที่ใกล้เคียง                               |
| โฟลด์ แคมป์ปิ้ง เทรลเลอร์ (Folding Camping Trailer) | ยานพาหนะแบบบ้านมีลักษณะเป็นรถพ่วงสำหรับตั้งแคมป์แบบพับได้ เป็นรถพ่วงขนาดเล็กมีน้ำหนักเบา เพื่อให้ง่ายต่อการลากและยกขึ้นสำหรับตั้งแคมป์ มีข้อจำกัดคือ สิ่งอำนวยความสะดวกมีจำกัด และไม่ได้ให้ความสำคัญเรื่องการออกแบบ ตกแต่ง   |
| รถพ่วงป๊อปท็อปคาราวาน (Pop-top Caravan)             | ยานพาหนะแบบบ้านมีลักษณะเป็นรถพ่วงสำหรับตั้งแคมป์ที่มีหลังคาสามารถยกขึ้นหรือลงได้ ทำให้เกิดการไหลเวียนของอากาศดีขึ้น สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ๆ เน้นประโยชน์ใช้สอย สิ่งอำนวยความสะดวก ตามความต้องการของนักท่องเที่ยว |
| รถสไลด์ออนแคมเปอร์ (Slide-on campers)               | ยานพาหนะแบบบ้านมีลักษณะแบบสไลด์ออน รถกระบะให้พื้นที่ด้านหลังเป็นลักษณะถาดแบน สามารถนำกล่องห้องโดยสารขึ้นไว้ด้านบนถาดแบน สามารถถอดออกได้ง่าย ภายในมีสิ่งอำนวยความสะดวกค่อนข้างจำกัด ในพื้นที่ที่จำกัด                         |
| รถบ้านแบบหยาดน้ำตา (Teardrop trailer)               | ยานพาหนะแบบบ้านมีลักษณะรถพ่วงขนาดเล็กคล้ายหยาดน้ำตา บางครั้งอาจมีขนาดเล็กพอที่จะลากจูงได้โดยจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะแบบบ้านที่มีความคล่องตัว กะทัดรัด และน้ำหนักเบา มีการออกแบบสำหรับพื้นที่ห้องนอนสำหรับสองท่านเท่านั้น     |

จากตารางที่ 1 พบว่า ยานพาหนะแบบบ้านสามารถใช้เป็นที่อยู่อาศัยชั่วคราวได้ และเวลาไปเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ในระยะไกลหรือใกล้ก็ได้ เป็นที่พักที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิง มีการกำหนดจุดจอดตั้งแคมป์ ในพื้นที่ที่จะไม่เกิดการรบกวนธรรมชาติ เพื่อเป็นการพักค้างแรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในหลาย ๆ ประเทศ โดยที่ประเทศไทยนั้นมีการใช้รถบ้านในหลายประเภท แต่มักเรียกยานพาหนะแบบบ้านในภาพรวม ว่า รถบ้าน มีลักษณะ 3 รูปแบบหลัก คือ 1) ยานพาหนะแบบบ้านโดยใช้เครื่องยนต์ 2) ยานพาหนะแบบลากจูงได้ และ 3) ยานพาหนะแบบมีเต็นท์หลังคาด้านบน

### พื้นที่จุดจอยานพาหนะแบบบ้าน

การพัฒนาของนันทนาการทางการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน มีการพัฒนาพื้นที่ตั้งแคมป์ในต่างประเทศ ทั้งทวีปยุโรป อเมริกา รวมไปถึงเอเชีย ที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการค้นหาประสบการณ์ เพื่อให้เกิดความน่าจดจำโดยเลือกเดินทางด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ด้วยการพัฒนาของที่ตั้งแคมป์ สมาคมตั้งแคมป์หรือวิสาหกิจ จัดตั้งเพื่อดูแลด้านการจัดการพื้นที่ตั้งแคมป์ของอเมริกา ได้ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1963 ได้กลายเป็นสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่โดดเด่นที่สุดของการตั้งแคมป์ มีขอบเขตการประกอบธุรกิจครอบคลุมถึงสหรัฐอเมริกา เม็กซิโก แคนาดา และญี่ปุ่น จนได้กลายเป็นธุรกิจพื้นที่ตั้งแคมป์แห่งแรกของเครือข่ายข้ามชาติ ท่ามกลางรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนด้านนิเวศวิทยา (Chen, 2022) สำหรับพื้นที่จุดจอยานพาหนะแบบบ้าน หลายครั้งจะเรียกว่า แคมป์กราวด์ (Campground) หรืออาร์วีพาร์ค (RV Park) เป็นสถานที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินหรือขับรถเพื่อมาทำกิจกรรมนันทนาการกลางแจ้ง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก สอดคล้องกับ Arredondo et al., (2021); Marion et al., (2018) ให้คำจำกัดความของพื้นที่ตั้งแคมป์หรือเส้นทางที่ยั่งยืน คือ พื้นที่ที่สามารถรองรับการท่องเที่ยว นันทนาการกลางแจ้ง หรือการนำยานพาหนะแบบบ้าน ประเภทที่หลากหลาย โดยมีการคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่ การเสื่อมสภาพของ



สิ่งแวดล้อม การให้บริการอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกที่พบบ่อยที่สุดในพื้นที่จุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน ได้แก่ จุดชาร์ตไฟฟ้า น้ำประปา ท่อน้ำทิ้ง ห้องน้ำส่วนกลาง จุดกักกองไฟ และพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ สำหรับประเทศไทยมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่รองรับจุดจอดยานพาหนะแบบบ้านไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะพื้นที่จุดจอดของภาครัฐภายในกรมอุทยานแห่งชาติ พื้นที่สวนสาธารณะทางธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นชายหาด พื้นที่ของสถานประกอบการเอกชนที่เป็นลานจอด และพื้นที่รีสอร์ทยานพาหนะแบบบ้าน ตามภาพที่ 3 ดังนี้



ภาพที่ 3 พื้นที่จุดจอดยานพาหนะแบบบ้านในประเทศไทย

พื้นที่จุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน (RV Campground) ที่พัฒนาขึ้นโดยพื้นฐานแล้วจะมีทางเลือก 2 แบบ คือ 1) จุดบริการ เช่น เชื่อมต่อกับน้ำประปา ท่อน้ำทิ้ง แหล่งจ่ายไฟ เครือข่าย อินเทอร์เน็ตไร้สาย และ 2) จุดการดำเนินการตามกระบวนการ พิจารณาจากศักยภาพความเป็นไปได้ในสถานที่บริการพิเศษ เช่น พื้นที่นันทนาการ จุดบริการข้อมูล เป็นต้น (Publications, 2021) อย่างไรก็ตาม การจัดการพื้นที่จุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน มีความสำคัญต่อความยั่งยืนของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว จะต้องประเมินผลกระทบต่อด้านกายภาพ แบ่งสัดส่วนพื้นที่ ประกอบด้วย พื้นที่แหล่งธรรมชาติมีความเปราะบาง พื้นที่กิจกรรมท่องเที่ยวทางธรรมชาติ พื้นที่ตั้งแคมป์ยานพาหนะแบบบ้าน พื้นที่ส่วนต้อนรับบริการ สำหรับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน ในแหล่งท่องเที่ยว จำเป็นต้องมีการวางแผนล่วงหน้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ตลอดจนการประเมินสิ่งสนับสนุน ประกอบด้วยหลายปัจจัยสามารถสรุปตามตารางที่ 2 ได้ดังนี้

ตารางที่ 2 การสังเคราะห์ปัจจัยในการพัฒนาพื้นที่จุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน

| Jiming (2019)                                                                                                               | Piyumi (2021)                                                                                                                        | Ding et al., (2021)                                                                               | Mao and Zhou (2023)                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. พื้นที่จุดจอดอยู่ในสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่สวยงาม<br>2. โครงสร้างพื้นฐาน มีถนนสามารถเข้าไป<br>3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก | 1. สิ่งอำนวยความสะดวก<br>2. โครงสร้างพื้นฐาน<br>3. สาธารณูปโภค<br>4. การประชาสัมพันธ์และการตลาด<br>6. การออกแบบจุดจอดคำนึงถึงศักยภาพ | 1. การตลาด<br>2. สิ่งอำนวยความสะดวก<br>3. การจราจร<br>4. ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม<br>5. สาธารณูปโภค | 1. สิ่งอำนวยความสะดวก<br>2. ความปลอดภัย<br>3. การบำรุงรักษา<br>4. ระบบสาธารณูปโภค<br>6. การบริการ<br>7. การบริหารจัดการ<br>8. บุคลากร<br>9. ราคาค่าธรรมเนียม |

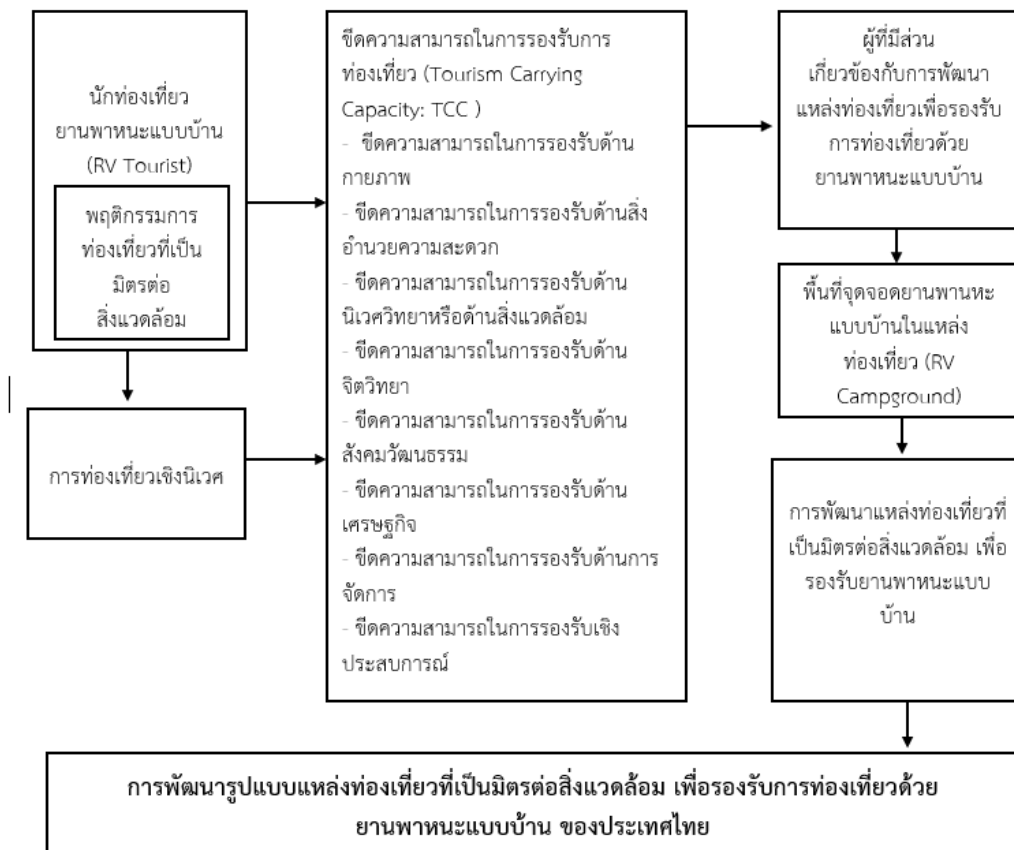
| Jiming (2019)                                                                                                                                  | Piyumi (2021) | Ding et al., (2021) | Mao and Zhou (2023) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------|---------------------|
| 4. ราคาที่สมเหตุสมผล<br>5. มีกิจกรรมที่เหมาะสม<br>ต่อสภาพแวดล้อม<br>6. การจัดการ<br>7. ความปลอดภัย<br>8. การให้บริการ<br>9. จัดการข้อร้องเรียน |               |                     |                     |

## สรุป

อาจกล่าวได้ว่า การพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการรองรับยานพาหนะแบบบ้านของประเทศไทย เกิดจากแนวโน้มเทรนด์การท่องเที่ยวรูปแบบยานพาหนะแบบบ้านกำลังจะถูกพัฒนาในทวีปเอเชีย ตามหลักการจัดการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนในอนาคต เป็นวิธีการพัฒนากิจกรรมในบริบทของพื้นที่สิ่งแวดล้อมที่ไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ แต่ยังคงไว้ซึ่งความสะดวกสบายที่เปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์การพักผ่อนกลางแจ้งที่มีเอกลักษณ์ ที่เชื่อมต่อกับความเป็นธรรมชาติ จากการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวหลังโควิด 19 พบว่า นักท่องเที่ยวมักให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะดวกสบายด้วยเทคโนโลยีทันสมัย ง่ายต่อการเข้าถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีกิจกรรมการท่องเที่ยวไปพร้อมกับการทำงาน โดยเฉพาะในพื้นที่ ๆ มีบรรยากาศ ทิวทัศน์ที่สวยงาม นอกจากนี้เทรนด์การท่องเที่ยวรูปแบบยานพาหนะแบบบ้านส่วนใหญ่พบในกลุ่มวัยเกษียณ กลุ่มเพื่อน คู่รัก และกลุ่มครอบครัว ดังนั้นพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จึงเป็นนักท่องเที่ยวและนำไปสู่พฤติกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือการท่องเที่ยวสีเขียว ส่งผลทำให้กลยุทธ์ทางการตลาดทั่วไปเน้นคุณลักษณะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อดึงดูดตลาดที่กำลังเติบโตของนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย ที่มีคุณภาพสูง การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อรองรับการทำกิจกรรมท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านในอนาคต ซึ่งการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวจำเป็นต้องคำนึงถึงศักยภาพในการรองรับของสถานที่ตั้งแคมป์ให้มีจำนวนมากขึ้นและเพียงพอต่อจำนวนนักท่องเที่ยว ดังนั้นควรมีการกำหนดมาตรฐานในการให้บริการธุรกิจประเภทนี้ให้มีความชัดเจน ควรมีการสนับสนุนรวมถึงการส่งเสริมจากหน่วยงานรัฐบาล รวมถึงภาคเอกชน สามารถรองรับยานพาหนะแบบบ้านของประเทศไทย โดยองค์ความรู้ในการจัดการที่มีการออกแบบ และสร้างมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ที่คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับในการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ประกอบด้วย ขีดความสามารถในการรองรับด้านกายภาพขีดความสามารถในการรองรับด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ขีดความสามารถในการรองรับด้านนิเวศวิทยาหรือด้านสิ่งแวดล้อม ขีดความสามารถในการรองรับด้านจิตวิทยา ขีดความสามารถในการรองรับด้านสังคมวัฒนธรรม ขีดความสามารถในการรองรับด้านเศรษฐกิจ ขีดความสามารถในการรองรับด้านการจัดการ และขีดความสามารถในการรองรับเชิงประสบการณ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการแข่งขันของธุรกิจคู่แข่งที่เป็นการท่องเที่ยวรูปแบบเดียวกัน หรือรูปแบบอื่น ๆ ทั้งในปัจจุบัน และในอนาคต นอกจากนี้สิ่งสำคัญในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เพื่อการรองรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านอย่างยั่งยืนก็คือการรักษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศ ให้อยู่ในสิ่งแวดล้อม และการรักษาวัฒนธรรมดั้งเดิมให้มากที่สุด อีกทั้งการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน คือ การใกล้ชิดธรรมชาติ พร้อมกับสัมผัสวิถีชุมชน เพื่อให้เกิดความน่าสนใจสร้างจิตสำนึกที่ดี ห่วงแหนธรรมชาติ คนในชุมชนเกิดรายได้ มีอาชีพ ยิ่งไปกว่านั้นยังก่อให้เกิดความร่วมมือในการดำเนินงานพัฒนาจากคนในชุมชน นักท่องเที่ยว ภาคเอกชน และภาครัฐ เป็นตัวแปรสำคัญ



ที่จะนำการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านของประเทศไทยเดินทางไปสู่ความสำเร็จในอนาคตได้เช่นกัน ในการช่วยสนับสนุน เสริมความแข็งแกร่งให้กับแหล่งท่องเที่ยว รองรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านยิ่งขึ้นอีก สามารถสรุปเป็นแผนภาพตามภาพที่ 4 ดังนี้



ภาพที่ 4 องค์ความรู้การพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม  
เพื่อการรองรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ของประเทศไทย

#### เอกสารอ้างอิง

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2542). *จุลสารการท่องเที่ยว: การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ* (ฉบับที่ 1). กรุงเทพฯ: หยี่เอง.
- กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช. (2565). *รายงานแผนปฏิบัติการประจำปี 2565 อุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช 2565*. กรุงเทพฯ: สำนักแผนงานและสารสนเทศ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช. ค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2567, จาก <https://portal.dnp.go.th/assets/files/annual%20report/2022/index.html>
- กัญญาพัชร พัฒนาโกคินสกุล, สุภัทรา สังข์ทอง และนิมิต ชื่นสั้น. (2565). การพัฒนาแกลมปังเพื่อการท่องเที่ยว. *วารสารเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวสู่ความยั่งยืน*, 4(2), 94-109.
- ชนะใจ ต้นไทรทอง และวงศ์ลัดดา วีระไพบุลย์. (2565). แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวรถอาร์วีในประเทศไทย. *สยามวิชาการ*, 2(41), 1-19.
- ดรชนิ เอมพันธุ์. (2547). *การจัดการการท่องเที่ยวในอุทยานแห่งชาติ ใน เอกสารประกอบการสอนรายวิชาหลักนันทนาการและการท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ: ภาควิชาอนุรักษ์วิทยา คณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

- ดรรรชนี เอ็มพันธุ์, พิมพ์ลภัส พงศกรรังศิลป์ และวันชัย อรุณประภารัตน์. (2562). *การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวเพื่อสร้างมาตรฐานการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่หมู่เกาะลันตา จังหวัดกระบี่* (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ.
- บุญพา คำวิเศษณ์. (2554). *ข้อมูลพื้นฐานที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แบบมีส่วนร่วม: กรณีศึกษาชุมชนหมู่บ้านวัดเขา ตำบลโคกกลอย อำเภอดงหลวง จังหวัดพิจิตร*. นนทบุรี: วิทยาลัยราชพฤกษ์.
- อุดม เขยกิจวงศ์ และคณะ. (2548). *การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ*. (พิมพ์ครั้งที่1). กรุงเทพฯ: แสงดาว.
- Arnold, A. (2021). *Best Practices for Determining Tourism Carrying Capacity in Marine and Coastal Ecosystems (Master's thesis)*. University of Washington. Retrieved September 1, 2023, from <http://hdl.handle.net/1773/47618>
- Arredondo, J. R., et al. (2021). Modeling areal measures of campsite impacts on the Appalachian National Scenic Trail to enhance ecological sustainability. *Journal of Environmental Management*, 279, 10-14.
- Cabezas-Rabadán, C., et al. (2019). Assessing users' expectations and perceptions on different beach types and the need for diverse management frameworks along the Western Mediterranean. *Land Use Policy*, 81, 219-231.
- Camilleri, M. A. (2022). Strategic attributions of corporate social responsibility and environmental management: The business case for doing well by doing good. *Sustainable Development*, 30(3), 409-422.
- Chankoson, T. (2018). Multilevel confirmatory factor analysis of green tourism management in Thailand for ASEAN economic community. *Asian Administration & Management Review*, 1(2), 88-99.
- Chen, M. W., Tu, H. M. and Tung, C. H. (2022). From Chinese tourists to Taiwanese campers: Impacts of tourism policies on campsite land use/cover change. *Journal of Environmental Management*, 310, 1-12.
- Cheng, K. (2019). The Novelty Space Exploration on RV Tourists in China. International Conference on Education, Management and Social Science, 3(1), 86-91.
- Dileep, M.R. and Pagliara, F. (2023). *Recreational Transportation and Tourism*. In: *Transportation Systems for Tourism*. Retrieved January 13, 2024, from <http://hdl.handle.net/1773/47618>
- Ding, H., et al. (2021). Site selection of self-driving and recreational vehicle camps in China: An investigation using analytic hierarchy process and entropy. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 8(5), 762-777.
- Garau, G., Carboni, D. and Meligi, A. (2022). Economic And Environmental Impact of The Tourism Carrying Capacity: A Local-Based Approach. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 46(7), 1257-1273.
- Grynchuk, J. and Romaniuk, I. (2018). Development of rural green tourism in the regions of Ukraine on the basis of European integration. *Baltic Journal of Economic Studies*, 4(4), 101-105.
- Hammit, W. E., Cole, D. N., and Monz, C. A. (2015). *Wildland recreation: ecology and management*. (3<sup>rd</sup>). New Jersey: Wiley Blackwell.

- Hanna, P. and Adams, M. (2019). Positive self-representations, Sustainability and socially organised denial in UK tourists: Discursive barriers to a sustainable transport future. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(2), 189-206.
- Huipeng, Y. (2023). The evolution of recreational activities trends, impacts and future prospects. *Physical education and sport through the centuries*, 10(2), 63-77.
- Jiming, M. (2019). Influencing Factors and Mechanism of Development of RV Camps Based on Tourists' network Comments. *Journal of Service Science and Management*, 12(3), 594-598.
- Kim, J. J. and Hwang, J. (2020). Merging the norm activation model and the theory of planned behavior in the context of drone food delivery services: Does the level of product knowledge really matter?. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 42, 1-11.
- Kleinschroth, F. and Kowarik, I. (2020). COVID-19 crisis demonstrates the urgent need for urban greenspaces. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 18(6), 318-319.
- Lee, W. H. and Cheng, C. C. (2018). Less is more: A new insight for measuring service quality of green hotels. *International Journal of Hospitality Management*, 68, 32-40.
- Liu, Z., et al. (2022). Role of tourism development in environmental degradation: A step towards emission reduction. *Journal of Environmental Management*, 303, 15-32.
- Ly, T. P. and Nguyen, T. H. H. (2017). Application of carrying capacity management in Vietnamese national parks. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22(2), 1-16.
- Ma, S., et al. (2021). Global climate resources for camping and nature-based tourism. *Tourism and Hospitality*, 2(4), 365-379.
- Maione, C., Lapko, Y. and Trucco, P. (2022). Towards a circular economy for the plastic packaging sector: Insights from the Italian case. *Sustainable Production and Consumption*, 34(11), 78-89.
- Mao, Y., and Zhou, M. (2023). A Study on the Service Design of Leisure Campsites in Shanghai Based on Kansei Engineering. *12<sup>th</sup> International Conference, Held as Part of the 25<sup>th</sup> HCI International Conference*, (pp.202 - 219). Denmark.
- Marion, J. L., et al. (2018). Applying recreation ecology science to sustainably manage camping impacts: A classification of camping management strategies. *International Journal of Wilderness*, 24(2), 84-101.
- Masteriarsa, M. F. (2023). Tourism Destination Mapping Based on Tourism Characteristics and Carrying Capacity of Province in Indonesia. *Journal Perencanaan Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 7(3), 344-361.
- Meng, C., et al. (2020). Sustainable urban development: An examination of literature evolution on urban carrying capacity in the Chinese context. *Journal of Cleaner Production*, 277, 12-28.
- Nilnoppakun, A. and Ampavat, K. (2016). Is pai a sustainable tourism destination?. *Procedia Economics and Finance*, 3(39), 262-269.
- Piyumi, C.P. (2021). Potentials of Promoting Motorhome Tourism among Domestic Tourists in Sri Lanka. *International Conference on Business and Information*. University of Kelaniya, Sri Lanka.

- Publications, R. (2021). *RV Camping in National Parks*. (2<sup>nd</sup>). Roundabout Publications.
- Rahman, M. K., et al. (2021). Impact of community participation on sustainable development of marine protected areas: Assessment of ecotourism development. *International Journal of Tourism Research*, 24(1), 33–43.
- Roseta, P., Sousa, B. B. and Roseta, L. (2020). Determiners in the Consumer's Purchase Decision Process in Ecotourism Contexts: A Portuguese Case Study. *Geosciences*, 10(224), 1-18.
- Rybalchenko, N., et al. (2021). Clusterization tendencies of Ukraine's tourism sphere and way out of the COVID-19 pandemic crisis. *Revista de La Universidad Del Zulia*, 12(34), 60-75.
- Sahahiri, R.M., Griffin, A.L. and Sun, Q. (2023). Investigating Ecotourism Opportunities Measurements in a Complex Adaptive System: A Systematic Literature Review. *Sustainability*, 15(3), 1-20.
- Singmaster, D. (2022). *Adventures in Recreational Mathematics*. Singapore: World Scientific Pub.
- Swiader, M., Szewranski, S. and Kazak, J. K. (2020). Environmental carrying capacity assessment - the policy instrument and tool for sustainable spatial management. *Frontiers in Environmental Science*, 8, 1-20.
- Tahir, R., et al. (2019). Green organizational culture: A review of literature and future research agenda. *Annals of Contemporary Developments in Management & HR*, 1(1), 23-38.
- Teodora, K.D., et al. (2022). Glamping: An Active Back to Nature Trend in the Post-Pandemic Tourism Reality. *Proceedings of the 5<sup>th</sup> International Conference on Tourism Research*, 15(1), 183-190. <https://doi.org/10.34190/ictr.15.1.290>
- Thiel, D., Leroux, E. and Labarbe, E. (2024). Optimizing shared recreational vehicle service areas: A multi-strategy approach for economic performance and user satisfaction. *Tourism Economics*, 30(6), 1465-1491.
- Wang, Y., et al. (2021). Assessing tourism environmental psychological carrying capacity under different environmental situations. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 26(2), 132-146.
- Wilson, C., et al. (2019). Fostering distinct and transferable learning via summer camp. *Children and Youth Services Review*, 98(1), 269-277.
- Winata, A., et al. (2020). Assessment of mangrove carrying capacity for ecotourism in Kemujan Island, Karimunjawa National Park, Indonesia. *Advances in Environmental Sciences*, 12(1), 83-96.
- Woodmansey, A. (2023). *Early Recreational Vehicle Patents: Fifty Pioneering RV Designs from Around the World*. England: Pen & Sword Transport.