บทความวิจัย

การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน: กรณีศึกษาถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118)

DEVELOPING TOURISM CORRIDOR POTENTIAL FOR SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT: A CASE STUDY OF THE CHIANG MAI–CHIANG RAI HIGHWAY (HIGHWAY 118)

ณธัชพงศ์ โชติปรีชารัตน์*, ศรชัย ท้าวมิตร, โชติ บดีรัฐ
Nathatchaphong Chotpreecharat*, Sornchai Taomitr, Chot Bodeerat
คณะสังคมศาสตร์และการพัฒนาท้องถิ่น มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม
Faculty of Social Sciences and Local Development, Pibulsongkram Rajabhat University
*Corresponding Author E-mail: jingzeng23@gmail.com
Received May 29, 2026; Revised June 23, 2026; Accepted July 7, 2026

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) 2. เปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีพฤติกรรมการท่องเที่ยวแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) และ 3. ศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน การวิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสานเชิงอธิบาย โดยเก็บข้อมูลเชิงปริมาณจากนักท่องเที่ยว จำนวน 400 คน ด้วยแบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 17 คน โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกและวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยนักท่องเที่ยวที่มีปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมการท่องเที่ยวบางประการแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นอกจากนี้ แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวควรมุ่งเน้นการพัฒนาองค์ประกอบหลัก 5 ด้าน ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก ที่พัก และกิจกรรมการท่องเที่ยว ควบคู่กับการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน การสร้างอัตลักษณ์เชิงพื้นที่ และธรรมาภิบาลการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยองค์ความรู้ใหม่จากการวิจัย คือ HSTC Model (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model) ซึ่งอธิบายว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางอย่างยั่งยืนต้องบูรณาการองค์ประกอบ 5As ร่วมกับการมีส่วนร่วมของชุมชน อัตลักษณ์เชิงพื้นที่ และธรรมาภิบาลการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน กระจายรายได้สู่ชุมชน และส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนในระดับพื้นที่

คำสำคัญ: ศักยภาพการท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวเชิงเส้นทาง, การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน, โมเดล HSTC, ทางหลวง 118

Abstract

The purposes of this research article were to: 1. compare tourists' perceptions of the tourism potential of the Chiang Mai–Chiang Rai Highway (Highway 118) based on different personal characteristics; 2. compare tourists' perceptions according to different travel behaviors; and 3. investigate guidelines for developing tourism corridor potential to promote sustainable economic development. The study employed a Sequential Explanatory Mixed Methods Design. Quantitative data were collected from 400 tourists using a structured questionnaire and analyzed using frequency, percentage, mean, standard deviation, and one-way analysis of variance. Qualitative data were obtained through in-depth interviews with 17 key informants and analyzed using content analysis.

The findings revealed that the overall tourism potential of the Chiang Mai–Chiang Rai Highway (Highway 118) was perceived at a high level. Tourists with different personal characteristics and travel behaviors demonstrated significantly different perceptions of tourism potential. In addition, the development of tourism corridor potential should focus on five key components: attraction, accessibility, amenity, accommodation, and activity, together with the promotion of community participation, place identity, and sustainable tourism governance. The study generated a new body of knowledge, namely the HSTC Model (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model), which explains that sustainable tourism corridor development requires the integration of the 5As framework with community participation, place identity, and tourism governance mechanisms. Such integration enhances destination competitiveness, promotes equitable income distribution, strengthens local communities, and contributes to sustainable economic development at the regional level.

Keywords: Tourism Potential, Tourism Corridor, Sustainable Tourism, HSTC Model, Highway 118

บทนำ

การท่องเที่ยวเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ทั้งในด้านการสร้างรายได้ การจ้างงาน และการกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชนท้องถิ่น โดยในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากกว่า 32 ล้านคน สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวกว่า 1.5 ล้านล้านบาท ขณะที่การท่องเที่ยวภายในประเทศยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง (ฐานเศรษฐกิจ, 2567) ภายหลังสถานการณ์โควิด-19 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวได้เปลี่ยนแปลงไปสู่การแสวงหาประสบการณ์ที่มีคุณค่า การเรียนรู้ และความยั่งยืนมากขึ้น ส่งผลให้การพัฒนาการท่องเที่ยวในปัจจุบันต้องให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจ การอนุรักษ์ทรัพยากร และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ (United Nations Environment Programme & World Tourism Organization, 2005)

ในเชิงทฤษฎี แนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism) มุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล ขณะที่แนวคิดความสามารถในการแข่งขันของแหล่งท่องเที่ยว (Destination Competitiveness) อธิบายว่าศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว การเข้าถึง สิ่งอำนวยความสะดวก ที่พัก และกิจกรรมการท่องเที่ยว (Dwyer & Kim, 2003) ส่วนแนวคิดวงจรชีวิตแหล่งท่องเที่ยว (Tourism Area Life Cycle:

TALC) ของ Butler (1980) ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการบริหารจัดการและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืนในระยะยาว

จังหวัดเชียงใหม่และเชียงรายเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญของภาคเหนือ โดยมีทางหลวงหมายเลข 118 เป็นเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม วิถีชีวิตชุมชน และสินค้าอัตลักษณ์ของท้องถิ่นตลอดแนวเส้นทาง กรมทางหลวงได้ดำเนินการพัฒนาเส้นทางดังกล่าวอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค (กรมทางหลวง, 2566) ลักษณะดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทาง (Tourism Corridor Development) ซึ่งมุ่งเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน ชุมชน และกิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดแนวเส้นทาง เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ กระจายผลประโยชน์สู่พื้นที่ และส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน (World Tourism Organization & United Nations Development Programme, 2018)

อย่างไรก็ตาม การศึกษาที่ผ่านมาในประเทศไทยส่วนใหญ่ยังมุ่งเน้นการศึกษาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวรายพื้นที่หรือกิจกรรมเฉพาะด้าน ขณะที่การศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวในลักษณะเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่พิจารณาองค์ประกอบการท่องเที่ยวตลอดแนวเส้นทางอย่างเป็นระบบยังมีอยู่อย่างจำกัด อีกทั้งยังขาดองค์ความรู้ที่เชื่อมโยงการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเข้ากับการส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนในระดับพื้นที่ จากช่องว่างดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมุ่งศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) โดยประยุกต์แนวคิดองค์ประกอบการท่องเที่ยว 5As ร่วมกับการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ผ่านระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) เพื่อสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางอย่างยั่งยืน และพัฒนา HSTC Model (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model) อันเป็นองค์ความรู้ใหม่สำหรับการวางแผนและกำหนดนโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118)
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีพฤติกรรมการท่องเที่ยวแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118)
3. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

วิธีดำเนินการวิจัย

1. รูปแบบของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) โดยใช้รูปแบบการวิจัยแบบลำดับขั้นเชิงอธิบาย (Sequential Explanatory Design: QUAN ⟶ QUAL) โดยเริ่มจากการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 คน เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการท่องเที่ยว และศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) จากนั้นนำผลการวิเคราะห์เชิงสถิติมาใช้กำหนดประเด็นการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 17 คน เพื่ออธิบายและขยายความผลการวิจัยเชิงปริมาณ ก่อนนำข้อมูลทั้งสองส่วนมาบูรณาการร่วมกัน (Integration) และสังเคราะห์เป็น HSTC Model (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model) สำหรับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

2. ประชากร กลุ่มตัวอย่าง และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

2.1 การวิจัยเชิงปริมาณ

2.1.1 ประชากร ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวบนเส้นทางถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ระหว่างเดือนพฤษภาคม–สิงหาคม พ.ศ. 2568 ซึ่งไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน

2.1.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวบนเส้นทางดังกล่าว กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Cochran (2007) สำหรับประชากรไม่ทราบจำนวน ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำ 385 คน และเพิ่มจำนวนเป็น 400 คน เพื่อป้องกันความคลาดเคลื่อนของข้อมูล โดยใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling)

2.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัยเชิงคุณภาพ จำนวน 17 คน ได้มาจากการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยคัดเลือกจากผู้มีความรู้ ประสบการณ์ และบทบาทเกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ครอบคลุมทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ชุมชนท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว เพื่อให้ได้มุมมองที่หลากหลายและครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทาง

จำนวนผู้ให้ข้อมูลกำหนดตามหลักความอิ่มตัวของข้อมูล (Data Saturation) โดยผู้วิจัยเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลควบคู่กันไปจนกระทั่งไม่พบประเด็นใหม่ที่สำคัญเพิ่มเติม ทั้งนี้ การกำหนดจำนวนผู้ให้ข้อมูลดังกล่าวสอดคล้องกับแนวทางการวิจัยแบบผสมผสานแบบลำดับขั้นเชิงอธิบาย ซึ่งมุ่งเน้นการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลที่สามารถอธิบายประเด็นสำคัญที่ค้นพบจากการวิจัยเชิงปริมาณได้อย่างชัดเจน มากกว่าการมุ่งเพิ่มจำนวนผู้ให้ข้อมูล (Creswell & Plano Clark, 2018)

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.1 เครื่องมือเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 3 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยว ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการท่องเที่ยว ตอนที่ 3 การประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ตามมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน ได้ค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ระหว่าง 0.60–1.00 และทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach’s Alpha Coefficient) เท่ากับ 0.915

3.2 เครื่องมือเชิงคุณภาพ ใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) ซึ่งพัฒนาจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและวัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อใช้ศึกษาศักยภาพ ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118)

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ระยะที่ 1 การวิจัยเชิงปริมาณ เก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยว จำนวน 400 คน โดยใช้แบบสอบถามทั้งในรูปแบบเอกสารและแบบออนไลน์ผ่าน Google Forms จากนั้นนำข้อมูลที่ได้รับมาตรวจสอบความสมบูรณ์และวิเคราะห์ทางสถิติ

ระยะที่ 2 การวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลโดยผู้วิจัยนำผลการศึกษาเชิงปริมาณที่ได้มาใช้กำหนดประเด็นในการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 17 คน เพื่ออธิบาย ขยายความ และสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางอย่างยั่งยืน

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้ One-Way ANOVA สำหรับเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่ม

5.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ดำเนินการจากข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกที่ถอดความแบบคำต่อคำ โดยผู้วิจัยตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ผ่านกระบวนการอ่านข้อมูลซ้ำหลายรอบ การกำหนดรหัสข้อมูล การจัดหมวดหมู่ประเด็นที่เกี่ยวข้อง และการสังเคราะห์ประเด็นสำคัญ เพื่อพัฒนาแนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางและสร้างองค์ความรู้ใหม่ในรูปแบบ HSTC Model และเพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือของข้อมูล ผู้วิจัยใช้วิธีการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Data Triangulation) โดยเปรียบเทียบข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน ชุมชน และนักท่องเที่ยว รวมทั้งเปรียบเทียบข้อมูลเชิงคุณภาพกับผลการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อยืนยันความสอดคล้องของข้อค้นพบก่อนการสังเคราะห์ข้อสรุปและพัฒนาโมเดลองค์ความรู้

5.3 การบูรณาการข้อมูล โดยผู้วิจัยนำผลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพมาบูรณาการร่วมกับผลการวิจัยเชิงปริมาณในขั้นตอนการตีความผล (Integration Phase) เพื่ออธิบาย ขยายความ และสังเคราะห์เป็นโมเดล HSTC (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model) สำหรับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน: กรณีศึกษาถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) นำเสนอผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์การวิจัยดังนี้

1. การเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118)

ผลการวิเคราะห์พบว่า นักท่องเที่ยวที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) แตกต่างกันในปัจจัยด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ขณะที่ปัจจัยด้านอาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118)

ปัจจัยส่วนบุคคล	กลุ่ม	n	Mean	SD	F	p	η^2
เพศ	ชาย	189	4.26	.283	9.956	.000*	.024
	หญิง	173	4.13	.301			
	LGBTQ+	38	4.22	.316			
อายุ	ต่ำกว่า 30 ปี	124	4.26	.296	3.464	.008*	.035
	30-40 ปี	204	4.15	.281			
	41-50 ปี	48	4.19	.362			
	51 ปีขึ้นไป	24	4.32	.300			
สถานภาพสมรส	โสด	247	4.18	.285	3.961	.020*	.029
	สมรส	122	4.26	.301			
	อื่น ๆ	31	4.13	.391			

ตารางที่ 1 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	กลุ่ม	n	Mean	SD	F	p	η^2
ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี	131	4.26	.303	3.703	.025*	.027
	ปริญญาตรี	247	4.17	.285			
	สูงกว่าปริญญาตรี	22	4.19	.413			
อาชีพ	กลุ่มต่าง ๆ	400	4.20	.301	2.229	.051	.018
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	กลุ่มต่าง ๆ	400	4.22	.330	2.117	.053	.017

หมายเหตุ: * p < .05

จากตารางที่ 1 พบว่า นักท่องเที่ยวที่มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อย่างไรก็ตาม ขนาดอิทธิพลของตัวแปรดังกล่าวอยู่ในระดับเล็กถึงปานกลาง (η^2 = .024–.118) แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคลมีอิทธิพลต่อการรับรู้ศักยภาพการท่องเที่ยวในระดับหนึ่ง แต่ยังมีปัจจัยอื่นร่วมส่งผลต่อการประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวด้วย ข้อค้นพบดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการวิเคราะห์ลักษณะนักท่องเที่ยวรายกลุ่มเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนและพัฒนาการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวที่หลากหลาย

2. การเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีพฤติกรรมการท่องเที่ยวแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118)

ผลการวิเคราะห์พบว่า นักท่องเที่ยวที่มีพฤติกรรมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในด้านวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ด้านความถี่ในการเดินทาง ด้านแหล่งข้อมูลข่าวสาร และด้านการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำ ซึ่งส่งผลต่อระดับการรับรู้ศักยภาพการท่องเที่ยวของพื้นที่ รายละเอียดแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีพฤติกรรมการท่องเที่ยวแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118)

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	กลุ่ม	n	Mean	SD	F	p	η^2
วัตถุประสงค์การท่องเที่ยว	พักผ่อน	309	4.21	.308	3.131	.015*	.031
	ศึกษาเรียนรู้	8	3.87	.345			
	เยี่ยมญาติ	74	4.19	.235			
	อื่น ๆ	9	4.15	.329			
ลักษณะการท่องเที่ยว	เดินทางคนเดียว	35	4.18	.343	0.280	.891	.002
	เดินทางเป็นกลุ่ม	365	4.20	.354			
ความถี่ในการท่องเที่ยว	1 ครั้ง/ปี	192	4.27	.319	17.712	.000*	.118
	2–3 ครั้ง/ปี	176	4.11	.229			
	มากกว่า 3 ครั้ง/ปี	32	4.09	.311			
ช่วงเวลาท่องเที่ยว	วันธรรมดา	11	4.16	.355	2.068	.104	.014
	วันหยุด	389	4.12	.297			

ตารางที่ 2 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีพฤติกรรมการท่องเที่ยวแตกต่างกันต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) (ต่อ)

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	กลุ่ม	n	Mean	SD	F	p	η^2
แหล่งข้อมูลข่าวสาร	สื่อออนไลน์	340	4.24	.310	5.002	.001*	.042
	เพื่อน/ญาติ	55	4.33	.282			
	สื่อมวลชน	5	3.87	.274			
การกลับมาท่องเที่ยวซ้ำ	กลับมา	340	4.18	.283	11.766	.000*	.076
	ไม่กลับ	4	3.89	.296			
	ไม่แน่ใจ	56	4.36	.349			

หมายเหตุ: * p < .05

จากตารางที่ 2 พบว่า นักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์การเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง แหล่งข้อมูลข่าวสาร และการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีขนาดอิทธิพลอยู่ในระดับเล็กถึงปานกลาง (η^2 = .031–.126) สะท้อนให้เห็นว่าพฤติกรรมการท่องเที่ยวเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการรับรู้ศักยภาพการท่องเที่ยว แม้ว่าจะไม่ใช่ปัจจัยเพียงปัจจัยเดียวที่กำหนดความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว ข้อค้นพบดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า ประสบการณ์การเดินทาง แรงจูงใจ และการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว และควรได้รับการพิจารณาในการพัฒนากลยุทธ์การบริหารจัดการและการตลาดการท่องเที่ยวในอนาคต

จากผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมการท่องเที่ยวบางตัวแปรมีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงดำเนินการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ภายหลังการวิเคราะห์ความแปรปรวน (Post Hoc Multiple Comparison) โดยใช้วิธี Scheffe เพื่อระบุว่ากลุ่มใดมีความคิดเห็นแตกต่างจากกลุ่มใด ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลการเปรียบเทียบรายคู่ภายหลังการวิเคราะห์ความแปรปรวน (Post Hoc: Scheffe)

ตัวแปร	คู่ที่แตกต่าง	Mean Difference	p-value
เพศ	ชาย – หญิง	0.137	.000*
อายุ	ต่ำกว่า 30 ปี – 30–40 ปี	0.106	.046*
สถานภาพสมรส	โสด – สมรส	-0.123	.035*
ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี – ปริญญาตรี	0.087	.026*
วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว	พักผ่อน – ศึกษาเรียนรู้	0.348	.032*
ความถี่ในการท่องเที่ยว	1 ครั้ง/ปี – มากกว่า 3 ครั้ง/ปี	-0.339	.000*
	1 ครั้ง/ปี – 2–3 ครั้ง/ปี	-0.252	.000*
แหล่งข้อมูลข่าวสาร	สื่อออนไลน์ – เพื่อน/ญาติ	-0.152	.007*
การกลับมาท่องเที่ยวซ้ำ	กลับมา – ไม่แน่ใจ	-0.184	.000*

หมายเหตุ: * p < .05

จากตารางที่ 3 พบว่า ความแตกต่างของความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวเกิดขึ้นเฉพาะบางคู่ของกลุ่มตัวอย่าง โดยกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน มีระดับการรับรู้ศักยภาพการท่องเที่ยวแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในบางคู่เปรียบเทียบ ขณะที่บางคู่ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สะท้อนให้เห็นว่า การรับรู้ศักยภาพการท่องเที่ยวมิได้แตกต่างกันในทุกกลุ่ม แต่ขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของนักท่องเที่ยวและประสบการณ์การเดินทางที่แตกต่างกัน

3. แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 17 คน พบว่า แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ควรดำเนินการอย่างบูรณาการใน 5 ด้าน ได้แก่ 1. การพัฒนาสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction) 2. การพัฒนาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) 3. การยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) 4. การส่งเสริมที่พักและบริการที่มีคุณภาพ (Accommodation) และ 5. การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ (Activity)

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญยังสะท้อนตรงกันว่า ความสำเร็จของการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางจำเป็นต้องอาศัยกลไกสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่ การมีส่วนร่วมของชุมชน (Community Participation) การสร้างอัตลักษณ์เชิงพื้นที่ (Place Identity) และการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism Governance) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเชื่อมโยงการพัฒนาการท่องเที่ยวกับการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจในระดับพื้นที่

อภิปรายผลการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวแตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวที่มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มมีประสบการณ์ชีวิต ความต้องการ ความคาดหวัง และรูปแบบการรับรู้ต่อการท่องเที่ยวแตกต่างกัน โดยเฉพาะกลุ่มที่มีอายุและระดับการศึกษาสูงมักให้ความสำคัญกับคุณภาพของประสบการณ์การท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ความปลอดภัย และความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวมากกว่ากลุ่มอื่น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากค่าขนาดอิทธิพลที่อยู่ในระดับเล็กถึงปานกลาง แสดงให้เห็นว่าปัจจัยดังกล่าวสามารถอธิบายความแตกต่างของการรับรู้ได้เพียงบางส่วน โดยยังมีปัจจัยอื่น เช่น ประสบการณ์การท่องเที่ยว แรงจูงใจในการเดินทาง คุณภาพการบริการ และลักษณะของแหล่งท่องเที่ยว ที่มีส่วนสำคัญต่อการรับรู้ศักยภาพการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวร่วมด้วย

ข้อค้นพบดังกล่าวสามารถอธิบายได้ด้วยแนวคิดของทฤษฎีพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ที่เสนอว่าปัจจัยส่วนบุคคลและลักษณะทางประชากรศาสตร์มีอิทธิพลต่อการรับรู้ การตัดสินใจ และการประเมินประสบการณ์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว (Middleton & Clarke, 2001; Holloway & Humphreys, 2019) สอดคล้องกับแนวคิดความสามารถในการแข่งขันของแหล่งท่องเที่ยวที่เสนอโดย Dwyer & Kim (2003) ซึ่งอธิบายว่านักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มจะให้ความสำคัญกับองค์ประกอบด้านการท่องเที่ยวแตกต่างกัน ส่งผลให้การรับรู้ต่อศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวมีความแตกต่างตามลักษณะของนักท่องเที่ยว

นอกจากนี้ ผลการวิจัยยังสอดคล้องกับงานวิจัยของกัญญวรา ศรีธารธรรม (2566) และพิชญนันท์ นภาพรจินดาพัชร์ (2562) ที่พบว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของนักท่องเที่ยวส่งผลต่อการรับรู้คุณภาพแหล่งท่องเที่ยว ความพึงพอใจ และพฤติกรรมการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว รวมทั้งสอดคล้องกับผลการศึกษาของปิยะพงศ์ พัดชา และคณะ (2563) ที่พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางท่องเที่ยว

ของนักท่องเที่ยวไทย สะท้อนให้เห็นว่าความแตกต่างของคุณลักษณะนักท่องเที่ยวเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดการรับรู้และการประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ในเชิงการจัดการ ข้อค้นพบดังกล่าวสะท้อนว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ควรคำนึงถึงความแตกต่างของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่ม โดยใช้แนวทางการแบ่งส่วนตลาด (Market Segmentation) ในการพัฒนากิจกรรม ผลิตภัณฑ์ และช่องทางการสื่อสารให้สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว เช่น วัยทำงาน ผู้สูงอายุ และนักท่องเที่ยวรุ่นใหม่ เพื่อเพิ่มความพึงพอใจ ยกระดับประสบการณ์การท่องเที่ยว และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเส้นทางท่องเที่ยวในระยะยาว

2. พฤติกรรมการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวแตกต่างกัน

ผลการวิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง แหล่งข้อมูลข่าวสาร และการกลับมาท่องเที่ยวซ้ำแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มมีแรงจูงใจ ประสบการณ์ และระดับการรับรู้แตกต่างกัน ส่งผลให้การประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวแตกต่างกัน โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์เดินทางสูงหรือเคยกลับมาเที่ยวซ้ำ มักมีความคาดหวังต่อคุณภาพบริการ ความสะดวกในการเข้าถึง และกิจกรรมการท่องเที่ยวในระดับที่สูง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากค่าขนาดอิทธิพลที่อยู่ในระดับเล็กถึงปานกลาง แสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมการท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียวไม่สามารถอธิบายการรับรู้ศักยภาพการท่องเที่ยวได้ทั้งหมด โดยยังมีปัจจัยด้านคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก ประสบการณ์การท่องเที่ยว และคุณภาพการบริการที่มีส่วนสำคัญร่วมด้วย

ข้อค้นพบดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่อธิบายว่าแรงจูงใจ ประสบการณ์การเดินทาง และข้อมูลข่าวสาร เป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดพฤติกรรมและการรับรู้ของนักท่องเที่ยว (Middleton & Clarke, 2001; Holloway & Humphreys, 2019) รวมทั้งสอดคล้องกับแนวคิดวงจรชีวิตของแหล่งท่องเที่ยวที่เสนอโดย Butler (1980) ซึ่งอธิบายว่า เมื่อแหล่งท่องเที่ยวมีพัฒนาการมากขึ้น นักท่องเที่ยวจะมีความคาดหวังต่อคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวและประสบการณ์การเดินทางสูงขึ้นตามประสบการณ์ที่ได้รับ ส่งผลให้การรักษาคุณภาพของทรัพยากรการท่องเที่ยว การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และการสร้างประสบการณ์ใหม่อย่างต่อเนื่องเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาความสามารถในการแข่งขันของแหล่งท่องเที่ยว

นอกจากนี้ ผลการวิจัยยังสอดคล้องกับงานวิจัยของสารภี ธิติภาทร และวัชรากร มยุรี (2567) ที่พบว่าประสบการณ์การท่องเที่ยวและความพึงพอใจมีอิทธิพลต่อความตั้งใจกลับมาท่องเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยว รวมทั้งสอดคล้องกับผลการศึกษาของกัญญวรา ศรีธารธรรม (2566) ที่พบว่า พฤติกรรมการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับระดับความพึงพอใจและการรับรู้คุณภาพแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนสอดคล้องกับข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2568) ที่ชี้ให้เห็นว่า ความถี่ในการเดินทาง ประสบการณ์การท่องเที่ยว และการได้รับข้อมูลข่าวสารจากแหล่งต่าง ๆ มีอิทธิพลต่อการรับรู้คุณค่าและการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว

ในเชิงการจัดการ ข้อค้นพบดังกล่าวสะท้อนว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับการบริหารประสบการณ์นักท่องเที่ยว และการสื่อสารการตลาดแบบเฉพาะกลุ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้สื่อดิจิทัลในการประชาสัมพันธ์ การพัฒนากิจกรรมที่หลากหลาย และการสร้างประสบการณ์ใหม่สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางซ้ำ เพื่อเพิ่มความน่าสนใจของเส้นทางท่องเที่ยว และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ในฐานะเส้นทางท่องเที่ยวเชิงเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

3. แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน

ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนของถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ควรมุ่งเน้นการพัฒนาองค์ประกอบด้านการท่องเที่ยว 5As ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก ที่พัก และกิจกรรมการท่องเที่ยว ควบคู่กับการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน การสร้างอัตลักษณ์เชิงพื้นที่ และธรรมาภิบาลการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากการพัฒนาการท่องเที่ยวในปัจจุบันมิได้มุ่งเน้นเพียงการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวหรือรายได้ทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ต้องคำนึงถึงการสร้างความสมดุลระหว่างมิติทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว

ข้อค้นพบดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนที่มุ่งสร้างสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจ การอนุรักษ์ทรัพยากร และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ (United Nations Environment Programme & World Tourism Organization, 2005; World Tourism Organization & United Nations Development Programme, 2018) รวมทั้งสอดคล้องกับแนวคิดความสามารถในการแข่งขันของแหล่งท่องเที่ยวที่เสนอโดย Dwyer & Kim (2003) ซึ่งอธิบายว่า ความสามารถในการแข่งขันของแหล่งท่องเที่ยวเกิดจากการบูรณาการทรัพยากรการท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการ และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางที่มุ่งเชื่อมโยงทรัพยากรการท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน และชุมชนตลอดแนวเส้นทาง เพื่อเพิ่มคุณค่าทางเศรษฐกิจ กระจายผลประโยชน์สู่พื้นที่ และส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (World Tourism Organization & United Nations Development Programme, 2018)

ผลการวิจัยยังสอดคล้องกับงานวิจัยของกนกณิศา ธนาโชคพิสิษฐ์ และอลงกรณ์ อรรคแสง (2564) และณัฐรินทร์ ปริวงศ์กุลธร (2562) ที่พบว่า การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวจำเป็นต้องพัฒนาองค์ประกอบด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก และการบริหารจัดการอย่างบูรณาการ ขณะเดียวกันยังสอดคล้องกับผลการศึกษาของปุณยวีร์ วิเศษสุนทรสกุล และคณะ (2563); ศิวาพร พยัคฆนันท์ และคณะ (2564) และสุวิมล บัวทอง และปิยะนุช พรประสิทธิ์ (2567) ที่ชี้ให้เห็นว่า การมีส่วนร่วมของชุมชนและการสร้างอัตลักษณ์ท้องถิ่นเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสร้างคุณค่า เพิ่มความแตกต่าง และเสริมสร้างความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้ ทิพย์รุ่ง เพิ่มพูนศรีศิลป์ และสโรชินี ศิริวัฒนา (2566) ยังพบว่า การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือของหลายภาคส่วน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดด้านธรรมาภิบาลการท่องเที่ยวที่เน้นการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และชุมชนในการวางแผนและบริหารจัดการการท่องเที่ยวร่วมกัน

ข้อค้นพบทั้งหมดนำไปสู่การสังเคราะห์ HSTC Model (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model) ซึ่งเป็นองค์ความรู้ใหม่จากการวิจัยครั้งนี้ โดยเสนอว่าการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางอย่างยั่งยืนควรบูรณาการองค์ประกอบ 5As เข้ากับการมีส่วนร่วมของชุมชน อัตลักษณ์เชิงพื้นที่ และธรรมาภิบาลการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อสร้างกลไกการพัฒนาที่เชื่อมโยงทรัพยากรการท่องเที่ยว ชุมชน และการบริหารจัดการเข้าด้วยกัน อันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การกระจายรายได้สู่ชุมชน และการส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนในระดับพื้นที่

ในเชิงนโยบาย ข้อค้นพบดังกล่าวสะท้อนว่าการพัฒนาถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ควรได้รับการยกระดับจากการเป็นเพียงเส้นทางคมนาคมและแหล่งท่องเที่ยวรายจุดไปสู่การเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเชิงเศรษฐกิจยั่งยืน (Sustainable Tourism Corridor) ที่ขับเคลื่อนด้วยความร่วมมือของทุกภาคส่วน และมุ่งสร้างคุณค่าร่วมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมให้เกิดขึ้นตลอดแนวเส้นทางอย่างสมดุลและยั่งยืน

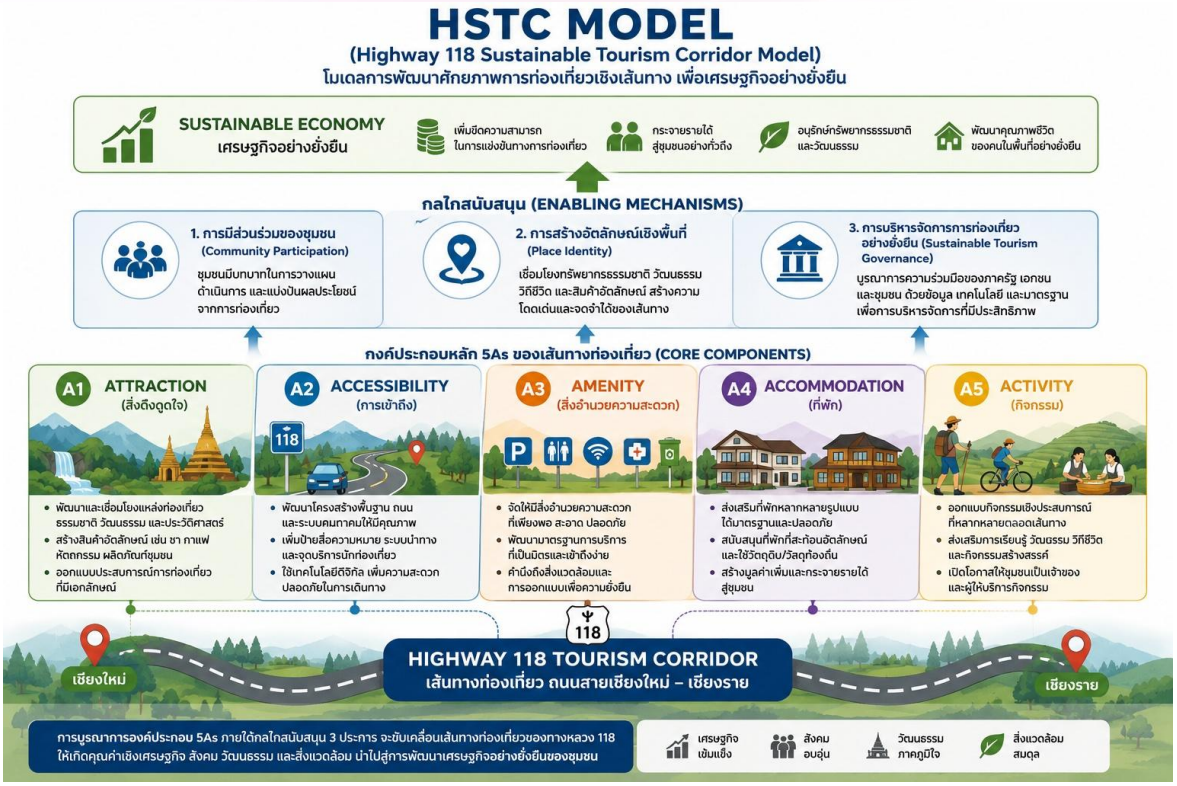
องค์ความรู้ใหม่

จากการบูรณาการผลการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้สังเคราะห์องค์ความรู้ใหม่ในรูปแบบ HSTC Model (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model) ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดสำหรับการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ดังแสดงในภาพที่ 1 โดยมีองค์ประกอบสำคัญ 2 ส่วน ได้แก่ องค์ประกอบหลักของศักยภาพการท่องเที่ยว (Core Tourism Potential) และกลไกสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Supporting Mechanisms)

ส่วนที่ 1 องค์ประกอบหลักของศักยภาพการท่องเที่ยว ประกอบด้วย 5As ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) ที่พัก (Accommodation) และกิจกรรมการท่องเที่ยว (Activity) ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดคุณภาพและความสามารถในการแข่งขันของเส้นทางท่องเที่ยว

ส่วนที่ 2 กลไกสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมของชุมชน (Community Participation) การสร้างอัตลักษณ์เชิงพื้นที่ (Place Identity) และธรรมาภิบาลการท่องเที่ยว (Sustainable Tourism Governance) ซึ่งทำหน้าที่เชื่อมโยงและขับเคลื่อนองค์ประกอบหลักให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

สาระสำคัญของ HSTC Model คือ การขยายกรอบแนวคิดการพัฒนาการท่องเที่ยวจากการมุ่งเน้นเฉพาะองค์ประกอบทางกายภาพของแหล่งท่องเที่ยว ไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทาง (Tourism Corridor Development) ที่ให้ความสำคัญกับการบูรณาการทรัพยากรการท่องเที่ยวตลอดแนวเส้นทางร่วมกับกลไกทางสังคมและการบริหารจัดการในระดับพื้นที่ อันจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของแหล่งท่องเที่ยว การกระจายรายได้สู่ชุมชน และการส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ดังนั้น HSTC Model จึงสามารถใช้เป็นกรอบแนวทางสำหรับการวางแผนและกำหนดนโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางในพื้นที่อื่นที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งเชื่อมโยงกันตามแนวเส้นทางคมนาคมและต้องการพัฒนาไปสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในระดับภูมิภาค



ภาพที่ 1 HSTC Model (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model)

จากภาพที่ 1 แสดงให้เห็นว่า HSTC Model (Highway 118 Sustainable Tourism Corridor Model) เป็นกรอบแนวคิดที่อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบศักยภาพการท่องเที่ยวและกลไกการพัฒนาที่ยั่งยืนในบริบทของการท่องเที่ยวเชิงเส้นทาง โดยองค์ประกอบหลักด้านการท่องเที่ยว 5As ทำหน้าที่เป็นฐานในการสร้างคุณค่าและประสบการณ์ทางการท่องเที่ยว ขณะที่การมีส่วนร่วมของชุมชน อัตลักษณ์เชิงพื้นที่ และธรรมาภิบาลการท่องเที่ยว ทำหน้าที่เป็นกลไกสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม สาระสำคัญของโมเดลนี้อยู่ที่การขยายมุมมองการพัฒนาการท่องเที่ยวจากระดับแหล่งท่องเที่ยวรายพื้นที่ไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเส้นทาง ที่เชื่อมโยงทรัพยากรการท่องเที่ยวตลอดแนวเส้นทางเข้ากับกระบวนการพัฒนาชุมชนและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน อันนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการส่งเสริมเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนในระดับภูมิภาค

สรุปและข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ ควรร่วมกันขับเคลื่อนการพัฒนาถนนสายเชียงใหม่–เชียงราย (ทางหลวง 118) ในฐานะเส้นทางท่องเที่ยวเชิงเศรษฐกิจยั่งยืน โดยบูรณาการแผนพัฒนาการท่องเที่ยว การคมนาคม และการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ

2. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่และเชียงราย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด และเครือข่ายผู้ประกอบการท่องเที่ยว ควรร่วมกันส่งเสริมการสร้างอัตลักษณ์เชิงพื้นที่ ตลอดแนวเส้นทาง โดยเชื่อมโยงทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม วิถีชีวิต

และสินค้าอัตลักษณ์ของพื้นที่ เช่น ชา กาแฟ ผลิตภัณฑ์ชุมชน และวัฒนธรรมชาติพันธุ์ ให้เป็นเรื่องราวการท่องเที่ยวเดียวกัน เพื่อสร้างความแตกต่างและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเส้นทางท่องเที่ยว

3. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานพัฒนาชุมชน สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด สถาบันการศึกษา และองค์กรชุมชนในพื้นที่ ควรร่วมกันส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน ในทุกขั้นตอนของการพัฒนาการท่องเที่ยว ทั้งการวางแผน การบริหารจัดการ การพัฒนากิจกรรม และการให้บริการ โดยสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการชุมชน การสร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวโดยชุมชน และการพัฒนาผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้และการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจสู่ชุมชนอย่างทั่วถึงและยั่งยืน

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวควรพัฒนาผลิตภัณฑ์และกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ (Experiential Tourism) ที่สะท้อนอัตลักษณ์ของพื้นที่ เช่น เส้นทางชาและกาแฟ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การเรียนรู้วัฒนธรรมชาติพันธุ์ และกิจกรรมสร้างสรรค์ในชุมชน เพื่อเพิ่มระยะเวลาพำนักและการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว

2. หน่วยงานท้องถิ่นควรพัฒนาระบบข้อมูลและเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวตลอดเส้นทาง เช่น ระบบแผนที่อัจฉริยะ แอปพลิเคชันนำเที่ยว ระบบป้ายดิจิทัล และแพลตฟอร์มประชาสัมพันธ์กลาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว

3. ผู้ประกอบการที่พัก ร้านอาหาร และแหล่งท่องเที่ยว ควรยกระดับมาตรฐานการบริการ ความปลอดภัย และการจัดการสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับแนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงการลดของเสีย การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า และการอนุรักษ์อัตลักษณ์ของพื้นที่

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ศึกษาการพัฒนาและทดสอบ HSTC Model ในพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงจังหวัดอื่น เพื่อเปรียบเทียบความเหมาะสมและประสิทธิผลของโมเดลในบริบทที่แตกต่างกัน

2. ศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงเศรษฐกิจยั่งยืน โดยใช้การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) เพื่อยืนยันความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของโมเดล HSTC

3. ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมจากการประยุกต์ใช้ HSTC Model ในระยะยาว เพื่อพัฒนาเป็นกรอบนโยบายการท่องเที่ยวเชิงเส้นทางในระดับภูมิภาคและระดับประเทศต่อไป

เอกสารอ้างอิง

กนกณิศา ธนาโชคพิสิษฐ์ และอลงกรณ์ อรรคแสง. (2564). แนวทางการจัดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของอำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี. วารสารมหาจุฬานาครทรรศน์, 8(6), 177-191.

กรมทางหลวง. (2566). นโยบายขยายทางหลวงหมายเลข 118 เชียงใหม่-เชียงราย. กรุงเทพฯ: กรมทางหลวง.

กัญญวรา ศรีธารธรรม. (2566). การศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อหาดไม้ขาว จังหวัดภูเก็ต (สารนิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยว). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2568). พฤติกรรมท่องเที่ยวภายในประเทศของชาวไทย ปี 2568. สืบค้นเมื่อ 10 พฤษภาคม 2569 จาก https://datacatalog.tat.or.th/th/dataset/tourist-behavior.

ฐานเศรษฐกิจ. (2567). ต่างชาติเที่ยวไทยทะลุ 32 ล้านคนแล้ว เปิด 5 ชาติเข้าไทยสูงสุด. สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2568 จาก https://www.thansettakij.com/business/tourism/614151.

ณัฐรินทร์ ปริวงศ์กุลธร. (2562). แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวของจังหวัดสมุทรสาคร. วารสารเซนต์จอห์น, 23(32), 147-161.

ทิพย์รุ่ง เพิ่มพูนศรีศิลป์ และสโรชินี ศิริวัฒนา. (2566). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ: กรณีศึกษาเกาะเสม็ด จังหวัดระยอง. วารสาร มจร การพัฒนาสังคม, 8(2), 299–310.

ปิยะพงศ์ พัดชา และคณะ. (2563). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวต่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในพื้นที่กลุ่มจังหวัดชายทะเลภาคตะวันออก. วารสารนวัตกรรมและการจัดการ, 5(5), 87–102.

ปุณยวีร์ วิเศษสุนทรสกุล และคณะ. (2563). แนวทางการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวโดยชุมชน จังหวัดนครราชสีมา. วารสารการวิจัยการบริหารการพัฒนา, 10(3), 22-33.

พิชญนันท์ นภาพรจินดาพัชร์. (2562). พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีความตั้งใจที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวในอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (การค้นคว้าอิสระปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรมการบริการและการท่องเที่ยว). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

ศิวาพร พยัคฆนันท์ และคณะ. (2564). การพัฒนาศักยภาพการจัดการท่องเที่ยวชุมชนผ้าไหมทอมือ ตำบลสวาย อำเภอเมืองสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์. วารสารธรรมศาสตร์, 40(2), 130-156.

สารภี ธิติภาทร และวัชรากร มยุรี. (2567). ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจกลับมาท่องเที่ยวซ้ำของนักท่องเที่ยวในเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี. วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี, 18(2), 189-206.

สุวิมล บัวทอง และปิยะนุช พรประสิทธิ์. (2567). การพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวชุมชนอย่างมีส่วนร่วม กรณีศึกษาชุมชนเกาะแต้ว อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา. วารสารมหาวิทยาลัยนราธิวาสราชนครินทร์ สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 11(2), 66-94.

Butler, R. W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. Canadian Geographer, 24(1), 5-12.

Cochran, W. G. (2007). Sampling Techniques. Hoboken: John Wiley & Sons.

Creswell, J. W. & Plano Clark, V. L. (2018). Designing and Conducting Mixed Methods Research (3rd ed.). Los Angeles: Sage.

Dwyer, L. & Kim, C. (2003). Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. Current Issues in Tourism, 6(5), 369-414.

Holloway, J. C. & Humphreys, C. (2019). The business of tourism (11th ed.). New Jersey: Pearson Education.

Middleton, V. T. C. & Clarke, J. (2001). Marketing in travel and tourism (3rd ed.). Oxford: Butterworth-Heinemann.

United Nations Environment Programme & World Tourism Organization. (2005). Making tourism more sustainable: A guide for policy makers. Madrid: World Tourism Organization.

United Nations World Tourism Organization (UNWTO). (2018). Tourism and the Sustainable Development Goals: Journey to 2030. Madrid: UNWTO.

World Tourism Organization & United Nations Development Programme. (2018). Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to 2030. Madrid: World Tourism Organization.