

แนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อำเภอกะปง จังหวัดพังงา

ECOTOURISM LOGISTICS MANAGEMENT FOR KAPONG DISTRICT IN PHANGNGA PROVINCE

เสรี กรเพชร¹ และ ณัฐวรรณ แจ่มพุง^{1*}
Seree Gronphet¹ and Narattawan Jamfoong^{1*}

Received 24 March 2025

Revised 31 May 2026

Accepted 15 June 2026

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ - การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในอำเภอกะปง จังหวัดพังงา พร้อมการประเมินศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์โดยใช้องค์ประกอบของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในพื้นที่เป้าหมาย

ระเบียบวิธีวิจัย - ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นชุมชนในอำเภอกะปง จังหวัดพังงา จำนวน 400 คน ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster Sampling) เครื่องมือที่ใช้คือแบบสอบถามที่มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.89 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการศึกษา - ผลการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง 400 คน พบว่าความพร้อมด้านโลจิสติกส์ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($M = 3.39$) โดยด้านสาธารณูปโภคมีความพร้อมสูงสุด ($M = 3.64$) ขณะที่ด้านการเงินมีความพร้อมต่ำสุด ($M = 2.77$) โดยเฉพาะความสะดวกในการแลกเปลี่ยนเงินตราที่มีค่าเฉลี่ยเพียง 2.35 สำหรับศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($M = 3.76$) ซึ่งองค์ประกอบด้านพื้นที่และทรัพยากรมีความโดดเด่นที่สุด ($M = 3.97$) โดยเฉพาะความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นที่ได้รับคะแนนสูงถึง 4.26 ทั้งนี้ชุมชนมีความสามารถในการสื่อสารเรื่องราวในระดับมาก ($M = 3.96$) แต่ยังคงต้องการการพัฒนาด้านระบบชำระเงินดิจิทัลและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ข้อจำกัดในการวิจัย - งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดสำคัญคือการเก็บข้อมูลจากประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก ทำให้ขาดทัศนคติเชิงลึกจากผู้ประกอบการและหน่วยงานวางแผนระดับมหภาค อีกทั้งผลการศึกษายังอิงตามบริบทเฉพาะถิ่นที่มีภูมิประเทศเป็นเทือกเขาสูงและมีอัตลักษณ์เฉพาะตัว จึงอาจไม่สามารถนำไปปรับใช้กับแหล่งท่องเที่ยวอื่นที่มีสภาพแวดล้อมต่างกันได้อย่างสมบูรณ์ นอกจากนี้ การประเมินความพร้อมด้านดิจิทัลและการเงินยังขึ้นอยู่กับเสถียรภาพของอินเทอร์เน็ตและนโยบายในขณะเก็บข้อมูล ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงไปตามการพัฒนาของเทคโนโลยีในอนาคต และการเน้นเพียงวิธีวิจัยเชิงปริมาณทำให้ขาดรายละเอียดเชิงลึกที่จะช่วยอธิบายปัญหาในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวได้อย่างรอบด้าน

ข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริหาร - หน่วยงานภาครัฐและผู้เกี่ยวข้องสามารถใช้อกรอบแนวคิดนี้เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Financial Flow) ซึ่งพบว่าเป็นจุดอ่อนสำคัญในปัจจุบัน ในเชิงทฤษฎี บทความนี้ช่วยเติมเต็มช่องว่างระหว่างการจัดการโลจิสติกส์กับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นฐาน (Community-Based Tourism)

¹ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

Faculty of Business Administration, Rajamangala University of Technology Thanyaburi.

*Corresponding Author, Email: narattawan_j@rmutt.ac.th

ความแปลกใหม่ / คุณค่าทางวิชาการ - งานวิจัยนี้เป็นการบูรณาการแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เข้ากับบริบทการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในระดับชุมชนของอำเภอกะปง ซึ่งช่วยเติมเต็มช่องว่างด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในพื้นที่ห่างไกล และเป็นโมเดลต้นแบบในการพัฒนาโลจิสติกส์การท่องเที่ยวสำหรับพื้นที่ที่มีอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมและธรรมชาติเฉพาะตัว บทความนี้นำเสนอแนวทางการจัดการโลจิสติกส์เชิงพื้นที่ในอำเภอกะปงเป็นครั้งแรก โดยชี้ให้เห็นความสำคัญของการไหลเวียนทางการเงินและดิจิทัลที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืน ซึ่งเป็นโมเดลที่สามารถนำไปปรับใช้กับแหล่งท่องเที่ยวชุมชนที่มีบริบทใกล้เคียงกันได้

คำสำคัญ : โลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ศักยภาพการท่องเที่ยว การจัดการห่วงโซ่อุปทาน ความยั่งยืน

Abstract

Objectives - This study aims to examine the current logistics situation for ecotourism in Kapong District, Phang Nga Province, and to assess logistics management potential based on ecotourism components. Furthermore, it seeks to propose strategic guidelines for developing logistics management to promote ecotourism within the target area.

Methodology - The study employed a quantitative research methodology. Data were collected from a sample of 400 community members in Kapong District, Phang Nga Province, using cluster sampling. The primary research instrument was a questionnaire with a reliability coefficient (Cronbach's Alpha) of 0.89. Data analysis was performed using descriptive statistics, including frequency, percentage, mean, and standard deviation.

Findings - Results from the 400 respondents indicated that the overall logistics readiness is at a moderate level ($M = 3.39$). Facilitating infrastructure showed the highest readiness ($M = 3.64$), whereas financial flow was the lowest ($M = 2.77$), particularly regarding the convenience of currency exchange ($M = 2.35$). Ecotourism potential was rated at a high level overall ($M = 3.76$), with the area and resource component being the most prominent ($M = 3.97$), specifically local uniqueness which scored 4.26. While the community demonstrated a high capability in storytelling ($M = 3.96$), there remains a critical need for developing digital payment systems and infrastructure to support sustainable tourism.

Research Limitations - A primary limitation is the reliance on data collected predominantly from local residents, which lacks the in-depth perspectives of macro-level stakeholders and large-scale tourism operators. Additionally, as the findings are grounded in the specific local context of mountainous terrain and unique cultural identities, they may not be fully generalizable to ecotourism sites with different environmental characteristics. The assessment of digital and financial readiness is also subject to internet stability and prevailing policies during the data collection period, which may evolve with future technological advancements. Finally, the focus on quantitative methods limits the depth of detail required to fully explain complex issues within the tourism supply chain.

Managerial Recommendations - Government agencies and relevant stakeholders should utilize this framework to enhance digital infrastructure and electronic payment systems (Financial Flow), identified as a significant current weakness. Theoretically, this article bridges the gap between logistics management and ecotourism by emphasizing Community-Based Tourism (CBT).

Originality / Academic Value - This research integrates logistics management concepts into the community-level ecotourism context of Kapong District, filling a gap in tourism supply chain management for remote areas. It serves as a prototype for developing tourism logistics in locations with unique cultural and natural identities. This article presents the first spatial logistics management approach for Kapong, highlighting the critical link between financial/digital flows and sustainability a model adaptable for community-based tourism destinations with similar contexts.

Keywords: Tourism Logistics, Ecotourism, Tourism Potential, Supply Chain Management, Sustainability

บทนำ

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวถือเป็นฟันเฟืองสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยรายงานจากกรมการท่องเที่ยว (2566) ระบุว่า การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือหลักในการสร้างรายได้และกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค แม้ในช่วงที่ผ่านมาจะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 แต่อุตสาหกรรมนี้ยังคงมีบทบาทสูงต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) หัวใจสำคัญของการบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืนในยุคปัจจุบัน คือการบริหารจัดการ "อุปสงค์" และ "อุปทาน" ผ่านห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ที่มีประสิทธิภาพ (Chen & Wang, 2024) ซึ่งต้องอาศัยการทำงานที่สอดคล้องประสานกันของทุกภาคส่วน ตั้งแต่โครงสร้างพื้นฐาน การบริการสนับสนุน ไปจนถึงการจัดการโลจิสติกส์ที่รวดเร็วและปลอดภัย (พุทธชาติ ลุนคำ, 2564) พฤติกรรมนักท่องเที่ยวในยุคหลังวิกฤตการณ์โลกได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจน โดยมุ่งเน้นการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชน หรือที่เรียกว่า "การท่องเที่ยวสีเขียว" (Green Tourism) แนวคิดนี้สอดคล้องกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่ให้ความสำคัญกับการยกระดับศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) โดยเน้นการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมท้องถิ่นเพื่อปรับปรุงคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่อย่างยั่งยืน (Sustainable Nature Tourism) ซึ่งชุมชนท้องถิ่นถือเป็นองค์ประกอบหลักที่ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้ดูแลทรัพยากรและได้รับประโยชน์จากการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ (กชนิภา อินทสุวรรณ, 2565).

จังหวัดพังงาเป็นพื้นที่ที่มีต้นทุนทางทรัพยากรธรรมชาติสูง โดยเฉพาะ "อำเภอเกาะปัง" ซึ่งโดดเด่นด้วยอัตลักษณ์การท่องเที่ยววิถีชุมชนและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Wellness Tourism) เช่น บ่อน้ำพุร้อนปากพู้ และมรดกทางประวัติศาสตร์ที่วัดนารายณ์นิการาม อย่างไรก็ตาม การเติบโตของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามกระแสการท่องเที่ยวของคนเดินทางไกล เมืองเหมืองเก่า ได้สร้างความท้าทายต่อระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain Management) ของพื้นที่เป็นอย่างมาก (องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา, 2566). ปัญหาที่พบในปัจจุบันคือการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว ความไม่พร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน และระดับความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการโลจิสติกส์ของคนในท้องถิ่น

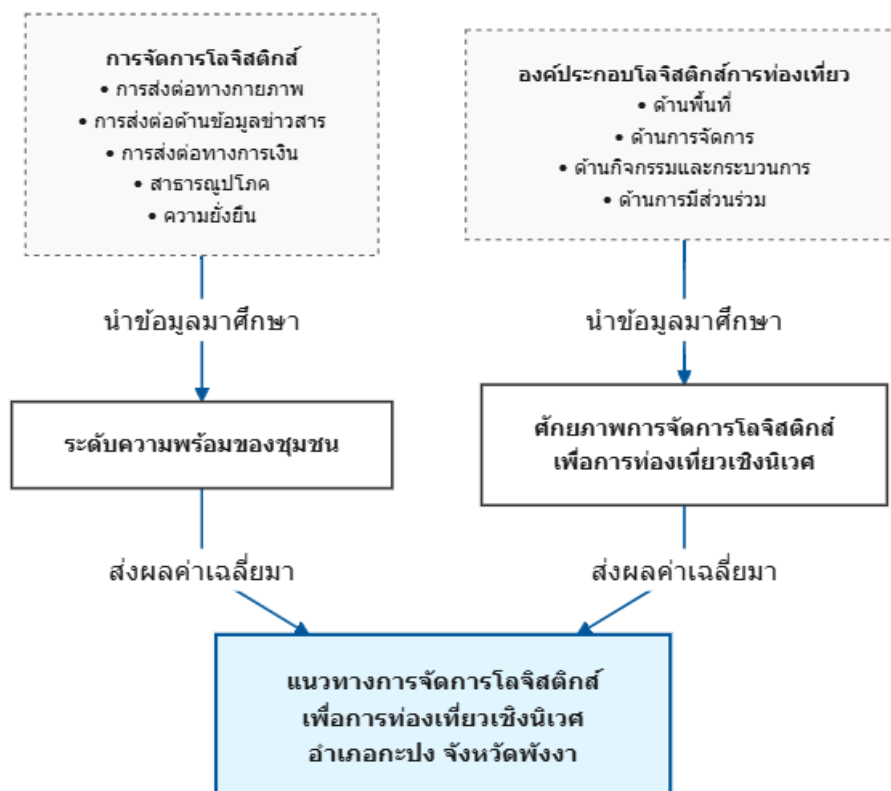
ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในด้านเวลา ต้นทุน และความพึงพอใจสูงสุดของนักท่องเที่ยว (ธีรพงศ์ ภัสสร, 2565). การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว (Tourism Logistics) จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากมีความแตกต่างจากโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมทั่วไป เพราะต้องจัดการ "การเคลื่อนย้ายคน" และ "ประสบการณ์" ควบคู่ไปกับ "ความยั่งยืน" (Rodriguez & Silva, 2023).

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาแนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในอำเภอกะปง จังหวัดพังงา โดยมุ่งสำรวจระดับความพร้อมของชุมชนผ่านองค์ประกอบโลจิสติกส์ และประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ผลการศึกษาจะถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ อันจะนำไปสู่การยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่เข้มแข็ง สร้างรายได้ที่เป็นธรรม และรักษาความสมดุลของทรัพยากรธรรมชาติให้อยู่คู่กับอำเภอกะปงอย่างยั่งยืนตามมาตรฐานสากล (Smith, 2025).

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

- 1 เพื่อศึกษาบริบทสถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในอำเภอกะปง จังหวัดพังงา ในปัจจุบัน
- 2 เพื่อศึกษาระดับความพร้อมและประเมินศักยภาพของชุมชนต่อการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
- 3 เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวของชุมชนอย่างยั่งยืน

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว

การจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว (Tourism Logistics Management) มีความแตกต่างจากภาคอุตสาหกรรมการผลิต เนื่องจากเป็น "การเคลื่อนย้ายคน" แทนที่ "การเคลื่อนย้ายสินค้า" ผู้วิจัยจึงนิยามว่าหมายถึง "กระบวนการวางแผน การบริหารจัดการ และการควบคุมการไหลเวียนของนักท่องเที่ยว ข้อมูลข่าวสาร และการบริการ รวมถึงการไหลเวียนทางการเงิน เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ไร้รอยต่อตั้งแต่ออกเดินทางจนถึงกลับถึงที่พัก" โดยมุ่งเน้นการลดต้นทุนการดำเนินการ (Transaction Cost) และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันตามแนวคิดของ (Piboonrungrroj & Interranon, 2011). ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในพื้นที่อำเภอเกาะปังสามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก กล่าวคือ 1.ต้นน้ำ (Upstream) กลุ่มผู้ถือครองทรัพยากรการท่องเที่ยว เช่น ชุมชนท้องถิ่นที่ดูแลบ่อน้ำร้อนกะปง สวนผลไม้ และแหล่งธรรมชาติ 2.กลางน้ำ (Midstream) ผู้ให้บริการในโซ่อุปทาน ได้แก่ ธุรกิจที่พัก (โฮมสเตย์) ร้านอาหาร มัคคุเทศก์ท้องถิ่น และผู้ให้บริการขนส่งในพื้นที่ และ 3.ปลายน้ำ (Downstream) ตัวกลางทางการตลาด เช่น บริษัทนำเที่ยว แพลตฟอร์มจองการเดินทางออนไลน์ และตัวนักท่องเที่ยวเองที่เป็นผู้บริโภคขั้นสุดท้าย

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ผ่าน PIFFS Index เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้ดัชนี PIFFS Index ในการวัดสมรรถนะโลจิสติกส์ของอำเภอเกาะปัง ทั้ง 5 ด้าน กล่าวคือ

P - Physical Flow (ด้านกายภาพ) ครอบคลุมการเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวผ่านโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

I - Information Flow (ด้านข้อมูลข่าวสาร) การสื่อสารข้อมูลการท่องเที่ยว การตลาดดิจิทัล และการให้ข้อมูลระหว่างทางเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่

F - Financial Flow (ด้านการเงิน) ระบบการชำระเงิน การจอง และการกระจายรายได้สู่ชุมชนที่เป็นธรรมและรวดเร็ว

F - Facilitating Flow (ด้านสาธารณูปโภค) กฎระเบียบ ความปลอดภัย และความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่

S - Sustainable (ด้านความยั่งยืนการจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact) เช่น การส่งเสริมการใช้นานพาหนะไฟฟ้า (EV) หรือการเดินเท้าในแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การจัดการขยะที่เกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยว และการควบคุมปริมาณนักท่องเที่ยวไม่ให้เกินขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) (ธำรงค์ดี ดำรงศิริ, 2565).

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว ควรแบ่งเป็น 2 มุมมองคือ มุมมองของการเดินทางของนักท่องเที่ยว และมุมมองของธุรกิจผู้ให้บริการในเรื่องของการขนส่ง และกิจกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้อง (ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์, 2555; มะลิวัลย์ ปินนะ และคณะ, 2558). โดยเสนอแนวคิดในการประยุกต์ใช้ SCAAN Model และมีการผนวกเอา PIFFS Index ซึ่งเป็นดัชนีวัดการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวมาประกอบด้วย ซึ่งสามารถนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว ได้ดังภาพ

โลจิสติกส์การท่องเที่ยว
(Tourism Logistics)

ด้านกายภาพ(Physical Flow)	ด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)	ด้านการเงิน (Financial Flow)	ด้านสาธารณูปโภค (Facilitating infrastructure)	ด้านความยั่งยืน (Sustainability)
- การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว - จุดต้อนรับ - ที่พัก - การเดินทางภายใน - การจัดระบบการต่อแถว	- ศูนย์บริการข้อมูล - ผ่านมีดูลูกค้า - แผนที่ท่องเที่ยว - ป้ายบอกทาง	- ค่าธรรมเนียม - บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - การรับบัตร Debit/Credit - บริการตู้ ATM - การคืนเงิน (Refund)	- ห้องน้ำสาธารณะ - สัญญาณโทรศัพท์ - Wifi / Internet - จุดพยาบาล หรือ หน่วยฉุกเฉิน - การส่งต่อโรงพยาบาล	- จุดทิ้งขยะ - การแยกขยะ - การเลือกวัสดุที่ติดต่อกับสิ่งแวดล้อม - การใช้พลังงานทางเลือก - การบำบัดขยะและของเสีย

ภาพที่ 2 ภาพแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์
หมายเหตุ. ดัดแปลงมาจาก *PIFFS Index* ของ ไพรัช พิบูลรุ่งโรจน์ (2555).

แนวคิดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและความยั่งยืนในบริบทของประเทศไทย

การท่องเที่ยวของประเทศไทยในปัจจุบันได้ให้ความสำคัญกับการยกระดับสู่ "การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน" (Sustainable Tourism) ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของกรมการท่องเที่ยว (2566) ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบบริหารจัดการ โดยใช้ศักยภาพของชุมชนเป็นฐาน (Community-Based Tourism: CBT) เพื่อสร้างมาตรฐานการจัดการที่สมดุลทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม สอดรับกับสถานการณ์การท่องเที่ยวในยุคหลังโควิด-19 ที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและสุขอนามัยควบคู่กับการอนุรักษ์ (พุทธชาติ ลุนคำ, 2564).

ในมิติของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) นั้น หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น โดยมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกับชุมชนเพื่อสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ และมุ่งเน้นการจัดการที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศ (อึ้งศักดิ์ ดำรงศิริ, 2565). โดยสามารถจำแนกประเภทของแหล่งท่องเที่ยวที่ส่งเสริมกิจกรรมการจัดการโลจิสติกส์เชิงนิเวศ ได้เป็น 3 รูปแบบหลัก ดังนี้

1. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (Natural Attractions) เป็นพื้นที่ที่มีความโดดเด่นทางกายภาพและชีวภาพ เช่น สภาพภูมิอากาศ ทัศนียภาพ และพื้นที่อนุรักษ์สัตว์ป่า (Wildlife) ซึ่งในบริบทของอำเภอเกาะพะงัน จังหวัดพังงา ครอบคลุมถึงบ่อน้ำร้อนและเส้นทางศึกษาธรรมชาติที่ต้องอาศัยการจัดการโลจิสติกส์สีเขียวเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (กชนิภา อินทสุวรรณ์, 2565).

2. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (Man-made Attractions) เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สะท้อนถึงภูมิปัญญาและสถาปัตยกรรมทางประวัติศาสตร์ ซึ่งจำเป็นต้องมีการจัดการโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกและบริหารจัดการพื้นที่เพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวอย่างเหมาะสมเพื่อความยั่งยืน (Rodriguez & Silva, 2023).

3. แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิต (Cultural Attractions) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่เน้นการสืบทอดมรดกทางภูมิปัญญาและขนบธรรมเนียมประเพณี (อัจฉริยาพร คันธมาลาเจริญ, 2564). การจัดการโลจิสติกส์ในส่วนนี้จะเน้นไปที่การไหลเวียนของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) เพื่อสร้างประสบการณ์ที่มีความหมายผ่านระบบดิจิทัล (Chen & Wang, 2024).

แนวคิดเกี่ยวกับศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

การประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวถือเป็นกระบวนการต้นน้ำที่สำคัญในการวางแผนและพัฒนาเพื่อระบุขีดความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยวและความพร้อมของทรัพยากรที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ (กชนิภา อินทสุวรรณ์, 2565). สำหรับแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศในอำเภอเกาะปง การพิจารณาศักยภาพต้องครอบคลุมองค์ประกอบหลัก 4 ด้าน เพื่อให้เกิดความสมดุลตามมาตรฐานการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (กรมการท่องเที่ยว, 2566). ดังนี้ 1. ด้านคุณค่าของพื้นที่และทรัพยากร (Area and Resource Potential) หมายถึง อัตลักษณ์และปัจจัยดึงดูด (Attractions) ที่เป็นต้นทุนทางธรรมชาติและวัฒนธรรม รวมถึงความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) และความเชื่อมโยงระหว่างจุดท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญของการจัดการโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Flow) 2. ด้านการบริหารจัดการพื้นที่ (Management Potential) หมายถึง ประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น โดยเน้นการบริหารจัดการขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) เพื่อป้องกันความเสื่อมโทรมของทรัพยากร และการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวสีเขียว (Rodriguez & Silva, 2023). 3. ด้านกิจกรรมและกระบวนการเรียนรู้ (Activity and Learning Process) คือ การออกแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวที่สร้างประสบการณ์ที่มีความหมาย (Meaningful Experience) มุ่งเน้นการสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผ่านกระบวนการสื่อความหมายที่มีประสิทธิภาพ (อัจฉริยาพร คันธมาลาเจริญ, 2564). และ 4. ด้านการมีส่วนร่วมของชุมชนและเครือข่าย (Community Participation and Networking) เป็นการสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ ให้เข้ามามีบทบาทหลักในการกำกับดูแล พัฒนา และตัดสินใจเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากร เพื่อให้เกิดความยุติธรรมในการกระจายรายได้และผลประโยชน์ในโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (Smith, 2025).

แนวคิดเกี่ยวกับชุมชนและการมีส่วนร่วมในยุคเปลี่ยนผ่าน

ในบริบทปัจจุบัน “ชุมชน” ไม่ได้หมายถึงเพียงกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ทางกายภาพเดียวกันเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงเครือข่ายความสัมพันธ์ที่เกิดจากฐานความสนใจและผลประโยชน์ร่วมกัน ภายใต้การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและการเติบโตของเมืองที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (ณัฐพล บัวสาย, 2566). คุณลักษณะของชุมชนยุคใหม่จึงมีความยืดหยุ่นและเชื่อมโยงกันเป็นเครือข่าย (Social Network) ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อรูปแบบการจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยวในพื้นที่ การมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) ในมิติของการจัดการโลจิสติกส์ท่องเที่ยวเชิงนิเวศ หมายถึง กระบวนการที่คนในชุมชนมีอำนาจในการตัดสินใจ (Empowerment) ตั้งแต่การร่วมแสดงความคิดเห็น การวางแผนแม่บทในพื้นที่ การร่วมปฏิบัติงานเพื่อขับเคลื่อนกิจกรรมท่องเที่ยวไปจนถึงการติดตามและประเมินผล (วรดาภา พันธุ์เพ็ง, 2568). กระบวนการนี้ช่วยสร้างความรู้สึกรู้สึกเป็นเจ้าของ (Sense of Belonging) และลดความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการเพิ่มอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจและสังคมให้แก่ชุมชนกะปง (กชนิภา อินทสุวรรณ์, 2565).

หลักการสำคัญของการมีส่วนร่วมเพื่อความเข้มแข็งของชุมชน ประกอบด้วย 3 มิติหลัก (สุภัทรา ฤทธิ, 2566). 1. การร่วมคิดและตัดสินใจ (Co-creation) การที่สมาชิกทุกฝ่ายในชุมชนร่วมกันวิเคราะห์ปัญหาและออกแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวที่สะท้อนอัตลักษณ์ดั้งเดิมของกะปง 2. การร่วมดำเนินการและบริหารจัดการ (Co-management) การบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐและผู้ประกอบการ เพื่อบริหารจัดการโซ่อุปทานโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ 3. การร่วมรับผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม (Fair Benefit Sharing) การออกแบบกลไกการกระจายรายได้ที่โปร่งใส เพื่อให้ผลตอบแทนจากการท่องเที่ยวกลับคืนสู่การอนุรักษ์ทรัพยากรและการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่อย่างยั่งยืน และ 4. ความเข้มแข็งของชุมชนในลักษณะนี้จะช่วยให้ชุมชนสามารถพึ่งพาตนเองได้ (Self-Reliance) และมีความสามารถในการปรับตัวเท่าทันต่อความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของตลาดโลก (Resilience) ซึ่งเป็นปัจจัยเกื้อหนุนให้การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศบรรลุเป้าหมายตามหลักความยั่งยืน (Chen & Wang, 2024).

บริบทเชิงพื้นที่และอัตลักษณ์ทางการท่องเที่ยวของอำเภอกะปง จังหวัดพังงา

อำเภอกะปงตั้งอยู่บนรากฐานทางประวัติศาสตร์อันยาวนาน โดยมีจุดเริ่มต้นจากการเป็นชุมชนการค้าสำคัญในยุคเมืองตะโกลา (ตะกั่วป่า) ซึ่งมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ได้เปรียบจากการมีลำน้ำเชื่อมต่อสู่มหาสมุทรอินเดีย ส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและทรัพยากรมาตั้งแต่อดีต ลักษณะทางกายภาพส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มสลับกับเทือกเขาสูง มีลำคลองสายสำคัญคือคลองกะปงและคลองท่าไหลผ่าน ซึ่งเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ที่หล่อเลี้ยงวิถีเกษตรกรรมและสร้างความหลากหลายทางชีวภาพให้แก่พื้นที่ (องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา, 2566). ในปัจจุบัน อำเภอกะปงได้ยกระดับสู่การเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยววิถีชุมชน (Community-based Tourism) และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Wellness Tourism) ภายใต้อัตลักษณ์ "มานหมอกเมืองใต้ ผลไม้نانา พระนารายณ์ล้ำค่า ศรีท้าวหลวงพ่อแข่ง" โดยมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่โดดเด่นและสอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวยุคใหม่ เริ่มจากอัตลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและธรรมชาติ (Wellness & Nature) ที่ปรากฏเด่นชัดในกิจกรรมการแข่งขันน้ำพุร้อนที่ "บ่อน้ำพุร้อนปากพูน" ชุมชนได้ร่วมกันจัดการพื้นที่ด้วยเชือกหินกักน้ำเพื่อสร้างบ่อแช่ธรรมชาติที่มีอุณหภูมิต่างกัน โดยผสมผสานความเชื่อท้องถิ่นเรื่องการรักษาโรคข้อต่อเข้ากับรูปแบบการพักผ่อนเชิงบำบัด สอดคล้องกับแนวโน้มการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพที่กำลังได้รับความนิยม (กชนิภา อินทสุวรรณ์, 2565) อัตลักษณ์ด้านประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม (History & Culture) "วัดนารายณ์นิการาม" เป็นศูนย์กลางทางจิตวิญญาณที่รวบรวมมรดกทางอารยธรรมอายุกว่า 1,800 ปี โดยเฉพาะเทวรูปพระนารายณ์และโบราณวัตถุหายากที่ถูกจัดแสดงในรูปแบบพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่น สะท้อนให้เห็นถึงความรุ่งเรืองในอดีตและการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมอย่างเป็นระบบ (อัจฉริยาพร คันธมาลาเจริญ, 2564). และอัตลักษณ์ด้านการศึกษาและสังคม (Social & Educational Tourism) ภายใต้การดำเนินงานของ "โรงเรียนเยาวิทย์" ซึ่งตั้งอยู่ท่ามกลางภูมิทัศน์ป่าบริสุทธิ์ ไม่เพียงแต่เป็นสถานศึกษาสำหรับผู้ด้อยโอกาส แต่ยังพัฒนาเป็นโมเดลการเรียนรู้วิถีชนบทที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวผู้สนใจการท่องเที่ยวเชิงอาสาสมัครได้เข้ามาพักและทำกิจกรรมและการเรียนรู้ทางสังคม (Social Impact Travel) สัมผัสวิถีชีวิตแบบธรรมชาติ

การจัดการโลจิสติกส์ในบริบทของอำเภอกะปง จึงต้องมุ่งเน้นการรักษาความสมดุลระหว่างวิถีชีวิตดั้งเดิมและการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่กระจายตัวอยู่ในเขตป่าเขา โดยอาศัยความร่วมมือของเครือข่ายชุมชนเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งเน้นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง (Population and Sample)

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ประชาชนที่มีภูมิลำเนาและอาศัยอยู่ในอำเภอกะปง จังหวัดพังงา จำนวน 13,347 คน (กรมการปกครอง, 2564) ผู้วิจัยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำไว้ที่ 400 ราย และดำเนินการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Sampling) ดังนี้

ขั้นที่ 1 การสุ่มแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Sampling) แบ่งประชากรออกเป็นชั้นภูมิ (Stratum) ตามเขตการปกครอง ได้แก่ 5 ตำบล 22 หมู่บ้าน เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่ครอบคลุมบริบทพื้นที่

ขั้นที่ 2 การสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) สุ่มเลือกประชากรเป้าหมายรายบุคคลจากบัญชีรายชื่อในแต่ละหมู่บ้านตามสัดส่วนที่กำหนด (Proportional Allocation) ทั้งนี้ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม พบแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์จำนวน 40 ชุด จึงคัดออกจากการวิเคราะห์ ส่งผลให้เหลือแบบสอบถามที่สมบูรณ์และนำมาใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติทั้งสิ้น 360 ชุด คิดเป็นอัตราการตอบกลับ (Response Rate) ร้อยละ 90.00 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่เพียงพอและยอมรับได้ตามเกณฑ์ความน่าเชื่อถือสำหรับการวิจัยเชิงสำรวจ

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (Research Instruments) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) แบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก ได้แก่

ส่วนที่ 1: ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2: ระดับความพร้อมในการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ประยุกต์ใช้ดัชนี PIFFS Index ของ ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ (2555) ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดที่พัฒนามาจากเกณฑ์มาตรฐานสากลด้านโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถโลจิสติกส์ ครอบคลุม 5 มิติ ได้แก่ ด้านกายภาพ (Physical Flow) ด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ด้านการเงิน (Financial Flow) ด้านสาธารณูปโภค (Facilitating Flow) และด้านความยั่งยืน (Sustainable)

ส่วนที่ 3: การประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดของ อัจฉริยาพร คันธมาลาเจริญ (2564) ซึ่งพัฒนาขึ้นตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์สากลของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ โดย The International Ecotourism Society (TIES) ทั้งนี้ แบบสอบถามในส่วนที่ 2 และ 3 ใช้มาตรวัดแบบไลเคิร์ต (Likert Scale) 5 ระดับ และกำหนดเกณฑ์การแปลผลค่าเฉลี่ยตามช่วงอันตรภาคชั้น (Class Interval) ตามแนวคิดของ Best (1981)

3. การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือตามมาตรฐานวิชาการ ดังนี้ ความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity): ตรวจสอบโดยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน เพื่อหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ได้ค่าระหว่าง 0.67 - 1.00 ซึ่งผ่านเกณฑ์ที่กำหนด ความเชื่อมั่น (Reliability) นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try-out) กับกลุ่มที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง 30 คน และคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้เท่ากับ 0.89 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่ Nunnally (1978) กำหนดไว้ที่ 0.70 แสดงว่าเครื่องมือมีความเชื่อมั่นสูง

4. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) เพื่ออธิบายลักษณะกลุ่มตัวอย่าง และใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) พร้อมส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) เพื่อวิเคราะห์ระดับความพร้อมและศักยภาพในรายด้าน

สำหรับการบรรลุวัตถุประสงค์ในการเสนอแนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ผู้วิจัยประยุกต์ใช้ กระบวนการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) โดยนำผลการวิเคราะห์เชิงปริมาณจากตัวชี้วัดที่มีค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) อยู่ในระดับต่ำและปานกลาง (ซึ่งสะท้อนถึงจุดอ่อนหรือข้อจำกัดในพื้นที่) มาทำการสังเคราะห์ร่วมกับกรอบแนวคิดทฤษฎี PIFFS Index และมาตรฐานการท่องเที่ยวเชิงนิเวศสากล (TIES) เพื่อกำหนดเป็นกลยุทธ์และแนวทางพัฒนาเชิงรูปธรรมที่ตอบสนองต่อปัญหาในบริบทของอำเภอกะปงอย่างแท้จริง มุ่งเน้นการปิดช่องว่างในมิติที่มีระดับความพร้อมต่ำที่สุดเป็นลำดับแรก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	211	58.6
หญิง	149	41.4
รวม	360	100.0

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	211	58.6
หญิง	149	41.4
รวม	360	100.0
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	26	7.2
20 - 29 ปี	127	35.3
30 - 39 ปี	38	10.6
40 - 49 ปี	65	18.1
50 ปี ขึ้นไป	104	28.9
รวม	360	100.0
อาชีพ		
นักเรียน / นักศึกษา	37	10.3
ค้าขาย / ประกอบธุรกิจส่วนตัว	36	10.0
พนักงานบริษัท	60	16.7
ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ	71	19.7
เกษตรกร	94	26.1
รับจ้าง	46	12.8
เกษียณอายุ	-	-
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	16	4.4
รวม	360	100.0

2. ระดับความพร้อมของชุมชน ต่อการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว

ตารางที่ 2 ระดับความพร้อมของชุมชน ต่อการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว

การจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว	M	SD	ระดับความพร้อม ของชุมชน
ด้านการส่งต่อทางกายภาพ			
ชุมชนมีโครงสร้างพื้นฐานของหมู่บ้าน เช่น การเดินทางสะดวก	3.817	0.959	มาก
ชุมชนมีสถานที่พักผ่อน	3.406	1.176	มาก
ชุมชนมีร้านอาหารพื้นเมือง	3.731	1.046	มาก
ชุมชนมีร้านขายของที่ระลึก	3.014	1.294	ปานกลาง
ชุมชนมีสถานพยาบาลใกล้กับแหล่งท่องเที่ยว	3.503	1.112	มาก
ชุมชนมีสถานบริการน้ำมัน	3.317	1.267	ปานกลาง
ชุมชนมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สมบูรณ์แบบ	4.281	0.927	มากที่สุด
ชุมชนมีบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยของหมู่บ้าน	3.664	1.059	มาก
ชุมชนมีแนวทางปฏิบัติเมื่ออยู่ในภาวะฉุกเฉิน	3.519	1.087	มาก
รวม	3.583	0.913	มาก

ตารางที่ 2 ระดับความพร้อมของชุมชน ต่อการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว (ต่อ)

การจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว	M	SD	ระดับความพร้อม ของชุมชน
ด้านการส่งต่อด้านข้อมูลข่าวสาร			
คนในชุมชนมีความสามารถในการสื่อสารถ่ายทอดเรื่องราว	3.969	0.963	มาก
ประสบการณ์ในพื้นที่ของตนเอง			
ชุมชนมีการจัดทำข้อมูลสถานที่ท่องเที่ยว	3.609	1.018	มาก
ชุมชนมีการจัดทำเส้นทางเดินทางการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว	3.872	0.877	มาก
ชุมชนมีหน่วยงานสำหรับบริการข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว	3.458	1.126	มาก
ชุมชนมีมีคฤหาสน์ไว้คอยบริการนักท่องเที่ยว	3.003	1.232	ปานกลาง
รวม	3.582	0.914	มาก
ด้านการเงิน			
ชุมชนมีตู้เบิกเงินสดอัตโนมัติ	2.822	1.403	ปานกลาง
นักท่องเที่ยวสามารถชำระค่าสินค้าและบริการผ่าน	3.364	1.326	ปานกลาง
แอปพลิเคชัน QR Code			
ความสะดวกในการแลกเปลี่ยนเงินตรา	2.356	1.428	น้อย
รวม	2.777	1.267	ปานกลาง
ด้านสาธารณูปโภค			
ชุมชนมีระบบไฟฟ้าอย่างครบครันและเพียงพอ	4.053	0.838	มาก
ชุมชนมีระบบประปาอย่างครบครันและเพียงพอ	4.031	1.032	มาก
ชุมชนมีสัญญาณ WIFI โทรศัพท์มือถือ และ Internet	3.864	1.021	มาก
ชุมชนมีรถบริการสาธารณะ	3.286	1.264	ปานกลาง
ชุมชนมีห้องน้ำสาธารณะไว้บริการนักท่องเที่ยว	3.267	1.276	ปานกลาง
รวม	3.644	0.949	มาก
ด้านความยั่งยืน			
ชุมชนมีจุดทิ้งขยะ	3.733	0.968	มาก
ชุมชนมีการแยกขยะ	3.378	1.243	ปานกลาง
ชุมชนมีการใช้วัสดุที่เป็นมิตรไม่เป็นพิษกับสิ่งแวดล้อม	3.525	1.037	มาก
ชุมชนมีการการใช้พลังงานทางเลือก	3.272	1.217	ปานกลาง
ชุมชนมีการบำบัดขยะ/ของเสีย	3.147	1.328	ปานกลาง
รวม	3.411	1.072	มาก
รวมทั้งสิ้น	3.399	0.910	ปานกลาง

ผลการวิจัยพบว่า ระดับความพร้อมของชุมชนด้านการส่งต่อทางกายภาพ (Physical Flow) ด้านการส่งต่อข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และด้านสาธารณูปโภค (Facilitating Infrastructure Flow) อยู่ในระดับมาก เนื่องจากอำเภอเกาะปังมีต้นทุนทางธรรมชาติที่สมบูรณ์และมีโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐเข้ามาสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง เช่น ถนนเชื่อมต่อและระบบสื่อสาร (Internet/WiFi) สอดคล้องกับงานวิจัยของ ศิรินันท์ พงษ์นิรันดร์ และคณะ (2559) และ อติศัย วรธนะภูติ และคณะ (2562) ที่ระบุว่าสิ่งดึงดูดใจด้าน

ทรัพยากรธรรมชาติและความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเป็นปัจจัยวิกฤตที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้จริง นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดของ อัจฉริยาพร คันธมาลาเจริญ (2564) ที่ว่าการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและการสื่อความหมายแหล่งท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ (Storytelling) จะช่วยเพิ่มศักยภาพการแข่งขันให้กับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในระดับชุมชน กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในมิติพื้นที่การจัดการกิจกรรม และการมีส่วนร่วมในระดับมาก โดยเฉพาะการเปิดโอกาสให้คนในชุมชนร่วมตัดสินใจและมีรายได้จากการท่องเที่ยวสอดคล้องกับงานวิจัยของ Wanyera et al. (2018) ที่ระบุว่าการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีผลทวีคูณ (Multiplier Effect) ช่วยลดความยากจนเมื่อคนในชุมชนมีส่วนร่วมในห่วงโซ่อุปทานอย่างแท้จริง และสอดคล้องกับแนวทางของ วรดาภา พันธุ์เพ็ง (2568) ที่เน้นย้ำว่าการมีส่วนร่วมของเครือข่ายภาคีในท้องถิ่น (Cluster) จะช่วยให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเกิดความยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพสูงสุด

ประเด็นที่เป็นอุปสรรคสำคัญคือ ความพร้อมด้านการส่งต่อทางการเงินที่อยู่ในระดับน้อย โดยเฉพาะความไม่สะดวกในการใช้บัตรเครดิตและจุดแลกเปลี่ยนเงินตราสำหรับชาวต่างชาติ ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับข้อสังเกตของ เกกิงศักดิ์ ชัยชาญ (2555) และ สุภัสสรา ปัญญารัฐโรจน์ (2561) ที่พบว่าในชุมชนท่องเที่ยวท้องถิ่นระบบการจัดการโลจิสติกส์ภาพรวมมักอยู่ในระดับปานกลางหรือพอใช้เท่านั้น เนื่องจากข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีทางการเงินและการจัดการที่เป็นระบบ อย่างไรก็ตาม เป็นข้อสังเกตที่น่าสนใจว่าปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมความสะดวกในการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อาจไม่ใช่ปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลหรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อระดับความพร้อมของการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศในระดับชุมชนของอำเภอเกาะปัง เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มนักท่องเที่ยวในประเทศ ซึ่งเป็นกลุ่มตลาดหลักในปัจจุบัน สอดคล้องกับบริบทของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่เน้นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่แสวงหาประสบการณ์ธรรมชาติและวิถีชีวิตท้องถิ่น ซึ่งความต้องการด้านธุรกรรมทางการเงินในพื้นที่จะมุ่งเน้นความสะดวกรวดเร็วในการใช้จ่ายใช้สอยในชีวิตประจำวันมากกว่ากระบวนการแลกเปลี่ยนเงินตราในรูปแบบเดิม นอกจากนี้ ในมิติด้านความยั่งยืน (Sustainable) ที่อยู่ในระดับปานกลาง สะท้อนว่าชุมชนยังต้องการการสนับสนุนความรู้ด้านการจัดการขยะและการใช้พลังงานทางเลือก ซึ่ง กชนิภา อินทสุวรรณ์ (2565) ได้เสนอแนะว่าในยุคหลังโควิด-19 การจัดการ "โลจิสติกส์สีเขียว" (Green Logistics) ที่มีการแยกขยะและบำบัดของเสียอย่างเป็นระบบ จะเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความเชื่อมั่นและสร้างความยั่งยืนให้กับแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศสอดคล้องกับงานวิจัยของ อารังศักดิ์ ดำรงศิริ (2565) พบว่า ปัญหาอุปสรรคในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศอย่างยั่งยืนของชุมชนบ้านแหลมจังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ ปัญหาปริมาณของเสียที่จะเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ขยะ น้ำเสีย

3. ระดับความคิดเห็นของชุมชน เพื่อประเมินศักยภาพของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

ตารางที่ 3 ระดับความคิดเห็นของชุมชน เพื่อประเมินศักยภาพของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

องค์ประกอบของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	M	SD	ระดับความคิดเห็น ของชุมชน
องค์ประกอบที่ 1 ด้านพื้นที่			
แหล่งท่องเที่ยวมีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น	4.267	0.780	มากที่สุด
มีความหลากหลายของกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เช่น เดินป่า	3.889	0.987	มาก
แหล่งท่องเที่ยวมีความสะอาด	3.914	0.909	มาก
แหล่งท่องเที่ยวเข้าถึงได้ง่าย	3.811	0.925	มาก
รวม	3.970	0.788	มาก

ตารางที่ 3 ระดับความคิดเห็นของชุมชน เพื่อประเมินศักยภาพของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (ต่อ)

องค์ประกอบของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	M	SD	ระดับความคิดเห็น ของชุมชน
องค์ประกอบที่ 2 ด้านการจัดการ			
มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่เหมาะสม	3.861	0.978	มาก
ที่พัก หรือ การตั้งแคมป์ของนักท่องเที่ยวมีความ กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม	3.817	0.982	มาก
มีป้ายบอกความรู้เชิงนิเวศ ณ.จุดต่าง ๆ	3.517	1.099	มาก
มีการส่งเสริมการท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกแก่นักท่องเที่ยว	3.539	1.094	มาก
รวม	3.683	0.949	มาก
องค์ประกอบที่ 3 ด้านกิจกรรมและกระบวนการ			
มีการประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวมีจิตสำนึก ด้าน การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ	3.708	0.985	มาก
มีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ด้านการท่องเที่ยว	3.631	0.953	มาก
มีการส่งเสริมความรู้ของทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว	3.681	1.010	มาก
มีป้ายบอกเส้นทางแก่นักท่องเที่ยว	3.811	0.986	มาก
รวม	3.708	0.933	มาก
องค์ประกอบที่ 4 ด้านการมีส่วนร่วม			
คนในชุมชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ	3.792	1.006	มาก
เปิดโอกาสให้คนในชุมชนมีรายได้จากการท่องเที่ยว	3.836	1.031	มาก
คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการคิด การตัดสินใจและการ กำหนดนโยบายด้านการท่องเที่ยว	3.647	1.045	มาก
มีการให้ความรู้ทางด้านวิชาการในเรื่องการอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3.642	1.080	มาก
ชุมชนสามารถแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวได้	3.664	1.173	มาก
รวม	3.716	0.989	มาก
รวมทั้งสิ้น	3.769	0.850	มาก

ผลการศึกษาประเมินศักยภาพการจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในอำเภอกะปง จังหวัดพังงา ตามองค์ประกอบ 4 ด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งสะท้อนถึงความพร้อมของพื้นที่ในการยกระดับสู่จุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวคุณภาพ โดยสามารถอภิปรายรายด้าน พบว่า 1. ศักยภาพด้านพื้นที่ และทรัพยากร (Area Potential) ผลการวิจัยพบว่า แหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกะปง มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น (Uniqueness) ในระดับมากที่สุด และมีการจัดการความสะอาดรวมถึงความหลากหลายของกิจกรรม เช่น การเดินป่าศึกษาธรรมชาติ (Trekking) อัตลักษณ์ที่โดดเด่นนี้ถือเป็น "ข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน" (Competitive Advantage) ที่สำคัญ สอดคล้องกับแนวคิดของ อัจฉริยาพร คันธมาลาเจริญ (2564) ที่กล่าวว่า ความเป็น

เอกลักษณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและวิถีวัฒนธรรมเป็นปัจจัยดึงดูดลำดับแรกที่สร้างประสบการณ์ทางการท่องเที่ยว นอกจากนี้ การที่แหล่งท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงได้ง่ายยังสะท้อนถึงประสิทธิภาพของ Physical Flow ในระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่ช่วยลดอุปสรรคในการเดินทาง (กชนิภา อินทสุวรรณ์, 2565) 2. ศักยภาพด้านการจัดการพื้นที่ (Management Potential) พบว่าชุมชนมีการจัดกิจกรรมที่เหมาะสม มีที่พัก/จุดกางเต็นท์ที่กลมกลืนกับระบบนิเวศ และมีการติดตั้งป้ายสื่อความหมายในระดับมาก การที่ที่พักมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมแสดงถึงความเข้าใจในหลักการ Bio-mimicry หรือการออกแบบที่เคารพธรรมชาติ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Rodriguez & Silva (2023) ที่ระบุว่า การจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่รบกวนระบบนิเวศ (Environmental Footprint Management) เป็นหัวใจสำคัญของโลจิสติกส์สีเขียว ซึ่งจะช่วยรักษา "ขีดความสามารถในการรองรับ" (Carrying Capacity) ของอำเภอกะปงให้ยั่งยืนในระยะยาว 3. ศักยภาพด้านกิจกรรมและกระบวนการเรียนรู้ (Activity and Process Potential) ชุมชนให้ความสำคัญกับการสร้างจิตสำนึกและการประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านการอนุรักษ์ในระดับมาก ผ่านป้ายบอกเส้นทางและกิจกรรมสื่อความหมาย กระบวนการสร้าง "นักท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบ" (Responsible Tourist) ผ่านการให้ข้อมูลความรู้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Räikkönen et al. (2021) ที่เน้นย้ำว่ากิจกรรมท่องเที่ยวเชิงนิเวศต้องไม่ใช่เพียงการเที่ยวชม แต่ต้องมีกระบวนการเรียนรู้ (Educational Element) เพื่อเปลี่ยนผ่านไปสู่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ ซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับการท่องเที่ยวในพื้นที่อำเภอกะปง และ 4.4. ศักยภาพด้านการมีส่วนร่วมของชุมชน (Participation Potential) ผลวิจัยพบความโดดเด่นในการเปิดโอกาสให้คนในชุมชนมีรายได้และมีส่วนร่วมในระดับนโยบาย การตัดสินใจ และการแสดงความคิดเห็นในระดับมาก จากงานวิจัยพบว่า การมีส่วนร่วมในลักษณะการจัดการร่วม (Co-management) นี้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรดาภา พันธุ์เพ็ง. (2568) และ Wanyera et al. (2018) ที่ระบุว่า "อำนาจในการตัดสินใจของชุมชน" (Community Empowerment) เป็นปัจจัยชี้ขาดความสำเร็จของการท่องเที่ยวโดยชุมชน (CBT) เพราะเมื่อคนท้องถิ่นรู้สึกเป็นเจ้าของทรัพยากรและได้รับผลประโยชน์ที่เป็นธรรม (Fair Distribution) จะส่งผลให้เกิดความกระตือรือร้นในการอนุรักษ์และเป็นเจ้าบ้านที่ดี (Hospitality) ตามทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่าทางการท่องเที่ยว หากศักยภาพทั้ง 4 ด้านนี้ ถูกพัฒนาอย่างเป็นระบบร่วมกับระบบโลจิสติกส์ Financial Flow จะทำให้อำเภอกะปงกลายเป็น "กะปงโมเดล" สำหรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในภาคใต้

อภิปรายผล

จากการศึกษาแนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อำเภอกะปง จังหวัดพังงา สามารถอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

1 สถานการณ์โลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในอำเภอกะปง จังหวัดพังงาในปัจจุบัน ผลการวิจัยพบว่า ระดับความพร้อมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Molefe et al. (2018) ที่ระบุว่า การจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพต้องอาศัยการประสานงานระหว่างภาคส่วน อย่างไรก็ตาม ด้านการส่งต่อทางการเงิน (Financial Flow) ยังมีความพร้อมต่ำ ซึ่งอาจเกิดจากข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีในพื้นที่ห่างไกล และสอดคล้องกับปัญหาที่พบในแหล่งท่องเที่ยวชุมชนส่วนใหญ่ในประเทศไทย การขาดการบูรณาการระบบการเงินส่งผลให้การไหลเวียนของรายได้กระจายไม่ทั่วถึง

2 แนวทางในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในอำเภอกะปง จังหวัดพังงา การพัฒนาต้องมุ่งเน้นการเชื่อมโยงข้อมูล (Information Flow) ให้เป็นระบบเดียว สอดคล้องกับงานของ อติศัย วรธนะภูติ และคณะ (2562) ที่เสนอว่ารูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ในแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์หรือนิเวศต้องเน้นการเข้าถึงข้อมูลที่สะดวกและรวดเร็ว เพื่อลดช่องว่างในการบริการ และสอดคล้องกับแนวคิดของ Molefe et al. (2018) ที่ศึกษาในแอฟริกาใต้ พบว่าการประสานงานข้อมูลที่ไร้รอยต่อจะช่วยเพิ่มความพึงพอใจให้นักท่องเที่ยวได้มากกว่าการพัฒนาทางกายภาพเพียงอย่างเดียว

3 ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์โดยใช้องค์ประกอบการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ศักยภาพในด้านกิจกรรมนิเวศเด่นชัดที่สุด แสดงให้เห็นถึงความแข็งแกร่งของทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่กะปง เมื่อวิเคราะห์เชิงลึกตามทฤษฎีการจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) พบว่า ความสำเร็จเกิดจากการที่ชุมชนมีส่วนร่วมเป็นตัวขับเคลื่อนหลัก (Push Factor) แต่ยังคงขาดแรงสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Flow) จากส่วนกลางที่เพียงพอ แต่อย่างไรก็ตามจะเห็นว่าหาก "ต้นน้ำ" (ทรัพยากร) ดี แต่ "กลางน้ำ" (การขนส่ง/การบริการ) ยังไม่พร้อม จะทำให้ศักยภาพโดยรวมไม่ถูกใช้อย่างเต็มที่ ดังนั้นการเสริมสร้างชุมชนเข้มแข็งจึงเป็นกุญแจสำคัญ

จากผลการวิจัยสามารถสรุปแนวทางแบ่งตามฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้ หน่วยงานภาครัฐ ควรจัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงเส้นทางคมนาคมและระบบอินเทอร์เน็ตสาธารณะ กลุ่มชุมชน ควรสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการแชร์ข้อมูลทรัพยากรการท่องเที่ยว (Information Sharing) เพื่อลดต้นทุนซ้ำซ้อน ผู้ประกอบการท้องถิ่น ควรปรับตัวเข้าสู่ระบบการเงินดิจิทัลเพื่อรองรับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในยุคปัจจุบัน

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาแนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ อำเภอกะปง จังหวัดพังงา ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวของชุมชนอย่างยั่งยืน ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย (Recommendations)

1.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Recommendations)

การบูรณาการระบบฐานข้อมูลดิจิทัลเพื่อการท่องเที่ยว (Digital Tourism Big Data) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ควรร่วมมือกับสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด ในการรวมศูนย์ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคม และบริการโลจิสติกส์เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลเดียวกัน โดยพัฒนาในรูปแบบแพลตฟอร์ม เว็บไซต์ หรือแอปพลิเคชันรองรับหลากหลายภาษา เพื่อแก้ไขข้อจำกัดด้านการไหลเวียนข้อมูล (Information Flow)

การบริหารจัดการพื้นที่ตามขีดความสามารถรองรับ (Carrying Capacity) ภาครัฐควรใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลดิจิทัลในการติดตามพฤติกรรมและความหนาแน่นของนักท่องเที่ยว เพื่อวางแผนกระจายจำนวนนักท่องเที่ยว ควบคุมความปลอดภัย และรักษาความสมดุลของระบบนิเวศในอำเภอกะปงไม่ให้เกิดภาวะล้นเกิน

1.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการและการนำไปใช้ประโยชน์ (Practical and Managerial Recommendations)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและระบบชำระเงินไร้เงินสด (Digital Infrastructure & Payment System) เนื่องจากบริบทพื้นที่พึ่งพานักท่องเที่ยวในประเทศเป็นหลัก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและวิสาหกิจชุมชนจึงควรเปลี่ยนเป้าหมายจากการจัดตั้งจุดแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Foreign Exchange) ไปเป็นการยกระดับระบบชำระเงินดิจิทัล (Digital Payment / QR Code / PromptPay) ให้ครอบคลุมควบคู่ไปกับการเร่งขยายและรักษาเสถียรภาพของสัญญาณอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง (Internet Connectivity) ในแหล่งท่องเที่ยวที่ห่างไกล ซึ่งจะตอบโจทย์พฤติกรรมสังคมไร้เงินสดและเพิ่มประสิทธิภาพการรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติในอนาคต

การจัดตั้งเครือข่ายความร่วมมือและวิสาหกิจชุมชนโลจิสติกส์ท่องเที่ยว (Integrated Logistics Network) ชุมชนควรรวมกลุ่มจัดตั้งสหกรณ์หรือวิสาหกิจชุมชนเพื่อเชื่อมโยงกลุ่มโฮมสเตย์ ร้านอาหาร และมัคคุเทศก์ท้องถิ่นเข้าด้วยกัน โดยใช้ระบบการจองส่วนกลางและระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment) ร่วมกัน การบริหารในรูปแบบเครือข่ายนี้จะช่วยเพิ่มอำนาจต่อรอง ลดต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) และแก้ปัญหาด้านการไหลเวียนทางการเงิน (Financial Flow) ทำให้เกิดการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรมและตรวจสอบได้

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป (Recommendations for Future Research)

การศึกษาเชิงคุณภาพผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับมหภาค (In-depth Qualitative Study with Macro Stakeholders) ควรจัดให้มีการขยายขอบเขตการวิจัยไปสู่การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) หรือการสนทนากลุ่ม (Focus Group) ร่วมกับผู้ประกอบการรายใหญ่ในจังหวัดพังงา สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว และหน่วยงานวางแผนระดับจังหวัด

เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้เน้นมุมมองเชิงปริมาณจากคนในพื้นที่เป็นหลัก การศึกษาในอนาคตจะช่วยให้เห็นภาพรวมของโซ่อุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain) ในระดับมหภาคมากขึ้น เพื่อให้ทราบถึงทัศนคติของผู้ประกอบการต่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และปัจจัยผลักดัน (Driving Factors) ที่จะทำให้อำเภอกะปงกลายเป็นจุดหมายปลายทางหลักของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในระดับสากล

เอกสารอ้างอิง

- กษนิภา อินทสุวรรณ. (2565). โควิด-19: การจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศอย่างยั่งยืน. *วารสารสังคมศาสตร์และวัฒนธรรม*, 11(1), 1 - 15. <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/jsr/article/view/253119>
- กรมการท่องเที่ยว. (2566). *รายงานสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชนของไทยและแนวโน้มการเติบโตอย่างยั่งยืน*. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา.
- กรมการปกครอง. (2564). *สถิติจำนวนประชากรและบ้าน ประจำปี พ.ศ. 2564*. <https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statyear/#/age>
- ณัฐพล บัวสาย. (2566). *ยุทธศาสตร์การสร้างชุมชนเข้มแข็งในยุคเศรษฐกิจสร้างสรรค์*. สำนักวิจัยและพัฒนาชุมชน.
- เถกิงศักดิ์ ชัยชาญ. (2555). *การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี]. คลังปัญญามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. <http://sutir.sut.ac.th:8080/sutir/handle/123456789/3979>
- ธำรงค์ศักดิ์ ดำรงศิริ. (2565). การจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศอย่างยั่งยืน: กรณีศึกษาชุมชนบ้านแหลมจังหวัดเพชรบุรี. *วารสารปรัชญาปริทรรศน์*, 27(2), 249 - 256. <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/phiv/article/view/259319>
- ธีรพงศ์ ภัตสร. (2565). การจัดการโซ่อุปทานโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน. *วารสารวิชาการนวัตกรรมการจัดการ*, 9(1), 45 - 60.
- พุทธชาติ ลุนคำ. (2564). *อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและโรงแรมในโลกหลังโควิด*. วิจัยกรุงศรี.
- ไพรัช พิบูลรุ่งโรจน์. (2555). *โซ่อุปทานการท่องเที่ยว*. คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มะลิวัลย์ ปินนะ, สุนทร พูนเพิ่ม, และ นพวัชร สุรภักดี. (2558). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของบุคลากรโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล จังหวัดสกลนคร. *วารสารมหาวิทยาลัยคริสเตียน*, 21(4), 666 - 678.
- วรดาภา พันธุ์เพ็ง. (2568). นวัตกรรมเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์: การผสมผสานแนวคิดชุมชนสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน. *วารสารเศรษฐศาสตร์ปัญญา*, 4(4), 202-213. <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/IEJ/article/view/285353>
- ศิรินันท์ พงษ์นรินทร์, ธนสุวิทย์ ทับทิมบุรี, และ สุพัตรา เลิศวัฒนาภิจุล. (2559). ปัจจัยส่วนประสมการตลาดบริการที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการร้านกาแฟสดในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี. *วารสารวิชาการวิทยาลัยบริหารศาสตร์*, 2(3), 51 - 64.

- สุภัทรา ภูศิริ. (2566). มิติของการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยวระดับท้องถิ่น. *วารสารการจัดการและพัฒนาท้องถิ่น*, 5(3), 89 - 105.
- สุภัทสร ปัญญาธิโรจน์. (2561). *การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในจังหวัดนนทบุรี* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ]. มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิร.
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา. (2566). *แผนพัฒนาท้องถิ่น (พ.ศ. 2566 - 2570) ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดพังงา*. กองยุทธศาสตร์และงบประมาณ.
- อดิศักดิ์ วรรณระภูติ, อัษฎา วรรณระภูติ, และ ชัยพล ทรงสุนทรวงค์. (2562). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการเลือกบริโภคกาแฟสดของผู้บริโภคในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่. *วารสารการพัฒนาชุมชนและคุณภาพชีวิต*, 7(3), 273 - 283.
- อัจฉริยาพร คันธมาลาเจริญ. (2564). *การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวในแนวทางการท่องเที่ยว 4.0 กรณีศึกษาพื้นที่ตำบลกุดช้าง อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ]. มหาวิทยาลัยแม่โจ้.
- Best, J. W. (1981). *Research in education* (4th ed.). Prentice-Hall.
- Chen, L., & Wang, Y. (2024). Sustainable tourism supply chain management: A digital transformation perspective. *Journal of Sustainable Tourism*, 32(4), 567 - 589.
- Molefe, L. P., Twala, C., & Dinika, N. (2018). Tourism supply chain management structures and local economic development: A case of the Golden Gate Highlands National Park, South Africa. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 7(1), 1 - 18.
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory* (2nd ed.). McGraw-Hill.
- Piboonrunroj, P., & Interranon, S. (2011). Logistics capability and competitive advantage of Thai logistics service providers. *International Journal of Logistics and Transport*, 5(1), 47 - 56.
- Räikkönen, J., Grénman, M., Rouhiainen, H., Honkanen, A., & Sääksjärvi, I. E. (2023). Conceptualizing nature-based science tourism: A case study of Seili Island, Finland. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(5), 1214 - 1232.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1948553>
- Rodriguez, M., & Silva, J. (2023). Green logistics in ecotourism: Managing carrying capacity and environmental footprint. *International Journal of Tourism Research*, 25(1), 12 - 29.
- Smith, T. (2025). Information flow and financial integration in community-based tourism. *Tourism Management Perspectives*, 48, 101 - 115.
- Wanyera, F., Kinyamario, J., Dharani, N., & Mutugi, R. (2018). Ecotourism and local community activities on ecosystem changes in and around Volcanoes National Park. *International Journal of Plant, Animal and Environmental Sciences*, 8(3), 132 - 148.