



**รูปแบบความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรอง
บนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา
สปป. ลาว เมียนมาและเวียดนาม)**

**Tourism Supply Chain Management Collaboration Model of the Secondary
City Tourism Industry on the Eastern Economic Corridor Towards Cooperation
in the CLMV Group Countries (Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Vietnam)**

ธงธรรม เจียงสถาพร

สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม
เลขที่ 2410/2 ถนนพหลโยธิน แขวงเสนานิคม เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

Thongtham Jiangsataporn

Department of Logistics and Supply Chain Management,
College of Logistics and Supply Chain, Sripatum University

2410/2 Phahonyothin Rd, Sena Nikhom, Chatuchak, Bangkok, 10900

thongtham.j@gmail.com

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) สัมเคราะห์บริบทของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV 2) ศึกษาองค์ประกอบที่ส่งผลต่อความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV 3) วิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV โดยใช้วิธีการวิจัยแบบผสมเครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ การสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่ม และแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างคือ สถานประกอบการจำนวน 264 แห่ง และใช้การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันในการวิเคราะห์ทางสถิติ ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกประกอบไปด้วย 1) การดำเนินงานร่วมกัน 2) การลงทุนด้านเฉพาะทาง 3) การสื่อสารการทำงานร่วมกัน 4) การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน 5) การใช้ทรัพยากรร่วมกัน และ 6) การร่วมกันในการตัดสินใจ

คำสำคัญ : การจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยว จังหวัดจันทบุรี จังหวัดตราด กลุ่มประเทศ CLMV



Abstract

This paper aims to 1) Synthesize the context of the tourism supply chain management cooperation model of the secondary city tourism industry on the Eastern Economic Corridor towards cooperation in CLMV countries 2) Study the components that effect to tourism supply chain management cooperation of the secondary city tourism industry on the Eastern Economic Corridor towards cooperation in the CLMV countries 3) Analyzing the elements that affirmative of tourism supply chain management cooperation of the secondary city tourism industry on the Eastern Economic Corridor towards cooperation in the CLMV countries. The study explored by mixed methods research (qualitative and quantitative) which the researching tools include Indepth interview, focus group and questionnaire. Based on 264 establishments under multistage sampling and it using Confirmatory Factor Analysis (CFA). In statistical analysis had found that the tourism supply chain management collaboration model of the secondary city tourism industry on the Eastern Economic Corridor towards cooperation have significant component such as 1) Joint team 2) Dedicated Investment 3) Collaborative Communication 4) Risk Sharing 5) Shared Resources and 6) Synchronized Decision.

Keywords : Tourism Supply Chain Management, Chanthaburi Province, Trat Province, CLMV group countries

บทนำ

ตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ รวมถึงการสร้างความสามารถในการแข่งขันของการจัดการการท่องเที่ยวเมืองรอง (สำนักงานเลขาธิการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ, 2561) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่ให้ความสำคัญต่อการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและการแข่งขันได้อย่างยั่งยืนของจังหวัดเมืองรอง รวมถึงการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว การพัฒนาด้านโซ่อุปทานในพื้นที่ การยกระดับส่งเสริมอัตลักษณ์การท่องเที่ยว (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) และสอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560 – 2564 ที่ให้ความสำคัญในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการกระจายรายได้สู่ประชาชนทุกภาคส่วน มุ่งการท่องเที่ยวให้เป็นการเพิ่มรายได้ รวมถึงการกระจายรายได้แก่ประเทศ และพัฒนาการท่องเที่ยวให้เป็นสากล (คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2560)

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้รับงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 เป็นวงเงิน 891.29 ล้านบาท จำแนกเป็น กรมการท่องเที่ยว 106.29 ล้านบาท ใช้ดำเนินโครงการฝึกอบรม



ภาษาอังกฤษ การจัดการท่องเที่ยวชุมชน การทำโฮมสเตย์ เป็นต้น และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 785.00 ล้านบาท ใช้ดำเนินโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองและชุมชน เช่น อะเมซิงไทยแลนด์ โกโลคอล (Amazing Thailand Go Local) การส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวชุมชนและการกระจายรายได้สู่เมืองรอง เป็นต้น และมีการปรับสัดส่วนผู้เยี่ยมชมเมืองหลักต่อเมืองรอง จากเดิม 70:30 เป็น 65:35 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2561) ทั้งนี้การท่องเที่ยวเมืองรองยังไม่ใช่ที่รู้จักและไม่ได้รับการตอบรับจากนักท่องเที่ยว อีกทั้งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ประเมินว่ามาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองยังไม่ได้ได้รับประโยชน์มากนัก ภาครัฐควรให้ความรู้และสนับสนุนผู้ประกอบการ รวมถึงช่วยประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น ในขณะที่สถานการณ์การท่องเที่ยวที่เติบโตต่อเนื่องเริ่มส่งผลดีต่อผู้ประกอบการมากขึ้น ธุรกิจที่ยังไม่ลงทุนหรือจ้างงานเพิ่มขึ้นจะมีการดำเนินกลยุทธ์ในการทำตลาดออนไลน์ และใช้โซเชียลมีเดียมากขึ้น แต่การประกาศขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ ทำให้ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะในธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงธุรกิจขายของที่ระลึก ทำให้ต้องลดจำนวนแรงงานหรือชั่วโมงจ้างงานลง หรือต้องเพิ่มราคาสินค้าและบริการ (Bltbangkok, 2018)

ในงานสัมมนาและอบรมเชิงปฏิบัติการ การท่องเที่ยวเมืองรอง และการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนอย่างยั่งยืนของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 6 - 8 กันยายน 2561 นายวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มองว่า กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออก มีความสอดคล้องกับการขยายผลนโยบายท่องเที่ยวเมืองรองที่มุ่งเน้นให้เกิดความร่วมมือตั้งแต่ระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล และชุมชน โดยเฉพาะจังหวัดจันทบุรีที่มีการเติบโตอย่างชัดเจนทั้งจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ที่ใกล้เคียงกับเมืองหลัก ถือเป็นต้นแบบเมืองรองที่มีศักยภาพรองรับการท่องเที่ยว (MGR Online, 2562) ประกอบกับคณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออกได้วางแผนปฏิบัติการปี พ.ศ. 2559 - 2563 ให้มีวิสัยทัศน์ว่าเป็นพื้นที่การท่องเที่ยวชายทะเลสี่แสนตะวันออกกระดัดสากล ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเชื่อมโยงสู่กัมพูชาและเวียดนาม ซึ่งเป็นสองประเทศในกลุ่มประเทศ CLMV ที่ประกอบด้วยประเทศกัมพูชา (Cambodia), สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว : สปป.ลาว (Lao People's Democratic Republic : Lao PDR), เมียนมา (Myanmar) และเวียดนาม (Vietnam) ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เห็นชัด คือ Free Individual Traveler (FIT) หรือนักท่องเที่ยวที่เดินทางร่วมกันไม่เกิน 10 คน โดยไม่ผ่านบริษัทนำเที่ยว เช่น กลุ่มครอบครัว กลุ่มเพื่อน เป็นต้น นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ต้องการการพักผ่อน ท่องเที่ยวและรับประทานอาหารตามสถานที่ที่สมาชิกในกลุ่มต้องการ ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูง และมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันกลุ่มนี้มีสัดส่วนมากกว่า 50% ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด (ชัยรัตน์ ไตรรัตน์จรัสพร, 2562) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงวิกฤตการณ์ที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจท่องเที่ยวในอนาคต

จากที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2554) ได้ระบุว่า ประเด็นสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยที่สำคัญ คือ การส่งเสริมความร่วมมือของภาครัฐกับภาคเอกชนในการพัฒนากรอบบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้มีเอกภาพ มีการบูรณาการร่วมกัน ลดความซ้ำซ้อนของภารกิจและลดต้นทุนเพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน จึงมีความจำเป็นต้องศึกษารูปแบบของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานใน



อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของเมืองรอง ซึ่งมีความสำคัญต่อการเติบโตด้านเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อที่จะพัฒนาให้ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมนี้สามารถร่วมมือกันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาของอุตสาหกรรมที่ยั่งยืน ในขณะที่การเชื่อมโยงการทำงานของธุรกิจต่างๆ เข้าด้วยกันเป็นการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันของธุรกิจบริการ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) นั่นคือ ความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กร ซึ่งจะทำให้เกิดความสามารถทางการแข่งขันเชิงยุทธศาสตร์มากกว่าการดำเนินการเพียงลำพัง โดยเริ่มจากการบริหารโซ่อุปทานของหน่วยย่อยในองค์กรที่มีระดับเล็กที่สุดก่อน

จากการศึกษาของ Portia Pearl Siyanda Sifolo (2020) พบว่า การบูรณาการในโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งของธุรกิจการท่องเที่ยวในแอฟริกาจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการพัฒนาทุกภาคส่วน การจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่ดีสามารถกระตุ้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งยังสนับสนุนให้สังคมได้รับประโยชน์จากส่วนแบ่งของการท่องเที่ยว ในขณะที่การประสานงานเชิงกลยุทธ์ระหว่างพันธมิตรจะช่วยกระจายการท่องเที่ยวและปรับปรุงประสิทธิภาพของการท่องเที่ยวได้ การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพและการเชื่อมโยงแบบแนบแน่นมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความได้เปรียบในการแข่งขันและความเจริญรุ่งเรืองขององค์กรด้านการท่องเที่ยว โดยมีผลประโยชน์สูงสุดจากการสร้างมูลค่าสำหรับองค์กรภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคที่ดำเนินงานภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในแอฟริการ่วมกัน เป็นที่ชัดเจนว่าการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวมีความจำเป็นต่อการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับท้องถิ่น

ผู้วิจัยตระหนักถึงความจำเป็นของความร่วมมือในโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองว่ามีความสำคัญต่อการสร้างความเจริญเติบโตอย่างเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของการจัดการการท่องเที่ยวเมืองรองได้อย่างยั่งยืน อีกทั้งเป็นการกระจายรายได้สู่ประชาชนทุกภาคส่วนและช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ด้วยเมืองรองของกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการเติบโตด้านการท่องเที่ยวอย่างชัดเจนประกอบกับการเป็นประตูเชื่อมโยงสู่ความร่วมมือกับผู้ประกอบการในประเทศกัมพูชาและเวียดนาม จึงเหมาะแก่การเป็นพื้นที่ต้นแบบในการศึกษา จึงได้ทำการศึกษารูปแบบความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองให้เป็นสากล

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษารูปแบบความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อสังเคราะห์บริบทของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV



2. เพื่อศึกษาองค์ประกอบที่ส่งผลต่อความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV

3. เพื่อวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV

บททวนวรรณกรรม

เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก (Active Beach)

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 22 ก เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 ได้กำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวขึ้น 5 เขต หนึ่งในนั้นคือ **เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก** ที่ประกอบด้วยจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด โดยมีวิสัยทัศน์ในการจัดทำยุทธศาสตร์ ปีพ.ศ. 2559 - 2563 ว่า “การท่องเที่ยวชายทะเลสี่จังหวัดตะวันออกยกระดับสากลที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคและเวียดนาม” และสร้างภาพลักษณ์ทางการท่องเที่ยวหาดทรายชายทะเลที่แตกต่างโดยจังหวัดจันทบุรีและตราดเป็นเมืองท่องเที่ยวสีเขียว อุดมสมบูรณ์ไปด้วยธรรมชาติ หมู่เกาะ หาดทรายและชายทะเลที่สวยงามด้วยวิถีชีวิตของกลุ่มชาวประมง มีการท่องเที่ยวชุมชนและการท่องเที่ยวเชิงเกษตรมากมาย รวมถึงการเป็นเมืองท่องเที่ยวชายแดนสู่ประเทศเพื่อนบ้านและมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาให้กลุ่มจังหวัดในพื้นที่เป็นเมืองท่องเที่ยวชายหาดและเป็นแหล่งเรียนรู้วิถีชีวิตการท่องเที่ยวชุมชนในระดับสากล พร้อมทั้งส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับพื้นที่ รวมถึงการเพิ่มกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพให้พักอาศัยอยู่นานขึ้น มีการใช้จ่ายที่สูงขึ้นและขยายฐานนักท่องเที่ยวจากเมืองท่องเที่ยวหลัก ไปยังเมืองท่องเที่ยวรอง ตลอดจนการเชื่อมโยงเมืองท่องเที่ยวภายในเขตและนอกเขต รวมถึงประเทศกัมพูชาและเวียดนาม และเร่งแก้ไขปัญหาการท่องเที่ยวในพื้นที่ (คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก(จังหวัด ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด), 2558)

วรรณกรรมเกี่ยวกับโซ่อุปทานของการท่องเที่ยว

โซ่อุปทานของการท่องเที่ยวเป็นปัจจัยสำคัญของการท่องเที่ยวดังที่ มิ่งสรรพ ขาวสอาด (2550) พบว่าโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเป็นการจัดการโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวที่แตกต่างจากการจัดการโซ่อุปทานของสินค้า ด้วยนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มมีเป้าหมายที่แตกต่างกัน การจัดการโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวจึงต้องประกอบด้วย 1) ความสะดวกทันเวลา 2) ความสะดวกสบาย และ 3) ความปลอดภัยตรงตามความต้องการของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่ม ในขณะที่ คมสัน สุริยะ (2551) พบว่าโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ประกอบด้วยสามองค์ประกอบ คือ 1) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical flow) เป็นการเดินทางและการลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว 2) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) เป็นการให้ข้อมูลและข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยวอย่างละเอียดชัดเจน และ 3) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial flow) เป็นการอำนวยความสะดวกในเรื่องของการชำระค่าสินค้าหรือบริการในการท่องเที่ยว และสอดคล้องกับ Xinyan Zhang and Haiyan Song (2008) ที่พบว่า การจัดการโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพในการ



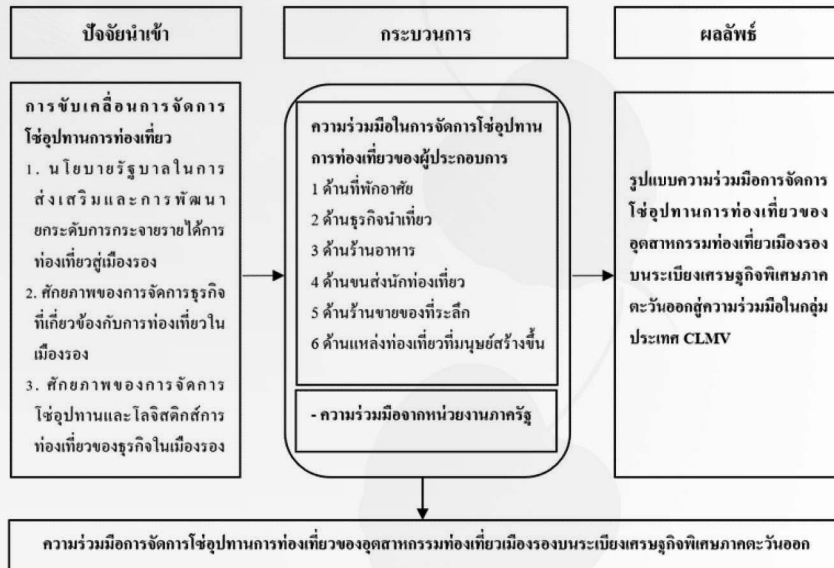
ให้บริการ ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญในการเสนอแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ด้วยความร่วมมือในการจัดการภายในองค์กร จึงต้องให้ความสำคัญกับความร่วมมือในการประกอบธุรกิจต่างๆ ของการจัดการโซ่อุปทานของการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

วรรณกรรมเกี่ยวกับความร่วมมือในโซ่อุปทาน

ความร่วมมือในโซ่อุปทานมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนองค์กรดังที่ Spekman, Kamauff Jr and Myhr (1998) พบว่า การทำงานร่วมกันในโซ่อุปทานมีหลายระดับ การบรรลุเป้าหมายมีพื้นฐานจากการแบ่งปันข้อมูล การซื้อสัตย์ต่อกัน การให้ความร่วมมือ การวางแผน การแบ่งผลกำไรและรับความเสี่ยงร่วมกัน ทำให้การดำเนินงานมีเป้าหมายไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งระดับความสัมพันธ์เริ่มจากการปฏิบัติงานร่วมกัน (Cooperation) การสร้างความสัมพันธ์แบบประสานงานกัน (Coordination) การใช้ระบบสารสนเทศที่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน และการดำเนินงานร่วมกัน (Collaboration) เป็นความสัมพันธ์ในระยะยาว คล้ายกับ Barratt and Oliveira (2001) ที่พบว่า ความร่วมมือในโซ่อุปทานมีอิทธิพลทางบวกต่อความไว้วางใจในองค์กรและความผูกพันต่อองค์กรในการบรรลุเป้าหมายร่วมกัน เป็นการรักษาสวนประโยชน์ร่วมกันตลอดโซ่อุปทานทั้งการแบ่งปันข่าวสารร่วมกัน การดำเนินงานร่วมกัน การลงทุนที่มีทิศทางร่วมกัน การแบ่งผลกำไรร่วมกัน การยอมรับความเสี่ยงร่วมกัน และการดำเนินงานตามสายงานอย่างมีระบบ โดยมีเป้าหมายตามกลยุทธ์ขององค์กรที่เป็นแนวทางในผลประโยชน์ขององค์กรร่วมกันได้

สอดคล้องกับ Huuhtanen (2004) ที่ระบุว่า การดำเนินงานร่วมกันจะเกิดประโยชน์ต่อองค์กรทั้งภาคธุรกิจอุตสาหกรรมและการบริการ โดยการใช้ข้อมูลร่วมกัน การดำเนินงานร่วมกัน การลงทุนเฉพาะทาง การสื่อสารในการทำงานร่วมกัน การจูงใจโดยตำแหน่งงาน การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน การสร้างความรู้ร่วมกัน และการตัดสินใจร่วมกัน จะสร้างศักยภาพที่ยั่งยืนในการดำเนินงานขององค์กร ในขณะที่ Min et al. (2005) ได้ศึกษาจากแบบจำลองความคิดของความร่วมมือในโซ่อุปทาน ด้วยการเก็บข้อมูลจากผู้บริหารระดับสูงและบุคลากรที่ทำงานจริง พบว่าความร่วมมือในโซ่อุปทานสามารถพัฒนาขั้นตอนการทำงานให้ดีขึ้นได้และส่งผลต่อความสามารถในการดำเนินงานขององค์กรต่อการได้รับประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งมีลักษณะความสัมพันธ์ร่วมกันอย่างดีต่อการแบ่งปันทรัพยากรร่วมกัน การบริหารความเสี่ยงร่วมกันทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ และใกล้เคียงกันกับ Matopoulos, Vlachopoulou, Manthou and Manos (2007) ซึ่งพบว่า ความร่วมมือในโซ่อุปทานขององค์กรประกอบด้วย 1) การตกลงร่วมกันในการจัดการทรัพยากรร่วมกัน การลงทุนในการดำเนินงานร่วมกันซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการดำเนินงานขององค์กร มีความผันผวนและความเสี่ยงร่วมกัน การปฏิบัติงานร่วมกันของบุคลากร โดยต้องประเมินขั้นตอนการทำงานและตัดสินใจร่วมกัน ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่องค์กรได้กำหนดไว้ และ 2) การรักษาความสัมพันธ์ของความร่วมมือในโซ่อุปทานจะส่งผลต่อความไว้วางใจในองค์กรและความผูกพันต่อองค์กร

เชิงคุณภาพ ได้แก่ ความร่วมมือในการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีองค์ประกอบอย่างไร ตามภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แนวความคิดในการวิจัย

เชิงปริมาณ พิจารณาตัวแปรที่ได้มาจากแนวคิดโซ่อุปทานการท่องเที่ยว รวมถึงแนวคิดการจัดการโซ่อุปทานอย่างยั่งยืนและแนวคิดความร่วมมือในโซ่อุปทานตามมุมมองเชิงกระบวนการ

วิธีการวิจัย

การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Methods Research) โดยใช้ทั้งเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ซึ่งมีการดำเนินการควบคู่กันไปด้วย

ด้านการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ดำเนินการวิจัยตามลำดับดังนี้

1. ใช้การสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructure Interview) สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในส่วนกลางจำนวน 5 ท่าน ผู้ประกอบการของ 6 ภาคส่วนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและหน่วยงานภาครัฐของจังหวัดจันทบุรีกับจังหวัดตราด จำนวน 14 ท่าน รวมทั้งสิ้น 19 ท่าน โดยคัดเลือกแบบเจาะจงจากผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการไม่น้อยกว่า 10 ปีของแต่ละภาคส่วน แล้วนำมาสรุปและสังเคราะห์ข้อค้นพบที่ได้

2. นำข้อค้นพบที่ได้มาตรวจสอบความถูกต้องด้วยการเชิญผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสนทนากลุ่ม (Focus group) จำนวน 7 ท่าน (โยธิน แสงวดี, 2549) โดยคัดเลือกแบบเจาะจงจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการไม่น้อยกว่า 10 ปี มาให้ข้อเสนอแนะและเสนอแนวทางการปฏิบัติเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาความร่วมมือของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองในพื้นที่



3. สรุปรองคประกอบของความร่วมมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ไดจากการวิจัยเชิงคุณภาพและนำผลลัพธ์ที่ได้ไปเป็นส่วนหนึ่งในการออกแบบสอบถามของการวิจัยเชิงปริมาณ

ด้านการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ดำเนินการวิจัยตามลำดับดังนี้

1. ดำเนินการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี รายงาน บทความวิชาการ วารสาร และงานวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมมือในการจัดการโซ่อุปทาน แล้วสรุปข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยและดำเนินการออกแบบการวิจัย

2. นำองค์ความรู้จากการทบทวนวรรณกรรมและองค์ความรู้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักร่วมกับการสนทนากลุ่มและการเก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่วิจัย มาใช้ในการพัฒนาแบบสอบถาม

3. ประชากรในการศึกษาประกอบด้วย 6 ภาคส่วนของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในสองจังหวัด โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) และคำนวณขนาดหลุ่มตัวอย่างจากสูตรของ Taro Yamane โดยใช้ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ (e) ที่ 0.05 เมื่อมีจำนวนประชากร 707 แห่ง จึงใช้กลุ่มตัวอย่างไม่น้อยกว่า 256 แห่ง โดยการศึกษาครั้งนี้ใช้กลุ่มตัวอย่าง 264 แห่ง

4. นำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามมาตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้างของรูปแบบโดยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis : CFA) ซึ่งเป็นการประเมินผลความถูกต้องของโมเดล โดยประเมินความกลมกลืนของโมเดลกับข้อมูลเชิงประจักษ์ในภาพรวม (นงลักษณ์ วิรัชชัย, 2542)

จากนั้นนำข้อค้นพบที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม มาเปรียบเทียบกับผลจากการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันที่ได้จากการเก็บแบบสอบถาม มาสังเคราะห์เป็นรูปแบบความร่วมมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมมือในกลุ่มประเทศ CLMV แล้วทำการสรุปผลการวิจัยตามผลลัพธ์ที่ได้เพื่อนำข้อค้นพบไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถนำไปใช้ได้อย่างแท้จริง

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ขอบเขตด้านเนื้อหาของการวิจัยเชิงปริมาณจะเกี่ยวกับความร่วมมมือในโซ่อุปทานตามแนวคิดการจัดการโซ่อุปทานอย่างยั่งยืนตามแนวคิดของ Spekman, Kamauff Jr and Myhr (1998); Barratt and Oliveira (2001); Matopoulou, Vlachopoulou, Manthou and Manos (2007) ได้แก่ 1) การดำเนินงานร่วมกัน 2) การลงทุนด้านเฉพาะทาง 3) การสื่อสารการทำงานร่วมกัน 4) การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน 5) การใช้ทรัพยากรร่วมกัน และ 6) การร่วมกันในการตัดสินใจ

ขอบเขตด้านประชากร



ประชากรได้แก่ ผู้บริหารหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารของ 6 ภาคส่วนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ได้แก่ 1) ด้านที่พักอาศัย 2) ด้านธุรกิจนันทนาการ 3) ด้านร้านอาหาร 4) ด้านขนส่งนักท่องเที่ยว 5) ด้านร้านขายของที่ระลึก และ 6) ด้านแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ของเมืองรองในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออกที่จดทะเบียนอย่างถูกต้อง จำนวน 707 แห่ง

ขอบเขตด้านพื้นที่

ขอบเขตทางภูมิศาสตร์ขององค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออกที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเข้าไปในพื้นที่ต่ำกว่า 6 ล้านคนต่อปี จำนวน 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562)

ขอบเขตด้านเวลา

ผู้วิจัยดำเนินการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV ในปี พ.ศ. 2562

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

1. การขับเคลื่อนการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ดังนี้

1.1 การให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมและการพัฒนาระดับการกระจายรายได้การท่องเที่ยวสู่เมืองรองของภาครัฐไม่ว่าจะเป็น (1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) ของคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (3) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2560 - 2564) ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (4) แผนยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยว พ.ศ. 2561 - 2564 ของกรมการท่องเที่ยว และ (5) คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีของคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ต่างมุ่งส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการตลาดของผู้ประกอบการในเมืองรองให้เข้มแข็ง เพื่อการกระจายนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวสู่เมืองรอง โดยใช้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นกรอบในการจัดทำนโยบายของหน่วยงานต่างๆ

1.2 ศักยภาพของการจัดการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ ประกอบด้วยปัจจัยดังต่อไปนี้

(1) ด้านของการผลิต โดยจังหวัดจันทบุรีมีความโดดเด่นในด้านของผลไม้ อุตสาหกรรมในพื้นที่จะเน้นการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต การแปรรูปและการยืดอายุของผลผลิต รวมถึงการทำเหมืองพลอยและการประมง ส่วนจังหวัดตราดมีความโดดเด่นในการท่องเที่ยวหมู่เกาะและการท่องเที่ยวชุมชน โดยมีเป้าหมายสู่เมืองท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม “7 Green Tourism” มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones : SEZs) ในอำเภอคลองใหญ่ ชายแดนไทย-กัมพูชา และตั้งอยู่บนเส้นทาง R10 (Southern Coastal



Subcorridor) ที่เป็นเส้นทางหนึ่งซึ่งเชื่อมโยงไทยกับกลุ่ม CLMV เป็นถนนที่เชื่อมต่อเมืองเศรษฐกิจและเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของไทยกับกัมพูชาและเวียดนาม จัดเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูงที่สุดของกลุ่ม CLMV รวมถึงเป็นเส้นทางส่งออกสินค้าเกษตรและสินค้าอื่นของไทยสู่กัมพูชาและเวียดนาม

(2) ด้านทรัพยากรมนุษย์ โดยทั้งสองจังหวัดพบปัญหาขาดแคลนแรงงานภาคการเกษตรในช่วงฤดูการผลิตและมีการสนับสนุนด้านการพัฒนาแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่จากภาครัฐ ในขณะที่จังหวัดจันทบุรี พบปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคบริการและปัญหาการไปประทับตราหนังสือเดินทางของแรงงานต่างด้าว ส่วนจังหวัดตราดพบปัญหาด้านการท่องเที่ยวชุมชนที่ยังขาดกิจกรรมในวันธรรมดาเพราะผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีงานประจำทำอยู่และปัญหาภาวะเบี้ยยในการจ้างแรงงานต่างด้าว

(3) ด้านการตลาด โดยทั้งสองจังหวัดมีการจัดการด้านการตลาดที่เหมือนกันคือ การใช้สื่อสังคมออนไลน์ (social media) ในการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือบริการของตน และมีการรวมกลุ่มกันเป็นเครือข่ายเพื่อกำหนดทิศทางของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ช่วยกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เป็นตัวแทนในการประสานกับภาครัฐและร่วมกันจัดทำตลาด ส่วนภาครัฐจะช่วยเหลือผ่านสื่อของรัฐและช่วยจัดงานแสดงสินค้า

1.3 ศักยภาพของการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ประกอบด้วย

(1) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical flow) การเดินทางจากกรุงเทพฯ มาจังหวัดจันทบุรีสามารถเดินทางได้เฉพาะทางบกเท่านั้นแต่มีหลายเส้นทาง ส่วนการเดินทางจากกรุงเทพฯ มาจังหวัดตราด สามารถเดินทางได้สองรูปแบบคือ ทางบกจะต้องเดินทางผ่านจังหวัดจันทบุรีเท่านั้น และทางอากาศจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในอนาคตจะมีการเชื่อมระบบรางอยู่สองโครงการ คือ “โครงการรถไฟทางคู่ สายชุมทางศรีราชา-ระยอง และสายมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-คลองใหญ่” และ “โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระยะที่ 2 ส่วนต่อขยายจังหวัดระยอง-จันทบุรี-ตราด” มาจังหวัดทั้งสอง

(2) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information flow) ปัจจุบันนักท่องเที่ยวค้นหาข้อมูลการท่องเที่ยวจากสื่อออนไลน์ ผู้ประกอบการจึงใช้สื่อออนไลน์ในการประชาสัมพันธ์สินค้าหรือบริการของตนตามแต่พบปัญหาในเรื่องของภาษา ในส่วนของป้ายบอกเส้นทางมีความชัดเจนดีและควรเพิ่มภาษาต่างประเทศในป้ายที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว ควรมีหน่วยงานท้องถิ่นคอยดูแลและให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว ในจังหวัดจันทบุรี เส้นทางท่องเที่ยวริมหาดได้รับความนิยมมากที่สุด ส่วนของจังหวัดตราดคือเส้นทางท่องเที่ยวสู่เกาะต่างๆ ส่วนเส้นทางท่องเที่ยวตลาดชายแดนสามารถเชื่อมกับเส้นทางท่องเที่ยวในยุทธศาสตร์ “R10 road of paradise” ของภาครัฐ ซึ่งเป็นเส้นทางแรกที่เชื่อมตลาดท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ CLMV

(3) การเคลื่อนที่ทางการเงิน (Financial flow) ทั้งสองจังหวัด การซื้อขายผ่านสื่อออนไลน์จะชำระเงินด้วยการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคารเป็นหลัก หากชำระค่าสินค้าหรือบริการที่สถานประกอบการจะมีหลายช่องทางตามที่ผู้ประกอบการอำนวยความสะดวก ส่วนการชำระค่าสินค้าหรือบริการกับพ่อค้าแม่ค้าทั่วไปยังใช้เงินสดเป็นหลัก ในด้านการถอนเงินสดจากเครื่องจ่ายเงินอัตโนมัติ (ATM) ของธนาคาร อาจพบปัญหาไม่สามารถใช้งานได้ในบางช่วงเวลาและในบางพื้นที่มี ATM เพียงเครื่องเดียว



(4) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โดยทั้งสองจังหวัดขาดรถขนส่งสาธารณะไปยังสถานที่ท่องเที่ยว รถโดยสารขนาดใหญ่เข้าไม่ถึงแหล่งท่องเที่ยว การเชื่อมต่อของแหล่งท่องเที่ยวและปัญหาขยะในแหล่งท่องเที่ยว เช่นกัน ด้านจังหวัดจันทบุรีมีปัญหาการจราจรในช่วงวันหยุด ระบบประปาไม่ครอบคลุมพื้นที่ท่องเที่ยว ส่วนจังหวัดตราดพบปัญหาการรอขึ้นเรือเฟอร์รี่ข้ามเกาะช้าง ถนนรอบเกาะช้างไม่เชื่อมกัน และจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กที่เชื่อม R10 มีความแออัด ไม่ได้แยกช่องทางขนส่งสินค้ากับการสัญจรข้ามแดน

(5) นักท่องเที่ยว (Tourist) โดยนักท่องเที่ยวของทั้งสองจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี จังหวัดจันทบุรีนักท่องเที่ยวส่วนมากเป็นชาวไทย นักท่องเที่ยวต่างชาติจะใช้จ่ายสูงกว่านักท่องเที่ยวไทย แต่รายได้จากการท่องเที่ยวมาจากนักท่องเที่ยวไทยเป็นหลัก ส่วนจังหวัดตราดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินิยมเที่ยวที่เกาะช้าง บนฝั่งจังหวัดตราด เกาะกูดและเกาะหมาก ตามลำดับ การใช้จ่ายเฉลี่ยตามเกาะจะสูงกว่าบนฝั่งจังหวัดตราด แต่รายได้จากการท่องเที่ยวยังคงมาจากนักท่องเที่ยวไทยเป็นหลักเช่นกัน

2. ผลการศึกษาองค์ประกอบที่ส่งผลต่อความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม พบว่าประกอบไปด้วย

2.1 การทำงานร่วมกัน ต้องให้ความสำคัญกับการทำงานร่วมกันของทุกฝ่ายในองค์กร โดยแบ่งหน้าที่ตามความรู้ความสามารถของแต่ละคน เมื่อพบปัญหาต้องปรึกษากันและช่วยกันแก้ปัญหาซึ่งจะทำให้เกิดความรู้สึกสามัคคีกัน ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรมีการสร้างเครือข่ายร่วมกันเพื่อเป็นตัวแทนกลุ่มในการประสานงานกับภาครัฐ ภายในกลุ่มจะประชุมเพื่อให้ทำงานไปในทิศทางเดียวกัน ช่วยเหลือกัน ถ่ายทอดความรู้และข้อมูลระหว่างกัน กับภาครัฐจะดำเนินการผ่านสมาคมหรือชมรม โดยมีการแลกเปลี่ยนความและทำงานร่วมกันทั้งในระดับนโยบายและการตลาด

2.2 การใช้สิ่งต่างๆ ร่วมกัน ต้องฝึกให้ทุกคนทำหน้าที่ทดแทนกันได้ ยกเว้นงานเฉพาะด้าน เมื่อจุดใดขาดแคลนก็สามารถนำบุคลากรจากส่วนอื่นมาทดแทนได้และมีการใช้อุปกรณ์และยานพาหนะภายในองค์กรร่วมกันเพื่อลดต้นทุนและลดค่าใช้จ่ายขององค์กร ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรจะอยู่ในรูปของการใช้อุปกรณ์ ทรัพยากรและสถานที่ร่วมกัน มีการแบ่งปันด้านบุคลากรบ้าง แต่โดยมากจะอยู่ในรูปแบบของการเชิญมาเป็นวิทยากร กับภาครัฐจะอยู่ในรูปแบบของการประชุม การอบรม หรือการฝึกเสริมทักษะอาชีพจากภาครัฐ

2.3 การพูดคุยติดต่อกัน มีการปรึกษากันอยู่เสมอภายในองค์กรทำให้ลดความผิดพลาดจากการสื่อสาร เกิดประสิทธิภาพในการทำงานและทำให้องค์กรก้าวไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ได้ การสื่อสารในปัจจุบันใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ Line และ e-mail เป็นหลัก แต่พบปัญหาในการสนทนากับชาวต่างชาติ ส่วนการติดต่อกันระหว่างองค์กรหรือกับผู้จัดหาดูดิบ (Supplier) ต้องสื่อสารกันอยู่เสมอเพื่อให้ทำงานไปในทิศทางเดียวกัน ช่วยลดข้อผิดพลาดและช่วยแก้ไขปัญหาได้เร็วขึ้น และการที่ภาครัฐนำสื่อสังคมออนไลน์มาให้บริการทำให้การติดต่อกับภาครัฐมีช่องทางมากขึ้นและมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้นด้วย

2.4 การตัดสินใจร่วมกัน ในด้านการวางแผน การเงินและการลงทุนจะอยู่ในกลุ่มผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการ โดยจะนำความคิดเห็นของบุคลากรมาใช้ประกอบการตัดสินใจ ในส่วนของการปฏิบัติงานจะให้

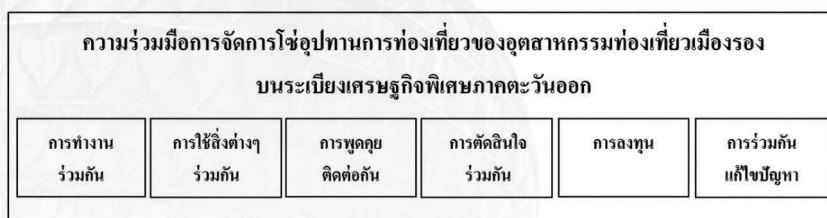


บุคลากรร่วมกันตัดสินใจ ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรจะมีการปรึกษา วางแผนและตัดสินใจร่วมกันเพื่อให้การทำงานร่วมกันเป็นไปด้วยดี ในขณะที่กับผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier) จะมีการวางแผนร่วมกันในการคิดค้นและพัฒนาสินค้าหรือบริการ รวมถึงช่วยกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นให้กับลูกค้า กับภาครัฐมีการวางแผนและตัดสินใจร่วมกันในการทำงาน หากมีความเห็นที่แตกต่างกัน โดยมากจะตัดสินใจด้วยการใช้มติเสียงข้างมากในที่ประชุม

2.5 การลงทุน จะลงทุนทำสื่อออนไลน์ เช่น Website Line Facebook YouTube และอื่นๆ เพื่อทำการตลาด รวมถึงการลงทุนคิดค้นผลิตภัณฑ์ บรรจุภัณฑ์หรือรูปแบบบริการใหม่ เพื่อสร้างความแตกต่างให้กับสินค้าหรือบริการ ช่วยดึงดูดลูกค้าและสร้างความประทับใจให้ลูกค้า ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทักษะของบุคลากรด้วยการฝึกอบรมหรือส่งไปศึกษาดูงานตามสาขาของงานที่รับผิดชอบ ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรจะร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจในการสร้างผลิตภัณฑ์หรือบริการใหม่ เพื่อสร้างความแตกต่างในธุรกิจ เพิ่มผลประกอบการและเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดร่วมกัน

2.6 การร่วมกันแก้ไขปัญหา บุคลากรต้องช่วยกันระดมความคิดเห็นเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งหากมีเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้นก็จะสามารถแก้ไขได้และทำให้งานเสร็จตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ การร่วมกันแก้ไขปัญหาจะทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพและสร้างความเข้มแข็งให้องค์กร ความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรจะมีการช่วยเหลือซึ่งกันภายในกลุ่ม ในขณะที่กับผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier) จะมีการร่วมกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในผลิตภัณฑ์หรือบริการให้กับลูกค้า ซึ่งจัดเป็นการแบ่งปันความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทานร่วมกัน

ผู้วิจัยพบว่ารูปแบบของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกประกอบด้วย 6 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) การทำงานร่วมกัน 2) การใช้สิ่งต่างๆ ร่วมกัน 3) การพูดคุยติดต่อกัน 4) การตัดสินใจร่วมกัน 5) การลงทุน และ 6) การร่วมกันแก้ไขปัญหา ดังภาพที่ 2



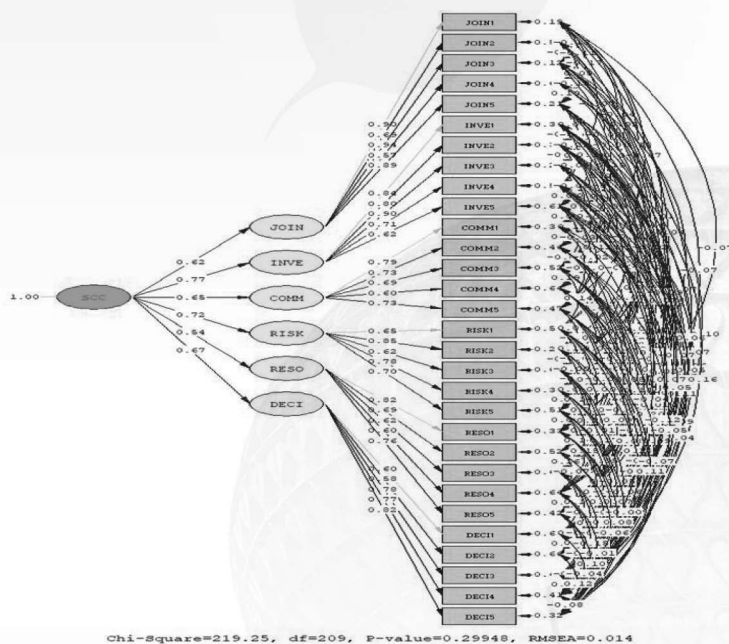
ภาพที่ 2 ความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลการวิจัยเชิงปริมาณ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของแบบสอบถามจำนวน 264 ชุด เมื่อนำมาตรวจสอบความสอดคล้องกลมกลืนโมเดลองค์ประกอบยืนยันอันดับสองขององค์ประกอบหลักความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรสังเกตได้ 6 ตัวแปร ได้แก่ การดำเนินงานร่วมกัน (JOIN) การลงทุนด้านเฉพาะทาง (INVE) การสื่อสารการทำงานร่วมกัน (COMM) การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน (RISK) การใช้ทรัพยากรร่วมกัน (RESO) และการ

ร่วมกันในการตัดสินใจ (DECI)) กับข้อมูลเชิงประจักษ์ พบว่า ค่าไค-สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 219.25 มีค่า p-value เท่ากับ 0.20 ค่า χ^2 / df เท่ากับ 1.05 ค่าดัชนีวัดความกลมกลืนเชิงสัมพัทธ์ (CFI) เท่ากับ 1.00 ค่าดัชนีวัดความกลมกลืน (GFI) เท่ากับ 0.95 ค่าดัชนีวัดความกลมกลืนที่ปรับแก้แล้ว (AGFI) เท่ากับ 0.90 ค่ารากที่สองของค่าเฉลี่ยความคลาดเคลื่อนกำลังสองของการประมาณค่า (RMSEA) เท่ากับ 0.014 และดัชนีค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (SRMR) เท่ากับ 0.041 ซึ่งผ่านเกณฑ์ทุกค่า

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบหลักความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของตัวแปรสังเกตทั้ง 6 ตัวแปร พบว่า มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบของตัวแปรชี้ทั้ง 30 ตัวแปรชี้ อยู่ระหว่าง 0.41 - 0.75 ในขณะที่ค่าสัมประสิทธิ์ความเที่ยงของตัวแปรสังเกตได้ทุกค่า (R^2) อยู่ระหว่าง 0.52 - 0.96 และค่าความแปรปรวนเฉลี่ยที่สกัดได้ (AVE) อยู่ระหว่าง 0.505 - 0.657 จัดว่ามีความเหมาะสม ($AVE \geq 0.50$) (Fornell & Larcker, 1981; Hair et al., 2006) ส่วนค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดเชิงองค์ประกอบอยู่ระหว่าง 0.829 - 0.902 จึงจัดว่ามีความเหมาะสมเช่นกัน ($CR \geq 0.70$) (Bagozzi & Yi, 1988; Hair et al., 2006) ดังแสดงในภาพที่ 3



ภาพที่ 3 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันขององค์ประกอบหลักความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

สำหรับองค์ประกอบหลักของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตัวแปรที่มีน้ำหนักสำคัญจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด คือ การลงทุนด้านเฉพาะทาง (INVE) การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน (RISK) การร่วมกันในการตัดสินใจ (DECI) การสื่อสารการทำงานร่วมกัน (COMM) การดำเนินงานร่วมกัน (JOIN) และการใช้ทรัพยากรร่วมกัน (RESO) ตามลำดับ ซึ่งมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบของตัวแปรที่ 0.77 0.72 0.67 0.65 0.62 และ 0.54 ตามลำดับ โดยมี



ค่าความแปรปรวนที่สกัดได้ (AVE) เท่ากับ 0.54 จัดว่ามีความเหมาะสม ($AVE \geq 0.50$) (Fornell & Larcker, 1981; Hair et al., 2006) และมีค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดเชิงองค์ประกอบเท่ากับ 0.83 จัดว่ามีความเหมาะสม ($CR \geq 0.70$) (Bagozzi & Yi, 1988; Hair et al., 2006) ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 องค์ประกอบเชิงยืนยันของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ตัวแปร	น้ำหนักองค์ประกอบ (SE)	ค่าสถิติทดสอบที (t)	สัมประสิทธิ์การพยากรณ์ (R^2)
JOIN	0.62(0.07)	9.67	0.39
INVE	0.77(0.08)	10.79	0.59
COMM	0.65(0.08)	9.5	0.42
RISK	0.72(0.08)	7.72	0.52
RESO	0.54(0.07)	7.50	0.29
DECI	0.67(0.05)	7.39	0.45

- ค่าความแปรปรวนเฉลี่ยที่สกัดได้ (AVE) = 0.54 ค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดเชิงองค์ประกอบ = 0.83

สรุปว่า รูปแบบความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกประกอบไปด้วยองค์ประกอบทั้งหกจริง ดังภาพที่ 4



ภาพที่ 4 องค์ประกอบของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจากข้อมูลเชิงปริมาณ

เมื่อพิจารณาถึงความสอดคล้องของตัวแปรระหว่างผลของการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (Indepth interview) และการสนทนากลุ่ม (Focus group) ผู้วิจัยพบว่า 1) การดำเนินงานร่วมกัน มีความหมายเช่นเดียวกับการทำงานร่วมกัน 2) การลงทุนด้านเฉพาะทาง มีความหมายเช่นเดียวกับการลงทุน 3) การสื่อสารการทำงานร่วมกัน มีความหมายเช่นเดียวกับการพูดคุยติดต่อกัน 4) การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน มีความหมายเช่นเดียวกับการร่วมกันแก้ไขปัญหา 5) การใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีความหมายเช่นเดียวกับการใช้สิ่งต่างๆ ร่วมกัน และ 6) การร่วมกันในการตัดสินใจร่วมกัน มีความหมายเช่นเดียวกับการร่วมกันในการตัดสินใจ ดังภาพที่ 5



ภาพที่ 5 ความสัมพันธ์ของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกระหว่างข้อมูลเชิงปริมาณกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ด้วยข้อมูลดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า องค์ประกอบของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย 1) การดำเนินงานร่วมกัน 2) การใช้ทรัพยากรร่วมกัน 3) การสื่อสารการทำงานร่วมกัน 4) การร่วมกันในการตัดสินใจ 5) การลงทุนด้านเฉพาะทาง และ 6) การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

1) ผลการสังเคราะห์บริบทของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV พบว่า ประกอบด้วยปัจจัยหลักที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1.1 ทุกหน่วยงานของภาครัฐใช้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นกรอบในการจัดทำนโยบาย โดยเน้นส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการในเมืองรองให้เข้มแข็งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการตลาด ตลอดจนการกระจายนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวสู่เมืองรอง ซึ่งสอดคล้องกับ Zimeng Gao and Li Wang (2019) ที่พบว่า รัฐบาลท้องถิ่นมีบทบาทมากในการส่งเสริม Yangjiale homestay ด้วยการ (1) ออกใบอนุญาตต่างๆ (2) กำหนดนโยบายการเช่าที่อยู่อาศัย (3) กำหนดกฎระเบียบของผู้มาเยือน (4) กำหนดพื้นที่และขนาดของโฮม สเตย์ตามหลักวิทยาศาสตร์อย่างมีเหตุผล และ (5) ร่วมลงทุนในการก่อสร้างศูนย์กิจกรรมของชาวท้องถิ่น ซึ่งในอดีตไม่มีข้อกำหนดมารองรับการจัดทำโฮมสเตย์มาก่อน

1.2 ศักยภาพการจัดการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเมืองรองของจังหวัดจันทบุรีจะโดดเด่นในด้านผลไม้ การทำเหมืองพลอย การประมงและพบปัญหาขาดแคลนแรงงานภาคบริการ ส่วนจังหวัดตราดจะโดดเด่นในด้านการท่องเที่ยวหมู่เกาะและการท่องเที่ยวชุมชน มีเขตเศรษฐกิจพิเศษในอำเภอคลองใหญ่ ชายแดนไทย-กัมพูชา ที่อยู่บนเส้นทาง R10 ซึ่งเชื่อมโยงกับกัมพูชาและเวียดนามเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูงที่สุดของไทยกับกลุ่ม CLMV และพบปัญหาด้านการท่องเที่ยวชุมชนที่ขาดกิจกรรมในวันธรรมดา ในขณะที่ทั้งสองจังหวัดพบปัญหาขาดแคลนแรงงานในฤดูกาลผลิตและกฎระเบียบของการจ้างแรงงานต่างด้าว



ใช้สื่อสังคมออนไลน์ในการตลาด มีการรวมกลุ่มกันในพื้นที่เพื่อกำหนดทิศทางของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวช่วยเหลือซึ่งกัน เป็นตัวแทนในการประสานกับภาครัฐและร่วมกันจัดทำตลาด ในขณะที่ภาครัฐช่วยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อของรัฐ รวมถึงการจัดงานแสดงสินค้าและสนับสนุนด้านการพัฒนาแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการ

1.3 ศักยภาพของการจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในเมืองรอง พบว่าจังหวัดจันทบุรีเดินทางจากกรุงเทพฯได้ทางบกเท่านั้นแต่มีหลายเส้นทาง เส้นทางท่องเที่ยวริมหาดเป็นเส้นทางที่ได้รับความนิยมมากที่สุด โดยนักท่องเที่ยวส่วนมากเป็นชาวไทย ในพื้นที่พบปัญหาด้านการจราจรในช่วงวันหยุดและพื้นที่ท่องเที่ยวบางแห่งขาดระบบประปา ส่วนจังหวัดตราดเดินทางจากกรุงเทพฯ ทางบกต้องผ่านจังหวัดจันทบุรีเท่านั้นและทางอากาศจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เส้นทางท่องเที่ยวลุ่มน้ำเกาะต่างๆ ได้รับความนิยมมาก ส่วนเส้นทางท่องเที่ยวตลาดชายแดนสามารถเชื่อมกับเส้นทางสาย R10 ซึ่งผ่านกัมพูชาตอนล่างและเวียดนามตอนล่างเป็นเส้นทางท่องเที่ยวแรกที่เชื่อมตลาดท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ CLMV ที่ภาครัฐส่งเสริมภายใต้ยุทธศาสตร์ “R10 road of paradise” โดยนักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมไปเที่ยวที่เกาะช้าง โดยการใช้ยานเจ็ลลี่ตามเกาะจะสูงกว่าบนฝั่ง ปัญหาที่พบคือการจราจรขรุขระขึ้นเรือเฟอร์รี่ข้ามเกาะช้าง ถนนรอบเกาะช้างไม่เชื่อมกัน และจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไทยกับกลุ่ม CLMV มีความแออัดเพราะไม่ได้แยกช่องทางการจราจรระหว่างการขนส่งสินค้าและการสัญจรข้ามแดน ทั้งสองจังหวัดพบปัญหาด้านการสื่อสารกับนักท่องเที่ยวต่างชาติและปัญหาระบบขนส่งมวลชนไม่เอื้อต่อการเดินทาง รถโดยสารขนาดใหญ่เข้าไม่ถึงแหล่งท่องเที่ยว การเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวและปัญหาขยะในแหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้ในอนาคตจะมีการขยายระบบรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงมายังจังหวัดทั้งสอง

2) ผลการศึกษาองค์ประกอบที่ส่งผลต่อความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม พบว่าความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกประกอบไปด้วย 2.1 การทำงานร่วมกัน 2.2 การพูดคุยติดต่อกัน 2.3 การใช้สิ่งต่างๆ ร่วมกัน 2.4 การตัดสินใจร่วมกัน 2.5 การลงทุน 2.6 การร่วมกันแก้ไขปัญหา

3) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของความร่วมมือการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่ความร่วมมือในกลุ่มประเทศ CLMV พบว่า ผลการตรวจสอบความสอดคล้องกลไกโมเดลองค์ประกอบยืนยันอันดับสองผ่านเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาทุกค่าแสดงว่า โมเดลในการวิจัยสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ และตัวแปรที่มีน้ำหนักสำคัญจากมากไปน้อย ได้แก่ 3.1 การลงทุนด้านเฉพาะทาง 3.2 การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน 3.3 การร่วมกันในการตัดสินใจ 3.4 การสื่อสารการทำงานร่วมกัน 3.5 การดำเนินงานร่วมกัน และ 3.6 การใช้ทรัพยากรร่วมกัน ซึ่งสอดคล้องกับ Aurora Garrido-Moreno et al. (2021) ที่พบว่า โรงแรมในสเปนรับมือกับวิกฤต COVID-19 ด้วยการนำเทคโนโลยีการให้บริการดิจิทัลแบบไม่สัมผัส เช่น การเช็คอิน-เช็คเอาท์ด้วยมือถือ การใช้หุ่นยนต์และระบบ



ปัญญาประดิษฐ์มาให้บริการ เป็นต้น เพื่อเพิ่มความมั่นใจในความปลอดภัยให้ลูกค้าและพนักงาน รวมถึงการพัฒนากลยุทธ์ในการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กรที่จำเป็นต่อการฟื้นฟูธุรกิจและร่วมมือกับตัวแทนอื่น เช่น บริษัททัวร์ สายการบิน หรือหน่วยงานในพื้นที่ เป็นต้น ในการพัฒนาการตลาดและแบ่งปันข้อมูลที่พิสูจน์แล้วว่ามีประสิทธิภาพในการฟื้นฟูกิจการร่วมกัน

เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่มจึงสรุปได้ว่ารูปแบบความร่วมมือการจัดการ ใช้อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองบนระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกประกอบไปด้วย 1 การดำเนินงานร่วมกัน 2 การลงทุนด้านเฉพาะทาง 3 การสื่อสารการทำงานร่วมกัน 4 การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน 5 การใช้ทรัพยากรร่วมกัน และ 6 การร่วมกันในการตัดสินใจ

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยพบข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาความร่วมมือการจัดการใช้อุปทานการท่องเที่ยวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรอง ดังนี้

1. ภาครัฐสามารถนำข้อมูลการวิจัยไปเป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดนโยบายหรือแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเมืองรองในประเทศไทยให้สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ ดังนี้

1) ด้านการเดินทางในพื้นที่เมืองรอง ขาดระบบขนส่งสาธารณะที่ไปยังสถานที่ท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งสภาพของถนนรถโดยสารขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงได้

2) ด้านแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ขาดการดูแลอย่างสม่ำเสมอ พบปัญหาขยะในแหล่งท่องเที่ยว และไม่มีข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวในบริเวณใกล้เคียงเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยว

3) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นบางแห่ง เช่น การท่องเที่ยวชุมชน ส่วนใหญ่จะไม่มีกิจกรรมเพื่อการท่องเที่ยวในวันธรรมดา ทำให้นักท่องเที่ยวจัดรายการท่องเที่ยวได้ยาก

4) ประเทศไทยตั้งอยู่กลางกลุ่มประเทศ CLMV ภาครัฐต้องส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างผู้ประกอบการของไทยกับผู้ประกอบการของกลุ่มประเทศ CLMV

5) ด้านการเดินทางระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV ควรปรับปรุงกฎ ระเบียบและขั้นตอนในการดำเนินการต่างๆ ให้สะดวกและรวดเร็วแก่นักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศ CLMV

2. ด้านผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว สามารถนำข้อมูลการวิจัยในครั้งนี้ มาเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการความร่วมมือในใช้อุปทานของธุรกิจ ดังนี้

1) การลงทุนด้านเฉพาะทาง โดย 1.1) เน้นการใช้สื่อออนไลน์ในการตลาด 1.2) ส่งเสริมการพัฒนาทักษะของบุคลากรในองค์กร 1.3) คิดค้นผลิตภัณฑ์หรือบริการใหม่เพื่อสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง 1.4) ร่วมกับพันธมิตรในการสร้างจุดขายที่แปลกใหม่เพื่อเพิ่มผลประกอบการร่วมกัน

2) การจัดการความเสี่ยงร่วมกัน โดย 2.1) คาดการณ์ปัญหาที่จะเกิดขึ้นและหาวิธีแก้ไขปัญหาล่วงหน้า 2.2) ให้บุคลากรสามารถร่วมกันแก้ไขปัญหาได้ในระดับหนึ่ง 2.3) ให้ผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier) ร่วมแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการใช้สินค้าหรือบริการให้กับลูกค้า



3) การร่วมกันในการตัดสินใจ โดย 3.1) การทำงานต้องให้บุคลากรมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ 3.2) ควรรับฟังข้อคิดเห็นของบุคลากรเพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจ 3.3) ผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier) ต้องมีส่วนร่วมในการคิดค้นและพัฒนาสินค้าหรือบริการ

4) การสื่อสารการทำงานร่วมกัน โดย 4.1) เน้นการใช้สื่อออนไลน์ในการติดต่อกันทั้งภายในและภายนอกองค์กร 4.2) ส่งเสริมให้บุคลากรเรียนรู้ภาษาต่างประเทศ 4.3) ต้องสื่อสารให้กระชับและได้ใจความ 4.4) ต้องสื่อสารกับผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier) อยู่เสมอเพื่อลดข้อผิดพลาดที่จะเกิดขึ้น

5) การดำเนินงานร่วมกัน โดย 5.1) แบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานในองค์กรให้ชัดเจน 5.2) ต้องสร้างความสามัคคีให้แก่บุคลากรในองค์กร 5.3) ร่วมกับพันธมิตรในการกำหนดเป้าหมายให้สอดคล้องกันเพื่อให้ทำงานไปในทิศทางเดียวกัน

6) การใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดย 6.1) ฝึกให้บุคลากรสามารถทำงานทดแทนกันได้เมื่อจำเป็น 6.2) จัดสรรการใช้อุปกรณ์และยานพาหนะขององค์กรร่วมกัน 6.3) ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรร่วมกันกับองค์กรอื่น 6.4) แบ่งปันความรู้และการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กร

บรรณานุกรม

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2554). *ประกาศคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ เรื่อง แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559*. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2561, จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เว็บไซต์: <https://www.mots.go.th/download/pdf/thenationaltourismdevelopmentplan55-59.pdf>

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2561). *การประชุมคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2561*. สืบค้นเมื่อ 1 พฤษภาคม 2561, จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เว็บไซต์: https://www.mots.go.th/mobile_detail.php?cid=56&nid=10634

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ (2560). *แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)*. สืบค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2561, จากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เว็บไซต์: https://www.mots.go.th/download/article/article_20170320150102.pdf

คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก (จังหวัด ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด). (2558). *แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวภายในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ. 2559 - 2563*. สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2561, จากสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดชลบุรี เว็บไซต์: <http://www.chonburimots.go.th/attachments/article/542/ฉบับที่1.pdf>

ชัยรัตน์ ไตรรัตน์จรัสพร เป็นผู้ให้สัมภาษณ์ ธงธรรม เจริญสภาพ เป็นผู้สัมภาษณ์ ที่สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 08 กุมภาพันธ์ 2562.



- คมสัน สุริยะ. (2551). *กรอบแนวคิดโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว*. สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2561, จาก www.tourismlogistics.com เว็บไซต์:[http:// www.tourismlogistics.com](http://www.tourismlogistics.com)
- นางลักษณ์ วิรัชชัย (2542). *โมเดลลิสม์ : สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย*. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.53-54.
- มิ่งสรรพ ขาวสะอาด. (2550). *การพัฒนาเชิงบูรณาการของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ปี 2549 : การเปรียบเทียบเชิงระบบโลจิสติกส์*. สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- โยธิน แสงดี. (2549). *การสนทนากลุ่ม*. สืบค้นเมื่อ 8 เมษายน 2562, จาก Thai Journals Online (ThaiJO) เว็บไซต์:<https://www.tci-thaijo.org/index.php/tgt/article/download/7840/6811>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *สรุปสาระสำคัญ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบสอง พ.ศ. 2560-2564*. สืบค้นเมื่อ 2 พฤษภาคม 2561, จาก จังหวัดปราจีนบุรี เว็บไซต์:<http://www.prachinburi.go.th/plan12.pdf>
- สำนักงานเลขาธิการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ. (2561). *ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ (ฉบับย่อ)*. สืบค้นเมื่อ 2 พฤษภาคม 2561, จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เว็บไซต์:https://www.nesdc.go.th/download/document/SAC/NS_SumPlan Oct2018.pdf
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2562). *สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ เป็นรายจังหวัด พ.ศ. 2553 – 2562*. สืบค้นเมื่อ 28 มีนาคม 2563, จากสำนักงานสถิติแห่งชาติ เว็บไซต์: <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/17.aspx>
- Aurora Garrido-Moreno, Víctor J. García-Morales and Rodrigo Martín-Rojas (2021). *Going beyond the curve: Strategic measures to recover hotel activity in times of COVID-19*. Retrieved May 30, 2021, from ScienceDirect Website:<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0278431921000712>
- Bagozzi, R.P, & Yi, Y. (1988). On the evaluation of structural equation models. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 16, 74-94.
- Barratt, M., & Oliveira, A. (2001). Exploring the experiences of collaborative planning initiatives. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 31(4), 266-289.
- Bltbangkok. (2018). *ท่องเที่ยวไทยสดใส กวาดรายได้แตะ 1 ล้านล้านบาท*. สืบค้นเมื่อ 10 มีนาคม 2562, จาก www.bltbangkok.com เว็บไซต์:<https://www.bltbangkok.com/news/4332/>
- Fornell, C. & Larcker, D. F. (1981). Evaluating Structural models with unobservable variable and measurement error. *Journal of Marketing Research*, 18(1), 39-50.
- Hair J.F., Black W.C., Babin B.J., Anderson R.E. & Tatham R.L. (2006). *Multivariate data analysis*. (6th ed.). Pearson Prentice Hall: New Jersey.



- Huuhtanen, J. (2004). *Critical Success Factors in Intergration of E-Commerce and Financial Information System Case: Elisa Shoplt - Virtual Store*. Retrieved June 11, 2018, from <https://citeseerx.ist.psu.edu> Website:<https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.119.9755&rep=rep1&type=pdf>
- Matopoulos, A., Vlachopoulou, M., Manthou, V., & Manos, B. (2007). A conceptual framework for supply chain collaboration: empirical evidence from the agri-food industry. *Supply Chain Management: an international journal*, 12(3), 177-186.
- MGR Online. (2561). เปิดวิสัยทัศน์ “รัฐมนตรีเมืองรอง” วีระศักดิ์ โควสุรัตน์ ชู “จันทบุรี” ขึ้นแท่น “ต้นแบบเมืองรอง”. สืบค้นเมื่อ 30 มีนาคม 2562, จาก MGR ONLINE เว็บไซต์: <https://mgronline.com/travel/detail/9610000094802>
- Min, S., Roath, A. S., Daugherty, P. J., Genchev, S. E., Chen, H., Arndt, A. D., & Richey, R. G., (2005). Supply chain collaboration: what's happening?. *The International Journal of Logistics Management*, 16(2), 237-256.
- Portia Pearl Siyanda Sifolo. (2020). *Tourism Supply Chain Management: A Catalyst to Development in Africa*. Retrieved 12 July, 2021, from ResearchGate Website:https://www.researchgate.net/publication/338321842_Tourism_Supply_Chain_Management_A_Catalyst_to_Development_in_Africa
- Spekman R. E., Kamauff Jr, J.W., & Myhr, N. (1998). An empirical investigation into supply chain management, A perspective on partnerships. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 28(8), 630-650.
- Xinyan Zhang, Haiyan song. (2008). *Tourism Supply Chain Management: A New Research Agenda*. Retrieved May 30, 2019 from PolyU Institutional Research Archive Website:<http://ira.lib.polyu.edu.hk/bitstream/10397/1129/1/18-TSCM.pdf>
- Zimeng Gao, Li Wang. (2019). *Research on the Development Path of Yangjiale Homestay in the Background of Rural Revitalization Strategy*. Retrieved May 30, 2019, from Francis Academic Press Website:https://webofproceedings.org/proceedings_series/ESSP/IWASS%202019/SS06086.pdf