

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของการท่องเที่ยวโดยชุมชน

กรณีศึกษา: ทะเลบัวแดง จังหวัดอุดรธานี

Economic Benefits of Community Based Tourism (CBT) Case Study: The Red Lotus Lake, Udonthani

สาวินี สุริยันรัตกร¹

Savinee Suriyanrattakorn

Received March 17, 2021 Revised April 20, 2021 Accepted June 30, 2021

บทคัดย่อ

การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนทางการเงินในการลงทุนของกิจกรรมให้บริการขับเรือนำเที่ยวการท่องเที่ยวทะเลบัวแดงทุกท่าเรือ โดยการพิจารณาจากมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) พบว่ามีค่าเป็นบวก ซึ่งหมายความว่ามีความคุ้มค่าในการลงทุน โดยเฉพาะท่าเรือที่มีนักท่องเที่ยวมาก อย่างเช่น ท่าเรือบ้านเดียม และท่าเรือเชียงแหว ในกรณีท่าเรือบ้านเดียมพบว่าเรือใหญ่ใช้เวลาคืนทุน 1 ปี 8 เดือน ส่วนเรือเล็กคืนทุนเร็วกว่า 5 เดือน การประมาณผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในภาพรวมจากการให้บริการขับเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงพบว่า รายได้สุทธิที่กระจายสู่ผู้ขับเรือประมาณ 380 คน ใน 6 ท่าเรือ คำนวณได้เท่ากับ 11,604,759 บาท/ปี ซึ่งเป็นผลกระทบเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นว่าการท่องเที่ยวชุมชนทะเลบัวแดงโดยเฉพาะการให้บริการเรือนำเที่ยวก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจกระจายต่อชุมชนอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตามความเสี่ยงในการลงทุนที่ทำให้รายได้สุทธิจากการขับเรือในแต่ละท่าเรือแตกต่างกันไป คือ จำนวนนักท่องเที่ยว และจำนวนเรือที่ให้บริการในแต่ละท่า ดังนั้นชุมชนและภาครัฐควรเน้นการบริหารจัดการให้การท่องเที่ยวทะเลบัวแดงเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่บริหารจัดการโดยชุมชน โดยเน้นการดูแลระบบนิเวศให้มีความยั่งยืน เพื่อให้ความยั่งยืนทางรายได้และระบบนิเวศดำเนินไปทิศทางที่เกื้อกูลกัน

คำสำคัญ: การท่องเที่ยวโดยชุมชน ทะเลบัวแดง การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทน

¹ อาจารย์สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี E-mail : savinee.suri@gmail.com

Abstract

An investigation of the financial cost-benefit analysis of boat services around the Red Lotus Lake shows a positive net present value (NPV), which means the boat service investment is worthwhile. The two most profitable piers are Baan Diem and Chiang Wae, which have more tourists than the rest of the piers. The boat service's payback period in Baan Diem Pier accounts for one year and eight months for a big-size boat, while the payback period for a small-size boat is five months shorter. The estimation of total economic benefits of the boat service around the red Lotus Lake is approximately 11,604,759 Baht per year, allocated through approximately 380 boat drivers. The empirical result shows that the Red Lotus Lake's boat service has clearly generated an economic benefit for the lake's communities. However, the variance in the number of tourists and boats at different piers presents an investment risk that may cause differences in net income. Therefore, the community and the government sector should focus on the management of the Red Lotus Lake as community-based ecotourism, with an emphasis on sustainable ecological care to ensure income and ecosystem sustainability go in a complementary direction.

Keywords: Community-based Tourism (CBT), The Red Lotus Lake, Cost-benefit Analysis

1. บทนำ

จากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ที่ได้กล่าวถึงการให้สิทธิชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของชุมชน ทำให้หน่วยงานภาครัฐทั้งส่วนกลางและท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวชุมชนมากขึ้น โดยมองว่าการท่องเที่ยวชุมชนน่าจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาชุมชนทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม อีกทั้งการที่องค์การสหประชาชาติประกาศให้ปี 2560 เป็นปีแห่งการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน (International Year of Sustainable Tourism for Development) ส่งผลให้การจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนในปัจจุบันให้ความสำคัญกับกรอบแนวคิดความยั่งยืนทางด้านเศรษฐกิจและสังคมมากขึ้น

อุดรธานีเป็นจังหวัดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการท่องเที่ยวทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รูปแบบการท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี ส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับการจับจ่ายซื้อสินค้าและบริการ เนื่องจากอุดรธานีเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและประเทศลาว กล่าวได้ว่า รูปแบบการท่องเที่ยวโดยชุมชนในจังหวัดอุดรธานีได้รับความสนใจมากขึ้นหลังจากปี 2547 เนื่องจากการกระแสดูการท่องเที่ยววิถีไทย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่ส่งเสริมโดยภาครัฐ รวมทั้งความตื่นตัวของคนในชุมชนที่มองเห็นจุดขายของ “ทุน” ในชุมชนของตน ไม่ว่าจะเป็นทุนทางธรรมชาติ หรือ ทุนทางสังคม วัฒนธรรม

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

“ชุมชนการท่องเที่ยวทะเลบัวแดง” ถือเป็นชุมชนการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับโลก จากความโดดเด่นของธรรมชาติทำให้ จนทำให้ในปี 2557 CCN ประกาศให้ทะเลบัวแดง ติด 1 ใน 15 ทะเลสาบที่แปลกที่สุด “World's strangest lakes” นอกจากความโดดเด่นของทุนทางธรรมชาติในพื้นที่ การท่องเที่ยวทะเลบัวแดงยังถือเป็นชุมชนต้นแบบในการบริหารจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่บริหารโดยคนภายในชุมชน โดยภาครัฐทำหน้าที่เป็นฝ่ายสนับสนุน เช่น การสนับสนุนงบประมาณและองค์ความรู้ กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวทะเลบัวแดงนำมาสู่การสร้างรายได้ให้ชาวบ้าน ไม่ว่าจะเป็นรายได้จากการจำหน่ายอาหาร เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ผลิตภัณฑ์โฮมสเตย์ การแสดง และโดยเฉพาะ “รายได้จากค่าโดยสารเรือ” กล่าวได้ว่ารายได้สำคัญของการท่องเที่ยวทะเลบัวแดง เกิดจากกิจกรรมการให้บริการขับเรือให้ผู้โดยสารได้นั่งชมความสวยงามของทะเลบัวแดง ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นขยายสู่ชาวบ้านที่อาศัยในบริเวณรอบหนองหานจำนวน 6 ตำบล ที่จัดการโดย “กลุ่มวิสาหกิจชุมชนกลุ่มเรือประมงและนำเที่ยวทะเลบัวแดง” โดยท่าเรือทั้งหมดประกอบด้วย คือ ท่าเรือบ้านเดียม (ท่าเรือหลัก) ท่าเรือดอนคง ท่าเรือคอนสาย ท่าเรือแซแล (แซแล 1) ท่าเรือโนนน้ำย่อย (แซแล 2) และท่าเรือเชียงแหว

กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการให้บริการเดินเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงอาจมีความแตกต่างตามจำนวนนักท่องเที่ยวในแต่ละท่าเรือ วัตถุประสงค์ของการศึกษารั้งนี้ คือการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน (Financial Analysis) ของการให้บริการเดินเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดง กรณีศึกษาท่าเรือบ้านเดียม โดยแบ่งเป็นการลงทุนในเรือใหญ่และเรือเล็ก และวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนของท่าเรือทะเลบัวแดงทั้ง 6 ท่าเรือ รวมทั้งคำนวณผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจจากการให้บริการเดินเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงในภาพรวม ผลการศึกษาที่ได้นี้จะประโยชน์ต่อการตัดสินใจของคนในชุมชนและภาครัฐในด้านการวางแผนการลงทุนและบริหารความเสี่ยงทางด้านต้นทุนและรายได้ เพื่อให้แน่ใจว่าทรัพยากรที่จะต้องเสียไปกับการลงทุน จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่มีมูลค่าสูงกว่าต้นทุน และคำนึงถึงความยั่งยืนทางเศรษฐกิจของคนในชุมชน ซึ่งสามารถนำไปสู่การพัฒนาแบบจำลองการท่องเที่ยวชุมชน และออกแบบนโยบายของภาครัฐในการส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนให้ตอบโจทย์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และจัดสรรทรัพยากรให้มีการกระจายและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2. บริบทพื้นที่: ทะเลบัวแดง

การท่องเที่ยวทะเลบัวแดงเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่บริหารจัดการโดยชุมชน ความโดดเด่นของพื้นที่คือความสวยงามของบัวแดงหรือบัวสายที่จะบานนับหมื่นไร่ในพื้นที่ชุ่มน้ำหนองหาน กล่าวได้ว่าหนองหานถือเป็นแหล่งน้ำธรรมชาติที่ใหญ่ที่มีพื้นที่ประมาณ 22,500 ไร่ ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอกุมภวาปีเป็นส่วนใหญ่และบางส่วนอยู่ในเขตอำเภอบึงสามพันและอำเภอกู่แก้ว ได้รับการประกาศให้เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำขนาดใหญ่เป็นลำดับสองของภาคตะวันออกเฉียงเหนือรองจากหนองหาร จังหวัดสกลนคร โดยมีแหล่งน้ำไหลมาจากลำห้วยน้อยใหญ่ถึง 10 สาย (คณะทำงานอนุรักษ์ฟื้นฟูและพัฒนาทะเลบัวแดงอย่างยั่งยืน, ม.ป.ป.) ฤดูกาลท่องเที่ยวทะเลบัวแดง คือ ช่วงประมาณเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ โดยบัวจะออกดอกมากที่สุดในช่วงเดือนธันวาคม - กุมภาพันธ์ และค่อยๆ ลดปริมาณลงในเดือนมีนาคม ดอกบัวจะบานในช่วงเช้าตรู่จนถึงเวลาประมาณ 11.00 น.

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

ปัจจุบันท่าเรือที่ให้บริการเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงมีทั้งหมด 6 ท่าเรือ แต่ละท่าเรือจะมีจุดเด่นและเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

1) **ท่าเรือบ้านเดียม** ตั้งอยู่ในตำบลเชียงแหวเป็นท่าเรือหลัก มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวมากกว่าท่าอื่น ๆ มีหอดูนก และศูนย์ขายสินค้า OTOP และเป็นสถานที่จัดงานเทศกาลทะเลบัวแดงหนองหานกุมภวาปี และเป็นที่ตั้งของพระธาตุบ้านเดียมหรือพระมหาธาตุเทพจินดา

2) **ท่าเรือดอนคง** อยู่ในตำบลอุ่มจาน อำเภอประจักษ์ศิลปาคม บริเวณท่าเรือดอนคงเป็นที่ตั้งศาลเจ้าพ่อเมืองขอมและพระพุทธรูปหลวงปู่เจ้าลาง ส่วนองค์จริงตั้งอยู่ที่วัดมณีนิมิต ตำบลอุ่มจาน เป็นพระพุทธรูปอายุพันปี สถานที่ริมท่าเรือได้ปรับปรุงให้เป็นจุดแวะพักกางเต็นท์ได้ สถานที่ทางเข้าท่าเรือมีป้ายบอกทางชัดเจน ท่าเรือนี้เป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับสองรองจากท่าเรือบ้านเดียม

3) **ท่าเรือคอนสาย** อยู่ตำบลคอนสาย อำเภอภูแก้ว เป็นท่าที่ตั้งอยู่ริมห้วยโพนานักท่องเที่ยวสามารถล่องเรือชมทิวทัศน์และวิถีเกษตรพื้นบ้าน เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นแหล่งเกษตรกรรมและกสิกรรม โดยจะพบขุมยกยออยู่ติดๆ กันตลอดชายฝั่ง จากท่าเรือคอนสายสามารถเดินทางไปชมอโรคยาศาลา ที่วัดภูแก้วและวัดป่าศรีคุณารามได้

4) **ท่าเรือแซแล (แซแล 1)** ตั้งอยู่ในตำบลแซแล อำเภอกุมภวาปี ท่าเรือนี้มีจุดเด่นคือทิวทัศน์ในช่วงแสงอาทิตย์กำลังตกดิน ที่ท่าเรือนี้จะสามารถมองเห็นเกาะดอนหลวงได้

5) **ท่าเรือโนนน้ำ้อย (แซแล 2)** ตำบลแซแล อำเภอกุมภวาปี ท่าเรือนี้เดิมเป็นท่าขึ้นเรือไปเกาะดอนหลวง เป็นจุดที่ใกล้ทะเลบัวแดงและเป็นจุดดูนกที่สำคัญ

6) **ท่าเรือเชียงแหว** ตำบลเชียงแหว อำเภอกุมภวาปี มีจุดเด่นคือพระธาตุเจดีย์ารามวัดมหาธาตุเจดีย์าราม ตั้งอยู่ฝั่งเดียวกับท่าเรือบ้านเดียม ภายในวัดยังมีพิพิธภัณฑสถานหลวงปู่สา ศาลหลวงปู่ขาว หลวงปู่ฤาษี หลวงปู่ผาค เป็นที่สักการบูชา ในช่วงปลายปี 2559 ได้มีเรือเพิ่มขึ้นและเริ่มจัดระบบขายตั๋ว ต่อมาในปี 2560 ได้เริ่มมีการทำสถานที่ถ่ายภาพที่ระลึก ห้องน้ำ และร้านค้าอำนวยความสะดวกต่างๆ ทำให้ปลายปี 2560 ในเดือนธันวาคมถึงมกราคมได้มีนักท่องเที่ยวรู้จักท่าเรือเชียงแหวเพิ่มขึ้น

กล่าวได้ว่า “ท่าเรือบ้านเดียม” เป็นท่าเรือแห่งแรกที่เปิดดำเนินการและเป็นท่าเรือหลักที่มีสิ่งสาธารณูปโภคพร้อมและมีเรือรองรับนักท่องเที่ยวได้มากที่สุด ปัจจุบันชุมชนบ้านเดียมมีประชากรทั้งหมด 1,191 คน คิดเป็น 334 ครัวเรือน มีพื้นที่ 6.96 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็น 2 หมู่ คือ หมู่ 5 และหมู่ 10 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวแต่ละปีแสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลบัว ท่าเรือบ้านเดียม

ปี	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)
พ.ย. 53 - ก.พ. 54	257,000
พ.ย. 54 - ก.พ. 55	260,000
พ.ย. 55 - ก.พ. 56	350,000

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

พ.ย. 56 - ก.พ. 57	570,000
พ.ย. 57 - ก.พ. 58	350,000
พ.ย. 58 - ก.พ. 59	268,790
พ.ย. 59 - ก.พ. 60	131,014
พ.ย. 60 - ก.พ. 61	260,000

ที่มา: กลุ่มวิสาหกิจเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงท่าเรือบ้านเดียม

3. วรรณกรรมปริทัศน์

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยเรื่องผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของการท่องเที่ยวโดยชุมชน สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นได้ดังนี้คือ

- 1) การท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community Based Tourism - CBT)
- 2) การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน (Financial Analysis)

3.1 การท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community-based Tourism)

ลินด์ สโรบล (2546) ได้ให้ความหมายเชิงปฏิบัติการของการท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community-based Tourism) ว่าหมายถึง "ทางเลือกในการจัดการท่องเที่ยวที่ชุมชนเข้ามำกำหนดทิศทางของการท่องเที่ยวบนฐานคิดที่ว่าชาวบ้านทุกคนเป็นเจ้าของทรัพยากรและเป็นผู้มีส่วนได้เสียจากการท่องเที่ยว โดยการนำเอาทรัพยากรที่มีอยู่ในท้องถิ่นด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น ธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมประเพณี วิถีชีวิตและวิถีการผลิตของชุมชน มาใช้เป็นต้นทุนหรือปัจจัยในการจัดการท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม" คำนิยามดังกล่าวย้ำเน้นถึงบทบาทที่เป็นการท่องเที่ยวโดยชุมชน ของชุมชน และเพื่อชุมชน เพื่อสร้างอัตลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวให้กับพื้นที่นั้น ๆ สอดคล้องกับสถาบันการท่องเที่ยวโดยชุมชน (CBT-i) ที่อธิบายว่า การท่องเที่ยวโดยชุมชน คือการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม กำหนดทิศทางโดยชุมชน จัดการโดยชุมชน เพื่อชุมชน และชุมชนมีบทบาทเป็นเจ้าของ มีสิทธิในการจัดการดูแลเพื่อให้เกิดการเรียนรู้แก่ผู้มาเยือน สิ่ง que การท่องเที่ยวโดยชุมชนแตกต่างจากการท่องเที่ยวรูปแบบอื่น คือระดับการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน ความรู้สึกเป็นเจ้าของและจับต้องได้ว่าการท่องเที่ยวส่งผลประโยชน์ต่อชุมชนโดยภาพรวมอย่างไร ทั้งเรื่องการพัฒนาชุมชนและการดูแลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การท่องเที่ยวโดยชุมชนอาจสามารถช่วยให้ชุมชนท้องถิ่นมีอำนาจในการตัดสินใจและการสร้างความมั่นคงเชิงสังคมและเศรษฐกิจในอนาคตให้กับชุมชน ผ่านการคิดค่าตอบแทนสำหรับกิจกรรมที่ชุมชนจัดทำให้ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์ที่เท่าเทียมกัน เชื้อประโยชน์ซึ่งกันและกันระหว่างเจ้าบ้านกับผู้มาเยือน การท่องเที่ยวโดยชุมชนมักสนองต่อตลาดการท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม เช่น การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและเชิงเกษตรกรรม โดยการนำสินค้าและบริการที่มีอยู่ในท้องถิ่นมาสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านกิจกรรมการท่องเที่ยว (มาตรฐานการท่องเที่ยวไทย, 2559) ความสำเร็จในการจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนอาจขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 4 ประการ คือ 1) ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม (ชุมชนมีฐานทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

มีวัฒนธรรมประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น) 2) ด้านองค์กรชุมชนที่เข้มแข็ง 3) ด้านการจัดการ มีกฎกติกาในการจัดการสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม มีการกระจายผลประโยชน์ที่เป็นธรรม 4) ด้านการเรียนรู้ มีระบบการจัดการที่ทำให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ระหว่างชาวบ้านกับผู้มาเยือน สร้างจิตสำนึกเรื่องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม (สถาบันการท่องเที่ยวโดยชุมชน, 2554)

ปัจจุบันกล่าวได้ว่าภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการจัดการท่องเที่ยวโดยชุมชนมากขึ้น โดยมองว่าเป็นเครื่องมือในการพัฒนาชุมชนทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จุฬารัตน์ โฆษะโก และคณะ (2558) วิเคราะห์บทบาทภาครัฐต่อการสนับสนุนการท่องเที่ยวชุมชนไว้สองด้าน คือ ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว และด้านการพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว การศึกษาดังกล่าวมองว่า บทบาทภาครัฐต้องงานด้านการพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวยังเป็นการทำงานในเชิงรับ ซึ่งอาจทำให้การพัฒนาฟื้นฟูด้านอุปทานไม่เพียงพอที่จะรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่อาจจะเพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้งบประมาณของหน่วยงานด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวซึ่งเป็นการใช้จ่ายเพื่อทำการตลาดเป็นส่วนใหญ่สูงกว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวเป็นหลัก Asker et al. (2010) ได้กล่าวไว้ว่า การท่องเที่ยวชุมชนสามารถส่งเสริมความยั่งยืน ในสังคมได้จากสนับสนุนให้คนในท้องถิ่นจัดการทรัพยากรในชุมชนด้วยตัวเอง ผลที่ตามมาอาจก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการจ้างงาน การสร้างความเข้มแข็งให้คนในชุมชนมีความตระหนักในการอนุรักษ์วัฒนธรรมของตนเอง ผลประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมคือการที่คนในชุมชนยอมจ่ายส่วนแบ่งของรายได้ เพื่ออนุรักษ์และปรับปรุงทรัพยากรธรรมชาติในชุมชน สอดคล้องกับ Kiss (2004) ที่พบว่า การท่องเที่ยวชุมชนเป็นเครื่องมือหนึ่งในการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพของพื้นที่ในชุมชน ประโยชน์ของการท่องเที่ยวโดยชุมชนจึงมีความเชื่อมโยงระหว่างชีวิตความเป็นอยู่ของคนในชุมชนกับการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ รวมทั้งยังมีผลในการลดภาวะความยากจนในชนบทและมีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ หากแต่อาจมีข้อจำกัด เช่น การมีส่วนร่วมของคนในชุมชนที่อาจน้อยเกินไป

พิมพ์ระวี ใจนุ่งสังข์ (2556) กล่าวถึงความสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบของการท่องเที่ยวชุมชน เพื่อนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการตัดสินใจดำเนินการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชน ในแง่ของผลกระทบด้านบวก โดยทั่วไปคนอาจจะมองว่าการท่องเที่ยวชุมชนนำผลประโยชน์มาสู่ชุมชน คือ เศรษฐกิจที่ดีของชุมชน ที่มีการจ้างงาน รวมทั้งมีรายได้เข้าสู่ชุมชน และคนในชุมชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการและบริหารจัดการการท่องเที่ยวได้เอง และสามารถนำความยั่งยืนมาสู่ชุมชนได้ในระยะยาว ส่วนในแง่ของผลกระทบทางด้านลบ อาจยกตัวอย่างได้เช่น ผู้เชี่ยวชาญที่จะให้คำปรึกษาหากชุมชนไม่เข้าใจหรือเกิดปัญหาขึ้นระหว่างการพัฒนา ข้อจำกัดในด้านงบประมาณในการพัฒนาและการตลาด และการกระจายรายได้ที่ไม่เท่าเทียมกัน เนื่องจากผลประโยชน์ส่วนใหญ่อาจไม่ได้ตกอยู่ในชุมชนแต่ตกไปสู่นายทุน หรือตกไปอยู่กับคนในชุมชนที่มีต้นทุนมากกว่า ทำให้โอกาสในการสร้างรายได้ไม่เท่าเทียมกัน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคณะ ที่พบว่า การท่องเที่ยวชุมชนสามารถสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชนได้ แต่ภายในชุมชนเอง การกระจายรายได้กลับไม่เท่าเทียมกันมากขึ้นเมื่อเทียบกับการดำรงชีพด้วยการเกษตร เนื่องมาจากการท่องเที่ยวต้องใช้งบลงทุนจำนวนมากในการผลิตสินค้าหัตถกรรม (มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคณะ, 2551; 2562)

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

3.2 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน (Financial Analysis)

ในงานศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทน หรือความเป็นไปได้ในการลงทุน การให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยชุมชนส่วนใหญ่เป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนให้บริการโฮมสเตย์ โดยแบ่งเครื่องมือวิธีในการวิเคราะห์เป็น 2 รูปแบบ คือ การวิเคราะห์โดยพิจารณาจากต้นทุนและผลตอบแทนเฉลี่ยที่ไม่ได้ปรับให้เป็นมูลค่าปัจจุบันและไม่คำนึงถึงอายุโครงการ เช่น การศึกษาของ วิฑิตพร วรฤทธิ์ (2561) ได้ศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุน ผลตอบแทน และความคุ้มค่าของธุรกิจโฮมสเตย์ตามแนวเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชนบ้านโคกเมือง ตำบลจรเข้มาก อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ โดยการคิดค่าเฉลี่ยของรายได้หักด้วยต้นทุน ผลจากการวิเคราะห์พบว่าธุรกิจโฮมสเตย์ในพื้นที่ดังกล่าว มีรายได้จากการเข้าพัก 655,200 บาท/ปี และมีต้นทุนรวม 282,012 บาท/ปี โดยแยกเป็นต้นทุนขาย 151,296 บาท/ปี และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน จำนวน 130,716 บาท/ปี ส่งผลให้ครัวเรือนที่ประกอบธุรกิจโฮมสเตย์มีผลการดำเนินงานเป็นกำไรสุทธิ จำนวน 376,188 บาท/ปี คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิ 57.15%

สำหรับเครื่องมืออีกรูปแบบที่ใช้ในการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทน คือ การพิจารณามูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value : NPV) อัตราผลตอบแทนจากโครงการ (Internal Rate of Return : IRR) ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period : PB) ที่ปรับให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน จาก วัฒนศรีสง (2545) ใช้เครื่องมือเดียวกันในการศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการสถานที่พักแรมเพื่อตอบสนองต่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ซึ่งใช้อัตราการคิดลดร้อยละ 7 ประเมินการอายุโครงการ 15 ปี ตัดสินใจจากเกณฑ์ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) การหามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราผลตอบแทนต่อค่าใช้จ่าย (BCR) อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (IRR) โดยโครงการมีการจัดการตามแนวคิดสถานที่พักแรมเชิงนิเวศและแนวคิดการจัดการสิ่งแวดล้อม พบว่าโครงการมีความเป็นไปได้และเหมาะสมในการลงทุน

เยาวเรศ ทับพันธุ์ (2543) สรุปว่า หากโครงการที่กำลังพิจารณามีอายุโครงการเพียงปีเดียวสามารถจะนำมูลค่าของต้นทุนและประโยชน์มาเปรียบเทียบและพิจารณาได้ว่าโครงการนั้นมีประโยชน์คุ้มค่ากับต้นทุนที่เสียไปหรือไม่ หากแต่โครงการส่วนใหญ่ก็มีอายุโครงการยาวกว่าหนึ่งปี และเวลาของการลงทุนในการดำเนินโครงการและผลประโยชน์ที่ได้รับไม่เป็นเวลาเดียวกัน ซึ่งยากต่อการเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์ของโครงการ จึงต้องมีการปรับให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน (Present Value) ที่ปรับด้วย อัตราคิดลด (Discount rate) เป้าหมายของการวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ของโครงการ คือการหาผลประโยชน์สุทธิของโครงการเพื่อให้แน่ใจว่าทรัพยากรที่จะต้องเสียไปกับการดำเนินโครงการนั้น ๆ จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่มีมูลค่าสูงกว่าต้นทุน

4. ข้อมูลและวิธีการศึกษา

4.1 ข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล

แหล่งข้อมูลด้านต้นทุนและผลตอบแทนที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้จากแบบสอบถาม การสัมภาษณ์ และการสังเกต นอกจากนั้นยังมีข้อมูลทุติยภูมิด้านบริบทของพื้นที่ที่ได้จากหน่วยงานของรัฐและเอกชน เช่น สำนักงานจังหวัดอุดรธานี การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หอการค้าไทย และกรมเจ้าท่า เป็นต้น ระยะเวลาในการศึกษาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2560 - พฤศจิกายน 2561

4.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการกำหนดขนาดตัวอย่าง ผู้วิจัยได้ทำการคำนวณขนาดตัวอย่างด้วยโปรแกรม G*Power (Faul F. et al, 2007) โดยใช้การทดสอบแบบ t-test ภายใต้สมมติฐานแบบ one-tailed และเงื่อนไขของขนาดอิทธิพล (Effect Size) เท่ากับ 0.5 ระดับนัยสำคัญ เท่ากับ 0.05 และอำนาจการทดสอบ (Power of the Test) เท่ากับ 0.95 ทำให้ได้ขนาดตัวอย่างจำนวน 31 ตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 17 ของสมาชิกกลุ่มเรือท่าเรือบ้านเดิมทั้งหมด (จำนวน 187 คน) ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกผู้ขับเรือ 30 คน และประธานกลุ่มเรือท่าเรือบ้านเดิมจำนวน 1 คน นอกจากนั้นเพื่อทำความเข้าใจบริบทที่แตกต่างกันของการให้บริการเดินเรือระหว่างท่า รวมทั้งการคิดค่าบริการที่มีความแตกต่างกัน ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ประธานกลุ่มเรือที่เหลืออีก 5 ท่าเรือ คือ ท่าเรือดอนคง ท่าเรือคอนสาย ท่าเรือแซแล ท่าเรือโนนน้ำน้อย และท่าเรือเชียงแหว เพื่อวิเคราะห์ผลทางเศรษฐกิจในภาพรวมของกิจกรรมการเดินเรือของการท่องเที่ยวทะเลบัวแดง

4.3 เครื่องที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือหลักที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม โดยเริ่มจาก 1) ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมากำหนดรูปแบบในการสร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล 2) จัดทำแบบสอบถามในการวิจัย ตามวัตถุประสงค์การวิจัย ตามกรอบแนวคิด และสมมติฐานการวิจัย 3) นำแบบสอบถามไปทดลองเก็บข้อมูลในพื้นที่ ทำการปรับปรุงและแก้ไขแบบสอบถาม และนำแบบสอบถามไปใช้ในการเก็บข้อมูล ตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ได้วางแผนไว้

4.4 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านการเงิน

แบบสอบถามกลุ่มวิสาหกิจชุมชนกลุ่มเรือประมงและนำเที่ยวทะเลบัวแดง แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ส่วนที่ 1 คือ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เช่น อายุ อาชีพหลักและอาชีพรองที่ทำในแต่ละเดือน ส่วนที่ 2 คือข้อมูลเกี่ยวกับผลตอบแทนจากการให้บริการเรือท่องเที่ยว และส่วนที่ 3 คือ ข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนของการให้บริการ การวิเคราะห์ทางด้านผลตอบแทน พิจารณาจากตัวแปรจำนวนรอบในการขับเรือต่อปี และราคาต่อรอบ โดยแบ่งการวิเคราะห์เป็นเรือเล็กและเรือใหญ่ ในส่วนต้นทุนของการให้บริการเดินเรือ แบ่งเป็นต้นทุนคงที่ และต้นทุนผันแปร ยกตัวอย่างเช่น ข้อมูลเกี่ยวกับราคาเรือ ราคาเครื่องยนต์เรือ ใบพัด และแท่นวาง เสื้อชูชีพ โครงเหล็กและหลังคา ค่าตกแต่งเรือ ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องยนต์เรือ ค่าซ่อมบำรุงรักษาเรือและโครงสร้าง ค่าน้ำมัน และต้นทุนค่าเสียโอกาส เช่น ค่าแรงตนเอง รวมทั้งค่าเสื่อมราคา ในการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านการเงินการให้บริการเดินเรือนำเที่ยว ใช้การคำนวณมูลค่าปัจจุบันของผลตอบแทนสุทธิจากการลงทุน (Net Present Value: NPV) ซึ่งแสดงการคำนวณได้ดังนี้

$$NPV = -C_0 + \frac{B_1 - C_1}{(1+r)^1} + \frac{B_2 - C_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t}$$

เมื่อ B_t คือ ผลประโยชน์ของโครงการที่เกิดขึ้นในแต่ละปี

C_t คือ ต้นทุนของโครงการที่เกิดขึ้นในแต่ละปี

r คือ อัตราคิดลด

t คือ ปีที่ทำการลงทุน

ถ้าการคำนวณพบว่าค่า NPV มีค่าเป็นบวก หมายความว่าผลประโยชน์จากโครงการมีค่ามากกว่าต้นทุนของโครงการ การใช้ทรัพยากรในโครงการนั้น ๆ ก็ให้ผลคุ้มค่า หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าโครงการนั้นมีกำไรถือว่าโครงการนั้นผ่านการประเมินในขั้นต้น ในการคำนวณกำหนดให้ อายุโครงการคือ 10 ปี เท่ากับอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจของเรือ และอัตราส่วนคิดลด (Discount Rate) กำหนดให้เท่ากับร้อยละ 7 ต่อปี พิจารณาจากข้อมูลอัตราดอกเบี้ยเงินให้สินเชื่อสำหรับลูกค้ารายย่อยชั้นดี (MRR) ของธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ (ธ.ก.ส.) นอกจากค่า NPV การศึกษานี้ได้มีการใช้เครื่องมือการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนตัวอื่น ๆ ร่วมด้วย เช่น อัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return: IRR) และอัตราส่วนของผลตอบแทนต่อต้นทุน (Benefit-Cost Ratio: B/C Ratio) และระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)

5. ผลการศึกษา

การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านการเงินของการให้บริการเดินเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดง แบ่งการวิเคราะห์เป็น 2 ส่วนคือ 1) วิเคราะห์การให้บริการขับเรือนำเที่ยว ณ ท่าเรือบ้านเดียม โดยแบ่งเป็นการลงทุนในเรือใหญ่และเรือเล็ก 2) การวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนของทุกท่าเรือในภาพรวม

5.1 วิเคราะห์การให้บริการขับเรือนำเที่ยว ณ ท่าบ้านเดียม

5.1.1 ต้นทุนและผลประโยชน์: กรณีเรือใหญ่

ผลประโยชน์ ฤดูกาลท่องเที่ยวทะเลบัวแดงมีระยะเวลาประมาณ 4 เดือน คนขับเรือ 1 คน จะสามารถขับเรือได้เฉลี่ยคนละ 5 รอบ/วัน วันธรรมดาเฉลี่ยคนละ 2 รอบ/วัน ซึ่งส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 เป็นการขับเรือในระยะทางไกล คนขับเรือหนึ่งคนจะให้บริการเดินเรือเฉลี่ยปีละ 288 รอบ แบ่งเป็นระยะใกล้ 58 รอบ และไกล 230 รอบ จากอัตราค่าโดยสารเรือสำหรับเรือใหญ่ระยะทางไกล 500 บาท ระยะใกล้ 300 บาท จึงคำนวณได้ว่าคนขับเรือจะมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 132,400 บาท/ปี/คน

ต้นทุน ต้นทุนในการให้บริการเรือนำเที่ยว แบ่งการวิเคราะห์เป็นรายจ่ายที่ใช้ในการลงทุนเริ่มแรก และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนรวมทั้งหมดเท่ากับ 64,920 บาท/ลำ ซึ่งประกอบด้วยค่าเรือ ค่าเครื่องยนต์เรือ และค่าตกแต่งเรือ ส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการหรือค่าใช้จ่ายต่อเนื่อง (ongoing cost) คำนวณได้เท่ากับ 86,702 บาท/ลำ/ปี ต้นทุนผันแปรส่วนใหญ่จะเป็นต้นทุนค่าเสียโอกาสที่เป็นค่าแรงตนเอง รองมาคือค่าบริการหักเข้ากลุ่ม และค่าน้ำมัน ในการคำนวณต้นทุนค่าเสียโอกาสแรงงาน พิจารณาจากจำนวนวันทำงานในฤดูกาลท่องเที่ยว โดยในช่วงฤดูกาลคนขับเรือจะทำงานทุกวัน โดยเริ่มตั้งแต่ตี 5 และเลิกงานประมาณ 5 โมงเย็น ผู้

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

ให้บริการขับเรือส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือและทำการขับให้บริการเอง ดังนั้นจะมีต้นทุนค่าเสียโอกาสของการที่คนขับเรือไม่ได้เอาเวลาไปประกอบอาชีพอื่นที่ก่อให้เกิดผลตอบแทนสูงสุดต่อตัวผู้ขับเรือเอง ซึ่งคิดในอัตรา 300 บาท/วัน นั่นคือใน 1 ปี คนขับเรือทำงาน 120 วัน $\times$ 300 บาท เท่ากับ 36,000 บาท/ปี ในส่วนค่าบริการหักเข้ากลุ่ม 26,480 บาท คำนวณได้จากการหักค่าบริการเข้ากลุ่ม $\times$ ร้อยละ 20 ของค่าบริการเดินเรือ ดังนั้นในการขับเรือรอบไกลแต่ละรอบจะถูกหักค่าบริการเข้ากลุ่ม 100 บาท และรอบใกล้ 60 บาท

5.1.2 ต้นทุนและผลประโยชน์: กรณีเรือเล็ก

ผลประโยชน์ กรณีการขับเรือเล็ก พบว่าในหนึ่งปีจะสามารถให้บริการได้ประมาณ 360 รอบ/ลำ ซึ่งร้อยละ 80 เป็นการวิ่งเรือรอบไกล (รอบไกล 288 รอบ, รอบใกล้ 72 รอบ) อัตราค่าบริการเรือเล็กคิดต่อหัวโดยรอบไกล 150 บาท รอบใกล้ 100 บาท ส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวเรือเล็กเฉลี่ย 2 คน ในการคำนวณจึงกำหนดค่าบริการสำหรับเรือเล็กระยะทางไกล 300 บาท และระยะทางใกล้ราคา 200 บาท/รอบ ดังนั้นคนขับเรือเล็กจะมีรายได้ ประมาณ 100,800 บาท/ปี

ต้นทุน ค่าใช้จ่ายในการลงทุนเรือเล็กเท่ากับ 31,950 บาท/ลำ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเท่ากับ 71,760 บาท/ลำ/ปี ในการคำนวณค่าบริการหักเข้ากลุ่มพิจารณาจากร้อยละ 20 ของราคาค่าเรือ รอบใกล้จะถูกหักค่าบริการเข้ากลุ่ม 40 บาท รอบไกล 60 บาท ดังนั้นรวมค่าบริการหักเข้ากลุ่ม/ปี เท่ากับ 20,160 บาท

5.1.3 การวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนของการให้บริการขับเรือนำเที่ยว ณ ท่าบ้านเดียม

จากข้อมูลต้นทุนและผลตอบแทนข้างต้น กรณีลงทุนในเรือใหญ่และเรือเล็ก นำมาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน (Financial Analysis) ของการให้บริการเดินเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงว่ามีความคุ้มค่าในการลงทุนหรือไม่ จะพิจารณาจากค่า NPV IRR และ B-C Ratio โดยมีการกำหนดสมมติฐานในการคำนวณดังนี้

1) อายุโครงการคือ 10 ปี เท่ากับอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจของเรือ และในกรณีที่สินทรัพย์ประเภททุนหรือสินทรัพย์ถาวรใดมีอายุมากกว่าอายุของโครงการก็ให้ใช้เป็นมูลค่าซาก (salvage value) ในปีสุดท้ายของโครงการ

2) อัตราส่วนคิดลด (Discount Rate) กำหนดให้เท่ากับร้อยละ 7 ต่อปี พิจารณาจากข้อมูลอัตราดอกเบี้ยเงินให้สินเชื่อสำหรับลูกค้ารายย่อยชั้นดี (MRR) ของธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ (ธ.ก.ส.) ต้นทุนค่าเสียโอกาสในการลงทุนพิจารณาจากค่าเสียโอกาสของการไม่ได้นำเงินลงทุนไปฝากธนาคารซึ่งจะได้อัตราดอกเบี้ยเงินฝากออมทรัพย์ของ ธ.ก.ส. ที่ร้อยละ 0.5 ต่อปี

3) อัตราค่าจ้างและค่าซ่อมบำรุงรักษาเรือและโครงสร้าง เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ในแต่ละปี (ประมาณการจากการเทียบค่าจ้างขั้นต่ำจังหวัดอุดรธานีปี 2559 กับ 2560 จาก 300 เป็น 305 บาท)

4) รายได้จากการขับเรือกำหนดให้เพิ่มปีละร้อยละ 2 (จากการประมาณการกลุ่มเรือ)

ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2 ที่แสดงการประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของการให้บริการขับเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงต่อลำตามอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจของเรือคือ 10 ปี กรณีเรือใหญ่และ

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

เรือเล็ก จากเกณฑ์การตัดสินใจเพื่อการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) พบว่ามีค่ามากกว่าศูนย์ อัตราผลตอบแทนภายใน (IRR) มีค่ามากกว่าอัตราคิดลดที่ร้อยละ 7 และอัตราส่วนของผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C Ratio) มีค่ามากกว่า 1 จึงสรุปได้ว่าการลงทุนในการให้บริการขับเรือนำเที่ยวที่บ้านเดิมมีความคุ้มค่าในการลงทุนทั้งกรณีเรือใหญ่และเรือเล็ก หากวิเคราะห์จากระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) ที่ปรับลดด้วยอัตราคิดลด พบว่าเรือใหญ่ใช้เวลาคืนทุน 1 ปี 8 เดือน ส่วนเรือเล็กคืนทุนเร็วกว่า 5 เดือน เนื่องจากเรือเล็กลงทุนเริ่มแรกน้อยกว่าเรือใหญ่ (การประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของการให้บริการขับเรือใหญ่นำเที่ยวทะเลบัวแดงท่าเรือบ้านเดิมจำแนกตามประเภทต้นทุนและรายได้โดยละเอียด แสดงดังตารางที่ 3-4)

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจเพื่อการลงทุน กรณีเรือใหญ่และเรือเล็ก (ต่อล่ำ) ท่าเรือบ้านเดิม

เกณฑ์การตัดสินใจเพื่อการลงทุน	เรือใหญ่	เรือเล็ก
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	1 ปี 6 เดือน	1 ปี 2 เดือน
ระยะเวลาคืนทุนปรับลดด้วยอัตราคิดลด	1 ปี 8 เดือน	1 ปี 3 เดือน
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	269,407	192,108
อัตราผลตอบแทนภายใน (IRR)	56.30%	78.34%
อัตราส่วนของผลตอบแทนต่อต้นทุน (B/C Ratio)	1.36	1.33

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

ตารางที่ 3 ประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของการให้บริการขั้วเรือใหญ่หน้าเที่ยวทะเลบัวแดงท่าเรือบ้านเดิม (บาท/คน)

รายการ	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9	ปีที่ 10	รวม
ค่าลงทุน												
1. เรือบริการนำเที่ยว (เรือพลาสติก)	35,000											35,000
2. เครื่องยนต์เรือพร้อมอุปกรณ์	19,000											19,000
3. เสื้อชูชีพ	3,850			3,850			3,850			3,850.00		15,400
4. ค่าตกแต่งเรือ	7,070	3,000	3,000	3,050	3,000	3,000	3,050	3,000	3,000	3,050	3,000	37,220
รวมเงินลงทุน	64,920	3,000	3,000	6,900	3,000	3,000	6,900	3,000	3,000	6,900	3,000	106,620
รายได้จากการขั้วเรือ		132,400	135,048	137,749	140,504	143,314	146,180	149,104	152,086	155,128	158,230	1,449,743
(กำหนดให้รายได้ขยายตัว 2% ต่อปี)			2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	
มูลค่าซากของเรือ											1,320	1,320.00
รวมรายได้		132,400	135,048	137,749	140,504	143,314	146,180	149,104	152,086	155,128	159,550	1,451,063
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ												
1. ค่าน้ำมัน		21,522	21,522	21,522	21,522	21,522	21,522	21,522	21,522	21,522	21,522	215,220
2. ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องยนต์เรือ		1,000	1,020	1,040	1,061	1,082	1,104	1,126	1,149	1,172	1,195	10,950
(อัตราการเจริญเติบโต 2%)			2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	
3. ค่าบริการหักเข้ากลุ่ม 20%		26,480	27,010	27,550	28,101	28,663	29,236	29,821	30,417	31,026	31,910	290,213
4. ค่าใบอนุญาตขั้วเรือ		210			210			210				630
5. ค่าจดทะเบียนเรือ		690			690			690				2,070
6. พ.ร.บ. เรือ		800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	8,000
7. ต้นทุนค่าเสียโอกาสค่าแรง		36,000	36,720	37,454	38,203	38,968	39,747	40,542	41,353	42,180	43,023	394,190
(อัตราการเจริญเติบโต 2 %)			2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	
8. ค่าเสียโอกาสเงินลงทุน	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325	325	3,575
รวมค่าใช้จ่าย	325	87,027	87,397	88,692	90,912	91,360	92,734	95,036	95,566	97,024	98,775	924,847
รายได้สุทธิ	(65,244.60)	42,373	44,651	42,157	46,591	48,954	46,546	51,068	53,520	51,204	57,775	419,596

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

ตารางที่ 4 ประมาณการต้นทุนและผลตอบแทนของการให้บริการขับเรือเล็กนำเที่ยวทะเลบัวแดงท่าเรือบ้านเดิม (บาท/คน)

รายการ	ปีที่ 0	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9	ปีที่ 10	รวม
ค่าลงทุน												
1.เรือบริการนำเที่ยว (เรือพลาสติก)	15,000											15,000
2.เครื่องยนต์เรือพร้อมอุปกรณ์	15,000											15,000
3.เสื้อชูชีพ	900			900			900			900		3,600
4.ค่าตกแต่งเรือ	1,050	300	300	300	300	300	1,050	300	300	300	300	4,800
รวมเงินลงทุน	31,950	300	300	1,200	300	300	1,950	300	300	1,200	300	38,400
รายได้จากการขับเรือ		100,800	102,816	104,872	106,970	109,109	111,291	113,517	115,788	118,103	120,465	1,103,732
(กำหนดให้รายได้ขยายตัว 2% ต่อปี)			2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	
รวมรายได้		100,800	102,816	104,872	106,970	109,109	111,291	113,517	115,788	118,103	120,465	1,103,732
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ												
1.ค่าน้ำมัน		14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	14,400	144,000
2.ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องยนต์เรือ		400	408	416	424	433	442	450	459	469	478	4,380
(อัตราค่าเจริญเติบโต 2%)			2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	
3.ค่าบริการหักเข้ากลุ่ม 20%		20,160	20,563	20,974	21,394	21,822	22,258	22,703	23,158	23,621	24,093	220,746
4.ค่าใบอนุญาตขับเรือ		210			210			210				630
5.ค่าจดทะเบียนเรือ		690			690			690				2,070
6.พ.ร.บ. เรือ		500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	5,000
7.ต้นทุนค่าเสียโอกาสค่าแรง		36,000	36,720	37,454	38,203	38,968	39,747	40,542	41,353	42,180	43,023	394,190
(อัตราค่าเจริญเติบโต 2 %)			2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	
8.ค่าเสียโอกาสเงินลงทุน	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	1,760
รวมค่าใช้จ่าย	160	72,520	72,751	73,905	75,982	76,282	77,507	79,656	80,030	81,329	82,654	772,776
รายได้สุทธิ	(32,109.75)	27,980	29,765	29,767	30,688	32,527	31,835	33,561	35,458	35,574	37,511	292,556

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

5.2 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินในภาพรวมทั้ง 6 ท่าเรือ

การให้บริการเรือนำเที่ยวในภาพรวม มีจำนวนสมาชิกกลุ่มเรือทั้งหมด 423 คน มีเรือให้บริการทั้งหมด 380 ลำ แบ่งเป็นเรือใหญ่ 331 ลำ และเรือเล็ก 49 ลำ ท่าเรือที่มีจำนวนสมาชิกมากที่สุดคือท่าเรือบ้านเดิม มีจำนวนสมาชิก 187 คน มีเรือให้บริการจำนวน 155 ลำ แบ่งเป็นเรือใหญ่ 120 ลำ เรือเล็ก 35 ลำ รองลงมาคือท่าเรือดอนคอง มีสมาชิก 84 คน มีเรือให้บริการจำนวน 92 ลำ แบ่งเป็นเรือใหญ่ 90 ลำ เรือเล็ก 2 ลำ ท่าเรือโนนน้ำย่อย มีสมาชิกกลุ่มเรือ 55 คน มีเรือให้บริการจำนวน 57 ลำ แบ่งเป็นเรือใหญ่ 45 ลำ เรือเล็ก 12 ลำ ท่าเรือเชียงแขวงมีสมาชิกกลุ่มเรือ 41 คน มีการให้บริการเฉพาะเรือใหญ่จำนวน 41 ลำ และท่าเรือคอนสายเป็นท่าเรือที่มีจำนวนสมาชิกกลุ่มเรื่อน้อยที่สุด คือมีสมาชิก 26 คน มีเรือให้บริการ 5 ลำ ซึ่งเป็นเรือใหญ่ทั้งหมด

ตารางที่ 5 จำนวนสมาชิกกลุ่มเรือ และจำนวนเรือในแต่ละท่า

	ท่าเรือ	จำนวนสมาชิก	จำนวนเรือใหญ่	จำนวนเรือเล็ก	รวม
1	บ้านเดิม	187	120	35	155
2	ดอนคอง	84	90	2	92
3	เชียงแขวง	41	41	0	41
4	โนนน้ำย่อย	55	45	12	57
5	แซแล	30	30	0	30
6	คอนสาย	26	5	0	5
	รวม	423	331	49	380

ในการคิดค่าบริการเดินเรือของทั้ง 6 ท่าเรือ มีการคิดค่าบริการและหักค่าบริการเข้ากลุ่มในแต่ละท่าแตกต่างกัน ท่าเรือบ้านเดิมมีการให้บริการทั้งเรือใหญ่และเรือเล็ก คิดค่าบริการและคิดอัตราค่าบริการหักเข้ากลุ่มตามระยะทาง โดยค่าบริการเรือใหญ่ในระยะทางไกลคิดค่าบริการ 500 บาท/รอบ หักค่าบริการเข้ากลุ่ม 100 บาท ระยะทางใกล้ 300 บาท/รอบ หักค่าบริการเข้ากลุ่ม 60 บาท และค่าบริการเรือเล็กในระยะทางไกล 300 บาท/รอบ หักค่าบริการเข้ากลุ่ม 60 บาท ระยะทางใกล้ 200 บาท/รอบ หักค่าบริการเข้ากลุ่ม 40 บาท ท่าเรือดอนคองมีการให้บริการทั้งเรือใหญ่และเรือเล็ก คิดค่าบริการตามระยะทางเหมือนกับท่าเรือบ้านเดิม แต่คิดอัตราค่าบริการหักเข้ากลุ่มแตกต่างกันคือค่าบริการเรือใหญ่ในระยะทางไกลคิดค่าบริการ 500 บาท/รอบ หักค่าบริการเข้ากลุ่ม 60 บาท ระยะทางใกล้ 300 บาท/รอบ หักค่าบริการเข้ากลุ่ม 40 บาท และค่าบริการเรือเล็กในระยะทางไกล 300 บาท/รอบ หักค่าบริการเข้ากลุ่ม 40 บาท ระยะทางใกล้ 200 บาท/รอบ หักค่าบริการเข้ากลุ่ม 20 บาท

ในจำนวนท่าเรือทั้งหมด 6 ท่า มี 4 ท่าเรือที่ไม่คิดค่าบริการตามระยะทางไกลและระยะทางใกล้ ได้แก่ ท่าเรือเชียงแขวง ให้บริการเฉพาะเรือใหญ่ คิดค่าบริการ 400 บาท/รอบ และหักค่าบริการเข้ากลุ่ม 50 บาท ท่าเรือแซแลและท่าเรือคอนสาย มีการให้บริการเฉพาะเรือใหญ่และหักค่าบริการเข้ากลุ่ม

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

ในอัตราเท่ากันคือ คิดค่าบริการเดินเรือ 500 บาท/รอบ และหักค่าบริการเข้ากลุ่ม 50 บาท และท่าเรือโนนน้ำย่อย มีการให้บริการทั้งเรือใหญ่และเรือเล็ก ในการให้บริการเรือใหญ่คิดค่าบริการ 500 บาท/รอบ ค่าบริการเรือเล็ก 300 บาท/รอบ โดยมีการหักค่าบริการเข้ากลุ่มเรือใหญ่และเรือเล็กในอัตราเดียวคือ 50 บาท

การขับเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงก่อให้เกิดรายได้ต่อผู้ขับเรือทั้งหมดเท่ากับ 35,674,120 บาท/ปี (ตารางที่ 6) เมื่อนำรายได้หักออกด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานคำนวณได้เท่ากับ 11,604,759 บาท รายได้ที่เกิดขึ้นเป็นการให้บริการเรือใหญ่ 1,110 รอบ/ปี และให้บริการเรือเล็ก 904 รอบ/ปี ท่าเรือที่มีรายได้สูงสุดคือท่าเรือบ้านเดียม มีการให้บริการเรือใหญ่ 288 รอบ/ปี และเรือเล็ก 360 รอบ/ปี รายได้รวมเท่ากับ 19,416,000 บาท/ปี และ การวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนของการให้บริการขับเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงต่อลำของท่าเรือแต่ละท่าพบว่า มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่าเป็นบวก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการให้บริการขับเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงในทุกท่าเรือมีความคุ้มค่าในการลงทุน (ตารางที่ 7)

ตารางที่ 6 ผลประโยชน์รวมของแต่ละท่า (บาท/ปี)

ท่าเรือ	จำนวนรอบ/ปี		รายได้รวม	รายได้สุทธิ
	เรือใหญ่	เรือเล็ก		
1. บ้านเดียม	288	360	19,416,000	6,064,060
2. ดอนคง	130	272	5,534,320	1,979,174
3. เชียงแหว	274	-	4,493,600	1,770,175
4. โนนน้ำย่อย	140	232	3,985,200	1,203,075
5. แชนแล	124	-	1,860,000	507,000
6. คอนสาย	154	-	385,000	81,275
รวม	1,110	904	35,674,120	11,604,759

ตารางที่ 7 ความคุ้มค่าในการลงทุนของการให้บริการขับเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงของท่าเรือ ทั้ง 6 ท่าเรือ (เฉพาะเรือใหญ่)

ท่าเรือ	NPV
1. บ้านเดียม	269,407
2. ดอนคง	89,855
3. เชียงแหว	261,674
4. โนนน้ำย่อย	91,120
5. แชนแล	43,040
6. คอนสาย	59,724

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

6. สรุปและข้อเสนอแนะ

การวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนของกิจกรรมการท่องเที่ยวทะเลบัวแดง พบว่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีค่าเป็นบวก ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าการให้บริการขับเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงในทุกท่าเรือมีความคุ้มค่าในการลงทุน โดยเฉพาะท่าเรือที่มีนักท่องเที่ยวมาก อย่างเช่น ท่าเรือบ้านเดียม และท่าเรือเชียงแหว ในกรณีท่าเรือบ้านเดียมพบว่าเรือใหญ่ใช้เวลาคืนทุน 1 ปี 8 เดือน ส่วนเรือเล็กคืนทุนเร็วกว่า 5 เดือน การประมาณผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในภาพรวมจากการให้บริการขับเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดงพบว่า รายได้สุทธิที่กระจายสู่ผู้ขับเรือประมาณ 380 คน ใน 6 ท่าเรือ คำนวณได้เท่ากับ 11,604,759 บาท/ปี ซึ่งเป็นผลกระทบเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นว่าการท่องเที่ยวชุมชนทะเลบัวแดงโดยเฉพาะการให้บริการเรือนำเที่ยวก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจกระจายต่อชุมชนอย่างเห็นได้ชัด ปัจจัยที่ทำให้รายได้สุทธิจากการขับเรือในแต่ละท่าเรือแตกต่างกันไป คือ จำนวนนักท่องเที่ยว และจำนวนเรือที่ให้บริการในแต่ละท่า ดังนั้นความเสี่ยงของการลงทุนให้บริการขับเรือ คือ ความผันผวนของจำนวนนักท่องเที่ยว ซึ่งขึ้นอยู่กับหลายๆ ปัจจัย เช่น ปริมาณบัวในหนองหาน การประชาสัมพันธ์ พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไป หรือแม้แต่การที่สถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ในจังหวัดอุดรได้รับความนิยมนมากขึ้น ความเสี่ยงต่อมาก็คือ จำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในแต่ละท่า ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อผลตอบแทนที่ผู้ให้บริการขับเรือแต่ละคนจะได้รับ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในระยะสั้น คือ การสร้างแนวทางในการกำหนดจำนวนเรือท่องเที่ยวที่เหมาะสม โดยท่าเรือแต่ละท่าควรมีการปรึกษาหารือกัน เพื่อป้องกันหรือแก้ปัญหาการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยวและการตัดราคา นอกจากนี้ปัจจัยด้านคุณภาพการให้บริการ เช่น สถานที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยว ก็ควรมีระบบการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวของชุมชนให้ดียิ่งขึ้น ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในระยะกลาง-ยาว คือ การผลักดันให้การท่องเที่ยวทะเลบัวแดงเป็นโมเดลตัวอย่างด้านการจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่เน้นการเรียนรู้ธรรมชาติและวิถีชีวิตจากคนในชุมชน และสร้างจิตสำนึกให้ชุมชนและนักท่องเที่ยวร่วมกันรับผิดชอบต่อระบบนิเวศอย่างยั่งยืน เพื่อให้ความยั่งยืนทางรายได้และระบบนิเวศดำเนินไปทิศทางที่เกื้อกูลกัน ข้อเสนอแนะในการต่อยอดงานวิจัยในอนาคต คือ การทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) ของการประกอบกิจการเรือนำเที่ยวทะเลบัวแดง โดยพิจารณาความผันผวนของจำนวนนักท่องเที่ยว ต้นทุน และปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ ที่อาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) และอาจส่งผลต่อการตัดสินใจในการลงทุนในอนาคต

7. กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบคุณสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ภายใต้งานวิจัยโครงการ การศึกษาเศรษฐกิจท่องเที่ยวชุมชนอย่างครบวงจร: จากโหลี่เซียลมีเดียถึงชุมชนท่องเที่ยว ผู้สนับสนุนทุนวิจัย

ปีที่ 12 ฉบับที่ 23 มกราคม - มิถุนายน 2564

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). สถิติด้านการท่องเที่ยว ปี 2560 (Tourism Statistics 2017).

[ออนไลน์]. [สืบค้นวันที่ 27 สิงหาคม 2561] จาก

https://www.mots.go.th/more_news.php?cid=414&filename=index

กาจ วัฒนศรีสง. (2545). การศึกษาความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของโครงการสถานที่พักผ่อน

เพื่อตอบสนองต่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (รายงานการศึกษาศรีพระปริญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

คณะทำงานอนุรักษ์ฟื้นฟูและพัฒนาทะเลบัวแดงอย่างยั่งยืน. (ม.ป.ป.). ทะเลบัวแดงวันเดียวเที่ยวไม่หมด [แผ่นพับ].

จุฬารัตน์ โฆษะโก และคณะ. 2558. การพัฒนาภาคการท่องเที่ยวเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจภาคใต้. ใน *สัมมนาวิชาการเศรษฐกิจ*

ภาคใต้ปี 2558. ธนาคารแห่งประเทศไทย.

จิตติพร วรฤทธิ. (2561). การวิเคราะห์ต้นทุน ผลตอบแทน และความคุ้มค่าของธุรกิจโฮมสเตย์ตามแนวเศรษฐกิจพอเพียงของชุมชน

บ้านโคกเมือง ตำบลจรเข้มาก อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์. ใน *การประชุมวิชาการระดับชาติและนานาชาติ ราช*

ภัฏวิจัย ครั้งที่ 4. บุรีรัมย์: มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์.

พิมพ์ระวี โรจน์รุ่งสัจ. 2556. *การท่องเที่ยวชุมชน*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

มาตรฐานการท่องเที่ยวไทย. 2559. มาตรฐานการท่องเที่ยวโดยชุมชนของอาเซียน. [ออนไลน์]. [สืบค้นวันที่ 23 กันยายน 2561]

จาก <http://thaits.avalu.co.th/services/api/download/standards/149>

มิ่งสรรพ ขาวสะอาดและคณะ. 2562. *การศึกษาเศรษฐกิจท่องเที่ยวชุมชน จากโซเซียลมีเดียถึงชุมชนท่องเที่ยว อย่างครบวงจร*.

ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ.

เยาวเรศ ทับพันธุ. (2543). *การประเมินโครงการตามแนวทางเศรษฐศาสตร์*.

กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สถาบันการท่องเที่ยวโดยชุมชน. 2554. *CBT มีมิติ*. เชียงใหม่: วนิศาการพิมพ์.

สินธุ์ สโรบล. 2546. *การท่องเที่ยวโดยชุมชน: แนวคิดและประสบการณ์พื้นที่ภาคเหนือ*. เชียงใหม่: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

ภาษาอังกฤษ

Asker, S., Boronyak, L., Carrard, N. & Paddon, M. (2010). *Effective Community Based Tourism*. Sydney: Sustainable Tourism Cooperative Research Centre.

Faul, F., Erdfelder, E., Lang, A.-G., & Buchner, A. (2007). G*Power 3: A flexible statistical power analysis program for the social, behavioral, and biomedical sciences. *Behavior Research Methods*, 39, 175-191.

Kiss, A. (2004). *Is community-based ecotourism a good use of biodiversity conservation funds?* *TRENDS in Ecology and Evolution*, 19 (5), 232-237.