

ระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงตามลำน้ำโขงไทย-ลาว กรณีศึกษา พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร-สะหวัน-เซโน และนครพนม-ท่าแขก¹

ประจวบ จันทร์หมื่น²

ได้รับบทความ: 14 มกราคม 2562

แก้ไขบทความแล้วเสร็จ: 18 กุมภาพันธ์ 2562

ตอบรับตีพิมพ์: 22 กุมภาพันธ์ 2562

เผยแพร่: 30 เมษายน 2562

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทย-ลาว ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร-สะหวัน-เซโนและนครพนม-ท่าแขก โดยใช้แนวคิดระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่มองว่าโลจิสติกส์การท่องเที่ยว คือ กระบวนการสำคัญที่จะเชื่อมประสานกิจกรรมต่าง ๆ ในเส้นทางท่องเที่ยว ทำให้การเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวลื่นไหลจากจุดเริ่มต้นไปจนถึงสิ้นสุดการเดินทาง จนได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากนักท่องเที่ยว การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีวิทยาทั้งเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิงปริมาณ (Quantitative Research) วิจัยเชิงคุณภาพ ดำเนินการโดยใช้กระบวนการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่เป็นบุคคลสำคัญ ส่วนวิธีวิทยาเชิงปริมาณ

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยเรื่อง ระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงตามลำน้ำโขงไทย-ลาว กรณีศึกษา พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร-สะหวัน-เซโนและนครพนม-ท่าแขก พุทธสนับสนุนจากฝ่ายอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) พุทธวิจัยมุ่งเป้า ปีงบประมาณ 2561

² ดร., อาจารย์ประจำสาขารัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยกฎหมายและการปกครอง มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

อีเมล: prajuab21600@gmail.com

ใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลเชิงสถิติ จากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนาอีกครั้ง เพื่อเขียนรายงานการวิจัยตามวัตถุประสงค์ ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ 4 ประการ ดังนี้

ประการที่ 1 ความพร้อมของระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวบางระบบในจังหวัด นครพนม-มุกดาหารไม่สอดคล้องกันแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขต **ประการที่ 2** ในการประเมินระบบโลจิสติกส์ในจังหวัดนครพนมและมุกดาหารจำนวน 14 ตัวชี้วัด พบว่ามีตัวชี้วัดที่ทั้งสองจังหวัดขาดความพร้อม คือ 1) การบริการสัญญาณอินเทอร์เน็ตสาธารณะในแหล่งท่องเที่ยว 2) การบริการจุดพยาบาล/หน่วยแพทย์ 3) การใช้พลังงานทางเลือกในแหล่งท่องเที่ยว 4) จุดต้อนรับนักท่องเที่ยวและจุดพักสำหรับนักท่องเที่ยว สาเหตุประการสำคัญของความไม่พร้อม คือ ยังไม่มีการกำหนดนโยบายระดับจังหวัดให้มีแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว **ประการที่ 3** จากความไม่พร้อมในบางประการของระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ส่งผลให้การขับเคลื่อนนโยบายการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทย-ลาว ยังคงไม่สามารถพัฒนาความร่วมมือได้อย่างเต็มศักยภาพและจะมีผลให้ นโยบายการเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลลาวจะเป็นไปอย่างล่าช้า

ประการที่ 4 เมื่อนำผลการศึกษาวิเคราะห์ลักษณะเมืองนครพนมและมุกดาหาร พบว่า มีลักษณะแตกต่างกัน คือ นครพนมเป็นเมืองการท่องเที่ยวนำการค้า ส่วนมุกดาหารเป็นเมืองการค้านำการท่องเที่ยว ทั้งสองเมืองจำเป็นต้องกำหนดแผนพัฒนาจังหวัดให้สอดคล้องกับลักษณะของเมือง

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา คือ เสนอให้จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหารมีแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้ครบทั้ง 14 ตัวชี้วัด และเสนอให้มีการกำหนดพื้นที่ปฏิบัติการดำเนินการในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญเพื่อเป็นต้นแบบ 2 แห่ง คือ 1) พระธาตุพนม อำเภอดงหลวง จังหวัดนครพนม 2) อุทยานสมเด็จพระเจ้า อำเภอดอนตาล จังหวัดมุกดาหาร และเสนอให้ทั้งสองจังหวัดกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและการเมือง คือ ตัวเมืองนครพนมเป็นเมืองการท่องเที่ยวนำการค้า ส่วน ตัวเมืองมุกดาหารเป็นเมืองการค้านำการท่องเที่ยว

คำสำคัญ: ระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว/ เขตเศรษฐกิจพิเศษ/

การท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทย-ลาว

TOURISM LOGISTICS LINKAGE THAILAND-LAOS ALONG
THE MEKONG RIVER: A CASE STUDY OF MUKDAHAN
SPECIAL ECONOMIC ZONE-SAVAN SENO AND
NAKHON PHANOM-THAKHEK¹

Prajuab Janmouen²

Received: January 14, 2019

Revised: February 18, 2019

Accepted: February 22, 2019

Available Online: April 30, 2019

ABSTRACT

The investigators aimed to study tourism logistics linkage Thailand-Laos along the Mekong River, Mukdahan Special Economic Zone-Savan Seno and Nakhon Phanom-Thakhek, by using tourism logistics system viewing that the tourism logistics was a major process linking various activities along tourism route. This led the tourism to be in progress from starting point to destination and received the tourists' highest level of satisfaction. This research used both qualitative research and quantitative research methods. Qualitative research methods proceeded by using the survey process and interviewing

¹ This article is part of the research project on Tourism Logistics Linkage Thailand-Laos along The Mekong River: A Case Study of Mukdahan Special Economic Zone-Savan Seno and Nakhon Phanom-Thakhek. The Grants Tourism and Service Industry Research Project, Thailand Research Fund. (Fiscal Year 2018)

² Dr., Lecturer of Public Administration Department, College of Law and Government, Sisaket Rajabhat University, Sisaket Province, Thailand.

E-mail: prajuab21600@gmail.com

stakeholders who were important persons. For quantitative research method, the questionnaire was used to collect statistical data. Before analyzing descriptive data again to write a research report for the purpose. The research findings could be concluded in 4 issues as follows:

Firstly, there was no congruence between some systems of tourism logistics in Mukdahan and Nakon Phanom, and Kammuan and Savan-Seno. **Secondly**, with respect to the evaluation in 14 indicators of tourism logistics in Nakon Phanom and Mukdahan provinces, it found that both provinces had some indicators which were not ready including 1) the public internet service in tourism location, 2) the nursing point service/medical unit, 3) the alternative energy use in tourism location, and 4) the greeting place for tourists and resting point for tourists. The major causes of being not ready was that there was no provincial policy in development plan of tourism logistics in tourism location. **Thirdly**, some points in tourism logistics system were not ready. As a result, the movement of tourism policy linkage Thailand-Laos could not develop the cooperation with full potentiality. Consequently, the implementation of no edge pint in linkage policy between the Thai government and the Laos government was slow. **Fourthly**, according to the research finding analysis of Nakon Phanom and Mukdahan cities, it found that there were differences since Nakon Phanom was the city that tourism was dominant than trade. But, Mukdahan was the city that trade was more dominant than tourism. It was necessary for both cities to determine the provincial developmental plan being congruent with city character.

The recommendations of this study were: 1) Nakon Phanom and Mukdahan provinces should establish all of 14 indicators in the tourism logistics developmental plan, and 2) the implementation area should be determined in major tourism places for being a prototype in 2 locations: 1. Phra That Phanom, Thatphanom District, Nakon Phanom Province and 2. Somdejya Park, Dontal District, Mukdahan Province. In addition, both provinces

should specify the guidelines or directions for city development to be congruent with economic, social, cultural, and political conditions: Nakhon Phanom was the city that tourism was dominant than trade, and Mukdahan was the city that trade was more dominant than tourism.

KEYWORDS: Tourism Logistics/ Special Economic Zone/ Tourism Linkage
Thailand-Laos

บทนำ

ระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว เกี่ยวข้องกับการออกแบบเส้นทาง การขนส่ง นักท่องเที่ยว การบริการด้านข้อมูลข่าวสาร การบริการความสะดวก ด้านการเงินการใช้จ่าย ในเส้นทางท่องเที่ยว ซึ่งเป็นระบบสำคัญที่จะส่งผลให้เกิดการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว (ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์, 2552) จังหวัดนครพนม-มุกดาหาร-แขวงคำม่วน-แขวงสะหวันนะเขต เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ถูกกำหนดขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2558 มีแนวโน้มจะเกิดการเชื่อมโยง ทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวไทย-ลาวมากขึ้นในอนาคต (สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ, 2558) ลาวเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับไทย และเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations: ASEAN) หรืออาเซียน อีกทั้งไทยเคยมีบทบาทในการ ลงทุนในลาวมากที่สุดเมื่อเทียบกับการลงทุนจากประเทศอื่นก่อนที่ในระยะหลังจึง กลายเป็นประเทศที่มีเงินลงทุนสะสมมากที่สุดในปัจจุบัน (ณศร่า สุขพานิช, 2560) ปัจจุบัน วิถีชีวิตประจำวันของคนไทยและคนลาวยังคงมีการค้าขาย แลกเปลี่ยนสินค้ากันเป็นประจำ ด้านการท่องเที่ยวมีการส่งต่อลูกค้าในธุรกิจการท่องเที่ยว มีการสนับสนุนแลกเปลี่ยนข้อมูล กันทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงประชุมหารือกันเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง (ประจวบ จันทรหมื่น, 2558) แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้น ยังคงพบว่า การบูรณาการเชิงนโยบายระหว่างประเทศไทย-ลาว เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยง ในมิติการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกันยังคงมีข้อติดขัดหลายประการ โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งสองประเทศยังขาดแนวทางการบูรณาการการเชื่อมโยงที่เป็นรูปธรรม การวิจัยเรื่อง ระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว เชื่อมโยงตามลำน้ำโขงไทย-ลาว กรณีศึกษา พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร-สะหวัน-เซโนและนครพนม-ท่าแขก มุ่งเสนอแนวทางการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทย-ลาว ให้มีทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทย-ลาว ในพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร-สะหวัน-เซโนและนครพนม-ท่าแขก
2. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวตามลำน้ำโขงไทย-ลาว

แนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คณะวิจัยใช้แนวคิดการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก เป็นแนวคิดต่อยอดจากการศึกษาของคมสัน สุริยะ (2551) ที่ได้อธิบายให้เห็นว่าแนวคิดเรื่องโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (Tourism Logistics) คล้ายคลึงกับเรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยว (Tourism and Transport) แต่ครอบคลุมกว้างกว่า โดยโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวครอบคลุม 3 เรื่องใหญ่ คือ การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัสดุสิ่งของ (Physical Flow) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และการรับจ่ายเงิน (Financial Flow) ในขณะที่เรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัสดุสิ่งของเท่านั้น

จากนั้นแนวคิดการศึกษาเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ของการท่องเที่ยว มีพัฒนาการเพิ่มขึ้น ดังที่ ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ (2552) ได้กล่าวถึง องค์ประกอบของการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยว (PIFFS Analysis) The Five Core Components of Logistics of Tourist Attractions) ไว้ใน 5 ด้าน คือ 1) การส่งต่อทางกายภาพ (Physical Flow) 2) การส่งต่อด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) 3) การส่งต่อทางการเงิน (Financial Flow) 4) สาธารณูปโภค (Facilitating Infrastructure) 5) ความยั่งยืน (Sustainability)

จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ทำให้เห็นว่าการศึกษาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวมีองค์ประกอบสำคัญดังที่ได้กล่าวมาในเบื้องต้น ซึ่งคณะวิจัยนำมาประยุกต์ใช้เป็นตัวชี้วัดในการประเมินระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในการวิจัยครั้งนี้จำนวน 14 ตัวชี้วัด ดังรายละเอียดในวิธีการดำเนินการวิจัยที่จะกล่าวถึงในลำดับต่อไป

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้คณะวิจัยใช้วิธีวิทยาทั้งเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิงปริมาณ (Quantitative Research) วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ดำเนินการโดยใช้กระบวนการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่เป็นบุคคลสำคัญ ส่วนวิธีวิทยาเชิงปริมาณจะใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลเชิงสถิติ ก่อนจะวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนาวิเคราะห์อีกครั้งเพื่อเขียนรายงานการวิจัยตามวัตถุประสงค์ โดยมีรายละเอียดวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. การสังเกตแบบมีส่วนร่วม

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม เน้นศึกษาบริบทชุมชนและแหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยว ลักษณะของเมืองท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวไทย-ลาว

2. แบบสัมภาษณ์/แบบสอบถาม

การสัมภาษณ์ในการวิจัยครั้งนี้ นักวิจัยจะทำการวิเคราะห์กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในเบื้องต้น ประกอบด้วย กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มผู้ประกอบการ กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐของทั้ง 2 ประเทศ เพื่อกำหนดขอบเขตในการสัมภาษณ์ในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย จากนั้นทำการสัมภาษณ์ใน 2 ลักษณะ คือ การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จากนั้นใช้แบบสัมภาษณ์ที่มีโครงสร้าง (Structured Interview) เพื่อใช้สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว โดยโครงสร้างคำถามประกอบด้วย นโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่วิจัยเป็นอย่างไร ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาเป็นอย่างไร จากนั้นสัมภาษณ์ภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีการดำเนินการหรือไม่ อย่างไร

3. การจัดประชุมระดมความคิดเห็นและสำรวจระบบโลจิสติกส์ในแหล่งท่องเที่ยว

การประชุมกลุ่มในการศึกษาครั้งนี้ มุ่งเน้นการประชุมเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วม ประกอบด้วย คณะวิจัย ผู้แทนจากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ ชุมชนท่องเที่ยว โดยมีประเด็น การศึกษาเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว เป็นประเด็นศึกษาหลัก คณะวิจัยจัดประชุมเพื่อระดมความคิดสร้างแบบประเมินแหล่งท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษว่ามีการจัดระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวอย่างไร มีการดำเนินการหรือไม่ โดยได้กำหนดตัวชี้วัด 14 ตัว ประกอบด้วย 1) การพัฒนาการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว 2) จุดต้อนรับนักท่องเที่ยว 3) จุดพักสำหรับนักท่องเที่ยว 4) เส้นทางเดินภายในแหล่งท่องเที่ยว 5) แผนที่ท่องเที่ยว 6) ป้ายบอกทาง 7) การบริการด้านการเงินสำหรับนักท่องเที่ยว 8) การบริการด้านห้องน้ำ 9) การบริการสัญญาณโทรศัพท์ 10) การบริการสัญญาณอินเทอร์เน็ต 11) การบริการจุดพยาบาล/หน่วยแพทย์ 12) จุดทิ้งขยะ 13) การแยกขยะ 14) การใช้พลังงานทางเลือก

4. การสำรวจ (Survey Research) และการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการใช้แบบสำรวจในแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนมและมุกดาหารจำนวน 15 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวในแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขตจำนวน 10 แห่ง โดยแหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษและมีความสำคัญต่อการท่องเที่ยว

ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้คณะวิจัยวางขอบเขตการศึกษาไว้ดังนี้

ขอบเขตเนื้อหาการวิจัย

การศึกษานี้คณะวิจัยมุ่งศึกษาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว เพื่อสรุปผลการวิจัยให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การท่องเที่ยวไทย-ลาว และแนวทางการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างเมืองที่ตั้งอยู่ตามลำน้ำโขง

ขอบเขตกลุ่มประชากร

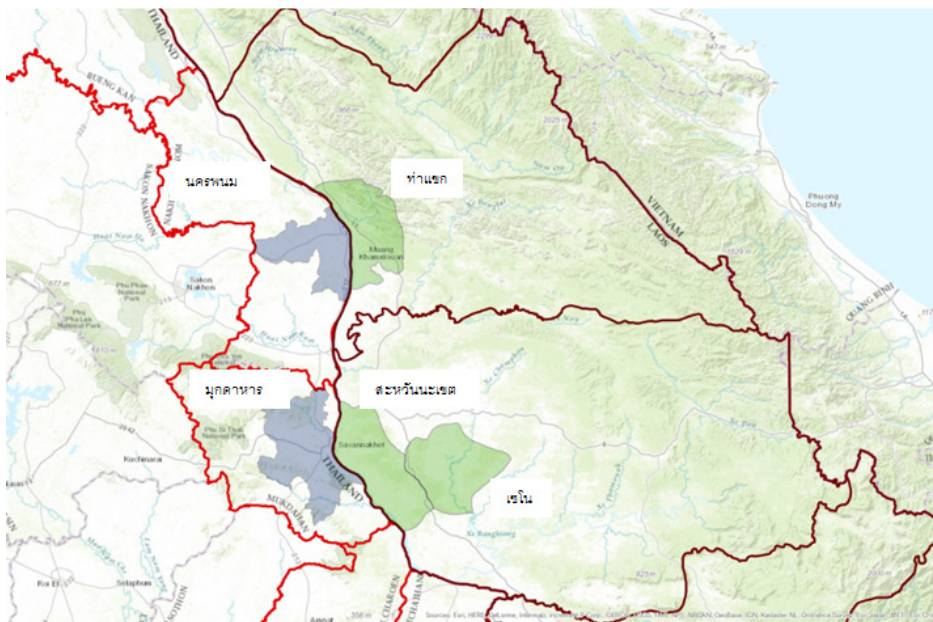
การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาผ่านกลุ่มประชากร คือ (1) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำหนดนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงพาณิชย์ และหน่วยงาน/องค์กรที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยและใน สปป.ลาว (2) นักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างประเทศ (3) หน่วยงานภาครัฐด้านการท่องเที่ยวในไทย และ สปป.ลาว และ (4) ภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการในธุรกิจการท่องเที่ยว

ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

การศึกษานี้ คณะวิจัยเลือกพื้นที่จังหวัดมุกดาหารและจังหวัดนครพนม ในภาคอีสานของประเทศไทยและเลือกแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขต ในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เนื่องจากเป็นพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศหลายประการ คือ เป็นพื้นที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจตามระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9) ที่สามารถเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจเส้นทางการค้าชายจากเวียดนามถึงพม่าผ่านประเทศลาวและไทย ซึ่งในประเทศไทยจุดเชื่อมต่อสำคัญคือสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารและปัจจุบันจังหวัดมุกดาหารได้ถูกประกาศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเมื่อปี พ.ศ.2558 ส่วนจังหวัดนครพนมแม้จะไม่ใช่เส้นทางหลักแต่ด้วยศักยภาพด้านการค้า การท่องเที่ยวทำให้เกิดการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 ขึ้น สามารถเชื่อมโยงการค้าผ่าน

ถนนสาย R8 ไปจนถึงลาว-เวียดนามและจีนตอนใต้ในมณฑลกวางสี และจังหวัดนครพนมก็ถูกประกาศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 ต่อจากมุกดาหาร ทั้งสองจังหวัดตั้งอยู่ตรงข้ามเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาว 2 แห่ง คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนและเขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของพื้นที่ศึกษาครั้งนี้ จะพบว่าเป็นพื้นที่สำคัญของการพัฒนาการท่องเที่ยวตามลำน้ำโขงด้วย เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในภาคอีสาน ทั้ง 2 จังหวัด 2 แขวง มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์สัมพันธ์กับลำน้ำโขง ดังนั้นการศึกษาของคณะวิจัยครั้งนี้ จึงเลือกพื้นที่ดังกล่าวเพื่อศึกษาระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว



ภาพที่ 1 พื้นที่วิจัย (ที่มา: นักวิจัย 2562)

ผลการศึกษาศาสามารถสรุปได้ 4 ประการ ดังนี้

ประการที่ 1 ความพร้อมของระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวบางระบบในจังหวัด นครพนม-มุกดาหารไม่สอดคล้องกันแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขต

การศึกษา ระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวไทย-ลาว กรณี การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) พบว่า ในพื้นที่จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร มีการพัฒนาโครงสร้างของ ถนนเชื่อมต่อระหว่างตำบล-อำเภอ-จังหวัดมากกว่าแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขต จึงส่งผลให้การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวของนครพนมกับมุกดาหารสะดวกกว่า ส่วนด้าน แขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขตมีการพัฒนาระบบโครงสร้างถนนเช่นเดียวกัน แต่มีลักษณะพัฒนาในตัวเมืองสำคัญก่อน ดังเช่น การพัฒนาถนน 4 เลนในตัวแขวง สะหวันนะเขตตามเส้นทาง R 9 เพื่อเชื่อมไปยังเมืองเซโน กำลังมีการพัฒนาจุดบริการนัก เดินทางเป็นอาคารขนาดใหญ่สามารถจอดรถบรรทุกและรถโดยสารได้

ส่วนการพัฒนาเส้นทางเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยว กรณี แขวงสะหวันนะเขต มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องแต่จะเป็นการปรับปรุงสะพานข้ามลำน้ำต่าง ๆ เสียส่วนใหญ่ อาทิ เส้นทางจากเมืองไกรสอนพมวิหารไปยังเมืองไซพูทอง ที่มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของ แขวงคือ ปราสาทเขื่อนหิน พระธาตุโพน ปัจจุบันแขวงกำลังปรับปรุงสะพานโดยยกระดับ ให้สูงขึ้นจากเดิม โดยถนนเส้นทางดังกล่าวนี้จะเชื่อมไปถึงด่านผ่อนปรน ไซพูทอง-ชานุมาน จังหวัดอำนาจเจริญ ได้

ส่วนแขวงคำม่วน มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ตามเส้นทางจาก R12 เชื่อมต่อ ผ่านถนน E1 ไปยังเส้นทาง R8 เป็นเส้นทางตาม Loop วงจรท่องเที่ยวที่แขวงกำหนดไว้ โดยเส้นทางดังกล่าวจะสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก เนื่องจากเป็นเส้นทางที่แขวงได้ทำ ขึ้นใหม่ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางและท่องเที่ยวจุดสำคัญคือ ถ้ำกองลอ เขื่อนน้ำเทิน 2 และหินแกะสลักรูปพระพุทธรูปประจำวันเกิดระหว่างเส้นทาง E1

ด้านการเคลื่อนที่ของนักท่องเที่ยวเชื่อมโยง กรณีผ่านด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 2 (มุกดาหาร) และแห่งที่ 3 (นครพนม) นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้โดยสะดวก หากไม่ติดขัดกรณีความถูกต้องชัดเจนของเอกสารการข้ามแดน เนื่องจากสาเหตุความล่าช้า ในการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่พบบริเวณด่านจำนวนหนึ่งคือ นักท่องเที่ยวขาดความรู้ ความเข้าใจในกฎระเบียบบริเวณด่าน แม้มีการแจ้งข้อมูลในป้ายประชาสัมพันธ์ แต่ส่วนหนึ่ง นักท่องเที่ยวหรือคนเดินทางไม่ได้อ่าน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้ข้ามด่าน

เป็นประจำ ส่วนการข้ามเรือ (ด่านเรือนครพนม-ด่านเรือมุกดาหาร) สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก แต่ปัจจุบันการบริการเรือจะไม่บริการให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ด้านระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวไทย-ลาว กรณี ข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) การศึกษาสรุปได้ว่า ในการสืบค้นข้อมูลด้านการท่องเที่ยวของทั้งจังหวัดนครพนม-มุกดาหาร-คำม่วน-สะหวันนะเขต สามารถสืบค้นได้โดยสะดวก ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต กล่าวคือ นักท่องเที่ยวไทยสามารถค้นข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวใน สปป.ลาว จากเว็บไซต์ต่าง ๆ ได้โดยสะดวก แต่เมื่อพิจารณาถึงสถานะข้อมูลปัจจุบันของแหล่งท่องเที่ยว การบริการการท่องเที่ยว การศึกษาสรุปว่า การให้ข้อมูลในเว็บไซต์ยังไม่เป็นปัจจุบันทั้งในส่วนของนครพนมและมุกดาหาร รวมทั้งในแขวงคำม่วนและสะหวันนะเขต

ข้อสรุปอีกประการกรณี ข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) คือ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงของจังหวัดนครพนม-มุกดาหาร-คำม่วน-สะหวันนะเขต ยังไม่มีข้อมูลปรากฏเป็นเอกสารเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง จึงส่งผลให้ยังไม่มีการประชุมสัมมนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงของทั้งสองประเทศมากนัก จะมีการประชุมสัมมนาประจำปี การท่องเที่ยวเชื่อมโยงร่วมกันที่พบและมีการประชุมสัมมนาเป็นกิจกรรมประจำปี เสียส่วนใหญ่ เช่น การปั่นจักรยาน 2 แผ่นดิน การจัดเทศกาลแข่งเรือ เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมจัดตามแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อพิจารณาในแง่การพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในลักษณะมีเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงกัน ยังคงพบว่ามีกิจกรรมการท่องเที่ยว เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างกันจำนวนน้อยในพื้นที่จังหวัดนครพนม-มุกดาหาร-คำม่วน-สะหวันนะเขต

ในด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวไทย-ลาว กรณี การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) การศึกษาสรุปว่า การใช้จ่ายเงินของนักท่องเที่ยวของจังหวัดนครพนม-มุกดาหาร-คำม่วน-สะหวันนะเขต สามารถใช้จ่ายได้โดยสะดวก กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยสามารถนำเงินบาทใช้ได้โดยสะดวก ขณะเดียวกัน เมื่อชาว สปป.ลาว มาเที่ยวใช้จ่ายในจังหวัดนครพนม-มุกดาหาร ส่วนใหญ่จะใช้เงินบาทในการใช้จ่ายเช่นเดียวกัน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการนำเงินมาใช้ เช่น ตู้ ATM ในพื้นที่จังหวัดนครพนม-มุกดาหาร-คำม่วน-สะหวันนะเขต มีให้บริการจำนวนมากทั้งในไทยและลาว การเก็บข้อมูลของคณะวิจัยพบว่า มีบริการตู้เอทีเอ็มบริการในพื้นที่ศึกษาครั้งนี้ถึง 126 แห่ง เฉพาะในแขวงคำม่วน-สะหวันนะเขตมี 57 แห่ง

กรณีด้านการเงิน (Financial Flow) การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดนครพนม-มุกดาหาร-คำม่วน-สะหวันนะเขต จะมีลักษณะแตกต่างกันในบางแหล่ง กล่าวคือ ในแขวงคำม่วน-สะหวันนะเขต จะมีการเก็บค่าเข้าชม อาทิ ถ้าพระถ้ำก่องลม ในแขวงคำม่วน พระธาตุอิงฮัง ในแขวงสะหวันนะเขต แต่ในบางแห่งก็ไม่มี การเก็บ อาทิ พระธาตุโพน ปราสาทเขื่อนหิน แขวงคำม่วน ส่วนในจังหวัดนครพนม-มุกดาหาร จะไม่เก็บค่าเข้าชม แต่จะมีลักษณะให้บริจาคใส่ตู้บริจาคที่ตั้งไว้ จากความแตกต่างนี้หากเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยบริษัททัวร์จะรู้สึกถึงความแตกต่าง เนื่องจากค่าใช้จ่ายถูกคำนวณไว้ในทริปการเดินทางแล้ว แต่หากเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเองจะทราบถึงความแตกต่างนี้ โดยส่วนใหญ่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยตนเองจะพบว่า ราคาท่องเที่ยวในลาวจะมีค่าใช้จ่ายแพงกว่า การท่องเที่ยวในประเทศไทย ด้านหนึ่งเนื่องจากปัจจัยด้านสินค้าบริการและวัตถุดิบที่ใช้ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวใน สปป.ลาว ส่วนใหญ่พึ่งพาจากประเทศไทย ทำให้ต้นทุนในการผลิตสูงกว่า กรณีราคาสินค้าหรือราคาการให้บริการการท่องเที่ยวของลาวที่แพงกว่า ประเทศไทยนี้ ในพื้นที่ศึกษาหรือในวงการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทย-ลาว ยังมีการทำความเข้าใจให้กับนักท่องเที่ยวในประเด็นนี้น้อย

ประการที่ 2 ระบบโลจิสติกส์ในจังหวัดนครพนมและมุกดาหารยังคงไม่พร้อมในทุกตัวชี้วัด สาเหตุประการสำคัญคือยังไม่มีกำหนดในเชิงนโยบายให้มีแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญอย่างเป็นรูปธรรม

ในประเด็นนี้ สำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม-มุกดาหาร เนื่องจากที่ผ่านมาการนำแนวคิดเรื่องระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวมาใช้ในการพัฒนายังมีไม่มากนัก การพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดจะเน้นไปในแนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว พัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยว สร้างอัตลักษณ์แหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญเช่นเดียวกัน แต่เมื่อนำแนวคิดเรื่องระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวมาวิเคราะห์การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวใน 2 จังหวัด จะพบว่า มีจุดอ่อนที่ต้องร่วมมือกันพัฒนาอีกหลายประการ ดังที่คณะวิจัยได้ประเมินระบบโลจิสติกส์จำนวน 14 ตัวชี้วัด จากแหล่งท่องเที่ยวที่ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษจำนวน 15 ในจังหวัดนครพนมและมุกดาหาร พบว่า ในด้านการพัฒนาด้านการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 15 แห่ง สามารถเดินทางเข้าถึงได้อย่างสะดวก ส่วนด้านการจัดจุดต้อนรับมีเพียง 1 แห่งที่ยังไม่มีจุดต้อนรับนักท่องเที่ยวคือ วัดมณีนิมมาวาส อำเภอดอนตาล ด้านเส้นทาง

การเดินทางภายในแหล่งท่องเที่ยวมีการจัดเส้นทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวจำนวน 11 แห่ง และมี 4 แห่งที่ไม่มีการจัดเส้นทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากพื้นที่แคบ อาทิ วัดมิ่งมิมาวาส อำเภอคอนตาล จุดชมวิวดมลาน้ำโขงอำเภอคอนตาล เป็นต้น

ความน่าสนใจอีกประการคือ การศึกษาพบว่าทั้ง 2 จังหวัดยังคงมีปัญหาในการจัดทำแผนที่ท่องเที่ยวสำหรับให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษาทำความเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยว ดังจะพบว่าในการศึกษาค้นคว้ามีแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่มีแผนที่บอกรายละเอียดจำนวน 9 แห่ง จาก 15 แห่ง สะท้อนให้เห็นจุดอ่อนในการพัฒนาระบบการให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยว ส่วนป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว การศึกษาพบว่ามีเพียง 2 แห่งที่ไม่พบป้ายบอกทางที่ชัดเจนไปยังแหล่งท่องเที่ยว คือ บ้านหนองหล่ม อำเภอคอนตาล กับแหล่งท่องเที่ยวอุทยานสมเด็จพระเจ้า อำเภอคอนตาล ในด้านการบริการตู้ ATM พบว่าตามแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 15 แห่ง เป็นแหล่งที่ตั้งอยู่ตามลำน้ำโขงและอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงมีการให้บริการเพียงพอ ในกรณีห้องน้ำจากการศึกษาพบว่ามีแหล่งท่องเที่ยวเพียง 1 แห่งที่ไม่มีห้องน้ำให้บริการคือ จุดชมวิวดมลาน้ำโขงอำเภอคอนตาล จังหวัดนครพนม ส่วนกรณีสัญญาณโทรศัพท์ในทุกแหล่งสามารถใช้บริการได้ แต่ทุกแหล่งไม่มีการบริการสัญญาณอินเทอร์เน็ตสาธารณะ

ข้อมูลที่น่าสนใจอีกประการคือ มีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนถึง 12 แห่งไม่มีการให้ข้อมูลการบริการด้านการรักษาพยาบาล หรือ อุบัติเหตุฉุกเฉิน ด้านหนึ่งอาจเกิดจากการสื่อสารผ่านโทรศัพท์มือถือที่มีหมายเลขแจ้งเหตุได้สะดวก แต่อย่างไรก็ตามในมิติการดูแลนักท่องเที่ยว จำเป็นต้องมีจุดบริการสำหรับนักท่องเที่ยวในประเด็นนี้ โดยเฉพาะในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก อาทิ ตลาดอินโดจีนมุกดาหาร วัดภูมโนรมย์ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร วัดพระธาตุพนม อำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม ท่าเรือและตลาดอินโดจีนนครพนม เป็นต้น กรณีจุดทิ้งขยะพบว่า มีแหล่งท่องเที่ยวจำนวน 3 แห่งไม่พบที่ทิ้งขยะ และมีจำนวน 5 แห่งที่มีถังขยะแต่ไม่พบการแยกขยะ ซึ่งกรณีการแยกขยะพบว่าแหล่งท่องเที่ยว 10 แห่ง มีถังแยกขยะ ท้ายที่สุดในระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวคือ การใช้พลังงานทางเลือกในแหล่งท่องเที่ยว ในการศึกษาค้นคว้าพบว่า แหล่งท่องเที่ยวทั้ง 15 แห่งยังไม่มีการดำเนินการใช้พลังงานทดแทนในการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว

ส่วนในแง่ของค่าม่วนและสะพานนะเขต คณะวิจัยประเมินแหล่งท่องเที่ยวจำนวน 10 แห่ง พบว่าในด้านการพัฒนาด้านการเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยวมีครบทั้ง 10 แห่ง

กล่าวคือ มีการปรับปรุงถนน เส้นทางเข้าถึงแต่ยังมีลักษณะแบ่งเป็นช่วง ๆ ยังพบผิวถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ด้านจุดต้อนรับมีการดำเนินการ 8 แห่ง มี 2 แห่งที่ไม่พบเนื่องจากสถานที่ไม่เหมาะสม คือ แหล่งท่องเที่ยวกำแพงหินยักษ์ ยังเป็นพื้นที่ป่า นักท่องเที่ยวต้องเดินเข้าไปชม ด้านจุดพักนักท่องเที่ยวมีการบริการ 6 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในเขตตัวเมือง เช่น ย่านเมืองเก่าท่าแขก ย่านเมืองเก่าเมืองไทรสอพนวิหาร ส่วนเส้นทางการเดินทางภายในแหล่งท่องเที่ยวมีการดำเนินการ 6 แห่งเช่นเดียวกัน มี 4 แห่งที่ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวเป็นป่า ภูเขาและเขตวัด อาทิ กำแพงหินยักษ์ พระธาตุอิงฮัง พระธาตุโพน เป็นต้น ด้านแผนที่ท่องเที่ยวมีการดำเนินการ 7 แห่ง ป้ายบอกทาง 9 แห่ง มีการบริการห้องน้ำ 6 แห่ง ด้านสัญญาณโทรศัพท์มีสัญญาณครบทั้ง 10 แห่ง แต่ไม่มีการบริการสัญญาณอินเทอร์เน็ตสาธารณะ จุดบริการพยาบาลมีเพียง 4 แห่ง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตตัวเมืองท่าแขกและเมืองไทรสอพนวิหาร ด้านการดำเนินการจุดทิ้งขยะมีการดำเนินการ 7 แห่ง มีจุดแยกขยะเพียง 3 แห่ง ส่วนด้านการใช้พลังงานทางเลือกพบว่ามีการใช้แผงโซลาร์เซลล์ในแหล่งท่องเที่ยว 2 แห่ง

จากข้อมูลดังกล่าวนี้สะท้อนการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร-แขวงคำม่วนและสะหวันนะเขต ว่ายังคงต้องมีการพัฒนาการท่องเที่ยวให้ต่อเนื่องโดยเฉพาะการนำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวมาใช้ในการพัฒนาการท่องเที่ยวใน 2 จังหวัด 2 แขวง

ประการที่ 3 จากความไม่พร้อมในบางประการของระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ส่งผลให้การท่องเที่ยวเชื่อมโยงยังคงไม่สามารถพัฒนาความร่วมมือได้อย่างเต็มศักยภาพ เนื่องจากระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวยังไม่สมดุลระหว่างไทย-ลาว มีผลให้การเชื่อมต่อแบบไร้รอยต่อจะเป็นไปอย่างเชื่องช้า

ดังที่ได้เสนอให้เห็นในส่วนที่ผ่านมา จะพบว่า ในพื้นที่นครพนม-มุกดาหาร-คำม่วน-สะหวันนะเขต ยังคงมีปัญหาในระบบโลจิสติกส์บางส่วน ซึ่งโดยสรุปแล้วเป็นปัญหาที่ภาครัฐและเอกชนร่วมมือกันแก้ไขจุดบกพร่องนี้มาโดยตลอด แต่อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาครั้งนี้ได้แสดงให้เห็นว่า การจะเชื่อมต่อกันระหว่างไทย-ลาว ตามนโยบายและแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) ที่จะพัฒนาไปสู่การเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อ ในด้านหนึ่งจำเป็นต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้วย โดยกำหนดเป็นนโยบายและแผนงานในระดับ

จังหวัดและเลือกพื้นที่รูปธรรมในการดำเนินการให้เกิดการเดินทางระหว่างกันที่สะดวกมากขึ้น อาทิ การลดขั้นตอนบริเวณด้านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (นครพนม-คำม่วน) และ 3 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) กรณีด่านใน สปป.ลาว ยังมีการกรอกเอกสารประกอบการยื่นพาสปอร์ต ส่วนในด้านฝั่งไทยได้ยกเลิกแล้ว เป็นต้น

ประกาศที่ 4 เมื่อนำผลการศึกษามาวิเคราะห์ลักษณะเมืองนครพนมและมุกดาหารพบว่า มีลักษณะแตกต่างกัน คือ นครพนมเป็นการท่องเที่ยวนำการค้า ส่วนมุกดาหารเป็นเมืองการค้านำการท่องเที่ยว

การศึกษาครั้งนี้สรุปว่าการกำหนดแนวทางในการพัฒนาเมืองบริเวณตามลำน้ำโขง ไทย-ลาว ไม่สามารถใช้การท่องเที่ยวได้ทั้งหมด กล่าวคือ จากการศึกษาบริบทลักษณะความเป็นเมืองโดยใช้แนวคิดโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวครั้งนี้พบว่าจังหวัดนครพนม-คำม่วน มีลักษณะเป็น “เมืองท่องเที่ยวนำการค้า” จากการวิเคราะห์บริษัทเศรษฐกิจการค้าและการท่องเที่ยวของจังหวัดพบว่า นครพนมมีนักท่องเที่ยวหลากหลายกลุ่มเข้ามาท่องเที่ยว มีผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยวในระดับประเทศและต่างประเทศ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวจากหลายประเทศ ดังเช่น เมื่อวิเคราะห์จากสถิตินักท่องเที่ยวในช่วง 3 เดือน (มิถุนายน-สิงหาคม 2560) พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทย 90,778 คน ชาวลาว 2,139 คน ชาวเวียดนาม 201 คน ชาวฝรั่งเศส 379 คน อเมริกา 782 คน ออสเตรเลีย 862 คน ด้านค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในพื้นที่พบว่า คนไทยมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคน 1,228.73 บาท ชาวต่างชาติมีค่าใช้จ่าย 1,473.22 บาท ส่วนด้านการค้าขายของจังหวัดนครพนมมีมูลค่าสูงเช่นเดียวกัน จากรายงานมูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว (รายด่าน) ปี 2559-2561 (มกราคม-ตุลาคม) พบว่าจังหวัดนครพนมมีจำนวน 12,251.74 ล้านบาท อย่างไรก็ตามมูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดนครพนมยังคงน้อยกว่ามุกดาหารในช่วงปี 2559-2561 ที่ผ่านมาโดยมุกดาหารมีมูลค่า 51,415.58 ล้านบาท (กองความร่วมมือการค้าและการลงทุนกรมการค้าต่างประเทศ, 2561)

ในแง่การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว เมื่อนำสถิตินักท่องเที่ยวมาเปรียบเทียบ พบว่าจังหวัดมุกดาหารมีลักษณะแตกต่างจากจังหวัดนครพนม ในกรณีนักท่องเที่ยวต่างชาติมีจำนวนน้อยกว่าจังหวัดนครพนม ส่วนนักท่องเที่ยวคนไทยและ สปป.ลาว จังหวัดมุกดาหารมีมากกว่า จะพบว่าใน 2 จังหวัดนักท่องเที่ยวชาวไทยยังเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มหลัก ปี 2560 ใน 3 เดือน (มิถุนายน-สิงหาคม 2560) มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย

มาเที่ยวจังหวัดมุกดาหารจำนวน 136,721 คน รองลงมาเป็นชาวลาว 5,195 คน เวียดนาม 52 คน จีน 57 คน ส่วนชาวยุโรปยังมีจำนวนน้อย ซึ่งต่างจากจังหวัดนครพนมที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติชาวยุโรปเข้ามาท่องเที่ยวจำนวนมากกว่า ด้วยลักษณะของเมืองนครพนมที่มีพื้นที่ท่องเที่ยวโดดเด่นหลายแห่งและสามารถเดินทางโดยเครื่องบินได้ โดยสะดวกกว่ามุกดาหาร และเมื่อพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาจังหวัดมุกดาหารที่มุ่งเป็นประตูการค้าเชื่อมอินโดจีนตามเส้นทาง R9 ส่งผลให้มุกดาหารถูกวางเป็น “เมืองการค้า นำการท่องเที่ยว” ดังจะพบการดำเนินกิจกรรมวางโครงสร้างผังเมืองของมุกดาหารที่มีการประชาพิจารณ์ มีการประชุมเพื่อพิจารณาการวางผังเมืองอยู่อย่างต่อเนื่อง

ดังนั้นโดยสรุปแล้ว การพัฒนาเมืองทั้ง 2 แห่ง ในแง่การท่องเที่ยวจึงมีลักษณะแตกต่างกัน คือ จังหวัดนครพนมควรใช้แนวทาง “การท่องเที่ยวนำการค้า” ส่วนมุกดาหารควรใช้แนวทาง “การค้า นำการท่องเที่ยว” แต่จุดร่วมของทั้ง 2 จังหวัด ในมิติการพัฒนาการท่องเที่ยวยังเป็นประเด็นหลักที่พื้นที่ต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ ของการพัฒนาจังหวัด

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชื่อมโยง ตามตัวชี้วัด 14 ตัว และจากการวิจัยสรุปว่าทั้งสองประเทศจำเป็นต้องวางแผนและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีระบบโลจิสติกส์ที่สนับสนุนต่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากการวิจัยสามารถสรุปข้อเสนอแนะจากการวิจัยได้ดังนี้

จังหวัดนครพนมและมุกดาหาร จำเป็นต้องมีนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ทั้ง 14 ตัวชี้วัด ในแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัด โดยเริ่มต้นในพื้นที่สำคัญ คือ

1. อุทยานสมเด็จพระเจ้า จุดชมวิวลำน้ำโขง บ้านหนองหล่ม อำเภอดอนตาล จังหวัดมุกดาหาร
2. เขตเทศบาลเมืองมุกดาหาร (ตลาดอินโดจีน-หอแก้ว-วัดภูมโนรมย์-วัดมโนภิรมย์-วัดศรีมณฑา-ตลาดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2)
3. พระธาตุพนม จุดชมวิว ท่าเรืออำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม
4. เขตเทศบาลเมืองนครพนม (ย่านเมืองเก่า-ท่าเรือ-บ้านนาจอก-จุดชมวิวสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3)

5. เขตอำเภอท่าอุเทน (บ้านไชยบุรี-ตลาดท่าอุเทน-พระธาตุท่าอุเทน)

**ทั้ง 2 จังหวัด 2 แขวง เร่งพัฒนาความร่วมมือบริเวณด่านชายแดนให้เป็น
รูปธรรม สอดรับกับแนวทางของประเทศโดยมีแนวทางการดำเนินงานเร่งด่วน คือ**

1. มุกดาหาร-สะหวันนะเขตเร่งดำเนินการจัดตรวจร่วม เร่งดำเนินงานตาม
ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดน

2. นครพนม-คำม่วน-มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ควรมีคณะทำงานวางแผน
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไทย-ลาว
โดยมีแผนพัฒนาการท่องเที่ยวระหว่างเมืองในเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงย่านเมืองเก่า คือ
เมืองนครพนม-ท่าแขก และเมืองไกรสอนพมวิหาร-เมืองมุกดาหาร เป็นตัวแบบเริ่มต้น
ดำเนินการ

3. จังหวัดมุกดาหารเร่งจัดทำผังเมืองรวมของมุกดาหารและเร่งจัดหาที่ดินที่ใช้เป็น
พื้นที่พัฒนาการท่องเที่ยว

เอกสารอ้างอิง

กองความร่วมมือการค้าและการลงทุนกรมการค้าต่างประเทศ. (2561). *มูลค่าการค้า*

ชายแดน. สืบค้นเมื่อ ธันวาคม 20, 2561, จาก

<http://www.dft.go.th-th/index>

คมสัน สุริยะ. (2551). *กรอบแนวคิดโลจิสติกส์การท่องเที่ยว*. สืบค้นเมื่อ พฤศจิกายน 11,

2561, จาก <http://www.tourismlogistics.com>

ณศรา สุขพานิช. (2560). *การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศใน สปป. ลาว*. กรุงเทพฯ:

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

ประจวบ จันทร์หมื่น. (2558). *เส้นทางท่องเที่ยวและแผนการท่องเที่ยวเชื่อมโยง*

อย่างยั่งยืน ลุ่มน้ำโขงไทย-ลาว พื้นที่จังหวัดนครพนมถึงอุบลราชธานีและ

แขวงคำม่วนถึงแขวงจำปาสัก. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

(สกว.).

ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์. (2552). *กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์เรื่องโลจิสติกส์สำหรับ*

การท่องเที่ยว. สืบค้นเมื่อ พฤศจิกายน 11, 2561, จาก

<http://www.tourismlogistics.com>

สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ. (2558). *การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา
เขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร.*
กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).