

การรับรู้ความเสี่ยงในการเดินทางของนักท่องเที่ยว : กรณีศึกษาโลจิสติกส์ท่องเที่ยวจากอุบลราชธานีไปปากเซ Tourist's Perceived Risk: A Case Study in Tourism Logistics from Ubon Ratchathani to Pakse

นัทพงศ์ นันทสำเริง

สาขาวิชาเทคโนโลยีวิศวกรรม คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี1

Email : natthapong.n@ubru.ac.th

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเสี่ยงในการรับรู้ของนักท่องเที่ยวระหว่างการเดินทางจากจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย ไปยังเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยเริ่มจากการศึกษารูปแบบของโลจิสติกส์ท่องเที่ยวระหว่างประเทศเพื่อศึกษารูปแบบของยานพาหนะที่ใช้และรูปแบบของเส้นทางที่เป็นไปได้ จากนั้นจึงทำการพัฒนาเครื่องมือ และตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือเพื่อเก็บข้อมูลความเสี่ยงในการรับรู้ของตัวอย่างนักท่องเที่ยวจำนวน 100 คนซึ่งได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม ผลการศึกษพบว่า เส้นทางที่มีความเสี่ยงต่ำที่สุดคือ เส้นทางที่ 13 รถแท็กซี่-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า เส้นทางที่ 14 รถแท็กซี่-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า เส้นทางที่ 43 รถแท็กซี่-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า และเส้นทางที่ 44 รถแท็กซี่-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.71 คิดเป็นความเสี่ยงระดับปานกลาง ส่วนเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูงที่สุดคือ เส้นทางที่ 1 รถสาย-รถทัวร์ระหว่างประเทศ และเส้นทางที่ 7 รถสาย-รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า ซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3.15

คำสำคัญ: ความเสี่ยงในการรับรู้ของนักท่องเที่ยว, โลจิสติกส์ท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

Abstract

The purpose of this research paper was to study tourist's perceived risk on the route between Ubon Ratchathani, Thailand to Pakse, Champasak-Lao PDR. The research began with studying the tourism logistics and patterns of vehicles and feasible routes. Then, the questionnaire was developed and validated to collect tourist's perceived risk from 100 respondents obtained from cluster sampling. The results showed that the routes number 13, taxi-Chong Mek van-Wang Tao van, number 14, taxi-Phibun van-Chong Mek van-Wang Tao van, number 43, taxi-Chong Mek van-Wang Tao van, and number 44, taxi-Ubon/Phibun van-Chong Mek van-Wang Tao van, were of the lowest risk at the average of 2.71. The routes number 1, international buses and minibuses, and number 7, minibus-Ubon/Phibun bus-Chong Mek minibus-Wang Tao van, were the routes with the highest risk of 3.15 at which both averages are considered the moderate risk level.

Keywords: Tourist Perceived Risk, Tourism Logistics, International Tourism

1. บทนำ

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่นำรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ.2558 ประเทศไทยมีรายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกว่า 2.23 ล้านล้านบาท [1] ซึ่งไม่เพียงแต่ประเทศไทยเท่านั้นที่พึ่งพารายได้จากนักท่องเที่ยว แต่ประเทศอื่นทั่วโลกต่างก็ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่ของตนให้เป็นจุดหมายปลายทางที่น่าสนใจสำหรับนักท่องเที่ยวจากทั่วทุกมุมโลก ทั้งนี้เนื่องจากในปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้ให้กับประเทศต่าง ๆ มากที่สุด รองจากอุตสาหกรรมปิโตรเคมี [2]

การท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีความเติบโตอย่างมาก โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยประมาณการว่ามีนักท่องเที่ยวจากลาวเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยไม่ต่ำกว่า 990,000 คนในปี พ.ศ.2555 [3] ในขณะที่นักท่องเที่ยวจากไทยข้ามพรมแดนไปท่องเที่ยวในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมากกว่า 1,900,000 คนในปี พ.ศ. 2556 [4]

เมื่อพิจารณาเฉพาะการเดินทางท่องเที่ยวผ่านด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี จะพบว่ามียกนักท่องเที่ยวเดินทางข้ามด่านดังกล่าวกว่า 1,500,000 คนต่อปี [5] ทั้งนี้เนื่องจากทั้งแขวงจำปาสักและจังหวัดอุบลราชธานีต่างก็เป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยวที่สำคัญของทั้งสองประเทศ มีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติที่โดดเด่นและสวยงาม

อย่างไรก็ตาม นอกจากความสวยงาม ทัศนียภาพ หรือกิจกรรมในจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกแหล่งท่องเที่ยวแล้ว ปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นคุณภาพของที่พัก หรือแม้แต่คุณภาพของระบบโลจิสติกส์ท่องเที่ยว

คมสัน สุริยะ [6] ระบุว่าโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (Tourism Logistics) จะครอบคลุมสามเรื่องสำคัญคือ การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุดิบของ (Physical flow) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการรับจ่ายเงิน (Financial flow)

เถกิงศักดิ์ ชัยชาญ [7] ได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอน้ำ

เขียว จังหวัดนครราชสีมา โดยพบว่านักท่องเที่ยวมีความพอใจเกี่ยวกับการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุดิบของในระดับน้อย ซึ่งผู้วิจัยได้เสนอแนะว่าควรมีปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนสำหรับการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐาน และเพิ่มความปลอดภัย ณ สถานีขนส่ง

ณัฏฐ์ ทิพย์ศรี และคณะ [8] ได้ศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวของธุรกิจนำเที่ยวในจังหวัดเชียงราย โดยพบว่าในภาพรวมถือว่าธุรกิจนำเที่ยวในเชียงรายมีการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีมาก โดยเฉพาะด้านการเอาใจใส่ดูแลผู้รับบริการ การขนส่งนักท่องเที่ยว การให้ข้อมูลข่าวสาร การให้บริการการรับจ่ายเงิน และการสร้างความเพลิดเพลินระหว่างการเดินทาง

จะเห็นได้ว่าโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเป็นองค์ประกอบสำคัญของการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ซึ่งสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวได้ในที่สุดผ่านการรับรู้ของนักท่องเที่ยว โดยการรับรู้ความเสี่ยงในการเดินทางของนักท่องเที่ยวถือเป็นองค์ประกอบทางจิตวิทยาที่แสดงออกถึงความคิดเห็นตลอดจนความรู้สึกนึกคิดของนักท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทาง โดยพิมพมาดา วิชาศิลป์ [9] ได้ทำการศึกษาการรับรู้ด้านความเสี่ยงและการป้องกันความเสี่ยงขณะเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติประเภทแบกเป้และพบว่านักท่องเที่ยวมีการรับรู้ความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ อยู่ในระดับต่ำ

Vuchic, V.R. [10] ได้ศึกษาปัจจัยในการพิจารณาเลือกรูปแบบการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วย ความสามารถในการให้บริการ (Availability) ความตรงต่อเวลา (Punctuality) ความรวดเร็วหรือเวลาในการเดินทาง (Speed/travel time) ค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้ใช้บริการ (User cost) ความสบาย (Comfort) ความสะดวก (Convenience) และ ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Safety and security)

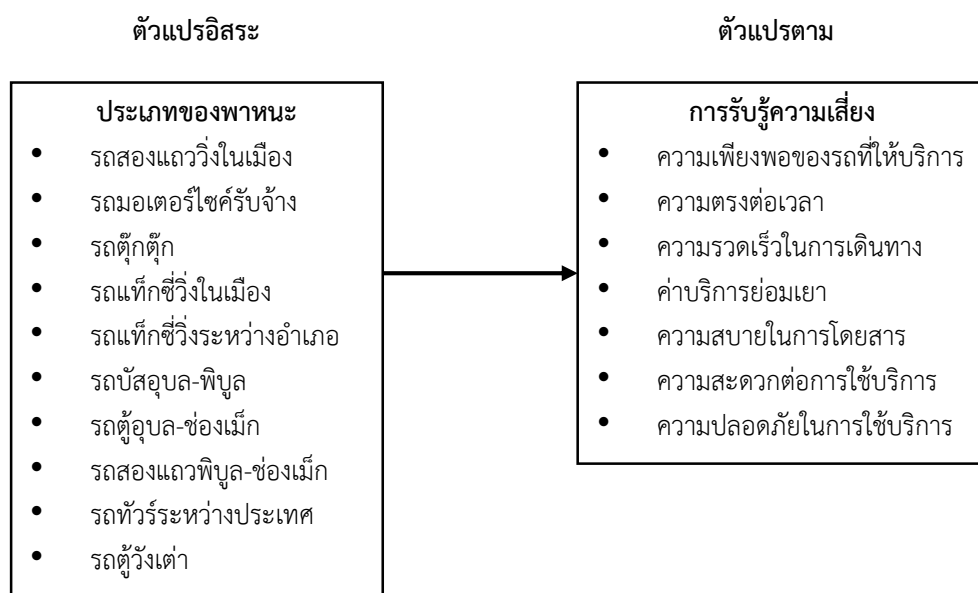
2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษารูปแบบของการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย กับแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

2.2 เพื่อวิเคราะห์ความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้ในแต่ละรูปแบบของการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย กับแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

3. ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยนี้จำกัดขอบเขตด้านพื้นที่ในการเก็บข้อมูลเฉพาะในเขตจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย และเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเท่านั้น โดยเก็บข้อมูลระหว่างปี พ.ศ.2558 – 2559 มีประชากรและกลุ่มตัวอย่างเป็นนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และในงานวิจัยนี้จำกัดขอบเขตของนิยามโลจิสติกส์ท่องเที่ยวไว้เพียงการขนส่งนักท่องเที่ยวเชิงกายภาพโดยระบบขนส่งสาธารณะเท่านั้น



รูปที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

5. วิธีการดำเนินการวิจัย

5.1 ประชากร

ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย นักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยว ณ จังหวัดอุบลราชธานีและรวมถึงที่จะไปเที่ยวต่อยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประมาณ 4,000,000 คน

5.2 กลุ่มตัวอย่าง

4. กรอบแนวคิดของการวิจัย

กรอบแนวคิดของการวิจัยจะแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยตัวแปรอิสระ ได้แก่ รูปแบบพาหนะที่ใช้ขนส่งนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย รถสองแถววิ่งในเมือง รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตุ๊กตุ๊ก รถแท็กซี่วิ่งในเมือง รถแท็กซี่วิ่งระหว่างอำเภอ รถบัสอุบล-พิบูล รถตู้อุบล-ช่องเม็ก รถสองแถวพิบูล-ช่องเม็ก รถทัวร์ระหว่างประเทศ และ รถตู้วิ่งเต่า

ในขณะที่ตัวแปรตามได้แก่ ความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้ซึ่งประกอบด้วย ความเพียงพอของรถที่ให้บริการ ความตรงต่อเวลา ความรวดเร็วในการเดินทาง ค่าบริการย่อมเยา ความสบายในการโดยสาร ความสะดวกต่อการใช้บริการ และความปลอดภัยในการใช้บริการ โดยกรอบแนวคิดในการวิจัยจะแสดงในรูปที่ 1

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้คำนวณจากสูตรของ ยามาเน่ [11]

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (1)$$

เมื่อ

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้

ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และกำหนดให้ร้อยละความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้เท่ากับ 10% เมื่อแทนค่าลงในสมการจะได้

$$n = \frac{4,000,000}{1 + 4,000,000(0.1)^2}$$

นั่นคือกลุ่มตัวอย่างจะเท่ากับ 99.9975 คน ผู้วิจัยจึงทำการปรับกลุ่มตัวอย่างให้เป็น 100 คน ซึ่งทำให้ความคลาดเคลื่อนลดลงเหลือเพียง 9.9999%

จากนั้นทำการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster sampling) โดยแบ่งกลุ่มประชากรออกตามสถานที่จอดรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ สถานีรถไฟอุบลราชธานี ท่าอากาศยานอุบลราชธานี สถานีขนส่งอุบลราชธานี สถานีขนส่งพิบูลมังสาหาร ด้านช่องเม็ก ท่ารถวังเต่า ท่ารถหลักแปดปากเซ โดยเก็บข้อมูลระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2558 ถึงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2559

5.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถามเพื่อแจกจ่ายแก่นักท่องเที่ยว โดยแบบสอบถามประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ส่วนของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีข้อความ 4 ข้อ และส่วนของความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้เมื่อใช้บริการขนส่งสาธารณะ มีข้อความ 10 ข้อ

แบบสอบถามในตอนที่ 2 เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ โดยกำหนดค่าระดับการรับรู้ความเสี่ยงแต่ละช่วงคะแนนและความหมาย ดังนี้

- ระดับ 1 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงในระดับน้อยสุด
- ระดับ 2 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงในระดับน้อย
- ระดับ 3 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงในระดับปานกลาง
- ระดับ 4 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงในระดับมาก
- ระดับ 5 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงในระดับมากที่สุด

สำหรับการให้ความหมายของค่าเฉลี่ยที่ได้ ผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการให้ความหมาย ดังนี้

- 1.00 – 1.80 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงระดับน้อยสุด
- 1.81 – 2.60 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงระดับน้อย
- 2.61 – 3.40 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงระดับปานกลาง
- 3.41 – 4.20 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงระดับมาก
- 4.21 – 5.00 หมายถึง รับรู้ความเสี่ยงระดับมากที่สุด

จากนั้นได้นำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คนให้คะแนนความสอดคล้องด้านเนื้อหา และนำข้อมูลที่รวบรวมจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of item objective congruence : IOC) แล้วเลือกข้อคำถามที่มีดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ไปพัฒนาเป็นแบบสอบถาม เมื่อทำการตัดข้อคำถามที่ไม่ได้แล้ว จึงนำแบบสอบถามไปทดสอบใช้กับบุคคลทั่วไปจำนวน 40 คน และนำผลที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัค (Cronbach's α -Coefficient) ได้เท่ากับ 0.831 ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ที่ 0.80 ขึ้นไป แสดงว่าแบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่นที่ยอมรับได้

6. ผลการวิจัย

6.1 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 58.00 มีอายุระหว่าง 41-50 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32 อาศัยอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมาอาศัยอยู่กรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 19.00 ส่วนใหญ่ชอบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.00 รองลงมาคือชอบการท่องเที่ยวแบบผจญภัย คิดเป็นร้อยละ 20.00

6.2 ความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้เมื่อใช้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทต่างๆ แสดงในตารางที่ 1 โดยรถโดยสารสองแถวมีระดับความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้เฉลี่ยสูงสุด กล่าวคือมีค่าเท่ากับ 3.70 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.85 และรถแท็กซี่วิ่งในเมืองมีระดับความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้เฉลี่ยต่ำที่สุด กล่าวคือมีค่าเท่ากับ 2.53 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.79

6.3 ผู้วิจัยได้นำเอาพาหนะที่ทุกประเภทมาจัดเป็นเส้นทางในการเดินทางจากอำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย ไปยังสถานีหลักแปด เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้ทั้งสิ้น 60 เส้นทางที่เป็นไปได้ ดังแสดงในรูปที่ 2

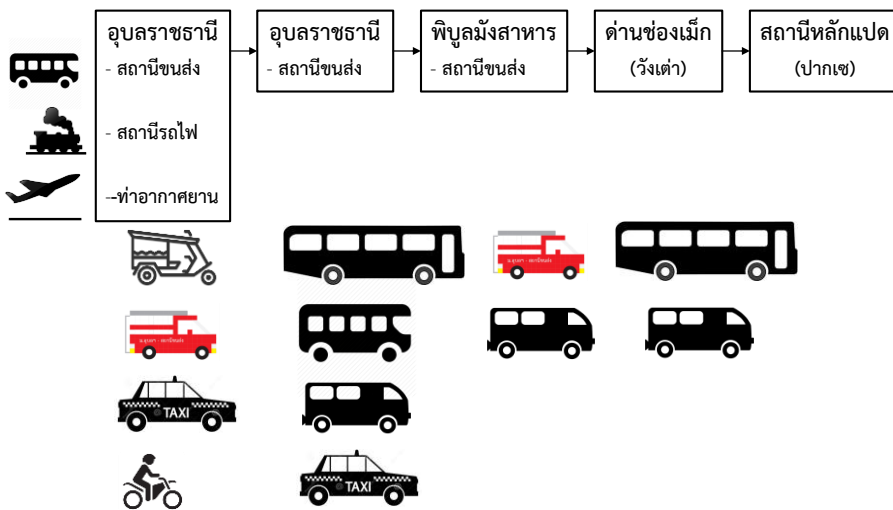
6.4 เมื่อพิจารณาในทุกเส้นทาง ผู้วิจัยพบว่าเส้นทางที่นักท่องเที่ยวรับรู้ว่ามีความเสี่ยงที่ต่ำที่สุดคือ เส้นทางที่ 13 รถแท็กซี่-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า เส้นทางที่ 14 รถ

แท็กซี่-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า เส้นทางที่ 43 รถแท็กซี่-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า และเส้นทางที่ 44 รถแท็กซี่-รถตู้อุบลพิบูล-รถตู้ช่องเม็ก-รถตู้วังเต่า ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.71 ส่วนเส้นทางที่นักท่องเที่ยวรับรู้ว่ามี

ความเสี่ยงสูงที่สุดคือ เส้นทางที่ 1 รถสาย-รถทัวร์ระหว่างประเทศและเส้นทางที่ 7 รถสาย-รถตู้อุบลพิบูล-รถสองแถว (ช่องเม็ก) -รถตู้วังเต่า ซึ่งมีค่าเฉลี่ย 3.15

ตารางที่ 1 ผลการศึกษาความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้ในการโดยสารพาหนะประเภทต่าง ๆ

ประเภทยานพาหนะ	ระดับความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้		ความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย)	ความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้ในระดับต่ำสุด (ค่าเฉลี่ย)
	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน		
รถโดยสารสองแถว	3.29	0.85	ความรวดเร็วในการเดินทาง (3.70)	ค่าบริการ (2.30)
มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	2.95	0.74	ความปลอดภัยในการใช้บริการ (4.70)	ความรวดเร็วในการเดินทาง (2.00)
รถตุ๊กตุ๊ก	3.07	0.74	ความปลอดภัยในการใช้บริการ (3.90)	ความรวดเร็วในการเดินทาง (2.60)
รถแท็กซี่วิ่งในเมือง	2.53	0.79	ค่าบริการ (3.22)	ความสบายในการโดยสาร (1.80)
รถแท็กซี่ (วิ่งทางไกล-ระหว่างอำเภอ)	2.57	0.83	ค่าบริการ / ความปลอดภัยในการใช้บริการ (3.30)	ความสะดวกต่อการใช้บริการ (1.17)
รถตู้สุบลราชธานี-พิบูลมังสาหาร	3.24	0.81	ความเพียงพอของรถที่ให้บริการ / ความรวดเร็วในการเดินทาง / ความปลอดภัยในการใช้บริการ (3.50)	ค่าบริการ (2.60)
รถตู้ อุบลราชธานี-ช่องเม็ก	2.73	0.78	ความปลอดภัยในการใช้บริการ (3.50)	ความสบายในการโดยสาร (2.50)
รถโดยสารสองแถวพิบูลมังสาหาร-ช่องเม็ก	3.20	0.79	ความปลอดภัยในการใช้บริการ (3.70)	ค่าบริการ (2.30)
รถทัวร์ระหว่างประเทศ (อุบลราชธานี-ปากเซ)	3.00	0.94	ความเพียงพอของรถที่ให้บริการ (3.50)	ความสบายในการโดยสาร (2.60)
รถตู้ด่านวังเต่า (ช่องเม็ก-ปากเซ)	2.88	0.77	ความปลอดภัยในการใช้บริการ (3.31)	ค่าบริการ (2.70)



รูปที่ 2 รูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างอุบลราชธานีกับแขวงจำปาสัก

7. อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

7.1 อภิปรายผล

ความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้ในแต่ละเส้นทางนั้นจะขึ้นอยู่กับความเสี่ยงของพาหนะที่นักท่องเที่ยวรับรู้ซึ่งจำแนกออกเป็น 7 ด้านโดยอ้างอิงจากการศึกษาของ Vuchic, V.R. โดยจากการศึกษาพบว่าสำหรับการเดินทางในเมืองนั้นรถแท็กซี่จะมีค่าเฉลี่ยความเสี่ยงต่ำที่สุด ในขณะที่รถโดยสารสองแถวมีความเสี่ยงที่นักท่องเที่ยวรับรู้สูงที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการโดยสารรถแท็กซี่ใช้เวลาการเดินทางน้อย มีจำนวนรถให้เลือกใช้บริการมาก นั่งสบาย แต่รถโดยสารสองแถวมีความหนาแน่นและต้องรอนานกว่ารถแต่ละคันจะมาถึง อีกทั้งยังไม่สามารถส่งยังสถานที่ที่ต้องการได้เนื่องจากต้องจอดตามป้ายรถโดยสารเท่านั้น

สำหรับการเดินทางจากสถานีขนส่งอุบลราชธานีไปด่านช่องเม็กจะพบว่ารถตู้ (อุบลราชธานี-ช่องเม็ก) มีค่าเฉลี่ยความเสี่ยงต่ำที่สุด เนื่องจากมีรอบเวลาการออกเดินทางกำหนดชัดเจน เป็นรถตู้ปรับอากาศนั่งสบาย ในขณะที่การเดินทางจากด่านช่องเม็กไปยังสถานีหลักแปดปากเซ รถตู้ด่านวังเต่า (ช่องเม็ก-ปากเซ) มีค่าเฉลี่ยความเสี่ยงต่ำที่สุด เนื่องจากมีความพอเพียงของที่นั่งมากกว่า และมีจุดขึ้น-ลงที่ชัดเจน และ รถทัวร์ระหว่างประเทศมีค่าความเสี่ยงสูงที่สุด จึงทำให้เส้นทางที่ 13 14 43 และ 44 มีความเสี่ยงในการเดินทางต่ำที่สุด ในขณะที่เส้นทางที่ 1 และ 7 มีความเสี่ยงในการเดินทางสูงที่สุด

7.2 ข้อเสนอแนะ

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ท่องเที่ยวและผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะควรปรับปรุงประเด็นที่ผู้รับบริการมีการรับรู้ความเสี่ยงในระดับสูง ซึ่งแตกต่างกันไปตามประเภทยานพาหนะ เช่น รถโดยสารสองแถวควรปรับปรุงเรื่องความล่าช้าและการใช้เวลาเดินทางนาน ในขณะที่รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถตุ๊กตุ๊ก รถตู้ ควรปรับปรุงความเสี่ยงที่ผู้โดยสารจะได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ รถบัสและรถทัวร์ระหว่างประเทศ ควรปรับปรุงเรื่องที่นั่งไม่พอ รอบไม่พอ เต็มเร็ว เป็นต้น

8. กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากงบประมาณแผ่นดิน มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี ประจำปี 2559 โดยเป็นโครงการย่อยภายใต้แผนงานวิจัยของศูนย์วิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี

ผู้วิจัยขอขอบคุณองค์กรภาคีเครือข่ายการท่องเที่ยวทั้งในจังหวัดอุบลราชธานี และแขวงจำปาสัก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่อนุเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ และขอบคุณนางสาวณัฏฐา จังอินทร์ นางสาวขวัญชีวา บุคตา และนายวรจักร สำเภา ที่ช่วยดำเนินการเก็บข้อมูลภาคสนาม

9. เอกสารอ้างอิง

- [1] ฐานเศรษฐกิจ. (10 มกราคม 2559). ท่องเที่ยวไทย ปี 58 ทำสถิติใหม่ โกยรายได้ทะลุเป้า 2.23 ล้านล้าน. สืบค้นจาก <http://www.thansettakij.com/content/25115>.
- [2] World Tourism Organization, "UNWTO Annual Report 2015," World Tourism Organization, 2016.
- [3] ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (20 กรกฎาคม 2559). จาก Land-Locked สู่ Land-Link Country เสริมศักยภาพการท่องเที่ยวลาว. สืบค้นจาก <https://www.kasikomresearch/th/keconanalysis/pages/viewsummary.aspx?docid=29467>.
- [4] ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (10 มกราคม 2559). ลาวบูมท่องเที่ยวอดทะเลภูเขา ชาวไทยนิยมเยือนอันดับ 1. สืบค้นจาก https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1392268741.
- [5] ด้านศุลกากรช่องเม็ก. (10 มกราคม 2559). สถิติรถสินค้าและบุคคลเข้าออกของปีงบประมาณ 2558. สืบค้นจาก <http://www.chongmekcustoms.com/default.asp?content=contentdetail&id=27089>.
- [6] คมสัน สุริยะ. (10 มกราคม 2559). กรอบแนวคิดโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว. สืบค้นจาก http://www.tourismlogistics.com/index.php?option=com_content&view=article&id=71:concept-tourism-logistics&catid=64:conceptual-framework&Itemid=78.
- [7] เกกิงศักดิ์ ชัยชาญ, "การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอวังน้ำเขียวจังหวัดนครราชสีมา," วารสารเทคโนโลยีสุรนารี, ปีที่ 6, ฉบับที่ 2, หน้า 17-33, 2555.
- [8] ณภัทร ทิพย์ศรี และ ชวีณม เจียรระกุล, "การจัดการโลจิสติกส์ท่องเที่ยวของธุรกิจนำเที่ยวในจังหวัดเชียงราย," วารสารการบริการและการท่องเที่ยวไทย, ปีที่ 10, ฉบับที่ 2, หน้า 60-70, 2558.
- [9] พิมพ์มาดา วิชาศิลป์, "การศึกษาการรับรู้ด้านความเสี่ยงและการป้องกันความเสี่ยงขณะเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ประเภทแบกเป้," วารสารการบริการและการท่องเที่ยว, ปีที่ 7, ฉบับที่ 2, 2555, หน้า 15-26.

- [10] V.R. Vuchic, "Urban Public Transportation System and Technology", Prentice-Hall, 1981.
- [11] T. Yamane, "Statistic: An Introductory Analysis (3rd ed.)", Harper and Row, 1973.

