

ศักยภาพห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี

Potential of the Tourism Supply Chain for Supporting Self-driving Tourists in Kanchanaburi Municipality

ธงชัย เหมือนชู¹ ศุภกิจ จงศักดิ์สวัสดิ์¹ รัฐทิทยา หิรัญยหาต¹ ณัฐวุฒิ วิทา^{1*}

Tongchai Muanchoo¹ Suppakit Jongsaksawat¹ Rattitaya Hirunyahard¹ Nattawut Wita^{1*}

Corresponding Author's Email: nattawutwita@kru.ac.th

(Received: March 26, 2024; Revised: November 22, 2024; Accepted: November 28, 2024)

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี กลุ่มตัวอย่าง คือ เจ้าหน้าที่ภาครัฐและผู้ประกอบการ 230 คน รวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติสหสัมพันธ์และถดถอยพหุคูณ ผลวิจัยพบว่าตัวแปรด้าน การจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว การวิเคราะห์คู่แข่ง การจัดการและบริการ การปรับปรุงและนวัตกรรมทำให้บริการ ความรับผิดชอบต่อสังคม กระบวนการจัดส่งสินค้าและบริการ และกระบวนการจัดการข้อมูล มีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อกันอย่างมีนัยสำคัญ กระบวนการจัดการข้อมูล การจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว และการวิเคราะห์คู่แข่ง สามารถพยากรณ์ศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวได้ร้อยละ 93.60 การจัดการห่วงโซ่อุปทานด้านกระบวนการจัดการข้อมูลเส้นทางสินค้าหรือบริการ วิธีการจัดส่งสินค้าหรือบริการ และระบบออนไลน์มีศักยภาพมาก ด้านการจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวด้วยกระบวนการให้นักท่องเที่ยวปฏิสัมพันธ์สื่อสารร่วมกันกับผู้ให้บริการ เสนอแนะการปรับปรุงการบริการ ร่วมทำกิจกรรมเกี่ยวกับบริการมีศักยภาพมาก และด้านการวิเคราะห์คู่แข่ง โดยมีกระบวนการวิเคราะห์คู่แข่งที่ชัดเจนเป็นขั้นตอน แยกประเภทคู่แข่งที่เกี่ยวข้อง และกำหนดหัวข้อการวิเคราะห์คู่แข่งอย่างชัดเจนมีศักยภาพมาก การวิจัยนี้แสดงถึงความพร้อมของเทศบาลเมืองกาญจนบุรีในฐานะเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวและการเติบโตของภาคตะวันตก

คำสำคัญ: ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ศักยภาพทางธุรกิจ นักท่องเที่ยวด้วยรถส่วนตัว ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก

Abstract

This research aimed to analyze the potential of the tourism supply chain to accommodate self-driving tourists in Kanchanaburi Municipality. The sample group consisted of 230 government officials and entrepreneurs. Data was collected through questionnaires and analyzed using correlation statistics and multiple regression. The study found that variables such as self-driving tourist management, competitor analysis, management and services, service improvement and innovation, social responsibility, product and service delivery processes, and information management processes had significant positive correlations. Information management processes, self-driving tourist management, and competitor analysis could predict 93.60% of tourism supply chain management potential. Supply chain management in terms of route information management processes, products or services, delivery methods, and online systems showed high potential. Self-driving tourist management, through processes allowing tourists to interact and communicate with service providers, suggest service improvements, and participate in service-related activities, also demonstrated high potential. Competitor analysis, with clear step-by-step processes, relevant competitor categorization, and well-defined

¹ อาจารย์ประจำสาขาผู้ประกอบการและนวัตกรรมจัดการการท่องเที่ยว คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรี

¹ Lecturers, Entrepreneur and Tourism Management Innovation Program, Faculty of Management Sciences, Kanchanaburi Rajabhat University

analysis topics, exhibited high potential as well. This research highlights Kanchanaburi Municipality's readiness as a Special Economic Development Zone to accommodate self-driving tourists and support the growth of the Western region. The findings emphasize the importance of information management, self-driving tourist engagement, and strategic competitor analysis in enhancing the tourism supply chain's potential.

Keywords: tourism supply chain, business potential, self-driving tourists, central-western special economic corridor

ความเป็นมาของปัญหา

ตลอดระยะเวลากว่า 10 ปีที่ผ่านมา การท่องเที่ยวและการบริการมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศถึง 2.99 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ในปี พ.ศ. 2562 และก่อให้เกิดการจ้างงานกว่า 8.3 ล้านตำแหน่ง ด้วยเหตุนี้ การท่องเที่ยว จึงเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและสร้างความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจไทย และเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับปัจจุบัน ฉบับที่ 13 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2565) ที่มุ่งเน้นการพลิกโฉมประเทศไทยสู่การเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน อย่างไรก็ตาม การแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการท่องเที่ยวอย่างมาก ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนักท่องเที่ยว โดยนิยมใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น (Ribeiro, Gursay, and Chi, 2022)

การท่องเที่ยวแบบเดินทางด้วยรถส่วนตัว (Self-drive) ที่นักท่องเที่ยวเดินทางจากบ้านเป็นระยะเวลาอย่างน้อยหนึ่งคืน เพื่อวัตถุประสงค์ในการพักผ่อน เยี่ยมเยือนเพื่อนหรือญาติโดยใช้รถของตนเองหรือเช่ารถเป็นพาหนะหลัก กลายเป็นทางเลือกและได้รับความนิยมมากขึ้น (Olsen, 2002) แหล่งท่องเที่ยวปลายทางจึงจำเป็นต้องปรับตัวโดยพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการให้เหมาะสมกับนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ โดยคำนึงถึงโครงสร้างตำแหน่งที่ตั้งและการเชื่อมโยงเครือข่ายในเส้นทางท่องเที่ยว (Shih, 2006) เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับนักท่องเที่ยว จังหวัดกาญจนบุรีมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวที่ใช้รถส่วนตัวสูงถึงร้อยละ 64.25 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2563) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว โดยเทศบาลเมืองกาญจนบุรีเป็นจุดศูนย์กลางการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในจังหวัด ทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นทางเลือกที่สะดวกและเหมาะสมสำหรับนักท่องเที่ยว ยิ่งไปกว่านั้นพื้นที่เทศบาลยังมีศักยภาพด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และธรรมชาติที่โดดเด่น ทำให้จังหวัดกาญจนบุรีเป็นที่รู้จักในระดับโลก อีกทั้งยังได้รับการประกาศให้เป็นส่วนหนึ่งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก ทำให้เทศบาลเมืองกาญจนบุรีต้องเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของการท่องเที่ยว โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ดังนั้น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในเขตเทศบาลจึงจำเป็นต้องมีการประเมินความพร้อมในการจัดการให้สอดคล้องกับนักท่องเที่ยวที่ใช้รถส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น

การประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวมีความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวของเทศบาลเมืองกาญจนบุรี เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวทั่วไป ส่วนใหญ่วางแผนเส้นทางท่องเที่ยวโดยคำนึงถึงการลดเวลาการเดินทางทั้งหมด ลดต้นทุนการเดินทาง และลดต้นทุนค่าที่พัก โดยสร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่สะดวกและใกล้ (Hashim and Ismail, 2017) นอกจากนี้ยังต้องการหาประสบการณ์หรือความสัมพันธ์ที่แตกต่างจากสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของตนเอง โดยมีแรงจูงใจในการเดินทางที่เกิดจากความปรารถนาในประสบการณ์ด้านจิตวิญญาณ การผจญภัย และสุนทรียภาพ (Lane and Waitt, 2007) การประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวที่ผ่านมาส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการประเมินในระดับหน่วยธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวเป็นหลัก แต่ยังขาดมิติการประเมินศักยภาพของห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในภาพรวม ซึ่งเป็นระบบที่มีความซับซ้อนที่ประกอบด้วยห่วงโซ่ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและปัจจัยการผลิตต่างๆ ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องและสัมพันธ์กันในการส่งมอบสินค้าและบริการการท่องเที่ยวให้กับลูกค้า (Tadić and Veljović,

2020) โดยผู้ที่มีส่วนร่วมในแต่ละขั้นตอนต้องร่วมกันในการสร้างสรรค์กิจกรรมและผลิตภัณฑ์สำหรับธุรกิจการท่องเที่ยว (Sangthong, Koolrojanapat, and Vanpetch, 2020) ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ จนถึงปลายน้ำ (สถาพร สิริโสภาคำ, ธนากร ทองธรรมศิริ, และ กันทิมาลย์ จินดาประเสริฐ, 2560)

ในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพสูงสุดนั้น จำเป็นต้องอาศัยการประสานงานและการร่วมมือกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งระบบ รวมถึงการศึกษาทำความเข้าใจเพื่อประยุกต์ใช้ให้เข้ากับบริบทของตนเองและควบคู่กับนโยบายพัฒนาการท่องเที่ยว (Triroj, 2020) ซึ่งการจัดการห่วงโซ่อุปทานของสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องผ่านการประสานงานและบูรณาการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จะช่วยให้เกิดการทำงานที่ราบรื่นของทั้งอุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Tukibayeva et al., 2021) นอกจากนี้ ภาคองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องยังต้องให้ความสำคัญกับการระดมสมรรถนะที่เป็นจุดแข็งของตนเองอย่างชัดเจน และมีการวางแผนการใช้จุดแข็งนั้นลงสู่การปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ (Webber and Klimoski, 2004) ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมพบโมเดลศึกษาที่นำเสนอปัจจัยสำคัญในการพัฒนาธุรกิจสู่ความสำเร็จ อาทิ 7C Model (Thuethongchai et al., 2020) ที่เน้นองค์ประกอบด้านลูกค้า คู่แข่ง การร่วมมือ การเปลี่ยนแปลง การสื่อสาร การควบคุม และการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง ปัจจัยความสำเร็จ 7 ประการของต้นแบบธุรกิจ (Gaiardelli and Songini, 2021) ที่ครอบคลุมโครงสร้างองค์กร การเงิน กลยุทธ์ ความสามารถ ทักษะ ความสัมพันธ์ และกลไกการบริหาร และปัจจัย 4 ประการ ที่ทำให้ธุรกิจบริการประสบความสำเร็จ (Zhang et al., 2016) ประกอบด้วย การให้บริการแบบมุ่งลูกค้าเป็นศูนย์กลาง การจัดการ นวัตกรรม และความรับผิดชอบต่อสังคม

จากปัจจัยข้างต้น ผู้วิจัยสนใจศึกษาศักยภาพห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี เพื่อนำไปประยุกต์ในการจัดการระบบห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่ประสบความสำเร็จ งานวิจัยนี้จำเป็นต้องมีการประเมินสมรรถนะสำคัญของการดำเนินธุรกิจในด้านต่างๆ ทั้งการจัดการลูกค้า การวิเคราะห์คู่แข่ง การจัดการและบริหาร การปรับปรุงและนวัตกรรม การให้บริการ ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร ตลอดจนกระบวนการจัดส่งสินค้า บริการ และการจัดการข้อมูล หากขาดการประเมินศักยภาพห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว อาจส่งผลกระทบต่อหลายด้านโดยเฉพาะการสูญเสียโอกาส เนื่องจากไม่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สูญเสียรายได้และโอกาสทางธุรกิจ รวมทั้งการขาดการบูรณาการในห่วงโซ่อุปทานทำให้เกิดความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดการและการให้บริการตลอดห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว จนนำไปสู่การกำหนดการพัฒนา นโยบายและมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่ตรงกับความต้องการที่แท้จริงของนักท่องเที่ยว ด้วยเหตุนี้ คณะผู้วิจัยจึงมีความสนใจการประเมินศักยภาพห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวของเทศบาลเมืองกาญจนบุรี เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียของเทศบาลเมืองกาญจนบุรีนำผลการวิจัยดังกล่าวไปประยุกต์เพื่อใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวในเทศบาลเมืองกาญจนบุรี
2. เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพการจัดการธุรกิจท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี
3. เพื่อประเมินศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานทางท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรีในการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง – ตะวันตก

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประเภทของการวิจัย

การศึกษานี้เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) รวบรวมข้อมูลจากการแจกแบบสอบถามตัวแทนภาคีรัฐบาล ผู้ประกอบการและพนักงานภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวใน เทศบาลเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ ตัวแทนภาครัฐบาล ผู้ประกอบการและพนักงานภาคธุรกิจ ประกอบด้วย ที่พักแรม ร้านอาหาร และร้านขายของที่ระลึก รวมทั้งหมด 291 คน (กองยุทธศาสตร์และงบประมาณเทศบาลเมืองกาญจนบุรี, 2564) คณะผู้วิจัยทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลจากมหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรี นัดหมายกลุ่มประชากรเพื่อเก็บข้อมูล โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามกลับจำนวน 230 คน ประกอบด้วย ตัวแทนภาครัฐบาลจำนวน 60 คน ผู้ประกอบการและพนักงานภาคธุรกิจ แหล่งท่องเที่ยวจำนวน 19 คน ที่พักแรมและโรงแรมจำนวน 76 คน ธุรกิจร้านอาหารจำนวน 58 คน ธุรกิจนำเที่ยว 11 คน และธุรกิจบริการอื่นๆ จำนวน 6 คน ดำเนินการเก็บข้อมูลช่วง สิงหาคม – ธันวาคม 2665 เลือกตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) การกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกอาสาสมัครดังนี้

- 1) เป็นเจ้าของธุรกิจ หรือ พนักงาน
- 2) เป็นผู้บริหาร หรือ เจ้าหน้าที่ของภาครัฐบาล
- 3) มีหน้าที่รับผิดชอบไม่น้อยกว่า 2 ปี
- 4) ยินดีให้ความร่วมมือกับผู้วิจัย

3. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลในการเก็บข้อมูลครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) โดยมีรายละเอียดตามวัตถุประสงค์ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลคุณสมบัติส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ข้อมูลการวิเคราะห์ศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ประกอบด้วยตัวแปร การจัดการลูกค้า การวิเคราะห์คู่แข่ง การจัดการและบริการ การปรับปรุงและนวัตกรรมบริการ ความรับผิดชอบทางสังคมขององค์กร มีข้อคำถามทั้งสิ้นจำนวน 18 ข้อ ระดับการวัดแบบสเกลอัตราส่วน (Ratio scale) 5 ระดับคือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ข้อมูลการวัดศักยภาพกระบวนการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ประกอบด้วยตัวแปรกระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการ และกระบวนการจัดการข้อมูล มีข้อคำถามทั้งสิ้นจำนวน 8 ข้อ มีระดับการวัดแบบสเกลอัตราส่วน (Ratio scale) 5 ระดับคือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ

1) ผู้วิจัยทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยในอดีตที่เกี่ยวข้องกับ การจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยว สมรรถนะทางธุรกิจ และพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว

2) ผู้วิจัยนำร่างแบบสอบถามที่สร้างเสร็จมอบให้กับผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาและทำการแก้ไขตามข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัย ได้ค่าความเที่ยงตรงอยู่ในเกณฑ์ 0.67-1.00 ทุกข้อคำถาม โดยแบบสอบถามนี้มีค่า 0.90

3) ผู้วิจัยได้แก้ไขแบบสอบถามตามที่คุณทรงคุณวุฒิระบุเรียบร้อยแล้ว จะต้องนำแบบสอบถามมาทำการทดสอบความน่าเชื่อถือ (Reliability test) โดยทำการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง โดยมีหลักการ คือ ขนาดกลุ่มตัวอย่างไม่น้อยกว่า 30 คน ที่มีคุณลักษณะของประชากรที่เหมือนกับคุณลักษณะประชากรที่ใช้ในงานวิจัยวิเคราะห์ค่าความสอดคล้องภายในโดยมีค่า โดยแบบสอบถามนี้มีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบาค 0.98 และมีระดับค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคำถามแต่ละข้อ (Corrected Item total Correlation) ระหว่าง 0.632 – 0.914

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

กระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลศักยภาพห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี มีดังนี้ ผู้วิจัยนำหนังสือจากคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรีให้กับหัวหน้าหน่วยงาน และผู้ประกอบการเพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์และขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูล และนัดหมายกลุ่มประชากรด้วยวิธีการที่หลากหลายเพื่อเก็บข้อมูลยังสถานที่ปฏิบัติงานของกลุ่มประชากรและทำความเข้าใจกับกลุ่มประชากรเป้าหมาย

การเก็บข้อมูลวิจัยนั้นผู้วิจัยเข้าสู่กระบวนการแนะนำตัวต่อกลุ่มประชากรตัวอย่างในการวิจัยคือตัวแทนภาครัฐบาลผู้ประกอบการและพนักงานภาคธุรกิจ พร้อมทั้งแจ้งวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยและขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการแจกแบบสอบถาม ดำเนินการเก็บข้อมูลจากการประเมิน โดยเก็บจากประชากร จำนวน 1 ครั้ง โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 30 นาที และตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูลหลังจากได้รับข้อมูลแล้วผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องของแบบสอบถามแต่อย่างไรก็ตามมี กลุ่มประชากรตัวอย่างให้ความร่วมมือจำนวนทั้งสิ้น 230 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 79.04 ของประชากรทั้งหมดซึ่งเพียงพอต่อการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ และออกจากพื้นที่และสร้างความสัมพันธ์หากมีการขอข้อมูลเพิ่มเติม

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

งานวิจัยนี้วิเคราะห์โดย สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) ประกอบด้วย ค่าร้อยละ (Percentiles) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) วิเคราะห์ตัวแปรวิเคราะห์ศักยภาพธุรกิจห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ด้วยการหาความสัมพันธ์โดยใช้ Pearson correlation coefficient และวิเคราะห์ความถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis)

ผลการวิจัย

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรี

	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. การจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว	3.67	0.65	มาก
2. การวิเคราะห์คู่แข่ง	3.53	0.73	มาก
3. การจัดการและบริการ	3.73	0.66	มาก
4. การปรับปรุงและนวัตกรรมการให้บริการ	3.68	0.72	มาก
5. ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร	3.70	0.68	มาก
6. กระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการ	3.66	0.62	มาก
7. กระบวนการจัดการข้อมูล	3.62	0.67	มาก
รวม	3.66	0.59	มาก

จากตารางที่ 1 พบว่าระดับศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรีภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.66$) เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็นพบว่า ด้านการจัดการและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.73$) เป็นอันดับแรก รองลงมา ได้แก่ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.70$) ด้านการปรับปรุงและนวัตกรรมการให้บริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 0.68$) ด้านการจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.67$) ด้านกระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.66$) กระบวนการจัดการข้อมูลเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.62$) และลำดับสุดท้ายการวิเคราะห์คู่แข่งภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$) ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานศักยภาพ ด้านกระบวนการจัดการข้อมูลเทศบาลเมืองกาญจนบุรี

กระบวนการจัดการข้อมูล	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าหรือบริการระหว่างธุรกิจส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น	3.63	0.70	มาก
2. การแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการจัดส่งสินค้าหรือบริการกับธุรกิจส่วนที่เกี่ยวข้อง	3.62	0.69	มาก
3. การแลกเปลี่ยนข้อมูลเส้นทางการเคลื่อนที่ของสินค้าหรือบริการ	3.63	0.73	มาก
4. ระบบออนไลน์การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าหรือบริการกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง	3.61	0.80	มาก
รวม	3.62	0.67	มาก

จากตารางที่ 2 พบว่า ระดับศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรี ด้านกระบวนการจัดการข้อมูลเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.62$) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูลเส้นทางการเคลื่อนที่ของสินค้าหรือบริการธุรกิจอื่นๆ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวอยู่ในระดับมาก เป็นลำดับแรก ($\bar{X} = 3.63$) รองลงมา ได้แก่ ศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าหรือบริการระหว่างธุรกิจส่วนที่เกี่ยวข้องอื่นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.63$) ศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการจัดส่งสินค้าหรือบริการกับธุรกิจส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.62$) และศักยภาพระบบออนไลน์การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าหรือบริการกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.61$) ตามลำดับ

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานศักยภาพ ด้านการจัดการลูกค้าเทศบาลเมืองกาญจนบุรี

การจัดการลูกค้า	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. กระบวนการให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวปฏิสัมพันธ์สื่อสารร่วมกันกับผู้ให้บริการอย่างชัดเจน	3.69	0.70	มาก
2. วิธีการให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวเสนอแนะการปรับปรุงการบริการที่หลากหลาย	3.67	0.73	มาก
3. กระบวนการให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวและผู้ให้บริการร่วมทำกิจกรรมเกี่ยวกับบริการร่วมกัน	3.63	0.78	มาก
รวม	3.67	0.65	มาก

จากตารางที่ 3 พบว่า ระดับศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรี ด้านการจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.67$) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าศักยภาพด้านกระบวนการให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวปฏิสัมพันธ์สื่อสารร่วมกันกับผู้ให้บริการอย่างชัดเจนอยู่ในระดับมาก เป็นลำดับแรก ($\bar{X} = 3.69$) รองลงมา ได้แก่ การมีวิธีการให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวเสนอแนะการปรับปรุงการบริการที่หลากหลายอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.67$) และศักยภาพด้านกระบวนการให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวและผู้ให้บริการร่วมทำกิจกรรมเกี่ยวกับบริการร่วมกันอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.63$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานศักยภาพด้านการวิเคราะห์คู่แข่งเทศบาลเมืองกาญจนบุรี

การวิเคราะห์คู่แข่ง	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. มีการแยกประเภทคู่แข่งที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน	3.53	0.76	มาก
2. มีการกำหนดหัวข้อการวิเคราะห์คู่แข่งอย่างชัดเจน	3.52	0.80	มาก
3. มีกระบวนการวิเคราะห์คู่แข่งที่ชัดเจนเป็นขั้นตอน	3.55	0.80	มาก
รวม	3.53	0.73	มาก

จากตารางที่ 4 พบว่า ระดับศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรี ด้านการวิเคราะห์คู่แข่งภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$) เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าศักยภาพด้านกระบวนการวิเคราะห์คู่แข่งที่ชัดเจนเป็นขั้นตอนอยู่ในระดับมาก เป็นลำดับแรก ($\bar{X} = 3.55$) รองลงมา ได้แก่ ศักยภาพการแยกประเภทคู่แข่งที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$) และศักยภาพด้านการกำหนดหัวข้อการวิเคราะห์คู่แข่งอย่างชัดเจนอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.52$) ตามลำดับ

ตารางที่ 5 แสดงผลการสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรี

Correlations							
	CM	SA	SM	IN	CR	DP	IP
การจัดการลูกค้า (CM)	1.000	.701**	.708**	.657**	.636**	.632**	.630**
การวิเคราะห์คู่แข่ง (SA)		1.000	.725**	.654**	.662**	.685**	.696**
การจัดการและบริการ (SM)			1.000	.811**	.807**	.828**	.795**
การปรับปรุงและนวัตกรรมการให้บริการ (IN)				1.000	.804**	.776**	.760**
ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร (CR)					1.000	.805**	.805**
กระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการ (DP)						1.000	.890**
**. Correlation is significant at the .01 level (2-tailed).							

IP= กระบวนการจัดการข้อมูล

จากตารางที่ 5 แสดงผลสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรีระหว่างตัวแปรพบว่า การจัดการลูกค้า การวิเคราะห์คู่แข่ง การจัดการและบริการ การปรับปรุงและนวัตกรรมการให้บริการ ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร กระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการ และกระบวนการจัดการข้อมูล มีความสัมพันธ์กันในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01

ซึ่งการวิเคราะห์ความถดถอยพหุคูณของปัจจัยทางการจัดการที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวนิเทศบาลเมืองกาญจนบุรีผู้วิจัยได้สำรวจผลการวิเคราะห์พบว่า ข้อมูลมีการแจกแจงปกติ จึงตรวจสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรแต่ละด้านพบว่าด้าน การจัดการและบริการ การปรับปรุงและนวัตกรรมการให้บริการ ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร กระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการ และ กระบวนการจัดการข้อมูล เกิด Multicollinearity หรือ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เกินกว่า 0.75 จึงเลือกตัวแปร ด้านกระบวนการจัดการข้อมูลมาวิเคราะห์ทดแทนตัวแปร การจัดการและบริการ การปรับปรุงและนวัตกรรมการให้บริการ ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร และกระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการ

ตารางที่ 6 แสดงผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกับศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรี

ตัวแปรอิสระ	B	S.E.	Beta	t	Sig.	Tolerance	VIF
ค่าคงที่	.234	.062		3.797**	.000		
กระบวนการจัดการข้อมูล (IP)	.483	.021	.548	22.571**	.000	.477	2.096
การจัดการลูกค้า (CM)	.253	.022	.278	11.366**	.000	.471	2.121
การวิเคราะห์คู่แข่ง (SA)	.211	.021	.261	9.859**	.000	.402	2.487
R= .968, Adjusted R Square= .936, SEE = .15051, Sig of F = .000, *p < .05, **p < .01							

จากตารางที่ 6 ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกับศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรีผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติถดถอยแบบ stepwise พบว่า ปัจจัยการจัดการที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรีในการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง – ตะวันตก ได้แก่ กระบวนการจัดการข้อมูลเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว การจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว และการวิเคราะห์คู่แข่ง ได้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ (Adjusted R Square = .936) ประสิทธิภาพในการทำนาย เท่ากับร้อยละ 93.60 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานในการทำนาย (SEE) เท่ากับ .15051 โดยสามารถสร้างสมการถดถอยได้ดังนี้

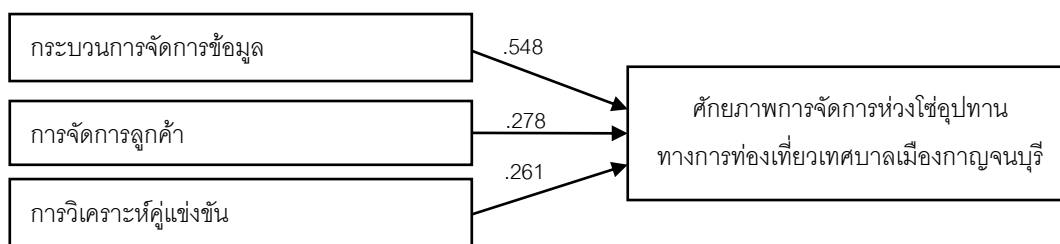
สมการถดถอยพหุคูณ

$$\hat{y} = 0.234 + 0.483_{IP} + 0.253_{CM} + 0.211_{SA}$$

สมการถดถอยพหุคูณในรูปแบบมาตรฐาน เพื่อใช้ในการอธิบายอิทธิพลของตัวแปรตาม

$$\widehat{Zy} = 0.548_{IP} + 0.278_{CM} + 0.261_{SA}$$

และสามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ดังนี้



ภาพที่ 1 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

อภิปรายผล

งานวิจัยนี้ศึกษาห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี โดยพบว่าศักยภาพด้านการจัดการและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวอยู่ในลำดับแรก รองลงมา ได้แก่ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร ด้านการปรับปรุงและนวัตกรรมการให้บริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ด้านการจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ด้านกระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว กระบวนการจัดการข้อมูลเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว และลำดับสุดท้ายการวิเคราะห์คู่แข่งตามลำดับ โดยศักยภาพการจัดการแหล่งท่องเที่ยวและธุรกิจ และศักยภาพกระบวนการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน

แต่อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์หัตถดถอยพหุคูณของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกับศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรีพบว่า ศักยภาพกระบวนการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานด้านกระบวนการจัดการข้อมูลเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ด้านการจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวและการวิเคราะห์คู่แข่ง มีผลต่อศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว สอดคล้องกับ Gaiardelli and Songini (2021) ที่ได้แนะนำการจัดการเชิงกลยุทธ์โดยทำความเข้าใจลูกค้าและสถานะการแข่งขันให้มีความชัดเจน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะถูกนำไปพัฒนานกลยุทธ์และมุ่งเน้นกลุ่มตลาดที่สำคัญ

กระบวนการจัดการข้อมูลห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ผู้มีส่วนได้เสียควรพัฒนาศักยภาพระบบออนไลน์ (Guarda et al., 2018; Jardón, 2011) การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าหรือบริการ วิธีการจัดส่งและข้อมูลเส้นทางการเคลื่อนที่ของสินค้าหรือบริการธุรกิจกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดกระบวนการพัฒนาบริการใหม่ เพื่อให้ทันต่อการเดินทางด้วยรถส่วนตัว (Thuethongchai et al., 2020) และเพื่อความสัมพันธ์ที่นำเชื่อถือกับคู่ค้าบริการหลักขององค์กรที่มีส่วนร่วมกับเจ้าของปัจจัยการผลิตหลัก ผู้จัดการจำหน่าย และผู้ให้บริการรายอื่นๆ โดยมีลักษณะของความไว้วางใจ ความเคารพ และการทำงานร่วมกันซึ่งจะช่วยให้องค์กรสามารถเข้าถึงทรัพยากรและความเชี่ยวชาญที่ต้องการเพื่อสร้างบริการหรือสินค้าที่จะส่งมอบบริการที่มีคุณภาพสูงให้กับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว

ในส่วนของการวิเคราะห์คู่แข่ง เทศบาลมีกระบวนการวิเคราะห์คู่แข่งที่ชัดเจนเป็นขั้นตอน มีการแยกประเภทคู่แข่งที่เกี่ยวข้อง และมีการกำหนดหัวข้อการวิเคราะห์คู่แข่งอย่างชัดเจน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ธนภณ นิธิขาวกุล (2565) ที่เน้นความสำคัญของการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงกลยุทธ์ โดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับคู่แข่งในด้านการบริการ การตลาด ประสิทธิภาพลูกค้า และการเปลี่ยนแปลงของสถานะการแข่งขัน อย่างไรก็ตาม ในบริบทของการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษและระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก เทศบาลเมืองกาญจนบุรีควรพิจารณาการวิเคราะห์คู่แข่งในมิติที่กว้างขึ้น โดยคำนึงถึงการแข่งขันในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และการค้าผ่านแดน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีศักยภาพตามทีระบุในคู่มือการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งตามแนวคิดของ Duan (2019) และ Jardon and Gonzalez-Loureiro (2013) นั้น เทศบาลควรมุ่งเน้นการสร้างระบบองค์ความรู้และทักษะที่เป็นรากฐานขององค์กร เพื่อสร้างจุดแข็งเฉพาะที่ยากต่อการลอกเลียนแบบ โดยบูรณาการปัจจัยภายในและภายนอกเพื่อสร้างคุณค่าที่มีความโดดเด่นเฉพาะตัว ซึ่งอาจรวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพการท่องเที่ยวที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองกาญจนบุรี โดยอาศัยจุดแข็งด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และธรรมชาติ และทำเลที่ตั้ง

ดังนั้น การจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวที่ดีจึงต้องอาศัยการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่างๆ ทั้งด้านที่พัก การขนส่ง สถานที่ท่องเที่ยว อาหาร สินค้า และวิถีชีวิตชุมชน เพื่อสร้างความพึงพอใจแก่นักท่องเที่ยว โดยต้องครอบคลุมทรัพยากรคุณลักษณะองค์กร การไหลของข้อมูล วัฒนธรรมองค์กร การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประสบการณ์ของผู้ให้บริการ (Chotpittayanon, 2022) นอกจากนี้ ผู้ประกอบการจำเป็นต้องศึกษาทำความเข้าใจและประยุกต์ใช้ระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทานให้เหมาะกับบริบทของตนเองและสอดคล้องกับนโยบายพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความได้เปรียบ โดยเฉพาะการแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพระหว่างห่วงโซ่อุปทานไปยังลูกค้าปลายทาง รวมถึงการประยุกต์ใช้ระบบโลจิสติกส์และเทคโนโลยีเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของผลิตภัณฑ์ท่องเที่ยว

สรุปผลการวิจัย

ระดับศักยภาพการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองกาญจนบุรี ด้านการจัดการและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ความรับผิดชอบทางสังคมขององค์กร การปรับปรุงและนวัตกรรมการให้บริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว การจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว กระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว กระบวนการจัดการข้อมูลเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว

และการวิเคราะห์คู่แข่งภาพรวมอยู่ในระดับมาก และผลการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พบว่า มีความสัมพันธ์กันในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01

การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกับศักยภาพการจัดการทางห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรีพบว่า กระบวนการจัดการส่งสินค้าและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว การจัดการและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว การวิเคราะห์คู่แข่งและการจัดการลูกค้า สามารถทำนายศักยภาพการจัดการทางห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรีได้ ร้อยละ 93.60 เมื่อพัฒนาศักยภาพกระบวนการจัดการข้อมูล การจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว และการวิเคราะห์คู่แข่งเพิ่มขึ้นจะเพิ่มศักยภาพการจัดการทางห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

การจัดการห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองกาญจนบุรี ด้านกระบวนการจัดการข้อมูลเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ด้านการจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว และด้านการวิเคราะห์คู่แข่งมีศักยภาพมาก โดยกระบวนการจัดการข้อมูล ด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลเส้นทาง ข้อมูลสินค้าหรือบริการ วิธีการจัดส่ง และระบบออนไลน์การแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าหรือบริการกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมีศักยภาพมาก การจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ด้านกระบวนการให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวปฏิสัมพันธ์สื่อสารร่วมกันกับผู้ให้บริการ การให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวเสนอแนะการปรับปรุงการบริการ และการร่วมทำกิจกรรมเกี่ยวกับบริการร่วมกัน มีศักยภาพมาก และการวิเคราะห์คู่แข่งด้านลำดับขั้นตอน การแยกประเภทคู่แข่งที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน และการกำหนดหัวข้อการวิเคราะห์คู่แข่งชัดเจนมีศักยภาพมาก

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

การจัดการแหล่งท่องเที่ยวและธุรกิจในห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัวผ่านแนวทางดังต่อไปนี้

1. พัฒนาระบบการจัดการข้อมูลเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว โดย สร้างกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าหรือบริการ วิธีการจัดส่ง ข้อมูลเส้นทางเคลื่อนที่ของสินค้าระหว่างธุรกิจและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
2. พัฒนาสื่อและระบบออนไลน์เพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าหรือบริการกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ทั้งส่วนธุรกิจต้นน้ำ กลางน้ำและปลายน้ำ
3. พัฒนาระบบการจัดการนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว ด้วยการสร้างกระบวนการให้นักท่องเที่ยวปฏิสัมพันธ์สื่อสาร ทำกิจกรรมเกี่ยวกับบริการร่วมกันกับผู้ให้บริการ รวมถึงกำหนดวิธีการให้นักท่องเที่ยวที่เสนอแนะการปรับปรุงการบริการที่หลากหลาย

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยด้านการจัดการและบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถส่วนตัว รวมถึงการวิเคราะห์คู่แข่ง ด้วยเทคนิควิธีวิจัยที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อให้ได้ข้อค้นพบเชิงลึกในมุมมองที่กว้างขึ้น
2. ขยายขอบเขตการศึกษาการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวไปสู่พื้นที่ระดับจังหวัดและระดับภูมิภาค เพื่อเปรียบเทียบความเหมือนและความต่างของการจัดการในแต่ละพื้นที่ อันจะนำไปสู่การสร้างและพัฒนาองค์ความรู้เกี่ยวกับการจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวในบริบทที่กว้างและหลากหลายยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2563). สถิตินักท่องเที่ยวภายในประเทศ Q1-Q4 ปี 2562 (ภาคตะวันตก). กรุงเทพฯ: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา.

- กองยุทธศาสตร์และงบประมาณเทศบาลเมืองกาญจนบุรี. (2564). *แผนพัฒนาท้องถิ่น (พ.ศ. 2566-2570) ของเทศบาลเมืองกาญจนบุรี*. กาญจนบุรี: กองยุทธศาสตร์และงบประมาณเทศบาลเมืองกาญจนบุรี
- ชนกณ นิธิขาวกุล. (2565). การวิเคราะห์ SWOT Analysis กับสถิติ SWOT analysis with statistics. *วารสารคุณภาพชีวิตกับกฎหมาย*, 18(1), 108 - 120.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สิบสาม พ.ศ. 2566 – 2570*. กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี
- สถาพร สิริโอภาคำ, ธนากร ทองธรรมศิริ, และ กันทิมาลย์ จินดาประเสริฐ. (2560). การจัดการห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงอาหารในเส้นทางรถไฟสายอีสานใต้. *มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี*, 14(2), 440-448.
- Chotpittayanon, N. (2022). Knowledge Understanding And Relationships Of Sustainable Tourism Supply Chain In Phuket. *Journal of MCU Social Science Review*, 11(3), 352-364.
- Duan, L. (2019). The impact of the concept of core competence on contemporary enterprise management ideas. *Finan. Soc. Sci. Res*, 2019, 600-604.
- Gaiardelli, P., and Songini, L. (2021). Successful business models for service centres: an empirical analysis. *International Journal of Productivity and Performance Management*, 70(5), 1187-1212.
- Guarda, T., León, M., Augusto, M. F., Pinto, F. M., Barrionuevo, O., and Villao, D. (2018). *Pervasive business intelligence: a key success factor for business*. Paper presented at the Developments and Advances in Intelligent Systems and Applications.
- Hashim, Z., and Ismail, W. R. (2017). Self-drive tourism route in Terengganu: an application of goal programming model. *Sains Humanika*, 9(1-5).
- Jardón, C. M. F. (2011). Deployment of Core Competencies to obtain success in SMEs. *Departamento de Economía Aplicada*, 1-27.
- Jardon, C. M., and Gonzalez-Loureiro, M. (2013). Human capital as source for sustained competitive advantages in SMEs: A core competencies approach. *Economia. Seria Management*, 16(2), 255-276.
- Lane, R., and Waitt, G. (2007). Inalienable places: Self-drive tourists in Northwest Australia. *Annals of Tourism Research*, 34(1), 105-121.
- Olsen, M. (2002). Keeping track of the self drive market. In D. Carson, I. Waller, & N. Scott (Eds.), *Drive tourism: Up the wall and around the bend* (pp. 11-24): Common Ground.
- Ribeiro, M. A., Gursoy, D., and Chi, O. H. (2022). Customer acceptance of autonomous vehicles in travel and tourism. *Journal of Travel Research*, 61(3), 620-636.
- Sangthong, M., Koolrojanapat, S., and Vanpetch, W. (2020). Tourism Supply Chain Management Model for Sustainable Tourism Development: Tourism Supply Chain Management Model for Sustainable Tourism Development. *Mahachula Academic Journal*, 7(2), 17-35.
- Shih, H. Y. (2006). Network characteristics of drive tourism destinations: An application of network analysis in tourism. *Tourism Management*, 27(5), 1029-1039.
- Tadić, S., and Veljović, M. (2020). *Household Logistics In Tourism Supply Chain*. Paper presented at the Modern Management Tools and Economy of Tourism Sector in Present Era.

- Thuethongchai, N., Taiphapoon, T., Chandrachai, A., and Triukose, S. (2020). *The critical success factors for new service development in digital service*. Paper presented at the Proceedings of the 2020 the 3rd International Conference on Computers in Management and Business.
- Tiroj, P. (2020). Supply Chain Management Perspectives on the Development Gap in the Indian Tourism Industry - with special reference to heritage tourism in Rajasthan. *Dusit Thani College Journal*, 14(2), 67-85.
- Tukibayeva, K., Zhanseitova, G., Kirdasinova, K., Pranevich, A., Suleimenova, Z., Turalin, A., and Nurgaliyeva, A. (2021). Innovation of Tourism Supply Chain Management: A New Agenda for Optimization. The Case of Kazakhstan. *Journal of Environmental Management and Tourism*, 4(52), 1085 - 1098.
- Webber, S. S., and Klimoski, R. J. (2004). Client–project manager engagements, trust, and loyalty. *Journal of Organizational Behavior: The International Journal of Industrial, Occupational and Organizational Psychology and Behavior*, 25(8), 997-1013.
- Zhang, M., Jin, B., Wang, G. A., Goh, T. N., and He, Z. (2016). A study of key success factors of service enterprises in China. *Journal of Business Ethics*, 134, 1-14.