



การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีผลต่ออุตสาหกรรมเดินทางและขนส่ง  
โดยทั่วไปของประเทศไทย

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวภายในประเทศไทยปัจจุบันนี้ ได้พัฒนาขึ้นมา  
กว่าสมัยก่อน เพื่อให้เป็นที่น่าสนใจและดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากขึ้น วิถีทาง  
ของการพัฒนาปรับปรุงเป็นไปในหลาย ๆ ลักษณะ โดยเฉพาะปัจจัยขั้นพื้นฐาน  
ทางการท่องเที่ยวอันได้แก่ การคมนาคมขนส่ง ที่พักอาศัย ความปลอดภัย  
ความซื่อสัตย์ การต้อนรับของเจ้าของถิ่น ทรัพยากรทางการท่องเที่ยวต่าง ๆ  
เช่น สถานที่ท่องเที่ยวที่มีความงามตามธรรมชาติในลักษณะที่สะกดตานักท่องเที่ยว  
เที่ยว การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่มัคคุเทศก์ (guide) การจัดแสดงขนบธรรมเนียม  
วัฒนธรรมท้องถิ่นของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งซึ่งจะอยู่ในแผนการพัฒนาสถานที่  
ท่องเที่ยวในชนบท เป็นต้น สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นงานทางด้านการ  
พัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแทบทั้งสิ้น และอุตสาหกรรมผลิตสินค้าพื้นเมืองซึ่ง  
จะนำมาจำหน่ายเป็นของที่ระลึกแก่บรรดานักท่องเที่ยวทั้งหลาย ก็ควรจะได้  
รับการส่งเสริมให้สอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอีกด้วย จะเห็น  
ได้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวขึ้นเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและกิจกรรม  
หลาย ๆ ประเภท ดังนั้น การปรับปรุงและพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวย่อมมี  
ผลในการชักจูง สนับสนุนและก่อให้เกิดความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงพัฒนาธุรกิจ  
หรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกันดังได้กล่าวไว้ข้างต้นนั้นให้เจริญก้าวหน้าขึ้น และ  
ในทำนองเดียวกัน การปรับปรุงพัฒนาธุรกิจหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับ  
กิจกรรมท่องเที่ยวจะช่วยผลักดันให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีอัตราความเจริญ  
เติบโตที่สูงขึ้นด้วย

ในที่นี้ ผู้เขียนจะกล่าวถึงแต่การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีผลต่อ  
อุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งของประเทศเท่านั้น ดังได้ให้เหตุผลไว้ในบทนำ

บ้างแล้ว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวนี้ได้มีการพัฒนาทั้งของเอกชนและหน่วยงานของรัฐบาลของเอกชน ได้แก่สถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่ได้ทำการบุกเบิกขึ้นใหม่ ๆ โดยการลงทุนของเอกชน เช่น สวนสามพราน (Rose Garden) นครปฐม หมู่บ้านริมแม่น้ำแควในกาญจนบุรี (River Kwai village) ฟาร์มจระเข้ สมุทรปราการ เมืองโบราณจังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น เหล่านี้เป็นเพียงตัวอย่างให้เห็นได้ชัดเจน และยังมีการลงทุนเพื่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวอีกมากมาย ซึ่งหาได้จากรายการนำเที่ยวของบริษัทนำเที่ยวที่จัดเป็นหมายกำหนดการ (Program) ไว้เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เลือกให้เป็นทีพอใจ ส่วนมากธุรกิจประเภทนี้มักจะได้รับ การส่งเสริมจากรัฐบาล ดังนั้น การดำเนินงานตลอดจนความช่วยเหลือทางด้านการเงิน การกู้ยืมระยะยาว และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเงิน ธุรกิจประเภทนี้จะได้รับสิทธิพิเศษ เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลสนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวนี้เอง สถาบันทางการเงิน เช่น ธนาคารบริษัทการเงิน จึงได้ให้บริการเป็นพิเศษทางด้านการลงทุนคือกิจการที่จัดอยู่ในพวกอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในปัจจุบันมีผู้สนใจใช้บริการนี้กันมาก หากดูรายชื่อได้จากรายงานประจำปีของธนาคารแทบทุกธนาคาร หรือติดต่อแผนกสินเชื่อของธนาคารสำนักงานใหญ่ทุกธนาคารเช่นกัน ที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้มีรายละเอียดของอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาล พร้อมทั้งรายชื่อของธุรกิจท่องเที่ยวของเอกชนที่ได้มาจากทะเบียนที่อยู่ในประเภทที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาล เพื่อมีสิทธิและบริการพิเศษในการดำเนินงานอีกด้วย

นอกจากการพัฒนาโดยเอกชนแล้ว หน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวได้แก่องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (อ.ส.ท.) หน่วยงานนี้มีหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรงทางการโฆษณาเผยแพร่และส่งเสริมอุตสาหกรรมประเภทนี้ และก็ได้มีผลงานดีเด่นเรื่อย ๆ มา ดังที่ปรากฏให้ประชาชนเห็นโดยทั่วไปในปัจจุบัน

นอกจากนี้ อ.ส.ท.ยังให้ความร่วมมือและสนับสนุนหน่วยงานของเอกชนในการ  
ดำเนินงานด้านพัฒนาโครงสร้างและปรับปรุงอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีประสิทธิ  
ภาพสูงขึ้นอีกด้วย

การพัฒนาส่วนใหญ่มุ่งไปในด้านแหล่งท่องเที่ยว ซึ่ง อ.ส.ท.จะจัด  
วางโครงการพัฒนาไว้ แต่ละแหล่ง เช่น แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต พัทยา  
เป็นต้น

การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ในระยะของแผนพัฒนามับทที่ ๓ (๒๕๑๕-  
๒๕๑๙) อ.ส.ท.ได้ทำการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวต่าง ๆ ซึ่ง  
สามารถแบ่งงานได้ดังนี้

#### การวางแผน

อ.ส.ท.ร่วมกับหน่วยราชการและเอกชนทำการสำรวจเพื่อวางแผน  
พัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต พร้อมด้วยบริเวณใกล้เคียง เช่น พังงา  
กระบี่ ใน พ.ศ. ๒๕๑๖ และทำการสำรวจเพื่อวางแผนปรับปรุงและแก้ไข  
สภาวะแวดล้อมทางการท่องเที่ยวของพัทลุง ใน พ.ศ. ๒๕๑๗ และใน พ.ศ.  
๒๕๑๘ อ.ส.ท.ได้ให้บริษัท Netherland Institute of Tourism  
Development Consultant (TDC) ร่วมกับบริษัท SGV Na Thalang  
ทำการสำรวจและจัดทำแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของประเทศไทย

#### การสัมมนา

ได้มีการจัดสัมมนาเกี่ยวกับธุรกิจที่เกี่ยวข้องของทางการท่องเที่ยวและส่วน  
ราชการในท้องถิ่น

ใน พ.ศ. ๒๕๑๖ ได้จัดสัมมนาที่จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดภูเก็ต

ใน พ.ศ. ๒๕๑๘ ได้จัดสัมมนาที่หาดใหญ่จังหวัดสงขลา

#### การฝึกอบรม

ได้ทำการฝึกอบรมร่วมกับมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ทั้งในกรุงเทพฯ และ  
ต่างจังหวัด ในด้านมัคคุเทศก์ โรงแรม และภัตตาคาร โดยแผนระยะ ๓ นี้  
ทำการฝึกอบรมรวมทั้งสิ้น ๑๐ ครั้ง

ในกรุงเทพฯ	๔ ครั้ง
ภาคใหญ่	๒ ครั้ง
เชียงใหม่	๒ ครั้ง
ภูเก็ต	๑ ครั้ง
และ อุบลราชธานี	๑ ครั้ง

มีจำนวนผู้สำเร็จการฝึกอบรมรวมทั้งสิ้น ๒๓๕ คน

นอกจากนี้ อ.ส.ท. ได้ทำแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวโดยการเปิดสำนักงานตัวแทนขึ้นในจังหวัดต่าง ๆ เพื่อทำหน้าที่ในการให้ข่าวสาร และอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว

พ.ศ. ๒๕๑๖ เปิดสำนักงานที่จังหวัดกาญจนบุรี

พ.ศ. ๒๕๒๐ จะเปิดสำนักงานที่พัทธยาและจังหวัดภูเก็ต

พร้อมกันนี้ได้จัดนำเที่ยวไปสู่จังหวัดต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้ว เช่น งานแสดงของช่างที่จังหวัดสุรินทร์ รวมทั้งการเผยแพร่ชนบทธรรมเนียมประเพณีของจังหวัดทางภาคอีสานในรายการเยือนอีสานทางสื่อมวลชน พร้อมทั้งหยิบยกงานประเพณีที่สำคัญเพื่อนำมาปรับปรุงและขยายให้เป็นที่รู้จักกันมากยิ่งขึ้น เช่น งานเซิ้งบั้งไฟที่จังหวัดชัยภูมิ งานฤดูหนาวที่เชียงใหม่ ฯลฯ

เท่าที่กล่าวไปเป็นการดำเนินงานของ อ.ส.ท. ทางด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย พอสังเขปในระยะของแผน ๓ ฉบับที่ ๓ ผู้ใดที่สนใจในกิจกรรมของ อ.ส.ท. ก็ติดต่อขอทราบละเอียดได้ที่สำนักงานใหญ่ ถนนราชดำเนิน ในภาพประกอบที่ ๔ ซึ่งแนบมาด้วยนั้น แสดงให้เห็นการวางเป้าหมายในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งตามความเหมาะสม ซึ่ง อ.ส.ท.

---

องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (อ.ส.ท.), เอกสาร "การประเมินผลการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะแผน ๓ ฉบับที่ ๓ (๒๕๑๕ - ๒๕๑๙)," แผนเยี่ยมท่องสมุท อ.ส.ท., หน้า ๔.

ได้จัดแผนงานไว้ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในระยะแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๔) ซึ่งได้มีมาตรการในการจัดลำดับความสำคัญและความเหมาะสม โดยแบ่งแหล่งท่องเที่ยวในท้องถิ่นต่าง ๆ ให้มีศูนย์กลางการท่องเที่ยวในระดับภาค ศูนย์กลางในระดับจังหวัด และเมืองบริวาร ศูนย์กลางในแต่ละภาคและแต่ละจังหวัด ทำหน้าที่ในการรับนักท่องเที่ยวและกระจายออกไปยังเมืองอื่น ๆ ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงต่อไป โดยพิจารณาถึงสภาพของการพัฒนาสถานที่ตั้ง ปัจจัยทางการท่องเที่ยวทั้งขั้นพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอและเหมาะสม โดยเฉพาะควรมีสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่ดี และมากเพียงพอ นอกจากนี้ควรมีการคมนาคมที่ดีต่อกับกรุงเทพ ฯ และเมืองอื่น ๆ ใกล้เคียงอีกด้วย สำหรับเมืองบริวารจะเป็นแหล่งที่จะช่วยสนับสนุนเมืองที่เป็นศูนย์กลาง โดยมีสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวอยู่มาก และในระดับที่สูงพอจะกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศเดินทางมาหรือมีแนวโน้มที่จะส่งเสริมได้โดยง่าย เมืองบริวารจะอยู่ไม่ไกลจากเมืองที่เป็นศูนย์กลาง สามารถเดินทางไป - กลับได้ภายในวันเดียว ในการนี้ได้กำหนดเมืองศูนย์กลางและเมืองบริวารออกเป็น ๔ ภาค ดังแสดงไว้ในตารางประกอบที่ ๕ แล้ว

การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้เป็นรายงานข่าวจากองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยว่า ผู้เชี่ยวชาญการท่องเที่ยวของเนเธอร์แลนด์ได้เสนอแนะให้ประเทศไทยพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวทั่วประเทศมากกว่า ๕๐๐ แห่ง โดยธนาคารโลกพร้อมที่จะให้ความสนับสนุนในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ นอกจากนั้นคณะผู้เชี่ยวชาญชุดนี้ได้มาศึกษาสำรวจและคัดเลือกสถานที่ท่องเที่ยวที่สมควรพัฒนาในภาคต่าง ๆ ของประเทศเป็นจำนวนมากกว่า ๕๐๐ แห่ง โดยได้จัดลำดับความสำคัญของสถานที่ท่องเที่ยวออกเป็น ๔ กลุ่มใหญ่ ๆ ดังนี้

กลุ่มที่หนึ่ง ซึ่งมีความเร่งด่วนที่จะต้องทำการพัฒนาเป็นลำดับแรก ได้แก่ สถานที่ท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร พัทยา หาดใหญ่ สงขลา เชียงใหม่

ตารางประกอบที่ ๕  
 ศูนย์กลางกลางทางการท่องเที่ยวและเมืองบริวารในแต่ละภาคได้ดังนี้

ภาค	ศูนย์กลางภาค	ศูนย์กลางของจังหวัด	เมืองบริวาร
กลาง	กรุงเทพฯ	พญา กายจนบุรี หัวหิน, จันทบุรี	อยุธยา
เหนือ	เชียงใหม่	พิษณุโลก/สุโขทัย/ตาก	ลำพูน/ลำปาง เชียงใหม่
ใต้	สงขลา/ภาคใหญ่	ภูเก็ต	สุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย) ปัตตานี/นราธิวาส พังงา/กระบี่
ตะวันออก/เฉียงเหนือ	นครราชสีมา	ขอนแก่น อุบลราชธานี	บุรีรัมย์/สุรินทร์ อุดร, กาฬสินธุ์ นครพนม

ภาพประกอบที่ ๔

แบบจำลอง (MODEL) ของการพัฒนาเมืองเพื่อการท่องเที่ยว



และนครราชสีมา นั้นหมายถึงศูนย์กลางภาคนี้เอง

กลุ่มที่สอง ซึ่งมีความสำคัญรองลงไป ไก่แก้ว กาญจนบุรี หัวหิน จันทบุรี สุโขทัย/พิษณุโลก ภูเก็ล ขอนแก่น และอุบลราชธานี (หรือศูนย์กลางของจังหวัด)

กลุ่มที่สาม ไก่แก้วแหล่งทอง เทียวในจังหวัดอยุธยา ลำปาง เชียงราย เกาะสมุย พังงา/กระบี่ บุรีรัมย์/สุรินทร์ อุตร นครพนม เป็นต้น (หรือเมืองบริวาร)

ส่วนสถานที่ทอง เทียว โดยทั่วไปจัดอยู่ในกลุ่มที่สี่

สำหรับกลุ่มที่หนึ่ง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญและพัฒนาเป็นอันดับแรก นั้น ธนาคารโลกได้แสดงความจำนงให้ความช่วยเหลือร่วมมือในการจัดทำแผนหลักเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เชียงใหม่ พัทยา หาดใหญ่/สงขลา โดยจะดำเนินการที่พัทยาก่อนแห่งอื่น และนอกจากการช่วยเหลือในการทำแผนหลักเพื่อการพัฒนาแล้ว ธนาคารโลกยังยินดีที่จะให้เงินกู้ในการพัฒนาสถานที่ทอง เทียวเหล่านั้นด้วย

จากการประเมินผลการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะแผน ๖ ฉบับที่ ๓ นี้ ปรากฏว่า ยังมีปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่ประเทศไทยประสบอยู่ทางการท่องเที่ยวที่มีสาเหตุมาจากการเปลี่ยนแปลงในภาวะการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมที่สำคัญทั้งภายในและภายนอกประเทศ ซึ่ง อ.ส.ท.ได้ประเมินปัญหาต่าง ๆ ไว้พอสรุปได้เป็น ๒ ประการ

#### ปัญหาพื้นฐาน

๑. ทรัพยากรทางการท่องเที่ยวถูกทำลาย
๒. ความไม่สมดุลย์ในระบบเศรษฐกิจ

---

องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, "เสนอเงินกู้ธนาคารโลกพัฒนาที่ทองเที่ยวกว่า ๕๐๐ แห่ง", หนังสือพิมพ์สยามรัฐ, ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๘, หน้า ๑, ๑๖.



๓. อำนาจหน้าที่ของ อ.ส.ท. มีขอบเขตจำกัดในการแก้ไขปัญหา
๔. การขาดแคลนแรงงานและการฝึกอบรมค่านการท่องเที่ยว
๕. การขาดหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว
๖. การขาดความสนับสนุนให้ประชาชนโดยทั่วไปได้มีโอกาสท่องเที่ยว

### ปัญหาที่รับควน

๑. ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว
  ๒. ขาดการควบคุมในมาตรฐาน บริการ คุณภาพและราคาของ โรงแรม บริษัทนำเที่ยว ร้านค้าของที่ระลึก และกิจการขนส่ง
- ปัญหาลี้กกล่าวอาจเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งรัฐบาลควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาลี้ก โดยเนพาะปัญหาที่รับควน ควรจะกำหนดมาตรการในการคุ้มครองให้ความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางท่องเที่ยวควย?

ปัญหาที่รับควนประการแรกคือ เรื่องความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว นั้น ก็ได้มีการแก้ไขกันบ้างแล้ว โดยให้กรมตำรวจจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกและให้ความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะเจริญขึ้นมากนี้ ทั้งนี้ เป็นรายงานข่าวจากกรมตำรวจ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๕ แจ้งว่า โครงการจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีรองผู้อำนวยการ อ.ส.ท. เป็นประธานอนุกรรมการ

---

องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เอกสาร "การประเมินผลการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะของแผน ๖ ฉบับที่ ๓ (๒๕๑๕ - ๒๕๑๘)," แผนเขียนท่องเที่ยว อ.ส.ท., หน้า ๖.

มีผู้แทนหน่วยราชการและธุรกิจ เอกชนร่วมประชุมพิจารณาปัญหาความ  
ปลอดภัยและความสะดวกของนักท่องเที่ยว คณะกรรมการจึงมีมติให้กรมตำรวจ  
จัดตั้งตำรวจเฉพาะกิจการนี้ขึ้น

ศูนย์ดังกล่าวทำหน้าที่ดังต่อไปนี้

๑. ป้องกันอาชญากรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็น  
การประทุษร้ายต่อชีวิตหรือทรัพย์สิน
๒. ปรามปรามและจับกุมผู้กระทำความผิดฐานต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว
๓. เป็นศูนย์รวมข่าวรับแจ้งข้อซักของและความไม่สะดวกต่าง ๆ
๔. ประสานงานให้คำแนะนำแก่นักท่องเที่ยวในการแจ้งความและ  
การดำเนินคดีต่าง ๆ
๕. เป็นศูนย์แจ้งเหตุการณ์หรือเหตุการณ์ที่ศูนย์ได้รับแจ้งไปยังหน่วย  
ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสอดส่องดูแลหรือปฏิบัติงานให้เหมาะสมในทางให้ความคุ้มครอง  
แก่นักท่องเที่ยว

๖. รวบรวมสถิติ ข้อมูล เกี่ยวกับอาชญากรรม ตลอดจนข้อมูลอื่น ๆ ที่  
จะสามารถนำมาใช้ในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับนักท่องเที่ยวในโอกาสต่อไป  
เพื่อให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ  
ในขั้นแรกศูนย์ดังกล่าวจะจัดตั้งขึ้นในกรุงเทพมหานครก่อน แล้วจึงค่อยกระจาย  
ไปในจังหวัดอื่น ๆ ต่อไป

นอกจากนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการประเมินผลการพัฒนาการท่องเที่ยว  
ในแผน ๖ ฉบับที่ ๓ องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย  
ได้เน้นถึงความสำคัญของการปรับปรุงการคมนาคมขนส่งไว้อีกด้วยในการจัด  
ทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในช่วงระยะของแผนพัฒนา ๖ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๐-  
๒๕๒๔)

กรมตำรวจ, "ตำรวจตั้งศูนย์บริการนักท่องเที่ยวต่างประเทศ,"  
หนังสือพิมพ์สยามรัฐ, ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๘ หน้า ๑, ๑๖.

ส่วนปัญหาที่เกี่ยวกับประการหนึ่งจะเห็นว่า อุตสาหกรรมเส้นทาง และขนส่ง เป็นปัญหาสำคัญที่ก่อกำการพัฒนาให้สอดคล้องควบคู่กันไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว การพัฒนาการท่องเที่ยวจึงมีผลต่ออุตสาหกรรมเส้นทางและขนส่งโดยส่วนรวมของประเทศ ดังที่จะได้กล่าวในหัวข้อต่อไปให้เห็นผลที่มีต่อการขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ ซึ่งจะเป็นผลสืบเนื่องมาโดยตรงและผลทางอ้อม การเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงและความก้าวหน้าต่าง ๆ ที่ปรากฏในระบบการคมนาคมขนส่งทั้ง ๓ ทางนั้น กล่าวได้ว่าเป็นผลมาจากปัจจัยหลายประการ เช่น การวางนโยบายของรัฐบาล การพัฒนาอุตสาหกรรมหลาย ๆ ประเภท สภาพทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง และอื่น ๆ อีก ก็จริงอยู่ แต่ทุกคนก็คงจะไม่ปฏิเสธที่จะกล่าวว่า อุตสาหกรรมท่องเที่ยวในปัจจุบันกำลังได้รับความนิยมและมีอัตราความเจริญสูงขึ้น ประกอบกับเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้มาสู่ประเทศในจำนวนมาก ทั้งยังช่วยเสริมสร้างความเจริญให้แก่กระจายไปในทุก ๆ ส่วนของประเทศ อันเป็นการยกมาตรฐานการครองชีพของประชาชนส่วนรวม เพิ่มรายได้ประชาชาติอีกด้วย ความสำคัญของอุตสาหกรรมนี้เป็นที่ตระหนักกันดี จึงเป็นปฐมเหตุใหญ่ที่รัฐบาลนำมาคำนึงอยู่เสมอ ในการวางนโยบายพัฒนาประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และในทำนองเดียวกัน การพัฒนาอุตสาหกรรมเส้นทางและขนส่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจการของรัฐบาลและรัฐบาลเป็นผู้ดำเนินงานจัดระบบการคมนาคมของประเทศ รัฐบาลจึงมักจะจัดระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศในวิธีทางที่ก่อประโยชน์แก่การท่องเที่ยว เป็นสำคัญ เช่น การตัดถนนเรียบชายฝั่งทะเล การทำถนนขึ้นคอยอินทนนท์ การขยายสนามบิน เป็นต้น

นั่นคือ การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในหลาย ๆ ปัจจัยที่ทำให้เกิดความเจริญก้าวหน้าและเกิดการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ

การพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในระยะของแผน ๗ ฉบับที่ ๕

จากตารางประกอบที่ ๗ แสดงให้เห็นการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในระยะของแผน ๗ ฉบับที่ ๕ ซึ่ง อ.ส.ท. เป็นผู้จัดทำขึ้นโดยอาศัยการพยากรณ์จากสถาบันอื่น ๆ (ตารางประกอบที่ ๖) เป็นแนวทางแล้วนำมาวิเคราะห์ปรับตัวเลขให้ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

ตามที่ อ.ส.ท. ได้พยากรณ์ว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศจะเพิ่มจำนวนขึ้นเป็น ๒.๒ ล้านคน และยิ่งพยากรณ์วันพักของนักท่องเที่ยวว่าจะขยายเป็น ๕.๕ วัน และมีรายจ่ายเฉลี่ยคนละ ๘๖๖ บาทต่อวัน ทำให้มีรายได้จากการท่องเที่ยวทั้งสิ้นประมาณปีละ ๑๑,๓๐๐ ล้านบาท<sup>๑</sup> นั้น เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายดังกล่าว รัฐบาลและเอกชนจะต้องจัดสรรปัจจัยต่าง ๆ เพื่อรองรับการเกินทางของนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และปัจจัยด้านแรกที่นักท่องเที่ยวจะเรียกใช้บริการ เมื่อเริ่มผ่านเข้ามาในประเทศไทยได้แก่กิจการขนส่งนั่นเอง เป็นที่แน่นอนว่าจำนวนเงินประมาณปีละ ๑๑,๓๐๐ ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะได้รับจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยว นั้นคาดว่าจะช่วยอุตสาหกรรมค้าได้ และอาจจะทำให้อุตสาหกรรมชำระเงินอยู่ในสภาพเกินดุล เพราะอุตสาหกรรมค้ามีแนวโน้มที่จะขาดดุลมากขึ้นทุกปี คราวนี้ที่รัฐบาลยังให้ความสนใจในรายได้ที่สูงจำนวนน้อย ก็เป็นการสมควรอย่างยิ่งที่จะให้ความร่วมมือและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังที่ได้วางแผนไว้

การคมนาคมขนส่งนับเป็นปัจจัยขั้นพื้นฐานที่สำคัญของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและส่วนใหญ่อยู่ออกภายใต้การดำเนินการและการควบคุมของรัฐบาล

---

<sup>๑</sup> องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เอกสารเรื่องแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในช่วงระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๔), หน้า ๕๑.

ตารางประกอบที่ ๒  
การพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวปี ๒๕๒๓ โดยสถาบันอื่น

(: พันคน)

	แนวโน้มสูง	แนวโน้มกลาง	แนวโน้มต่ำ
TDC Co., (Netherland)	2,500	2,200	2,000
Boeing	3,674	-	2,716
World Bank	2,405	2,020	1,680
Dr. Bullockus (U.N.)	-	-	3,650
Dr. Bar on (Israel)	2,550	1,900	1,550
<b>PATA</b>	-	2,175	-

ที่มา : อ.ส.ท.

ตารางประกอบที่ ๗  
การพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในระยะของแผน ๗ ฉบับที่ ๔

(: พันคน)

ปี	แนวโน้ม สูง	อัตรา การเพิ่ม (%)	แนวโน้ม กลาง	อัตรา การเพิ่ม (%)	แนวโน้ม ต่ำ	อัตรา การเพิ่ม (%)
๒๕๑๘	—		๑,๑๘๐		—	
๒๕๑๙	๑,๓๖๙	๑๖	๑,๒๙๘	๑๐	๑,๒๕๑	๖
๒๕๒๐	๑,๕๘๘	๑๖	๑,๔๔๑	๑๑	๑,๓๒๖	๖
๒๕๒๑	๑,๘๔๒	๑๖	๑,๕๙๙	๑๑	๑,๔๐๖	๖
๒๕๒๒	๒,๑๓๓	๑๖	๑,๗๗๕	๑๑	๑,๔๙๐	๖
๒๕๒๓	๒,๔๓๙	๑๖	๑,๙๓๐	๑๑	๑,๕๗๙	๖
๒๕๒๔	๒,๘๓๕	๑๖	๒,๑๘๗	๑๑	๑,๖๗๔	๖

ที่มา : การพยากรณ์นี้จัดทำโดย อ.ส.ท.

ตารางประกอบที่ ๘  
การพยากรณ์นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทย  
แยกประเภทตามตลาดที่สำคัญ

( : พันคน)

ประเทศ/สัญชาติ	จำนวนนักท่องเที่ยว ปี ๒๕๑๘	อัตราการเพิ่มขึ้น %	จำนวนที่พยากรณ์ ปี ๒๕๒๔
<u>โพ้นทะเล</u>	๘๕๐	๑๒	๑,๖๓๖
<u>อเมริกา</u>	๑๓๕	๕	๑๓๑
สหรัฐ ฯ	๑๑๖	๘	๑๕๖
แคนาดา	๑๑	๕	๑๕
อเมริกาใต้	๘	๘	๑๐
<u>ยุโรป</u>	๓๐๒	๑๘	๖๕๘
เยอรมัน	๓๘	๑๖	๑๕๐
สหราชอาณาจักร	๔๓	๑๕	๑๐๕
ฝรั่งเศส	๔๓	๑๘	๑๐๓
สแกนดิเนเวีย	๒๕	๑๒	๕๘
อิตาลี	๓๑	๑๕	๖๘
สวิสเซอร์แลนด์	๒๖	๑๒	๕๑
เนเธอร์แลนด์	๑๕	๑๓	๓๑
อื่น ๆ	๓๓	๑๐	๕๘
<u>แปซิฟิกและเอเชีย</u>	๓๘๒	๑๓	๘๒๑
<u>ญี่ปุ่น</u>	๑๘๓	๑๘	๓๒๓
ออสเตรเลีย	๓๘	๑๕	๑๘๓
ฮ่องกง	๕๘	๑๖	๑๓๒
ไต้หวัน	๒๘	๑๖	๒๘
อินเดีย	๒๒	๑๐	๓๘

## ตารางประกอบที่ ๘ (ต่อ)

( : พันคน)

ประเทศ/สัญชาติ	จำนวนนักท่องเที่ยว ปี ๒๕๑๘	อัตราการเพิ่มคือมี %	จำนวนที่พยากรณ์ ปี ๒๕๒๔
อินโดนีเซีย	๑๘	๑๒	๓๗
ฟิลิปปินส์	๑๑	๑๒	๒๒
อื่น ๆ	๓๒	๑๐	๕๗
<u>ตะวันออกกลาง</u>	๒๑	๓	๒๕
ตะวันออก	๑๒	๕	๑๐
แอฟริกา	๖	-	๖
อื่น ๆ	๓	-	๓
<u>ประเทศเพื่อนบ้าน</u>	๓๓๐	๘	๕๒๔
มาเลเซีย	๒๒๘	๘	๓๘๓
สิงคโปร์	๕๖	๘	๗๓
ลาว	๒๑	-	๒๑
พม่า	๑๐	๘	๑๗
อื่น ๆ	๒๕	๓	๓๐
ยอดรวม	๑,๑๘๐		๒,๒๐๐
<u>การเดินทาง</u>			
อากาศ	๘๗๓	๑๒	๑,๗๒๐
บก	๓๐๓	๘	๔๗๕
เรือ	๕	๘	๖
ยอดรวม	๑,๑๘๐	๑๑	๒,๒๐๕



ดังนั้น แนวทางที่รัฐบาลจะช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้บรรลุเป้าหมาย  
ดังกล่าวได้วิธีหนึ่งก็คือ การปรับปรุงการขนส่งให้มีมาตรฐานและปริมาณเพียงพอ  
ที่จะช่วยรับภาระที่เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวความที่ไคพยากรณ์ไว้  
เท่าที่ดำเนินการอยู่ทุกวันนี้ รัฐบาลก็พยายามกำจัดปัญหาต่าง ๆ ไป  
เรื่อย ๆ ตามลำดับความสำคัญของปัญหานั้น ๆ การจัดการและปรับปรุงบาง  
อย่างไม่สามารถเห็นผลได้ทันที เพราะจำเป็นต้องใช้เวลาและงบประมาณสูง  
ก็จะดำเนินนโยบายค่อยเป็นค่อยไป ส่วนปัญหาที่รีบด่วนก็จะมีการดำเนินงาน  
รวดเร็ว โดยเฉพาะการควบคุมในมาตรฐาน บริการ คุณภาพ และราคาของ  
กิจการขนส่ง เพื่อสนองความต้องการของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวโดยตรง และ  
ยังช่วยปรับปรุงการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยอีกด้วย ดังจะไคกล่าวให้  
เห็นผลของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่อการเดินทางและขนส่งใน  
ลำดับถัดไป

#### ผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่อการเดินทางและขนส่งทางอากาศ

กรณีตัวอย่าง "การขยายสนามบินเชียงใหม่และการพัฒนาการขนส่ง  
ทางอากาศภาคเหนือ" ซึ่งไคนำเสนอไว้อย่างละเอียดในบทที่ ๔ นั้น ไค  
แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เช่น ปรับปรุงเครื่องอำนวยความสะดวก  
สะดวกต่าง ๆ ในการบิน การบริการผู้โดยสาร การขนส่งสินค้าทางอากาศ  
เป็นต้น ย่อมเป็นตัวอย่างที่ดี ที่ชี้ให้เห็นผลการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว  
ที่มีต่ออุตสาหกรรมเดินทาง<sup>และ</sup>ขนส่งทางอากาศอย่างชัดเจนแล้ว ความจริงนั้น  
การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เป็นปฐมเหตุที่ทำให้เกิดต้องปรับปรุงระบบ  
การคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางอากาศและทางน้ำ แต่ที่เห็นได้อย่างชัดเจน  
ได้แก่ทางอากาศและทางถนน ส่วนทางรถไฟและทางเรื่อนั้นไม่ค่อยได้รับความ  
นิยมจากนักท่องเที่ยวเท่าที่ควร ทั้งนี้เป็นเพราะต้องใช้ระยะเวลาในการ  
เดินทางนานเกินไป

รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศทั้งสิ้นในปี พ.ศ. ๒๕๑๘ มีจำนวน

๔,๕๓๘ ล้านบาท<sup>๑</sup> ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศทั้งสิ้น ตัวเลขเหล่านี้ย่อมแสดงให้เห็นว่า เงินที่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศนำมาใช้จ่ายในเมืองไทยได้กระจายออกไปอย่างมากมายและกว้างขวาง ทั้งนี้ยังมีได้นำรายจ่ายของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางท่องเที่ยวไปยังจังหวัดต่าง ๆ ภายในประเทศ เข้ามารวมด้วย จะเห็นว่ารายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่เกิดจากนักท่องเที่ยวต่างชาติมีสัดส่วนสูงมาก และการเดินทางที่ต่างชาตินิยมได้แก่ทางอากาศ จึงเป็นสาเหตุให้ประเทศไทยเห็นควรพัฒนาอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งทางอากาศสำหรับบริการนักท่องเที่ยวมาก จากตารางประกอบที่ ๕ แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมเดินทางเข้ามาทางอากาศถึงประมาณร้อยละ ๗๕

เนื่องด้วยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาโดยทางอากาศ ฉะนั้น การบินจึง เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการเดินทางและการท่องเที่ยว ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียรองจากฮ่องกงและญี่ปุ่น และกรุงเทพฯ เป็นชุมทางอากาศของเอเชียตะวันออก ตลอดจนเป็นท่าอากาศยานที่คึกคักอยู่ใกล้ยุโรปมากที่สุด ก่อนหน้านั้นไปยังเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก การเป็นศูนย์กลางการบินทำให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากแหล่งใหญ่ ๆ โดยเฉพาะผู้ที่เดินทางมาเป็นหมู่คณะต้องแวะพักและถือโอกาสเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยก่อนที่จะเดินทางต่อไปยังที่อื่น ประเทศไทยจึงมักถูกพิจารณาให้เป็นเป้าหมายอันดับแรก (First Destination) และเป็นจุดกระจายนักท่องเที่ยว (Dispersion Point) ไปยังประเทศอื่น ๆ ในเอเชียฝั่งแปซิฟิก จึงทำให้เป็นแหล่งรวมของธุรกิจและมีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง

ในปี ๒๕๑๘ จำนวนสายการบินนานาชาติที่เป็นแบบตามกำหนดเวลา ๓๗ บริษัท (Scheduled Flight) (ดูตารางประกอบที่ ๑๐)

ตารางประกอบที่ ๕

ลักษณะของการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย

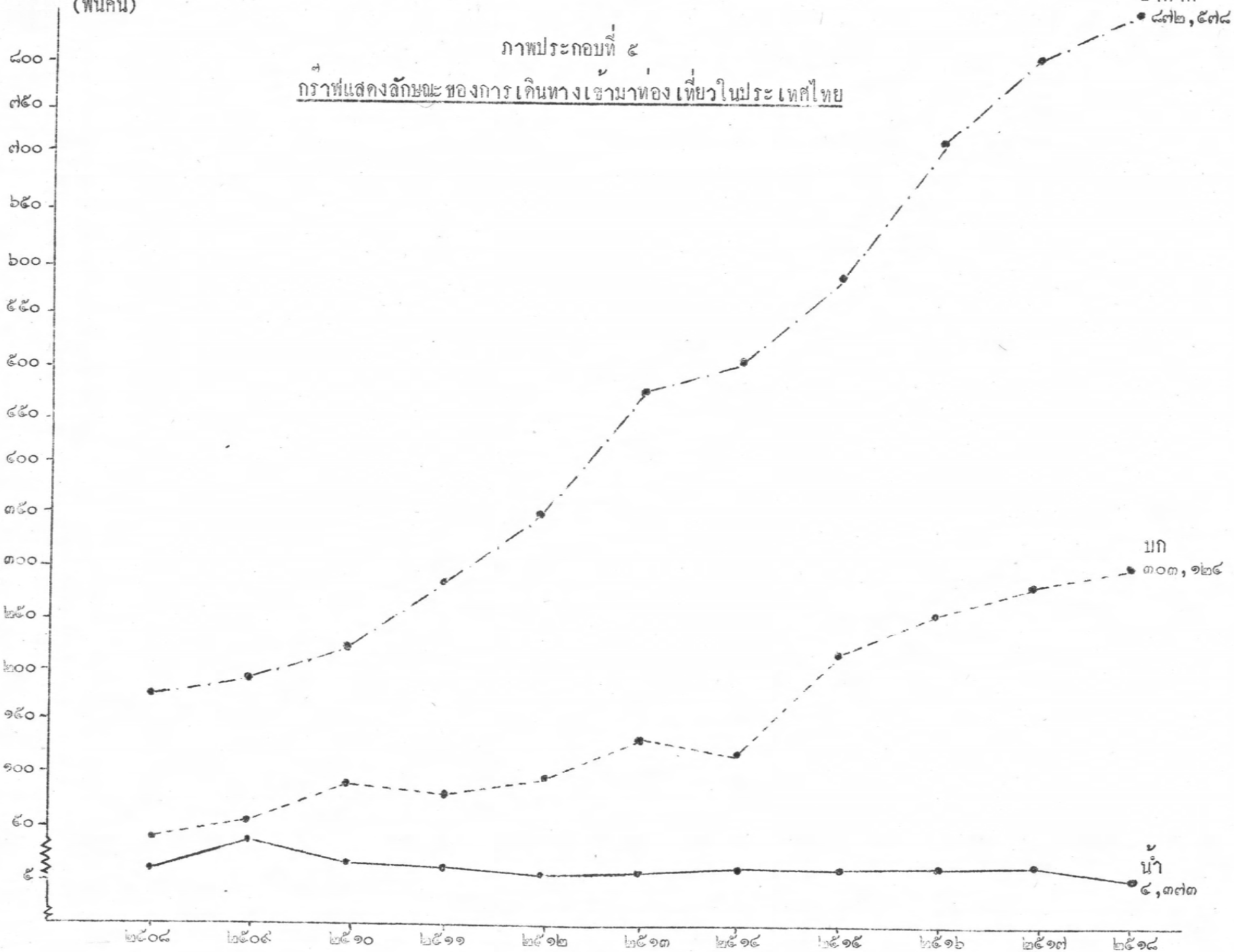
ปี	อากาศ		บก		น้ำ		รวม
	จำนวน:คน	% เพิ่ม-ลด	จำนวน:คน	% เพิ่ม-ลด	จำนวน:คน	% เพิ่ม-ลด	
๒๕๐๘	๑๘๑,๘๘๒	-	๓๓,๕๖๖	-	๕,๘๖๓	-	๒๒๕,๐๒๕
๒๕๐๙	๑๙๕,๒๓๓	๗.๒๙	๕๘,๒๙๐	๔๘.๕๑	๓๕,๕๕๐	๕๕๐.๐๒	๒๘๘,๑๑๓
๒๕๑๐	๒๒๕,๘๒๓	๑๕.๖๔	๙๑,๒๑๕	๖๘.๐๑	๑๘,๘๐๓	๒๘๙.๐๒	๓๓๕,๘๓๑
๒๕๑๑	๒๙๐,๓๖๓	๒๘.๕๓	๘๐,๙๘๓	-๑๒.๖๒	๕,๙๑๒	-๒๑๘.๑๑	๓๗๖,๒๖๒
๒๕๑๒	๓๖๘,๕๕๖	๒๖.๙๒	๙๕,๘๓๔	๑๘.๓๓	๕,๓๙๔	-๙.๖๐	๔๖๙,๗๘๒
๒๕๑๓	๔๘๒,๐๘๔	๓๐.๘๐	๑๓๘,๖๑๕	๔๘.๖๔	๗,๙๗๒	๔๗.๓๙	๖๒๘,๖๐๑
๒๕๑๔	๕๑๐,๙๙๐	๕.๙๙	๑๒๑,๗๓๑	-๑๓.๘๖	๖,๐๑๓	-๓๒.๔๙	๖๓๘,๗๓๘
๒๕๑๕	๕๙๔,๔๗๓	๑๖.๓๓	๒๒๐,๐๔๖	๘๐.๗๖	๖,๒๓๕	๓.๖๒	๘๑๖,๓๑๗
๒๕๑๖	๗๒๗,๐๓๑	๒๒.๒๙	๒๕๙,๕๕๗	๑๗.๙๕	๗,๑๔๙	๑๘.๖๕	๑,๐๓๓,๗๖๗
๒๕๑๗	๘๑๐,๒๙๓	๑๑.๔๕	๒๘๙,๙๒๕	๑๐.๔๗	๗,๑๗๔	๐.๓๔	๑,๑๐๗,๓๒๒
๒๕๑๘	๘๗๒,๕๗๘	๗.๖๘	๓๐๓,๑๒๔	๔.๕๕	๘,๓๗๓	-๖๘.๐๕	๑,๑๘๐,๐๗๕
	เป็นจำนวนเฉลี่ย ร้อยละ ๗๕		เป็นจำนวนเฉลี่ย ร้อยละ ๒๔		เป็นจำนวนเฉลี่ย ร้อยละ ๑		

ที่มา : องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

จำนวนนักท่องเที่ยว  
(พันคน)

ภาพประกอบที่ ๕

กราฟแสดงลักษณะของการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย



อากาศ  
๘๓๒, ๕๓๘

บก  
๓๐๓, ๑๒๔

น้ำ  
๔, ๓๓๓



ตารางแสดง บริษัทการบินที่มีสายการบินประจำ  
มีกำหนดที่ทำการบินมาแวะลง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ฯ

ลำดับ	ชื่อบริษัทการบิน	ชื่อย่อ		หมายเหตุ	
		บริษัท	เที่ยวบิน		
1	ALIA THE ROYAL JORDNIAN AIRLINE	ALIA	RJ	ขณะนี้งดทำการบิน	
2	AEROFLOT	AEROFLOT	SU		
3	AIR CAMBODGE	RAC	RC		
4	AIR CEYLON LTD.	-	AE		
5	AIR FRANCE	AF	AF		
6	AIR INDIA	AI	AI		
7	AIR SIAM AIR COMPANY LTD.	-	VG		
8	AIR VIET-NAM	AVN	VN		ขณะนี้งดทำการบิน
9	ALITALIA	AZ	AZ		
10	BANGLADESH BIMAN	-	BG		CARGO & MAIL ONLY
11	BRITISH AIRWAYS OVERSEAS DIVISION	BAOD	BA		
12	CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.	CPA	CX		
13	CHINA AIRLINES	CAL	CI		
14	EGYPT AIR	-	MS		
15	FLYING TIGER LINE INC.,	-	FT		
16	GARUDA INDONESIAN AIRWAYS	GIA	GA		
17	JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD.	JAL	JL		
18	DEUTSCHE LUFTHANSA, A.G.	DLH	LH		
19	KOREAN AIRLINES INC.,	KAL	KE		
20	KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM	KL		
21	MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS			
22	PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES CORPORATION	PIA	PR		
23	PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS INC.	PAA	PA		
24	PHILIPPINE AIR LINES INC.	PAL	PR		
25	QANTUS AIRWAYS LIMITED	QEA	QF		

ลำดับ	ชื่อบริษัทการบิน	ชื่อย่อ		หมายเหตุ
		บริษัท	เที่ยวบิน	
26	ROYAL AIR LAO	RAL	RY	
27	ROYAL NEPAL AIRLINES CORPORATION	RNAC	RA	
28	SABENA	SABENA	SA	
29	SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS	SK	
30	SINGAPORE AIRLINES LIMITED	SIA	SQ	
31	SWISSAIR	SWR	SR	
32	THAI AIRWAYS CO., LTD.	TAC		
33	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL LTD.	THAI	TG	
34	TRANS MEDITERRANEAN AIRLINES	TMA	TL	CARGO & MAIL ONLY
35	UNION DES TRANSPORTS AERIENS	UTA	UT	
36	UNION OF BURMA AIRWAYS	UBA	UB	
37	THE ROYAL JORDANIAN AIRLINES	ALIA		

ที่มา : กรมการบินพาณิชย์

## ตารางประกอบที่ ๑๑

เครื่องบินของบริษัทการบินเซาท์เควม  
ที่ทำการบินมาแฉะลง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ฯ

ลำดับ	บริษัทการบิน	หมายเหตุ
1	AIRLIFT INTERNATIONAL INC.	
2	ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.	
3	AUSTRIAN AIR TRANSPORT	
4	BEA AIRTOURS LTD.	
5	BALAIR S.A.	
6	BIRD & SONS, INC.	
7	BRITISH CALEDONIAN AIRWAYS LTD.	
8	BRITISH OVERSEAS AIR CHARTER LTD.	
9	CAPITAL INTERNATIONAL AIRWAYS	
10	CONTINENTAL AIR LINES INC.	
11	CONTINENTAL AIR SERVICE, INC.	
12	CONDOR FLUGSIENST GMBH	
13	CARGOLUK AIRLINES INTERNATIONAL	
14	DAN-AIR SERVICES LTD.	
15	DONALDSON INTERNATIONAL AIRWAYS	
16	KAR-AIR FINLAND	
17	LUXAIR	
18	LAKER AIRWAYS LTD.	
19	MARTIN'S AIRCHARTER COMPANY (M.A.C)	
20	MONARCH AIRLINES LTD.	
21	MODERN AIR TRANSPORT, INC.	
22	NORTHWEST ORIENT AIRLINES INC.	
23	PAN INTERNATIONAL AIRLINES	
24	POMAIR	
25	PHOENIX AIRWAYS LTD.	

ลำดับ	บริษัทการบิน	หมายเหตุ
26	STERLINE AIRWAYS LTD.	
27	SEABOARD WORLD AIRLINES, INC.	
28	SOUTHERN AIR TRANSPORT INC.	
29	TRANSMERIDIAN AIR CARGO LTD.	
30	TRANSAVIA HOLLAND N.V.	
31	TRANS INTERNATIONAL AIRLINES INC.	
32	TRADEWINDS AIRWAY LTD.	
33	WORLD AIRWAYS INC.	
34	WINNER AIRWAYS	
35	AEROPA S.P.A	
36	TARUM RUMANIA	

ที่มา : กรมการบินพาณิชย์



## ตารางประกอบที่ ๑๒

## จำนวนเที่ยวบินจากประเทศต่าง ๆ ปี ๒๕๑๔

Nationality	Movement	Proportion %	Nationality	Movement	Proportion %
Australia	1,342	3.57	Lebanon	570	1.50
Bangladesh	134	0.36	Malaysia	1,798	4.79
Belgium	596	1.59	Napal	302	0.80
Burma	826	2.20	Netherlands	1,780	4.74
China (Taiwan)	1,138	3.03	Pakistan	410	1.09
Egypt	456	1.21	Russia	366	0.98
France	1,522	4.05	Scandinavia	1,330	3.54
Germany	1,176	3.13	Singapore	3,744	9.97
India	1,202	3.20	Sri Lanka	186	0.50
Indonesia	390	1.04	Switzerland	1,056	2.81
Italy	678	1.81	Thailand	7,572	10.17
Japan	1,770	4.71	United Kingdom	3,928	10.46
Jordan	180	0.48	United States of America	1,902	5.07
Khmer	94	0.25	Vietnam	170	0.45
Korea	510	1.36			
Loas	420	1.12			
			<b>Total</b>	<b>37,548</b>	<b>100</b>

ที่มา : กรมการบินพลเรือน

จำนวนสายการบินแบบเช่าเหมาลำ ๓๖ บริษัท (Non Scheduled Flight) (คูตารางประกอบที่ ๑๑)

จำนวนเที่ยวบินจากประเทศต่าง ๆ ในพ.ศ. ๒๕๑๘ ได้แสดงไว้ให้เห็นใน ตารางประกอบที่ ๑๒

ในช่วงเวลา ๓ ปี (๒๕๑๕ - ๒๕๑๗) จำนวนเครื่องบินนานาชาติที่ ขึ้นลงในสนามบินกรุงเทพ ฯ มีอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยประมาณ ๖% อัตรา ผู้โดยสารที่เดินทางในช่วงนี้มีอัตราเพิ่มโดยเฉลี่ยประมาณ ๑๗% จึงแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังคง เป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ออก

จากรายงานผลการสำรวจของบริษัทเช็คกี ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจ ภาวะทางการท่องเที่ยวของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชีย และเอเชีย อากเนย์ในพ.ศ. ๒๕๐๖ รายงานว่า

"ประเทศไทยมีความได้เปรียบที่เห็นได้ชัดอยู่ ๒ ประการ

- ๑. ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เหมาะสมจะเป็นศูนย์กลางสาย การบินในเอเชียอาคเนย์
- ๒. ไทยมีวัตถุดิบที่สามารถจะพัฒนาให้เป็นสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว เป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนพลเมือง ตลอดจน ขนบธรรมเนียมประเพณีวัฒนธรรมต่าง ๆ ของชาติ ซึ่งไม่สามารถจะหาที่อื่น ทักเทียบได้ในภูมิภาคนี้ นอกจากนั้นยังมีธรรมชาติและสิ่งต่าง ๆ ที่มนุษย์ก่อสร้าง ขึ้นอย่างสวยงามและมหัศจรรย์อีกด้วย" และได้สรุปผลการวิจัยโดยเน้นให้เห็นว่า การขนส่งทางอากาศจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของ ประเทศไทย<sup>๒</sup>

๑ องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เอกสาร "การ ประเมินผลการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะของแผน ฯ ฉบับที่ ๓ (๒๕๑๕-๒๕๑๘)," แผนเยี่ยมท่องเที่ยว อ.ส.ท., หน้า ๓.

๒ พ.อ.สมชาย หิรัญกิจ, "รายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย," อนุสาร อ.ส.ท., ๑๑ (มิถุนายน, ๒๕๑๗), หน้า ๖๔.

"ควยเหตุที่สภาพของปัญหาทางเศรษฐกิจ การเมือง ทั้งในและนอกประเทศอาจมีผลให้ประเทศไทยสูญเสียการเป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ในภูมิภาคนี้ได้ในอนาคตและอาจมีผลกระทบที่นอกเหนือจากการท่องเที่ยวอย่างมากได้เช่นกัน สาเหตุต่าง ๆ ได้แก่

๑. ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเดียวกันมีความเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นและเล็งเห็นความสำคัญของอากาศพาณิชย์และปรับปรุงสนามบิน ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จะดึงดูดการสัญจรทางอากาศพาณิชย์

๒. ความอึดแอ้งของการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ ฯ ในการใช้สำหรับกิจการทหาร และกิจการพาณิชย์ร่วมกัน ตลอดจนปัจจุบันความยาวทางวิ่งของท่าอากาศยานกรุงเทพ ฯ ยังไม่ได้มาตรฐานขององค์การพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทั้งด้านความปลอดภัยและด้านความยาวและการรับน้ำหนักของเส้นทางบิน (RUNWAY LENGTH AND AIR UPTIFTED WEIGHT)

๓. การพัฒนาเส้นทางบินใหม่ ๆ ในโลกทำให้การบริการบินพาณิชย์ไม่จำเป็นต้องผ่านประเทศไทยดังแต่ก่อน บริษัทผลิตเครื่องบินต่าง ๆ เช่น Mc. Donald-Douglas, Boeing และ Concord เป็นต้น ได้ผลิตเครื่องบินโดยสารใหญ่ ๆ เพื่อจุจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น และสามารถบินในระยะไกล ๆ ได้โดยไม่ต้องหยุดลงเติมเชื้อเพลิงบ่อย ๆ บริษัทการบินต่าง ๆ ก็ได้พัฒนาเส้นทางใหม่ ๆ เพื่อให้รวดเร็วยิ่งขึ้น และดึงดูดผู้โดยสารมากขึ้น

๔. เมื่อสาธารณรัฐประชาชนจีนเปิดประเทศออกสู่การคมนาคมถึงโลกเสรีแล้ว เส้นทางอากาศพาณิชย์จะเปลี่ยนไป การบริการสัญจรทางอากาศสาย TRANS-ASIAN ที่สำคัญที่สุดนับตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่สอง เป็นต้นมาจากยุโรปผ่านเอเชียกลางมายังกรุงเทพ ฯ เพื่อต่อไปญี่ปุ่น ฮองกงนั้น ก็ไม่จำเป็นต้องมาผ่านกรุงเทพ ฯ อีกต่อไป ปัจจุบันบริษัทการบินใหญ่ ๆ ๓ สาย คือ สวิสแอร์ แอร์ฟราน แจแปนแอร์ไลน์ รวมทั้ง C.A.A.I. (สายการบินประชาชนจีน) ได้เปิดเส้นทางใหม่จากยุโรปผ่านเอเชียกลางที่เตรหะราน จีนแดงที่ปักกิ่ง เชียงไฮ่ ฝิดต่อไปญี่ปุ่น

๕. สนามบินเชียงใหม่และหาคีใหญ่ ถึงแม้จะประกาศเป็นสนามบินนานาชาติก็ตาม แต่ขนาดสนามบินยังไม่สามารถรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ และไม่สามารถบินต่อมาที่กรุงเทพฯ ได้ เพราะการเดินทางอากาศภายในประเทศ บริษัทเดินอากาศไทยสงวนสิทธิการบินแต่เพียงบริษัทเดียว ทำให้นักท่องเที่ยวไม่ได้รับความสะดวกและต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการที่จะเดินทางมากรุงเทพฯ ๑"

แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลก็ช่วยพายุ้งสถานการณ์ต่าง ๆ ให้ดำเนินไปได้อย่างราบรื่น ในขณะที่เดียวกันก็ต้องพยายามปรับปรุงการขนส่งทางอากาศอยู่เสมอเพื่อยี่กระยะเวลาการสูญเสียผลประโยชน์อันมีค่านี้ให้ยาวนานออกไป จะเห็นได้จากการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๒ และ ๓ ที่ผ่านมานี้ การคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศก็มีความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นเรื่อยมา ทั้งนี้เพื่อสนองความต้องการของผู้โดยสารทางด้านการท่องเที่ยวประการหนึ่ง และเพื่อรักษาไว้ซึ่ง เป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ต่อไป ในขณะที่อุตสาหกรรมอื่นได้มีการพัฒนาให้ก้าวหน้าขึ้นเรื่อย ๆ จึงจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงการขนส่งให้ได้สัดส่วนกับอุตสาหกรรมประเภทอื่น ๆ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ซึ่งมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันมากและต้องพึ่งพาอาศัยกันอยู่เสมอ จึงพอดูได้ว่า เมื่อมีการท่องเที่ยวก็ต้องมีการเดินทางขนส่ง เกิดขึ้นอย่างแน่นอน<sup>๒</sup>

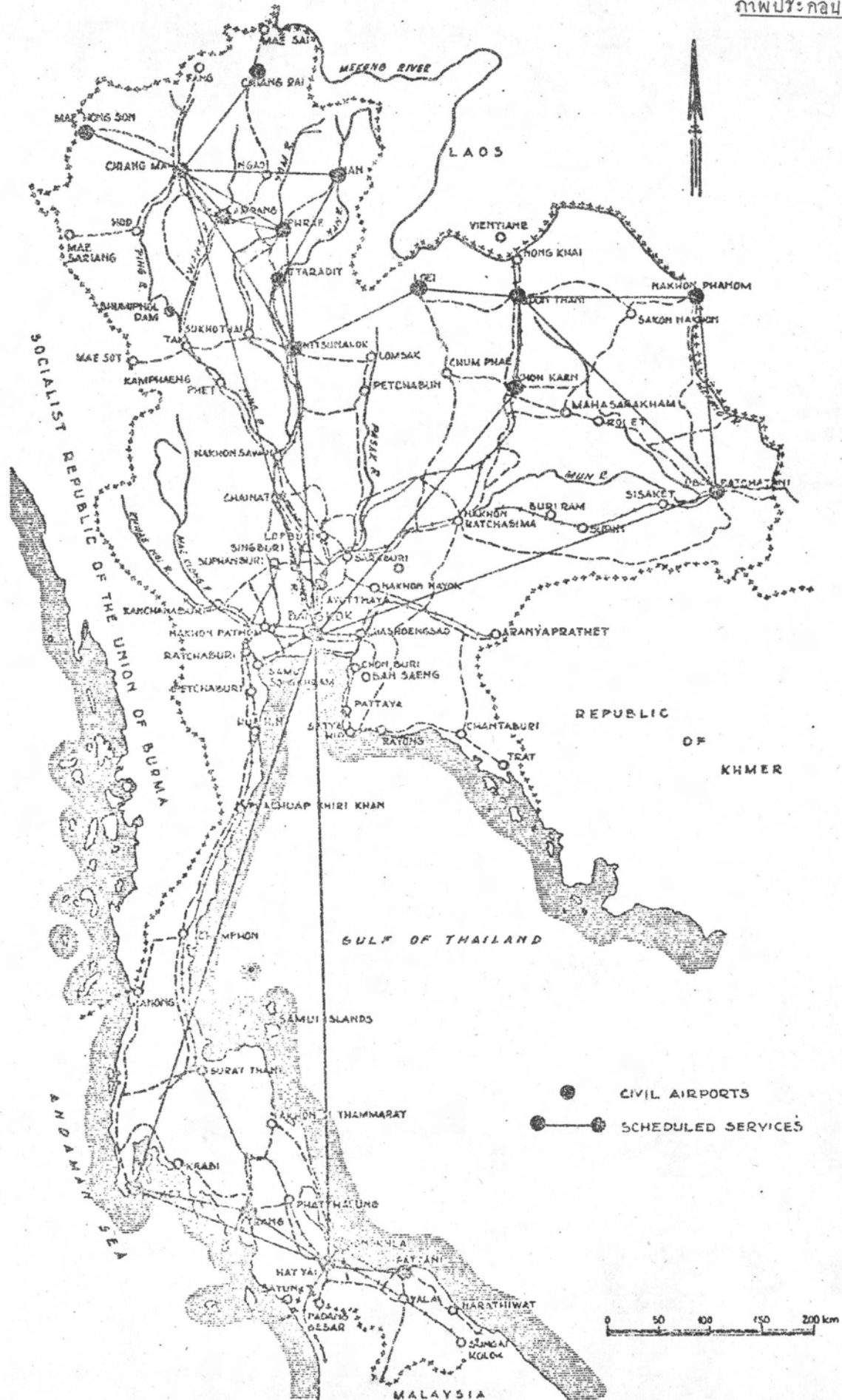
<sup>๑</sup> องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เอกสารเรื่องแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในช่วงระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๔), หน้า ๘๐, ๘๑.

<sup>๒</sup> ม.ล. กุญ ชุมสาย, หลักวิชาการท่องเที่ยว, (พิมพ์ครั้งที่ ๑, ลิขสิทธิ์ อ.ส.ท., กรุงเทพฯ : แพร่พิทยา, ๒๕๑๘), หน้า ๑๓๐.

การเดินทางโดยทางอากาศภายในประเทศ บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด นับว่าเป็นบริษัทเดียว ซึ่งดำเนินงานโดยรัฐบาล ประกอบกิจการขนส่ง ทั้งนักท่องเที่ยวและประชาชนไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทางการท่องเที่ยวของประเทศ เช่น เชียงใหม่ สงขลา ภูเก็ต เป็นต้น โดยมีเครื่องบินไชน่า ๒ แบบ รวม ๑๑ เครื่อง คือ เครื่องบินแบบแอฟโร ๗๔๗ จำนวน ๘ เครื่อง จุดเริ่มต้นที่ กอนเมือง และเครื่องบินแบบ คี.ซี. ๓ จำนวน ๒ เครื่อง สำหรับจุดเริ่มต้นที่สนามบินพิษณุโลก ไป - กลับ ในวันเดียวกัน ในพ.ศ. ๒๕๑๘ การบินแบ่งออกเป็น ๓ สาย (ภาพประกอบที่ ๖) คือสายเหนือมีจุดขึ้น - ลง ๘ จังหวัด คือ พิษณุโลก อุตรดิตถ์ แพร่ ลำปาง เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน และน่าน สายตะวันออกเฉียงเหนือมีจุดแวะขึ้น - ลง ๕ จังหวัด คือ ขอนแก่น อุดรธานี นครพนม เลย และอุบลราชธานี สายใต้และป็นังมีจุดแวะขึ้น - ลง ๓ จังหวัดกับ ๑ อำเภอ คือ ภูเก็ต ตรัง ปัตตานี และ หาดใหญ่ ส่วนสายป็นังมีจุดแวะขึ้น - ลงที่หาดใหญ่ มีสนามบินปลายทางที่ ป็นัง<sup>๑</sup>

แต่การเดินทางโดยทางอากาศภายในประเทศยังมีปัญหาอีกหลายประการ กล่าวคือ ขนาดเครื่องบินเล็กไป ถึงแม้ว่าจะได้มีการเปลี่ยนแปลง เครื่องบินจากแบบ คี.ซี.๓ มาใช้แบบแอฟโร ๗๔๗ ซึ่งมีที่นั่งประมาณ ๔๔ ที่นั่งแทบทั้งหมดแล้วก็ตาม ก็ยังไม่สามารถบริการผู้โดยสารที่เป็นคนละใหญ่ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศได้ และเนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางมาเป็นคนละใหญ่ไม่แน่นอน ทำให้เป็นปัญหาในการจัดตารางบินประจำให้ไม่ได้ อย่างไรก็ตามในพ.ศ. ๒๕๑๘ นี้ ได้มีบริษัทเอกชนได้รับ

<sup>๑</sup> Netherlands Institute of Tourism Development Consultants (TDC) and SGV-Na Thalang & Co., Ltd., National Plan on Tourism Development, Final Report to Tourist Organization of Thailand, (May, 1976), Page 51.



## ตารางประกอบที่ ๑๓

จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการบริษัท เคนอากาศไทยจำกัด

( : ป็นประมาณ)

ปี	๒๕๐๙	๑๑๑,๓๓๑ คน		
	๒๕๑๐	๑๔๓,๘๔๙ คน	เพิ่มขึ้นร้อยละ	๒๙.๒๑
	๒๕๑๑	๑๕๕,๑๑๐ คน	เพิ่มขึ้นร้อยละ	๗.๘๓
	๒๕๑๒	๑๘๖,๒๑๑ คน	เพิ่มขึ้นร้อยละ	๒๐.๐๕
	๒๕๑๓	๒๒๐,๘๙๑ คน	เพิ่มขึ้นร้อยละ	๑๘.๖๒
	๒๕๑๔	๒๓๙,๑๓๒ คน	เพิ่มขึ้นร้อยละ	๘.๒๖
	๒๕๑๕	๒๖๐,๔๓๗ คน	เพิ่มขึ้นร้อยละ	๘.๙๑
	๒๕๑๖	๒๙๕,๐๒๗ คน	เพิ่มขึ้นร้อยละ	๑๓.๒๘
	๒๕๑๗	๒๘๗,๑๙๘ คน	ลดลงร้อยละ	-๒.๗๓
	๒๕๑๘	๒๘๗,๖๘๘ คน	เพิ่มขึ้นร้อยละ	๐.๑๗

	๒๕๑๗	๒๕๑๘	เพิ่ม - ลด ร้อยละ
สายเหนือ	๑๕๔,๙๕๑	๑๕๗,๘๔๔	๑.๘๗
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	๔๐,๕๑๗	๒๘,๘๐๖	-๒๙.๐๐
สายใต้และป็นัง	๗๘,๙๓๗	๘๘,๙๙๐	๑๒.๗๔

ที่มา : บริษัท เคนอากาศไทยจำกัด

อนุมัติให้เปิดบริการบินภายในประเทศ ประเภทเครื่องบิน PROP-JET จำนวน ๒ ลำ สำหรับให้บริการนักท่องเที่ยวเฉพาะ CHARTER FLIGHT แล้วแต่ยังคงมี ปัญหาสำหรับนักท่องเที่ยวอื่น ๆ ในการที่ตารางบินของบริษัทเดินอากาศไทยไม่แน่นอนมักจะล่าช้ากว่ากำหนดเวลาเสมอในการเดินทางแบบไป - กลับ จะต้องยืนยันการเดินทางกลับที่ค่าบิลปลายทางอีกด้วย ทั้ง ๆ ที่เป็นตั๋วไป - กลับที่ได้รับการยืนยันจากต้นทางแล้ว ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนได้และจำกัดน้ำหนักได้แก่ ๑๕ ก.ก.

การเดินทางภายในประเทศไทยทางเครื่องบิน ประสบการแข่งขันอย่างรุนแรงจากอุตสาหกรรมขนส่งทางถนนประเภท LUXURY BUS ที่มีราคาถูกกว่า และมีบริการที่ดี ทั้ง ๆ ที่บริษัทเดินอากาศไทยพยายามพัฒนาความ สะดวกและค่านับบริการอยู่เรื่อยมา จากตารางประกอบที่ ๑๓ แสดงให้เห็นจำนวน ผู้โดยสารที่ใช้บริการบริษัทเดินอากาศไทย จำกัดในพ.ศ. ๒๕๑๗ และ ๒๕๑๘ มีจำนวนลดน้อยลง และปรากฏว่า เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเป็นสาเหตุ สำคัญของการลดลงของจำนวนผู้โดยสาร จึงเป็นข้อชี้ให้เห็นว่าบริษัทเดินอากาศ ไทย จำกัด ควรที่จะได้ศึกษาค้นคว้าสาเหตุเพื่อปรับปรุงให้ผู้โดยสารนิยมใช้ เส้นทางสายนี้มากขึ้น ข้อที่น่าสังเกตอีกประการก็คือ รัฐบาลให้ความสนใจกับการปรับปรุงสนามบินเฉพาะภาคเหนือและภาคใต้ของประเทศเท่านั้น ส่วนทาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้รับความสนใจเท่าที่ควร ถึงแม้ว่าจะได้มีการพัฒนาอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวในทุก ๆ ภาคของประเทศเท่าเทียมกัน เช่น โครงการที่จะเปลี่ยน ขนาดเครื่องบินให้มีขนาดใหญ่ขึ้น และเร็วขึ้นกว่าเดิม พร้อมทั้งมีโครงการ ขยายสนามบินที่เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญโดยจะเริ่มที่เชียงใหม่ และภูเก็ต เป็นต้น

นักท่องเที่ยวสามารถจะเดินทางท่องเที่ยวไปได้หลาย ๆ วิธี และหลาย เส้นทาง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ค่าใช้จ่าย ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ความสะดวกสบายที่จะได้รับระหว่างการเดินทาง บริการอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดความพอใจ ตลอดจนทัศนคติ และความพึงพอใจบางประการของ



นักท่องเที่ยวแต่ละคนที่มีต่อการเดินทางในวิถีทางต่าง ๆ

แต่ส่วนใหญ่แล้วจะเลือกการเดินทางโดยเครื่องบินในกรณีนี้

- สถานที่ท่องเที่ยวอยู่ไกล ไม่สามารถจะเดินทางไปกลับโดยรวดเร็ว  
ได้ นอกจากเครื่องบิน (ถ้าสามารถเดินทางไปกลับได้ภายใน ๑-๒ วันนิยมใช้  
การขนส่งทางรถยนต์มากกว่า)

- มีเวลาจำกัด จึงต้องการไปเที่ยวในหลาย ๆ สถานที่โดยใช้เวลา  
จากนั้น ให้เป็นประโยชน์มากที่สุด

- สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ในบางกรณี เช่น ใช้เวลาในการ  
เดินทางท่องเที่ยววันน้อย สามารถเที่ยวได้หลาย ๆ แห่ง จึงประหยัดค่าใช้จ่าย  
ค่าที่พักอาศัยได้มาก

เหตุผลข้างต้น เป็นเหตุผลส่วนใหญ่ที่นักท่องเที่ยวนิยมใช้บริการขนส่ง  
ทางอากาศ

นอกจากนั้น การบินเป็นกิจการสำคัญในการท่องเที่ยวต่างประเทศ  
พัฒนาการอย่างกว้างขวางและรวดเร็วยิ่งของการบิน ซึ่งทำให้การเดินทาง  
รวดเร็วเกือบถึงขีดสูงสุดแล้ว ทำให้นักท่องเที่ยวได้ใช้เวลาสำหรับการท่องเที่ยว  
เที่ยว ณ จุดที่ประสงค์จะท่องเที่ยวได้มากขึ้นในคาบเวลาที่คนใดไม่มีโอกาสเที่ยว  
พักผ่อน เวลาที่ใช้ในการเดินทางอาจจะเป็น ๒%-๓% เท่านั้น ทำให้ได้ใช้  
คาบเวลาที่เหลืออยู่สำหรับความสนุกสนานเพลิดเพลินและการเฝ้าหาความรู้  
มากขึ้น ความรวดเร็วในการเดินทางด้วยเครื่องบิน ทำให้การท่องเที่ยว  
ข้ามทวีปและการท่องเที่ยวไกลบ้านเป็นไปได้โดยไม่ยาก ตลอดจนการขนส่ง  
สินค้า พัสดุก็รวดเร็วขึ้นด้วย

---

ม.ล.ศุภ ชุมสาย, หลักวิชาการท่องเที่ยว, (พิมพ์ครั้งที่ ๑,  
ลิขสิทธิ์ อ.ส.ท., กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แพรวพินิตยา, ๒๕๑๗),  
หน้า ๔๔.

### อุปสรรคสำคัญในการบริการขนส่งทางอากาศ

๑. อัตราค่าโดยสาร สิ่งเดียวที่วิสาหกิจการท่องเที่ยวยังแก้ไขให้แก  
การเดินทางโดยเครื่องบินไม่ได้ ก็คือ อัตราค่าโดยสารซึ่งยังเรียกว่าแพงอยู่  
และยังไม่ได้อลดลงสู่ระดับมวลชนอย่างแท้จริง ทำให้การบินยังทำงานให้แก่  
วิสาหกิจการท่องเที่ยวได้อย่างไม่เต็มที่ แต่ก็ได้พยายามทุกวิถีทางที่จะลดอัตรา  
ค่าโดยสารลง วิธีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร เพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวใช้  
บริการทางการขนส่งทางอากาศมากขึ้นอาจทำได้หลายทางที่นิยมกระทำกัน  
อยู่ได้แก่

- จัดให้มีการโดยสารชั้นประหยัด (chartered flight) หรือเหมา  
ทั้งลำสำหรับการเดินทางแบบเป็นกลุ่ม
- จัดเส้นทางที่มีระยะทางเท่ากัน แต่ให้หยุดและเที่ยวได้หลาย ๆ  
แห่ง

- จัดให้มีการกีดกาโดยสารในราคารวม ในการเดินทางระยะไกล  
ของนักท่องเที่ยวโดยให้คิดในอัตรา PRO RATE กล่าวคือ ใช้จ่ายเดินทางภายใน  
ประเทศแต่คิดราคาในอัตราส่วนแบ่งของ เส้นทางซึ่งใช้ในเส้นทางการบิน  
ต่างประเทศ

- ลดราคาให้พิเศษแก่กลุ่มนักเรียน เยาวชน ผู้จาริกแสวงบุญ
- ลดราคาเที่ยวบินกลางคืน และเที่ยวบินนอกฤดูการท่องเที่ยว

๒. การปรับปรุงสนามบิน ให้ได้มาตรฐานและ เปิดสนามบินให้เป็น  
สนามบินพาณิชย์นานาชาติ เพื่อชักจูงให้นักท่องเที่ยวมาแวะลงได้ ค่าใช้จ่าย  
ในการดำเนินงานปรับปรุงสนามบินนี้สูงกว่าการปรับปรุงสถานีรถยนต์และรถไฟ  
มาก ดังนั้น จึงต้องมีการสำรวจเพื่อคาดคะเนโอกาสที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้  
มาเที่ยวโดยทางอากาศในบริเวณใกล้เคียงได้เท่าใด เช่น การสำรวจการ  
ขยายสนามบินเชียงใหม่ เป็นต้น

นอกจากการพัฒนาการขนส่งทางอากาศที่จังหวัดเชียงใหม่แล้ว สำหรับ  
ทางภาคใต้ก็ได้มีการปรับปรุงในเรื่องเที่ยวบินไปสู่ภูเก็ตและหาคีใหญ่ รวมทั้ง

การบริการต่าง ๆ จนดีขึ้นมาก ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว  
กล่าวคือ โดยเหตุที่ประเทศไทยมีสถานที่ท่องเที่ยวตามชายทะเลแห่งอื่น ๆ ที่  
สามารถพัฒนาให้เป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวได้ก็ขึ้นเป็นจำนวน  
มาก เช่น หัวหิน สมุย ภูเก็ต สงขลา เป็นต้น เพราะฉะนั้น อ.ส.ท.จึง  
เห็นสมควรที่จะจัดให้มีการวางแผนและเตรียมการพัฒนาการใช้ชายหาดทะเล  
เหล่านี้ให้เป็นประโยชน์อย่างสูงสุด และมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถจะ  
รับรองนักท่องเที่ยวได้

ทางภาคใต้ของประเทศไทย องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่ง  
ประเทศไทยเล็งเห็นว่า จังหวัดภูเก็ต เป็นสถานที่ที่มีธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
ต่าง ๆ อย่างสวยงาม ประกอบด้วยหาดทรายชายทะเลอันติดกับมหาสมุทร  
อินเดีย เกาะแก่ง ทิวมะพร้าวและป่าไม้ธรรมชาติ ตลอดจนชีวิตสัตว์ทะเล  
สามารถที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการพักผ่อนหย่อนใจและเสริมสร้างพลาณามัย  
ได้ ยิ่งกว่านั้นภูมิประเทศของจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง โดยเฉพาะพังงาและกระบี่  
มีสิ่งที่น่าสนใจทั้งทางทะเลและทางบก ซึ่งถ้าหากได้วางแผนพัฒนาสิ่งเหล่านี้ให้  
เป็นไปโดยถูกต้อง ไม่ทำลายธรรมชาติ และวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ  
ให้สูญเสียไปแล้ว ก็จะสามารถเผยแพร่โฆษณาภูเก็ตให้เป็นที่รู้จัก เป็นที่นิยม  
ของนักท่องเที่ยวไม่แพ้สถานตากอากาศชายทะเลอันมีชื่อเสียงแห่งอื่น ๆ ของ  
โลกได้<sup>๑</sup> ฉะนั้น องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวจึงได้มีการสำรวจและกำเนิ  
การวางแผนในการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตเป็นส่วนรวมขึ้นโดย  
รีบด่วน

จากการพัฒนาภูเก็ตให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของประเทศนั้น  
ผลปรากฏว่าได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวภายในประเทศและชาวต่างชาติ

<sup>๑</sup> องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เอกสารเรื่องแผน  
หลักในการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต หน้า ๓.

เป็นอย่างมาก การประมาณการทางด้านตลาดการท่องเที่ยวของภูเก็ตซึ่งจัดทำโดยคณะสำรวจขององค์การส่งเสริมการท่องเที่ยว ร่วมกับหน่วยราชการอื่น ๆ ใดแสดงให้เห็นว่าแนวโน้มของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมายังจังหวัดภูเก็ตมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รัฐบาลควรจะต้องช่วยเสริมสร้างปัจจัยขั้นพื้นฐานทางการท่องเที่ยวให้มีจำนวนเพียงพอและสภาพดี และปัจจัยที่สำคัญอันหนึ่งได้แก่การเดินทางและ การเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ๘๐% ต้องเดินทางมายังเกาะภูเก็ตโดยเครื่องบินของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ซึ่งยังจำกัดเที่ยวบินไม่เพียงพอกับความต้องการ โดยเฉพาะฤดูท่องเที่ยวตากอากาศ

การเดินทางมาภูเก็ตอาจกระทำได้ ๓ ทาง คือ ทางเครื่องบิน ทางรถยนต์ และทางเรือ แต่เนื่องจากภูเก็ตอยู่ห่างไกลกรุงเทพฯ มาก ระยะทางประมาณ ๖๕๐ กิโลเมตร (ระยะทางอากาศ) การเดินทางโดยเครื่องบินจะเป็นวิธีรวดเร็วที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศมีเวลาพักอยู่ในประเทศไทยอันจำกัด จะนิยมเดินทางโดยเครื่องบินเป็นส่วนใหญ่ สนามบินภูเก็ตควรจะได้รับการขยายและปรับปรุงเพื่อที่จะรับเครื่องบินและผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต<sup>๑</sup>

แต่เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตอยู่ไม่ห่างจากท่าอากาศยานสากลหาคีใหญ่ ซึ่งปัจจุบันเปิดใช้งานแล้ว การที่จะปรับปรุงสนามบินภูเก็ตให้เป็นท่าอากาศยานสากลอีกแห่งหนึ่งในระยะเวลาอันใกล้นี้ จึงเป็นการไม่สมควร ท่าอากาศยานหาคีใหญ่อาจจะใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภูเก็ต โดยที่นักท่องเที่ยวแบบเหมาจ่าย (Package Tour) จากต่างประเทศ มาลงที่สนามบินหาคีใหญ่แล้วจัดบริการเที่ยวบินระหว่างหาคีใหญ่กับภูเก็ตให้

<sup>๑</sup> องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เอกสารเรื่องแผนหลักในการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต หน้า ๕๒.

สะดวกขึ้น โดยใช้เครื่องบินขนาดเล็กหรือขนาดกลางก็จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางของนักท่องเที่ยวได้ การขยายสนามบินภูเก็ตให้เป็นสนามบินนานาชาตินั้น จึงเป็นโครงการในอนาคต

ดังกล่าวกวามาเพื่อแสดงให้เห็นผลของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางภาคใต้ของประเทศไทยที่มีต่อการปรับปรุงการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ในระยะแรกจะเป็นการเพิ่มเที่ยวบินของเครื่องบินแบบปัจจุบัน คือแบบ HS-748 ซึ่งรับผู้โดยสารได้ ๔๔ ที่นั่ง โดยเพิ่มเที่ยวบินให้เพียงพอับความต้องการ ในระยะต่อไป (๒๕๒๑) จะได้พิจารณาขยายสนามบินภูเก็ตให้สามารถรับรองเครื่องบินไอพ่นขนาดกลางซึ่งจุผู้โดยสารประมาณ ๑๐๐ คนได้ และขั้นสุดท้ายควรพิจารณาขยายสนามบินให้เป็นสนามบินนานาชาติสามารถรับรองการขึ้นลงของเครื่องบินได้ทุกขนาดในอนาคต

ผู้เขียนได้บรรยายให้ชัดเจนเพื่อสนับสนุนให้เห็นว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีผลต่ออุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งทางอากาศในทุก ๆ ส่วนของประเทศ ที่เห็นได้ชัด ๆ ทั้งภาคเหนือและภาคใต้ ส่วนภาคอื่น ๆ ก็มีบ้าง แต่เพียงตัวอย่าง ๒ กรณี ก็คงจะเห็นได้ลึกซึ้ง โดยทั่วไปแล้วแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ มาก ๆ ต้องใช้เวลาในการเดินทางนานวันนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยเครื่องบิน การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวลักษณะเช่นนี้มีผลต่ออุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งทางอากาศเป็นส่วนใหญ่

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๓ (๒๕๑๕-๒๕๑๙) จะเห็นได้ว่า ไม่มีการลงทุนขนาดใหญ่แต่อย่างใดในการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ เช่น สนามบินคอนเมือง เพราะได้มีการปรับปรุงคอนเมืองไปแล้วในแผนพัฒนาฉบับที่ ๒ (๒๕๑๐-๒๕๑๔) และได้มีนโยบายในการปรับปรุงสนามบินพาณิชย์ต่างจังหวัด เช่น หาดใหญ่ เชียงใหม่ ให้เป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศที่ใช้งานได้ แต่ทว่ายังมีปัญหาที่สนามบินนานาชาติในหาดใหญ่และเชียงใหม่มีเครื่องบินต่างชาติให้บริการน้อย เช่น หาดใหญ่ มีเฉพาะสายการบิน

Malaysia Air lines สำหรับเชียงใหม่ เกิมมี Royal Air Laos

ให้บริการอยู่ แต่ปัจจุบันไม่มีสายการบินต่างประเทศให้บริการเลย ส่วนการบินภายในประเทศได้มีนโยบายให้เพิ่มบริการให้ทันต่อความต้องการ โดยมีมติให้บริษัทเดินอากาศไทยซื้อเครื่องบินแบบ HS 748 จำนวน ๒ เครื่อง มาใช้ดำเนินงานในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๑๕ และเครื่องบินไอพ่น จำนวน ๑ เครื่อง ในปีงบประมาณ ๒๕๑๕ นี้

สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดวงเงินของการพัฒนาการขนส่งทางอากาศในแผนฉบับ ๓ ไว้ดังนี้

พัฒนาสนามบิน	๒๕๘.๓๑	ล้านบาท
พัฒนากิจการวิทยุเดินอากาศ	๑๔๔.๕๘	"
พัฒนากิจการบินระหว่างประเทศ	๒๓๒.๐๐	"
อื่น ๆ	๑๘๐.๐๐	"
รวม	<u>๘๑๕.๖๙</u>	ล้านบาท

นอกจากนี้ รัฐบาลในสมัย ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช ได้มีมติเกี่ยวกับความสะดวกของการเดินทางขนส่งทางอากาศของนักท่องเที่ยวอีกประการหนึ่ง คือ คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติเครื่องบินนักท่องเที่ยวवलงอุตะเกา ดังที่ได้ปรากฏทางหนังสือพิมพ์สยามรัฐ มีใจความว่า

"นายจรูญ กุวานนท์ รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี แถลงผลการประชุมคณะรัฐมนตรี ที่ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาลวานนี้ ซึ่งมี ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน มีเรื่องที่น่าสนใจว่าสำคัญดังนี้

กระทรวงการต่างประเทศเสนอว่า เนื่องจากทหารสหรัฐจะถอนออกไปจากประเทศไทยจนหมดสิ้นภายในวันที่ ๒๐ มีนาคมนี้ ทำให้สนามบินอุตะเกาว่างเปล่า จึงได้มีสายการบินต่างประเทศแจ้งความจำนงว่า อยากจะให้สนามบินอุตะเกาเป็นที่ลงเครื่องบินสำหรับบรรดานักทัศนาศจรที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย ทั้งนี้ เพราะส่วนใหญ่ของนักทัศนาศจรที่มาท่องเที่ยวประเทศไทยนั้น

มีความประสงค์เพียงเพื่อที่จะพักอยู่ที่พิทยาเป็นส่วนมาก ฉะนั้น  
ถ้าจะเอาเครื่องบินลงที่สนามบินอุตะเภาก็จะเป็นการสะดวกขึ้น

เรื่องนี้ คณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว เห็นชอบด้วยจึงมอบให้ฝ่ายที่  
เกี่ยวข้องของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงการต่างประเทศ  
รับไปพิจารณาวางหลักการต่าง ๆ ต่อไป"<sup>๑</sup>

แต่ก็ยังมีปัญหาอยู่เนื่องจากสนามบินอุตะเภายู่ห่างจากกรุงเทพฯ  
มากจึงไม่เหมาะสำหรับใช้เป็นสนามบินพาณิชย์นานาชาติในปัจจุบัน

สรุป ผลที่มีต่อการขนส่งทางอากาศนั้น อาจจะมีอยู่ในรูปแบบลักษณะหลาย  
อย่าง

- การปรับปรุง ขยาย สนามบินและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก  
ต่าง ๆ
- ตัวพาหนะ ใช้เครื่องบินไอพ่นขนาดกลางหรือใหญ่เพื่อให้บริการ  
โดยสารได้เที่ยวละมาก ๆ หรือใช้เครื่องบินขนาดเดิม แต่เพิ่มเที่ยวบินให้  
มีความถี่ของการขนส่งสูงขึ้น
- การจัดการตารางบินให้ตรงต่อเวลา
- การจัดเส้นทางการบินที่ชักจูงและดึงดูดนักท่องเที่ยวให้แวะเที่ยว  
ในแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ
- ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารในการขนส่งทางอากาศ เพื่อเปิดโอกาส  
ให้นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการทางการขนส่งให้มากที่สุด ส่งเสริมให้การจับจ่าย  
ใช้สอยของนักท่องเที่ยวมีอัตราที่สูงขึ้น อันเป็นผลจากการมีเวลาพักผ่อนหย่อน  
ใจมาก เพราะใช้เวลาในการเดินทางน้อย

---

<sup>๑</sup>จรรยา กุวานนท์, "กรม.รับหลักการทางควนบนคลองและอนุมัติ  
เครื่องบินนักท่องเที่ยวลงอุตะเภ่า," หนังสือพิมพ์สยามรัฐ, วันที่ ๓ มีนาคม  
๒๕๑๘, หน้า ๑, ๑๖.

ตลอดจนการปรับปรุงบริการต่าง ๆ ที่จะทำให้เกิดความสะดวกสบาย และปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว

### ปัญหาการขนส่งทางอากาศ

๑. ประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเสียการ เป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออก เพราะกระแสการบินของโลกที่เปลี่ยนแปลงไป และความแออัดของสนามบินคอนเมืองเอง ตลอดจนบริการค่านสนามบินยังไม่ สะดวกรวดเร็วพอ และกฎเกณฑ์ค่าธรรมเนียมที่ยุ่งยากต่าง ๆ

๒. การเดินทางโดยเครื่องบินภายในประเทศยังไม่ให้ความสะดวก สบายแก่ผู้รับบริการ เท่าที่ควร และไม่สามารถสนองความต้องการของนัก ท่องเที่ยวในปัจจุบันได้ สถานที่ที่จะพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวจะไม่ประสบ ความสำเร็จ ถ้าขาดบริการค่านการคมนาคม โดยเฉพาะการเดินทางโดยเครื่อง บินภายในประเทศอันเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

### ขอเสนอแนะ

๑. ขณะที่ประเทศไทยยังรักษาการ เป็นประมุขใหญ่ของอากาศพาณิชย์ จากยุโรปมาสู่เอเชียตะวันออกทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และ ไปรษณีย์ภัณฑ์ สายการบินทั้งประเภทตามกำหนดเวลา และประเภทเช่าเหมา อยู่นี้ และก่อนที่สาธารณรัฐประชาชนจีนพร้อมที่จะ เปิดออกสู่การคมนาคมกับ โลกภายนอกอย่างเต็มที่ในระยะ ๕ ปีข้างหน้า เส้นทางการบินของประเทศไทย ควรจะได้เปิดเส้นทางสายใหม่ ๆ ที่จะสามารถถึงกระแสการสัญจรทางอากาศ ไปมาระหว่างสหรัฐ ฯ ฝรั่งเศสวันตกและตะวันออกกลางให้มาผ่านประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อรักษาความเป็นประมุขใหญ่ไปสู่ยุโรป จากภูมิภาคเอเชียอาคเนย์และ ออสเตรเลียให้มากยิ่งขึ้น

๒. ในการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเริ่มจะมีบทบาทสำคัญในการ คมนาคมทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออก ประเทศไทยควรเปิดเส้นทาง



การบินอย่างรีบด่วนก่อนประเทศอื่น ๆ เช่น ออสเตรเลีย มาเลเซีย และ สิงคโปร์ ซึ่งคาดว่าจะมีบทบาทสำคัญอย่างแน่นอน เส้นทางการบินนี้ ควรที่จะสามารถดึงดูดกระแสการสัญจรทางอากาศพาณิชย์ให้ผ่านมาสู่ประเทศไทยให้มากที่สุด

หมายเหตุ ข้อเสนอแนะที่ ๑ และ ๒ ซึ่งเสนอให้เปิดเส้นทางการบินใหม่ขึ้นนั้น ในทางปฏิบัติแล้วอาจกระทำไต่ยาก โดยต้องมีการเจรจาและทำข้อตกลงระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพราะประเทศต่าง ๆ ต่างก็ต้องการเปิดเส้นทางการบินใหม่ ๆ ทั้งนี้

๓. ศึกษาถึงระยะอิมิตัวของสนามบินคอนเมือง เพื่อปรับปรุงให้ทันสมัย กับความต้องการในอนาคต โดยพิจารณาให้สนามบินคอนเมือง เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์อย่างแท้จริง ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาข้อ ๑ ได้

๔. ปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่และหาค่าใหญ่ซึ่ง เป็นสนามบินนานาชาติให้สามารถขับเครื่องบินขนาดกลางได้ เพื่อดึงดูดให้มีสายการบินนานาชาติไปลงสนามบินทั้ง ๒ แห่งมากขึ้น ทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และผ่อนคลายการคับคั่งของกระแสการสัญจรของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ อันเป็นการแก้ปัญหาข้อ ๑ ได้อย่างมาก

๕. เพื่อแก้ปัญหาข้อ ๒ ควรปรับปรุงการขนส่งอากาศภายในประเทศ โดยให้บริษัทการบินไทยมีสิทธิใช้สนามบินนานาชาติในประเทศได้ ด้วยวิธีนี้จะทำให้สามารถขนส่งผู้โดยสารและ/หรือสินค้าจากจังหวัดหนึ่งไปยังอีกจังหวัดหนึ่ง หรือออกไปสู่ตลาดต่างประเทศได้โดยตรงและรวดเร็ว โดยไม่ต้องขนถ่ายเปลี่ยนเครื่องบิน

ผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่อการเดินทางและขนส่งทางบก

การเดินทางและขนส่งทางบกก็เป็นเส้นทางอีกวิถีทางหนึ่งที่น่าสนใจที่จะใช้ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวภายในประเทศ การขนส่งทางบกของประเทศไทยก็ได้มีการปรับปรุงด้านบริการและความสะดวกเพื่อให้บริการที่ประทับใจแก่นักท่องเที่ยว

กิจการรถไฟ หน่วยงานส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศไทยของเรานั้น เริ่มต้นขึ้นที่กรมรถไฟ เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๖๗ ด้วยความริเริ่มของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นครั้งแรก ซึ่งในขณะนั้นทรงดำรงตำแหน่งบัญชาการรถไฟ กรมรถไฟ ได้จัดตั้งแผนกโฆษณาการรถไฟขึ้น และหน้าที่ส่วนหนึ่งได้แก่การรับรองให้ความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศไทย และการโฆษณาเผยแพร่ให้ชาวต่างประเทศรู้จักเมืองไทยต่อมาหน่วยงานส่งเสริมการท่องเที่ยวได้ย้ายไปสังกัด ณ กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม แต่ยังคงทำหน้าที่ร่วมกับกรมรถไฟอยู่

งานส่งเสริมการท่องเที่ยวได้ระเหวระเหอนเรื่อยมาจนใน พ.ศ. ๒๔๙๒ ได้โอนจากกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมมาอยู่ในกรมโฆษณาการ และให้ชื่อว่า "สำนักงานส่งเสริมการท่องเที่ยว" ซึ่งงบประมาณจรของกรมโฆษณาการเป็นค่าใช้จ่าย ใน พ.ศ. ๒๕๐๒ สมัย ๖ ทศนา จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้จัดตั้งเป็นองค์การอิสระเรียกว่า "องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (อ.ส.ท.)" งานส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยจึงได้เริ่มต้นขึ้นอย่างเป็นรูปเป็นร่างและจริงจังนับแต่นั้นมา<sup>๑</sup> อ.ส.ท. ก็ดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างกว้างขวางแข่งขันก้าวหน้าได้อย่างเป็นลำดับขั้น ดังที่ปรากฏให้ประชาชนได้เห็นอยู่ทุกวันนี้

กิจการส่งเสริมการท่องเที่ยวมีกำเนิดมาจากการขนส่งทางรถไฟ ในสมัยก่อนการรถไฟเป็นพาหนะที่สำคัญที่สุดในทางเดินทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ แต่เมื่อใดที่มีวิถีการขนส่งใหม่ ๆ เกิดขึ้นโดยเฉพาะทางหลวงรับด่วน (SUPER-HIGHWAY) การบินพาณิชย์ การรถไฟก็ได้รับความกระทบกระเทือนอย่างมาก

"การเดินทางเข้าประเทศไทยโดยทางรถไฟ กระทำได้

๔ เส้นทาง (ภาพประกอบที่ ๗)

<sup>๑</sup> สมชาย หิรัญกิจ ผู้อำนวยการ อ.ส.ท., เอกสารบทบรรยายวิชาการท่องเที่ยวที่มหาวิทยาลัยรามคำแหง หัวเรื่องพัฒนาการทางการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในภาคการศึกษาค้นคว้าที่หนึ่ง พ.ศ. ๒๕๑๗, หน้า ๑๕.

<sup>๒</sup> องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, "เที่ยวเมืองไทยเพื่อกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ชนบท," จุดสาร อ.ส.ท., (กรุงเทพฯ : บริษัทประชาขางจำกัด, ๒๕๑๘), หน้า ๒.

๑. จากประเทศลาว เข้าประเทศไทยที่จังหวัดหนองคาย
๒. จากสาธารณรัฐเขมร เข้าประเทศไทยที่รัฐประเศ
๓. จากสาธารณรัฐมาเลเซีย เข้าประเทศไทยที่ ~~ปทุม~~ กัง เบงการ์  
(จากกัวลาลัมเปอร์และปีนัง)

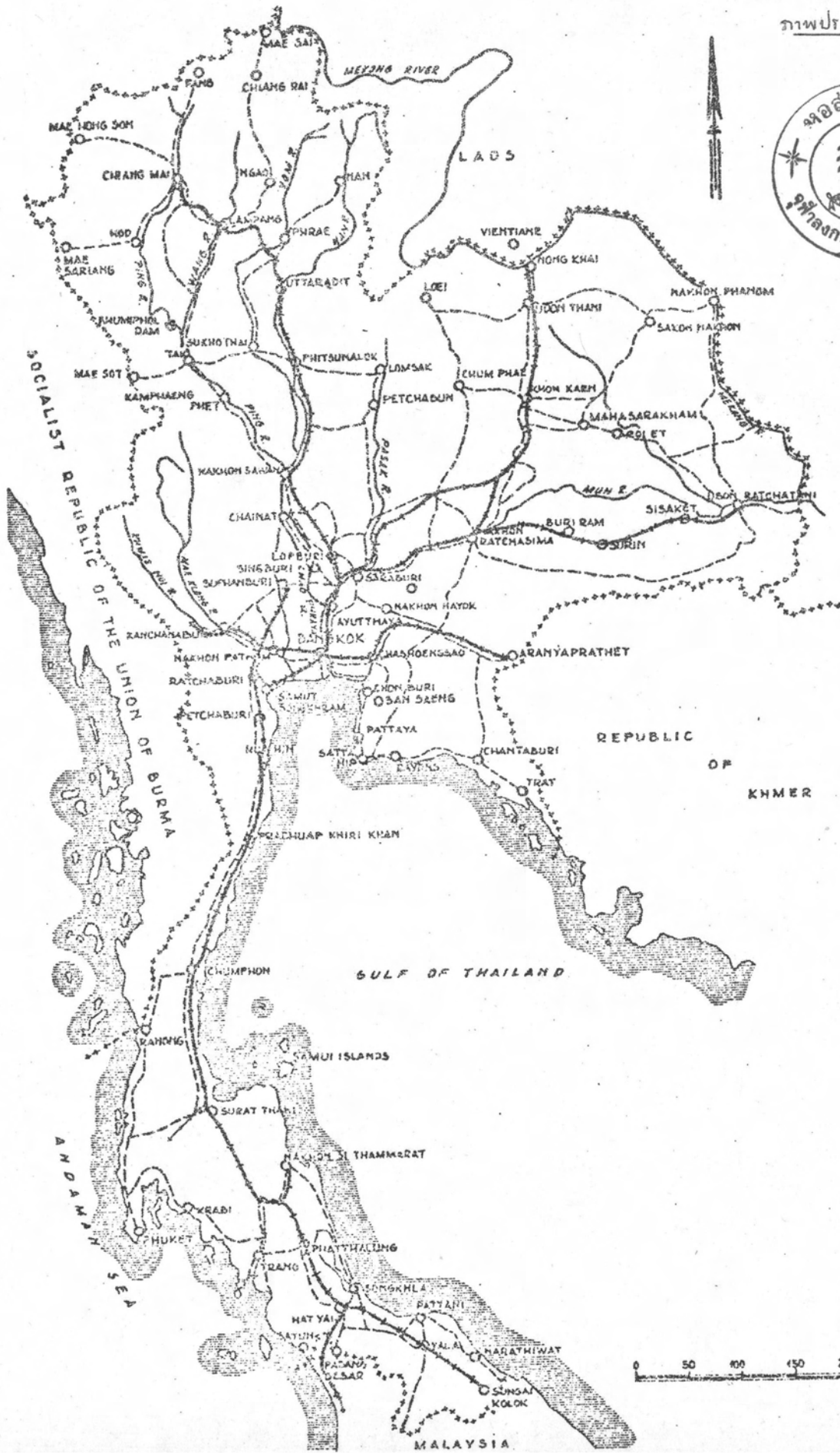
๔. จากสาธารณรัฐมาเลเซีย เข้าประเทศไทยที่ "สุโขทัย"<sup>๑</sup>  
 ผู้ที่เข้าประเทศไทยโดยทางรถไฟส่วนใหญ่มาจากทางมาเลเซียและ  
 ในขณะที่เกี่ยวกับนักท่องเที่ยวจากประเทศไทยยังนิยมเดินทางโดยรถไฟผ่าน  
 กานเลไปปีนังและสิงคโปร์ เป็นจำนวนมาก ดังจะเห็นจากรายได้ของการ  
 รถไฟในเส้นทางสายภาคใต้ใก้ค่าไรตลอดมา<sup>๒</sup> การรถไฟแห่งประเทศไทย  
 เป็นหน่วยงานที่ดำเนินงานด้านการรถไฟ ภายใต้การควบคุมของกระทรวง  
 คมนาคม ตั้งแต่การวางแผนการก่อสร้าง การบำรุงรักษา และการบริหารงาน  
 ภายในทั้งหมด มีบริการทั้งภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศเชื่อม  
 โยงกับมาเลเซีย ลาว และสาธารณรัฐเขมร แต่อัตราค่าดังของรถไฟยังจำกัด  
 อยู่ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการปรับปรุง แต่อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่าจะได้มีการ  
 การปรับปรุงแล้วก็ตาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศก็ยังคงไม่นิยมใช้การ เดินทาง  
 โดยรถไฟ แต่สำหรับการเดินทางภายในประเทศ รถไฟยังคงได้รับความสำคัญ  
 อยู่บ้าง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่ต้องการหาความบันเทิงในท้องถิ่นและชนบท  
 ของประเทศไทย

<sup>๑</sup>Netherland Institute of Tourism Development  
 Consultants (TDC) and SGV-Na Thalang & Co., Ltd.,  
National Plan on Tourism Development, Final Report to  
 Touris Organization of Thailand, (May, 1976), Page 48,51.

<sup>๒</sup>การรถไฟแห่งประเทศไทย, สถิติการโดยสารประจำปี ๒๕๑๗,  
 รวบรวมโดยแผนกการพาณิชย์ กองการพาณิชย์ ฝ่ายเดินรถ (กรุงเทพฯ,  
 ๒๕๑๗), หน้า ๑๕.

# NATIONAL RAILWAYS ON 1-1-1975

ภาพประกอบที่ ๗



การเดินทางภายในประเทศโดยรถไฟ ยังคงมีนักท่องเที่ยวและผู้สัญจรใช้บริการอยู่ เนื่องจากในประเทศไทยยังมีถนนติดต่อเชื่อมโยงกันได้เพียงบางส่วนยังไม่ทั่วถึงหมดทุกส่วน บางถนนอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยในการเดินทาง และการบินก็ยังไม่ถึงจุดหมายปลายทางแหล่งท่องเที่ยวอีกมากมาย แม้การรถไฟจะได้รับความกระทบกระเทือนอย่างมาก ก็ไม่เท่าในต่างประเทศแต่ยังคงต้องเผชิญกับการขาดทุนเช่นกัน

ถึงที่ผู้ว่าการรถไฟได้แถลงออกมาว่า

"รถไฟไม่มีกำไร แต่ขาดทุนลงมาเรื่อย ๆ จนถึงปี ๒๕๑๕ จึงต้องขึ้นค่าโดยสาร เพื่อความอยู่รอดของกิจการรถไฟเองตามที่ประกาศแล้ว

สาเหตุที่ขาดทุนเนื่องมาจาก

๑. ขาดรายได้จากการโดยสารของประชาชน เพราะไปขึ้นรถ บขส. หรือรถโดยสารอื่น ๆ
๒. ทุสนส่งสินค้าจากต่างจังหวัดไปเข้ากรุงเทพฯ ก็ถูกรถบรรทุก ๑๐ ล้อ แยกบรรทุกไปจำนวนมาก"

กิจการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวโดยทางบกมีทั้งรถไฟและรถยนต์ การเดินทางโดยรถไฟยังได้รับความนิยมน้อย ทั้งนี้เพราะ

๑. ใช้ระยะเวลายาวนานในการเดินทาง
  ๒. ราคาค่าโดยสารแพง เมื่อเทียบกับรถยนต์โดยสาร
  ๓. บริการที่ให้ผู้โดยสารยังค่อนกว่ารถยนต์โดยสารบางประเภท
- แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยก็ได้ขอทบทวนที่จะปรับปรุงกิจการรถไฟ เพื่อให้เข้ามาสู่ความนิยมของผู้โดยสารอีก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยว เพราะนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องการความสะดวกสบายและปลอดภัย โดยยินดีจ่าย

ค่าบริการให้ถึงแม้ว่าจะอยู่ในอัตราสูงขึ้นบ้างเล็กน้อย การรถไฟจึงมีการปรับปรุงบริการต่าง ๆ เช่น การเพิ่มรถจักรดีเซล สร้างรถโดยสารเพิ่มเติม ปรับปรุงอัตราความเร็วในบางเส้นทางเป็น ๔๐ กม.ต่อ ชม. เพิ่มรถบรรทุกสินค้า ปรับปรุงบริการด้านความสะดวกสบาย เปลี่ยนเก้าอี้จากไม้เป็นเบาะนุ่ม มีรถปรับอากาศ โครงการสายเอเชียได้รับความสนใจและเริ่มงานอย่างจริงจัง ปรับปรุงและส่งเสริมโรงงานมักกะสันให้สามารถผลิตรถโดยสารได้เอง เป็นต้น

การเดินทางโดยรถไฟของประเทศไทยก็ยังคงได้รับความนิยมอยู่บ้างในกรณี

๑. นักท่องเที่ยวที่ต้องการเห็นความงามตามธรรมชาติในระหว่างเดินทางไม่รีบร้อน ใช้เวลาในการท่องเที่ยวในแหล่งต่าง ๆ นานวัน และโดยเฉพาะทางด้านความปลอดภัยที่จะได้รับจากการโดยสารด้วยพาหนะนี้มีมาก
๒. ผู้โดยสารที่มีฐานะทางการเงินน้อย ไม่ว่าจะแก่นักท่องเที่ยวหรือผู้โดยสารธรรมดา การเดินทางโดยรถไฟชั้น ๓ (ระดับธรรมดา) จะถูกกว่าพาหนะอื่น ถึงแม้จะไม่พอใจในบริการที่ได้รับ แต่พอใจกับความปลอดภัยในสวัสดิภาพระหว่างการเดินทาง

๓. ใช้บรรทุกสิ่งของและขนส่งวัสดุที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมจากแหล่งวัตถุดิบไปยังโรงงาน ซึ่งมีน้ำหนักมาก มักนิยมใช้การขนส่งทางรถไฟ เพราะการระวางสินค้าค่าและขนได้จำนวนมาก ๆ ต่อครั้ง แต่ปัจจุบันการรถไฟต้องแข่งขันกับรถยนต์บรรทุก ๑๐ ล้อมาก เพราะรถยนต์บรรทุกมักจะตัดราคากันเอง ทำให้อัตราค่าบรรทุกโดยรถยนต์ต่ำลงมากใกล้เคียงกับรถไฟ และยังขนส่งได้รวดเร็วกว่า พร้อมทั้งสามารถขนส่งไปถึงสถานที่ที่ต้องการได้อีกด้วย

จากการประกอบที่ ๑๔ แสดงให้เห็นสัดส่วนการโดยสารชั้นต่าง ๆ ในปีงบประมาณ ๒๕๑๔-๒๕๑๗ ผู้โดยสารส่วนใหญ่จะเป็นผู้มีรายได้น้อย โดยโดยสารชั้น ๓ ในอัตราค่าโดยสารต่ำ ๆ ในประเทศไทยยังมีประชาชนที่มี

## ตารางประกอบที่ ๑๔

สัดส่วนของการโดยสารชั้นต่าง ๆ บึงบอระเพ็ด ๒๕๑๔ - ๒๕๑๗

(หน่วย : %)

รายการ	๒๕๑๔	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗
<u>จำนวนผู้โดยสาร</u>				
ชั้นที่ ๑	๐.๒๖	๐.๑๘	๐.๒๐	๐.๑๙
ชั้นที่ ๒	๒.๒๑	๑.๙๐	๑.๗๑	๑.๕๘
ชั้นที่ ๓	๙๗.๕๓	๙๗.๙๒	๙๘.๐๙	๙๘.๒๓
รวม	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
<u>ค่าโดยสาร</u>				
ชั้นที่ ๑	๕.๕๔	๕.๓๒	๕.๕๔	๕.๐๘
ชั้นที่ ๒	๑๙.๐๖	๑๗.๗๙	๑๖.๘๕	๑๕.๙๕
ชั้นที่ ๓	๗๕.๕๐	๗๗.๘๙	๗๘.๖๑	๘๐.๙๗
	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
<u>กิโลเมตรผู้โดยสาร</u>				
ชั้นที่ ๑	๑.๘๕	๑.๔๔	๑.๕๐	๑.๕๐
ชั้นที่ ๒	๑๒.๑๔	๑๑.๑๖	๑๐.๕๕	๙.๖๐
ชั้นที่ ๓	๘๖.๐๑	๘๗.๔๐	๘๗.๙๕	๘๘.๙๐
	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
<u>ผู้โดยสารขบวนต่าง ๆ</u>				
ผู้โดยสารขบวนรถด่วน	๑.๕๐	๑.๓๕	๐.๒๗	๑.๑๒
ผู้โดยสารขบวนรถเร็ว	๕.๒๘	๕.๑๙	๕.๐๓	๕.๗๙
ผู้โดยสารขบวนรถอื่น ๆ	๙๓.๒๒	๙๓.๔๖	๙๓.๗๐	๙๓.๐๙
รวม	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐

ที่มา : แผนการพาณิชย์ กองการพาณิชย์ ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย

อัตราค่าครองชีพที่ต่ำเป็นจำนวนมาก ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะข้อคิดบางประการของการปรับปรุงกิจการรถไฟไทยว่า ควรให้ความสนใจผู้โดยสารที่มีรายได้น้อยให้มาก ปรับปรุงบริการความสะดวกสบายให้มากขึ้นเล็กน้อย เพื่อดึงดูดให้ผู้โดยสารมีรายได้น้อยมาเป็นลูกค้าของการเดินทางโดยรถไฟให้มากขึ้น ทั้งนี้เพราะแนวโน้มของความนิยมการเดินทางด้วยรถไฟมีมากอยู่แล้ว ส่วนผู้โดยสารที่มีรายไ้มาก ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงบริการให้ดีขึ้นเพียงใด อัตราส่วนผู้โดยสารประเภทนี้ที่สูงขึ้นมีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เพราะผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวที่มีรายไ้มากสูงนั้นจะหันไปใช้บริการการเดินทางโดยทางอื่น ๆ เช่น ทางเครื่องบิน หรือรถยนต์โดยสารส่วนตัว รถทัวร์ เป็นต้น

จากการปรับปรุงของการรถไฟทำให้การรถไฟมีรายได้ส่วนรวมพอเลี้ยงตัวอยู่ได้เฉพาะบางสายเท่านั้น แต่มีเส้นทางบางสายที่ยังขาดทุนอยู่ ภาพประกอบที่ ๘ แสดงให้เห็นรายได้ของการรถไฟตั้งแต่ปี ๒๕๑๖-๒๕๑๘ ทั้งรายได้จากการโดยสารและจากการบรทุกสินค้า

ข้อสังเกต รายได้จากการรถไฟในเดือน มีนาคม-เมษายน-พฤษภาคม ซึ่งเป็นฤดูร้อน และเป็นช่วงที่นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวกันมาก เพราะเป็นช่วงเวลาในวันหยุดพักผ่อนหรือปิดภาคเรียน จึงนิยมไปพักผ่อนอากาศ หรือไปชมเทศกาลฤดูร้อนในต่างจังหวัด เช่น วันสงกรานต์ เป็นต้น

และอีกประการหนึ่ง เป็นระยะที่โรงเรียนปิดเทอม นักเรียนต่างจังหวัดจะกลับบ้านกันเป็นส่วนใหญ่ ผู้ปกครองก็มักจะนิยมนำบุตรหลานไปเที่ยวในระหว่างนี้มาก ดังนั้น รายได้จากการโดยสารจึงสูงขึ้นในช่วงนี้ ส่วนรายได้จากการบรทุกสินค้านี้อัตราการเปลี่ยนแปลงน้อย ส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้าประจำที่เคยใช้บริการรถไฟอยู่ ถึงแม้จะมีการปรับปรุงบริการค่านการบรทุกสินค้าแต่จะสามารถเรียกลูกค้าได้เพียงเล็กน้อย ผู้ที่เคยใช้บริการค่านไหนจะนิยมใช้ค่านนั้น

รายได้จะตกต่ำอีกช่วงหนึ่ง เมื่อมีการปรับปรุง เปิดเส้นทางถนนใหม่ ๆ ขึ้น ทั้งนี้รถยนต์และรถบรทุกจะแย่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าของรถไฟไป





เพราะเป็นพาหนะที่รวดเร็วและประหยัดเวลา ในปัจจุบันการดำเนินงานธุรกิจต่าง ๆ ต้องแข่งขันกัน จึงคำนึงถึงความรวดเร็ว เป็นสำคัญ

### กิจการรถไฟยังขาดทุนอยู่ในบางเส้นทาง

จากการแข่งขันกันระหว่างพาหนะอื่น ๆ ที่ใช้ในการเดินทาง และความบกพร่องบางประการของกิจการรถไฟ ทำให้กิจการรถไฟยังคงมีการดำเนินงานที่ขาดทุนอยู่เรื่อย ๆ มา เส้นทางบางเส้นทางเป็นต้องยุบเลิกไป เพราะไม่อาจจะรับภาระการขาดทุนได้ ส่วนบางเส้นทางที่มีรายได้พอเลี้ยงตัวได้ก็ยังคงเปิดบริการต่อไป

ความบกพร่องของกิจการรถไฟนอกเหนือจากด้านการใช้ระยะเวลาการเดินทางนานเกินไป อัตราค่าโดยสาร และบริการที่ด้อยกว่าการเดินทางประเภทอื่น ๆ แล้ว ยังได้มีผู้วิจัยเกี่ยวกับการดำเนินงานภายในองค์กรรถไฟเอง แล้วพบว่า ขาดการประสานงานภายในระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทำให้การทำงานล่าช้าโดยเฉพาะ เรื่องการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ของกิจการรถไฟ ยิ่งล้าสมัยอยู่มาก จะเห็นได้จากบทความวารสารการรถไฟ โดยนางสาววลัยพร โสคติโสภา นิสิตคณะนิเทศศาสตร์ แผนกประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งได้ไปฝึกงานด้านประชาสัมพันธ์ของการรถไฟ กล่าวไว้ว่า

"การโฆษณาและประชาสัมพันธ์ของการรถไฟยังไม่ดีพอทั้ง ๆ ที่กิจการรถไฟเป็นสาธารณูปโภคที่จำเป็น และมีความสำคัญทั้งประเทศ ทั้งทางเศรษฐกิจและทางการเมือง สังคมและยุทธศาสตร์ จะเห็นได้จากการสอบถามของผู้ใช้บริการ เช่น ถามถึงอัตราค่าโดยสาร ในเส้นทางที่ยังไม่มีการสร้างทางรถไฟ หรือสอบถามทุกครั้งก่อนซื้อตั๋วเดินทาง ทั้งที่เคยใช้เส้นทางนี้มาแล้ว เป็นต้น..."

"งานด้านประชาสัมพันธ์ไม่ดีพอ เกิดจากการทำงานไม่ประสานกัน กล่าวคือ

- หน่วยงานแถลงข่าว
- แผนกประชาสัมพันธ์
- แผนกโฆษณาและตัวลวงหน้า
- วารสารรถไฟ
- โรงพิมพ์และศิลปากร

แต่ละงานไม่สอดคล้องกันเลย ต่างคนก็ต่างทำ ทำให้เกิดการทํางานซ้ำซ้อน สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย"<sup>๑</sup>

ในปี ๒๕๑๗ การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบกับการขาดทุน ทั้งนี้ นอกจากจะประสบกับการแข่งขันทางถนนและทางอากาศแล้ว ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ยังมีการเรียกร้องของพนักงานรถไฟขอขึ้นค่าแรงงานอีกด้วย ภาพประกอบที่ ๕ จะแสดงรายจ่ายสูงกว่ารายได้ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงต้องขอขึ้นอัตราค่าโดยสาร เพื่อให้สามารถดำเนินการอยู่ได้

ผู้เขียนเห็นว่า ถ้าการรถไฟจะส่งเสริมการให้บริการรถไฟให้กว้างขวาง ประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึง โดย เน้นจุดเด่นที่ความปลอดภัยและ เพิ่มเติมความสะดวกสบายทางค่านบริการอีกเล็กน้อย ก็จะสามารถชักจูงผู้โดยสารให้สนใจได้เพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารธรรมดาหรือนักท่องเที่ยว พร้อมกันนั้นการรถไฟก็ต้องปรับปรุงระบบการประสานงานภายในให้ดีขึ้นให้มีระบบการทำงานซ้ำซ้อน จะช่วยลดค่าใช้จ่ายได้มาก โดยวิธีการดังกล่าว เชื่อว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะฟื้นคืนชีพขึ้นอีกครั้งหนึ่ง และสามารถแข่งขันกับกิจการขนส่งประเภทอื่น ๆ ได้

เส้นทางรถไฟบาง เส้นทางกำลังขาดทุนอย่างมาก อันมีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการตัดถนนสายใหม่ ๆ ในเส้นทางนั้น กิจการขนส่งทางถนนจะ

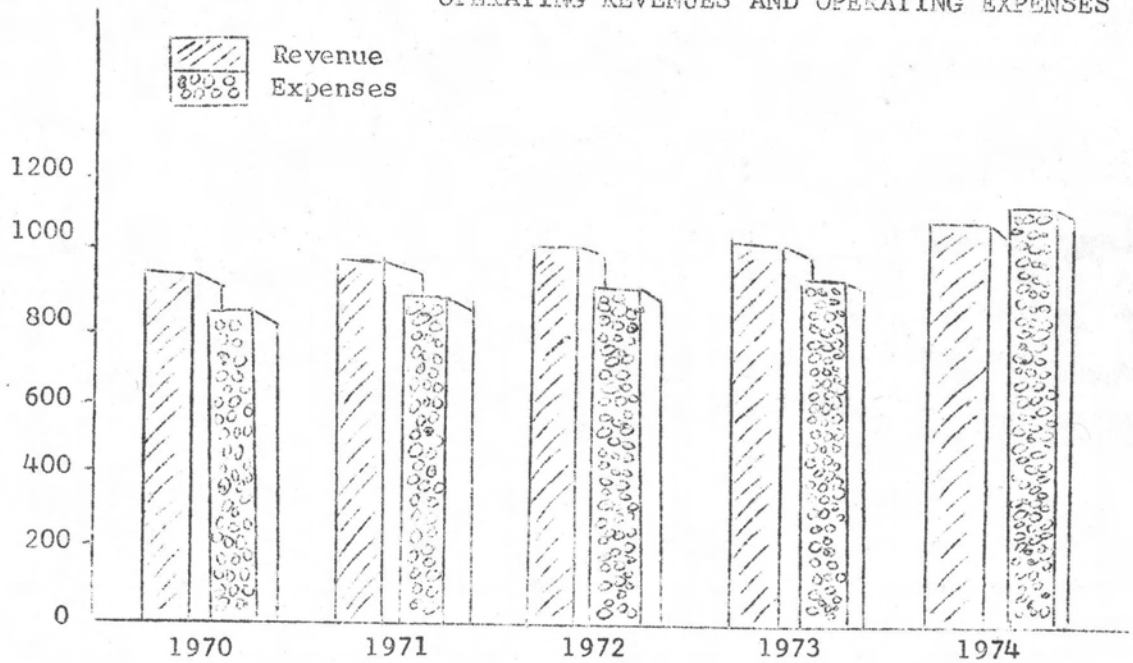
---

<sup>๑</sup> วลัยพร โสภทิโสภา, "ดวงตาที่มองมาจากแผนกประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย," วารสารการรถไฟ, ๓ (พฤษภาคม, ๒๕๑๗), หน้า ๑๖-๑๗.

ภาพประกอบที่ ๕

Million Baht

OPERATING REVENUES AND OPERATING EXPENSES

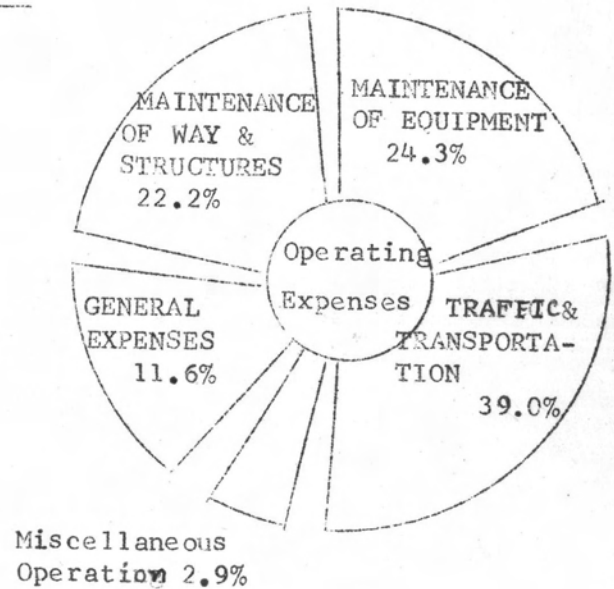
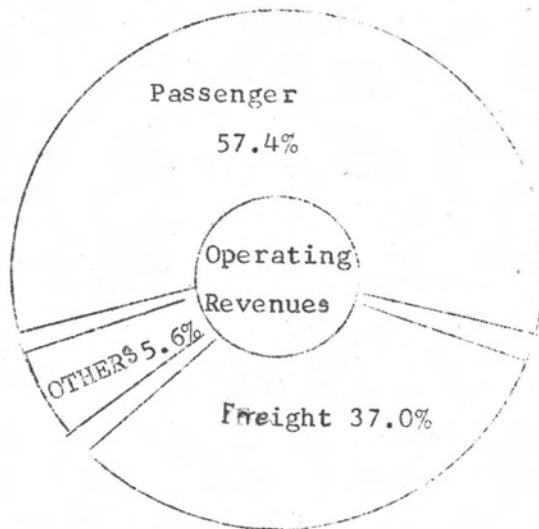


Fiscal Year	Operating Revenues Baht '000	Operating Expenses Baht '000	Operating Ratio %
1970	935,096	824,614	88.18
1971	963,917	868,349	90.09
1972	984,441	872,991	88.68
1973	993,238	879,910	88.59
1974	1,081,414	1,146,834	106.05

ที่มา : Information Booklet 1974  
State Railway of Thailand

## ภาพประกอบที่ ๑๐

Fiscal Year 1974



Percentage of earning from each services to total operating revenues

<u>Fiscal year</u>	<u>Passenger</u>	<u>Freight</u>	<u>Others</u>
1970	50.04	45.62	4.34
1971	51.23	44.30	4.47
1972	51.32	44.54	4.14
1973	53.71	41.39	4.90
1974	57.41	37.04	5.55

Percentage of Total Operating Expenses

<u>Fiscal year</u>	<u>M. of W. &amp; S</u>	<u>M. of E</u>	<u>T &amp; T</u>	<u>Mis. O</u>	<u>G. E</u>
1970	27.15	25.89	34.23	2.90	9.83
1971	27.47	26.65	33.86	2.70	9.32
1972	26.06	27.57	33.96	2.65	9.76
1973	24.77	28.16	33.91	2.84	10.32
1974	22.22	24.29	39.04	2.85	11.60

แย่งผู้โดยสารไปหมด ที่เห็นได้ชัด ๆ ได้แก่ทางรถไฟสายแม่กลอง ปัจจุบันทางรถไฟสายนี้ขาดทุนเดือนละ ๔ แสนบาท เพราะผู้โดยสารน้อยลง เนื่องจากมีถนนธนบุรี-ปากท่อ คณะกรรมการการรถไฟต่างลงความเห็นว่าจะขยับรถไฟเส้นทางนี้เสีย คงเหลือไว้แต่เส้นทางมหาชัย-วงเวียนใหญ่<sup>๑</sup>

กิจการขนส่งทางบกต้องแข่งขันกันตลอดเวลา เพราะมีบริการขนส่งหลายประเภท เช่น รถยนต์โดยสารประจำทาง รถทัศนจาร (Tour) รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล รถบรรทุกสินค้า รถไฟ เป็นต้น นอกจากการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว นโยบายของรัฐบาลในการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศมีส่วนสำคัญในการแข่งขันเป็นอย่างมาก ดังตัวอย่างทางรถไฟสายแม่กลอง เมื่อมีการตัดถนน รายได้ของการรถไฟจะตกต่ำลงทันที จนถึงขนาดต้องขยับเส้นทางไป และในทางตรงกันข้าม ถ้ารัฐบาลดำเนินการตามโครงการในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ (๒๕๑๐-๒๕๑๔) ที่วางแผนการไว้ดังนี้

๑. สร้างทางรถไฟต่อเชื่อมสถานีกรุงเทพ ฯ และสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่
๒. สร้างทางรถไฟต่อเชื่อมสถานีรถไฟมหาชัยและสถานีรถไฟบ้านแหลม
๓. สร้างทางรถไฟต่อเชื่อมสถานีรถไฟแม่กลองและสถานีรถไฟปากท่อ

ถ้าโครงการนี้เป็นจริงขึ้นมา ทางรถไฟสายแม่กลองอาจจะไม่ตาย และจะกลายเป็นทางรถไฟช่วงสำคัญที่สุดช่วงหนึ่ง เพราะจะเกิดเส้นทางรถไฟวงแหวนขึ้น ทำให้การขนส่งคมนาคมเร็วขึ้น ทุกระยะทาง ๕๐ กม.

---

<sup>๑</sup>วลัยพร โสคติโสภา, "ดวงตาที่มองมาจากแผนกประชาสัมพันธ์ คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย," วารสารการรถไฟ, ๓ (ธันวาคม, ๒๕๑๓), หน้า ๑๐.

ทุนเวลาถึง ๑ ชม. เช่นเดียวกับสายชนบุรี-ปากท่อ แต่ยังคงเปรียบในก้าน  
ความปลอดภัยกว่ารถยนต์\*

ดังนั้น การกำหนดนโยบายของรัฐบาลควรคำนึงถึงผลได้และผลเสีย  
ที่จะเกิดขึ้นกับกิจการขนส่งแต่ละประเภท นำมาประเมินผลแล้วเลือกนโยบาย  
ที่เหมาะสมที่สุด นโยบายควรจะสอดคล้องกัน หลีกเลี่ยงโครงการที่จะขัดแย้ง  
กับนโยบายหลัก เพื่อสนับสนุนให้บรรลุผลสำเร็จของนโยบายหลักเร็วขึ้นและ  
เสียค่าใช้จ่ายน้อยสุด

อย่างไรก็ดี ผู้เขียนได้ติดตามข่าวคราวความเคลื่อนไหวของกิจการ  
รถไฟไทยภายใต้การบริหารงานของคณะรัฐบาลชุด ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช  
เป็นนายกรัฐมนตรี หอจะกล่าวได้ว่า รัฐบาลชุดนี้ได้ให้ความสนใจกับภาวะการ  
ตกต่ำและความเสื่อมโทรมของกิจการรถไฟเป็นอันมาก จึงได้เริ่มต้นตัวที่จะ  
พัฒนาสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟขึ้นอย่างจริงจัง เพื่อไม่ให้มีจุดจบเช่นเดียวกับ  
"รถราง" ในอดีต ดังปรากฏในข้อความตอนหนึ่งที่ผู้เขียนได้คัดลอกมาจาก  
รายงานข่าวเศรษฐกิจประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๑๕ จัดทำโดยธนาคารกรุงไทย  
จำกัด

#### "เร่งรัดปรับปรุงกิจการรถไฟ

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย  
เร่งรัดปรับปรุงงานก้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มรายได้  
และลดค่าใช้จ่าย เพื่อให้การรถไฟสามารถดำเนินกิจการโดยไม่ขาดทุน  
นั้น ได้มีการวางแผนปรับปรุงงานตามนโยบายแล้ว โดยให้คัดถอน  
รายจ่ายลงทุกด้านเท่าที่จะทำได้ กวดขันการนำรถไปใช้ส่วนตัวใน  
วันหยุดราชการ พร้อมทั้งพยายามหาซื้อวัสดุอุปกรณ์น้ำมันเชื้อเพลิงใน

---

\*ปราโมทย์ ทัศนาศูวรรณ, "รถไฟสายแม่กลอง," วารสารการ  
รถไฟ, ๑๐ (ธันวาคม, ๒๕๑๗), หน้า ๑๐.

ราคาถูก และลดการบำรุงรักษาทางแยกที่ไม่จำเป็นลง สำหรับพนักงานผู้ใดที่ทุจริต ก็จะใช้มาตรการปราบปรามและลงโทษเด็ดขาด พร้อมทั้งให้คำเนิ่นค้ำอาญาทุกเรื่องที่มีหลักฐานเพียงพอ และผู้บังคับบัญชาที่ปล่อยปละละเลยก็จะถือว่าบกพร่องด้วย จะกวาดชั้นการเรียกร้องค่าตอบแทนในการโยกย้ายตำแหน่งหน้าที่ รวมทั้งการรั่วไหลในกิจการรุดเสียบยง

ในขณะที่เดียวกันได้พยายามเพิ่มรายได้ทั้งการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ในด้านการขนส่งสินค้าเห็นได้พยายามขยายปริมาณการขนส่งสินค้าตามความต้องการของลูกค้า โดยเฉพาะการขนส่งแบบเหมาขบวน ซึ่งจะให้ความสะดวกรวดเร็วกว่าเท่าที่ได้ดำเนินการไปแล้วนั้น ได้ผลพอสมควร โดยการรถไฟสามารถมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการขนส่ง เช่นนี้พอสมควร สำหรับการบริการผู้โดยสารนั้น จะเร่งรัดให้มีบริการรถนั่งปรับอากาศชั้นสอง โดยชั้นแรกจะคัดแปลงส่วนหนึ่งของรถนั่งชั้นหนึ่งปรับอากาศแบ่งไปทำที่นั่งชั้นสอง โดยจะกำหนดอัตราค่าโดยสารพิเศษ เพื่อให้ราคาค่าโดยสารใกล้เคียงกับการขนส่งอื่น ๆ พร้อมกันนั้นก็แก้ไขขบวนรถให้เกินตรงเวลายิ่งขึ้น และกวาดชั้นการทำความสะดวกด้วย"<sup>๑</sup>

นโยบายต่าง ๆ ที่ปรากฏออกมานั้น นับว่าเป็นแนวทางที่ค่อนข้างจะทำให้การรถไฟดำเนินการไปได้ตลอดรอดฝั่ง ปัญหาอันสุดท้ายก็ได้แก่ทางด้านการปฏิบัตินั้นจะเป็นไปตามนโยบายหรือไม่ เพียงใด กาลเวลาเท่านั้นที่จะตัดสินได้ เราจึงช่วยกันติดตามผลงานอันนี้ต่อไป ผู้เขียนหวังว่า คงเป็นไปในทางที่ดีเพื่อความเจริญของประเทศชาติสืบไป

<sup>๑</sup>ธนาคารกรุงไทย จำกัด, "ชาวเศรษฐกิจ," รายงานเศรษฐกิจ, ๗ (กรกฎาคม, ๒๕๑๕), หน้า ๒๘.



## การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวช่วยเพิ่มรายได้ของการรถไฟ

การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เป็นวิถีทางหนึ่งที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางไปที่นั่น ๆ หน่วยงานหรือบุคคลที่ทำการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวจะเป็นผู้ป้อนข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว จะทำการประชาสัมพันธ์ชักจูงให้นักท่องเที่ยวสนใจ พร้อมกันนี้จะแนะนำเส้นทางที่จะใช้ในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวด้วยกัน โดยเลือกเส้นทางที่ให้ความเพลิดเพลิน สะดวกสบาย และปลอดภัย มาบริการเสนอนักท่องเที่ยว เพื่อเสริมสร้างบรรยากาศในการท่องเที่ยวให้ดีขึ้น โดยจะขอกล่าว่างถึงเส้นทางรถไฟสายแม่กลองอีกครั้งหนึ่ง เมื่อสมัย ๑๐ ปีมาแล้ว อันเป็นสมัยของคุณชูสง่า ฤทธิประศาสน์ ยังเป็นผู้อำนวยการจังหวัดสมุทรสงครามอยู่ ท่านได้พัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ให้กับจังหวัดสมุทรสงคราม นั่นก็คือ "คอนฮอยตลอด" และด้วยการส่งเสริมของคุณชูสง่าเอง คอนฮอยตลอดได้กลายเป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลายในบรรดานักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ในขณะนั้นยังไม่มีเส้นทางถนนที่เป็นดังปัจจุบันนี้ เส้นทางที่จะเดินทางไปสมุทรสงครามสะดวกที่สุดก็คือ เส้นทางรถไฟสายแม่กลอง นักท่องเที่ยวจำนวนนับร้อยนับพันแน่นขนัดบนรถไฟสายแม่กลองนี้ เพื่อไปเที่ยวชมคอนฮอยตลอดในวันหยุด

การจัดงานแสดงของช่างที่จังหวัดสุรินทร์ก็เป็นตัวอย่างที่ดีอีกอันหนึ่ง ที่ชี้ให้เห็นว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีผลต่อกิจการรถไฟเพียงใด ความโครงการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวในชนบทนั้นองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (อ.ส.ท.) ได้กระทำขึ้นหลายแบบ อาจจะใช้งานประเพณีไทยท้องถิ่นชนบทนั้น ๆ ขึ้นมาเป็นหลักในการพัฒนาก็ได้ เช่น งานช่างที่จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งเมื่อก่อนนั้นเป็นงานที่จังหวัดวัดกันเอง เป็นการภายใน แต่ต่อมา อ.ส.ท.มองเห็นทางว่า งานช่างสุรินทร์นี้แหละจะเป็นแรงดึงดูดชักชวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้มาเที่ยวชมได้แน่ ๆ และยังพิจารณาต่อไปว่ามีเส้นทางที่จะส่งเสริมพัฒนาให้เป็นงานระดับชาติได้

เพื่อคึงนักท่องเทียวต่างประเทศให้เดินทางมาเมืองไทย จึงหันมาปรึกษาการ  
 รถไฟว่า ควรที่จะร่วมมือกันจักนำนักท่องเทียวไปดูงานข้างโดยทางรถไฟ  
 การรถไฟเห็นดีด้วย จึงตกลงงานนี้จึงมีจุดกำเนิดขึ้นด้วยความร่วมมือของ  
 สามฝ่ายได้แก่

๑. การรถไฟ

๒. คณะกรรมการจังหวัดสุรินทร์

๓. องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

งานนี้มีเริ่มแรกขึ้นที่อำเภอท่าตูมเมื่อปี ๒๕๐๔ ในเดือนพฤศจิกายน  
 นักท่องเทียวทั้งชาวไทยและต่างประเทศได้เดินทางไปเที่ยวชมด้วยขบวนรถไฟ  
 พิเศษของการรถไฟ และต่อมา ๒-๓ ปี งานแสดงของข้างที่สุรินทร์เป็นที่รู้จัก  
 กันไปทั่วโลก นักท่องเทียวขอจองบัตรรถไฟไปงานข้างล่วงหน้ากันเป็นเดือน ๆ

ผลที่ติดตามมาจากการจัดงานแสดงข้างที่จังหวัดสุรินทร์นั้น ทำให้  
 เมืองสุรินทร์ซึ่งแต่เดิมเป็นจังหวัดเล็ก ๆ ที่นักท่องเทียวชาวต่างประเทศไม่  
 เคยรู้จักมาก่อน แม้แต่นักท่องเทียวชาวไทยก็น้อยคนนักที่จะรู้จักสุรินทร์ ได้  
 เจริญเติบโตเป็นเมืองใหญ่ ในเวลาอันรวดเร็วยิ่ง โรงแรม ที่พัก ร้านอาหาร  
 ย่านการค้า ร้านของที่ระลึก เกิดขึ้นใหม่ทั่วเมือง ประชาชนมีงานทำ และ  
 ความเป็นอยู่ดีขึ้น<sup>๒</sup> เมื่อมีธุรกิจใหญ่ ๆ ไปตั้งที่สุรินทร์ทำให้การคมนาคม  
 ขนส่งระหว่างกรุงเทพ ฯ - สุรินทร์ ดันตัวขึ้น กิจกรรมรถไฟก็ให้บริการแก่

<sup>๑</sup>ปราโมทย์ ทัศนาศูวรรณ, "ข้างบันเทิงที่สุรินทร์," วารสารการ  
 รถไฟ, ๘ (พฤศจิกายน, ๒๕๑๗), หน้า ๑๒.

<sup>๒</sup>องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, "เทียวเมืองไทย  
 เพื่อกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ชนบท," จุดสาร อ.ส.ท., (กรุงเทพ :  
 บริษัทประชาช่างจำกัด, ๒๕๑๘), หน้า ๑๓.

ผู้โดยสารในเส้นทางนี้เรื่อยมา อัตราการโดยสารสูงขึ้น ถึงแม้จะไม่ใช่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ผู้โดยสารที่เดินทางไปประกอบธุรกิจในสุรินทร์และบริเวณใกล้เคียงก็ใช้บริการของการรถไฟเป็นส่วนใหญ่

ในปัจจุบันงานแสดงช้างที่สุรินทร์ก็ยังเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวอยู่ใน พ.ศ. ๒๕๑๗ อันเป็นที่ ๑๔ ในการจัดงานแสดงของช้างที่จังหวัดสุรินทร์นั้น ปรากฏว่านักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศเดินทางไปชมงานนี้ที่จังหวัดสุรินทร์ถึง ๒ หมื่นคน ทั้ง ๆ ที่ในการจัดงานเพียง ๒ วัน นอกจากนี้การรถไฟยังได้ดำเนินกิจการนำเที่ยวในเส้นทาง กรุงเทพฯ - นังคก (กาญจนบุรี) ในเดือน พ.ย. ๒๕๑๘ อีกด้วย

ในขณะเดียวกัน กิจการรถไฟก็ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวด้วย การรถไฟได้เปิดบริการค่านที่พักแรมหลายแห่ง ความแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น โรงแรม รถไฟหัวหิน เชียงใหม่ หากใหญ่ การเปิดบริการที่พักตากอากาศบนยอดเขาขุนศาลาในปลาย พ.ศ. ๒๕๑๔ ให้มีบังกะโลบนยอดเขาขุนศาลามากขึ้น บังกาโลหลังแรกเริ่มสร้าง พ.ศ. ๒๕๐๘ และขยายมาเรื่อย ๆ การเดินทางไปบนยอดเขาขุนศาลาเส้นทางของการรถไฟนับว่าปลอดภัยต่อผู้โดยสารมาก จึงมีผู้นิยมมาก

แต่ทว่าการรถไฟไม่ได้รับกำไรจากการกิจการโรงแรมเท่าที่ควร เนื่องจากขาดประสบการณ์ ความรู้ ความชำนาญในด้านการบริหารงานโรงแรม ทั้งยังเป็นการทำงานซ้ำซ้อนกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกิจการโรงแรม เช่น อ.ส.ท. หรือกิจการโรงแรมเอกชนอื่น ๆ ทั้ง ๆ ที่หน่วยงานเหล่านี้มีความสามารถที่จะหาผลประโยชน์จากกิจการโรงแรมได้ดีกว่าการรถไฟ

การปรับปรุงกิจการรถไฟตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๓

(๒๕๑๕-๑๘)

จัดหารถดีเซลราง	๑๐ ชุด
จัดสร้างรถโดยสาร	๒๑๐ คัน
จัดสร้างรถสินค้า	๓๑๒ คัน

- เปลี่ยนสะพานให้เป็นชนิดรับน้ำหนักได้ ๑๕ ตันจำนวน ๑๐๓ แห่ง
- ผลิตและจัดหาหมอนรองราง ๑๕๐,๐๐๐ ทอน
- เปลี่ยนราง ๕๐ ปอนด์เป็น ๖๐ ปอนด์ ทางสายตะวันออก ๑๐๐ กม.
- เปลี่ยนราง ๖๐ ปอนด์เป็น ๘๐ ปอนด์ ทางสายใต้และตะวันออก  
เฉียงเหนือ ๓๑๒ กม.
- เชื่อมราง ๗๐ ปอนด์ ในสายใต้ ระยะทาง ๒๐๐ กม.
- ปรับปรุงการเดินรถสายแมกลองให้รวดเร็วและปลอดภัย
- สำรวจแนวทางที่จะก่อสร้างทางรถไฟคลองสิข์เก่าถึงภาษี ๗๕ กม.
- สำรวจแนวทางที่จะก่อสร้างทางรถไฟ สายบัวใหญ่ - ร้อยเอ็ด -  
มุกดาหาร - นครพนม ๓๗๕ กม.
- สำรวจแนวทางรถไฟสาย เคนชัย - เชียงใหม่ ๒๑๕ กม.

การรถไฟระหว่างประเทศ ได้เริ่มงานโครงการสายเอเชียอย่างจริงจังเมื่อเชื่อมทางรถไฟเสร็จ จะติดต่อกับสิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ กรุงเทพฯ ว่างกุ้ง แด็คคา กัลกัตตา นิวเดลี ละฮอร์ เทหะราน และไปต่อกับทางรถไฟยุโรปที่อิสตันบูล เวลานี้ไทยมีทางเชื่อมกับมลายูแล้ว จะสำรวจเส้นทางพินนูล็อก - ตาก - แม่สอด และสุพรรณบุรี - ตาก - แม่สอด เพื่อเชื่อมกับทางรถไฟพม่า<sup>๑</sup>

โครงการทางรถไฟระหว่างประเทศจะคึงนักท่องเที่ยวยุโรปที่เข้ามาทางรถไฟในประเทศไทยได้มากขึ้นอีกเช่นกัน

<sup>๑</sup>ชดี สิ้นธุโสภณ, บรรยายเรื่อง "กระทรวงคมนาคมกับการพัฒนา นโยบายความมั่นคงของชาติ," วารสารกรมการขนส่งทางบก, ๘๗ (ตุลาคม, ๒๕๑๖), หน้า ๓๔-๔๔.

## ปัญหาการขนส่งทางรถไฟ

๑. กิจการรถไฟยังต้องประสบกับการขาดทุนอยู่ตลอด จนต้องขึ้นค่าโดยสารเพื่อความอยู่รอดของรถไฟเอง
๒. บริการที่ให้ผู้โดยสารยังไม่สะดวกสบายเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับรถยนต์โดยสารบางประเภท เช่น รถทัวร์ต่าง ๆ (Luxury Bus)
๓. อัตราความเร็วของรถไฟไทยยังจำกัดอยู่ เป็นเหตุให้ต้องใช้ระยะเวลายาวนานในการเดินทาง

## ข้อเสนอแนะ

๑. ควรลดต้นทุนในค่านาค่าจ้างแรงงานลง ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายทางค่านาค่าจ้างแรงงานของการรถไฟสูงเกินไป เช่น ในบางเส้นทางที่ได้เลิกกิจการเดินรถไปแล้วก็ได้เลิกการว่าจ้างคนงาน แต่ใช้วิธีย้ายให้ไปช่วยงานในเส้นทางอื่นหรือในสวนงานอื่น จำนวนคนงานที่ว่าจ้างให้มาทำงานนั้นมีมากเกินงานที่จะต้องทำ (OVERLOAD) เกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อนและการว่างงาน แอบแฝงในตัวบุคคล คนงานแต่ละคนทำงานอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ จึงนับเป็นสาเหตุประการหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงเกินความจำเป็น จึงควรที่จะได้ศึกษาค้นคว้าและพิจารณาการว่าจ้างคนงานให้มากกว่าที่เป็นอยู่ รวมทั้งศึกษาจำนวนงานที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละบุคคลว่ามีเหมาะสมแล้วหรือไม่ พยายามลดการว่างงานในรูปแอบแฝงให้มากที่สุด เครื่องจักรกลต่าง ๆ ก็ควรใช้งานให้เต็มประสิทธิภาพเช่นกัน

๒. ควรชักจูงนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารอื่น ๆ ให้ใช้การเดินทางโดยรถไฟให้มากขึ้น โดยการปรับปรุงค่าบริการ เช่น ความสะดวกสบายและอัตราความเร็ว โดยเฉพาะผู้โดยสารชั้นสามที่เสียค่าโดยสารในอัตราค่านั้น ถือว่าเป็นส่วนตลาดใหญ่ของการรถไฟอยู่แล้ว เนื่องจากมีแนวโน้มของความนิยมใช้บริการมากอยู่แล้ว เพียงแต่การปรับปรุงบริการอีกเพียงเล็กน้อยก็จะสามารถดึงดูดผู้โดยสารได้อีกเป็นจำนวนมาก ทำให้รายได้รวมของการรถไฟเพิ่มขึ้นได้มีใช้น้อย อันเป็นการช่วยแก้ปัญหาทั้งข้อ ๑ และข้อ ๒ พร้อมกันไป

๓. ปรับปรุงงานด้านประชาสัมพันธ์ให้น่าสนใจมากขึ้น เช่น การเผยแพร่ตารางการเดินรถและอัตราค่าโดยสารในประเภทต่าง ๆ โฆษณาบริการพิเศษอื่น ๆ ที่การรถไฟจัดขึ้นเป็นครั้งคราว เช่น ขบวนรถพิเศษนำเที่ยวไปเช้า เย็นกลับ เหล่านี้เป็นต้น รวมทั้งให้ความสะดวกในการจองตั๋วล่วงหน้าด้วย บริการนี้จะช่วยแก้ปัญหาข้อ ๑ และข้อ ๒ ได้

๔. ควรส่งเสริมการจัดรายการนำเที่ยวโดยรถไฟไป - กลับภายในวันเดียว อาจจะเป็นการท่องเที่ยวไปตามซาน ๆ เมืองเพื่อชมทัศนภาพของชนบทหรือตามสถานที่ทางประวัติศาสตร์ การจัดนำเที่ยวประเภทนี้การรถไฟได้ประสบผลสำเร็จมาแล้วในบางเส้นทาง เช่น กรุงเทพฯ - น้ำตก (กาญจนบุรี) เป็นต้น ควยวิธีนี้กิจการรถไฟจะมีรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งแก้ปัญหาข้อ ๑ ได้

๕. ศึกษาและพิจารณาการดำเนินงานของกิจการโรงแรม เพื่อปรับปรุงในด้านการบริหารงานของโรงแรมรถไฟให้มากขึ้นเนื่องจากอัตราส่วนของผลกำไรที่ได้รับยังน้อยอยู่มาก หรือมีค่านักก็ควรพิจารณาโอนงานส่วนนี้ให้หน่วยงานอื่นที่มีความสามารถโดยตรงต่อการบริหารงานด้านโรงแรมรับไปดำเนินการต่อ คาดว่า จะช่วยแก้ปัญหาข้อ ๑ ได้เช่นกัน

๖. การแก้ปัญหาด้านอัตราความเร็วนั้น จำเป็นต้องใช้งบประมาณมาก จึงควรปรับปรุงในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป ปัจจุบันมีการเปลี่ยนหัวจักรรถไฟให้มีความเร็วสูงกว่าแบบเก่าในบางเส้นทาง งานที่การรถไฟควรจะรีบดำเนินการเสียแต่บัดนี้คือการปรับปรุงบริการและการบริหารงานภายใน เพื่อให้มีรายได้เพียงพอที่จะดำเนินงานต่อไปได้ ส่วนการเพิ่มอัตราความเร็วนั้นควรเป็นโครงการระยะยาวในอนาคต

#### กิจการขนส่งทางถนน

การเดินทางโดยรถยนต์โดยสารนับว่าสะดวกมากในช่วงนี้ เพราะมีถนนหนทางเชื่อมโยงตามจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยมีทั้งรถยนต์ส่วนตัวและรถเช่า นอกจากนี้ยังมีรถยนต์โดยสารประจำทางทั้งแบบธรรมดาและมีเครื่องปรับอากาศที่รู้จักกันดีว่ารถทัวร์ ซึ่งเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

"การเดินทางเข้าประเทศโดยทางบก ได้แก่รถยนต์หรือรถโดยสาร นั้น มีทางเข้าสู่ประเทศได้ถึง ๕ ทาง โดยมีถนนที่ ๆ เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอีก ๔ ประเทศ (ภาพ

ประกอบที่ ๑๑) ได้แก่

- ทางหลวงหมายเลข ๑ แม่นาย - กรุงเทพฯ ฯ จากประเทศพม่า  
ทางบ้านอำเภอแม่นาย จังหวัดเชียงราย
- ทางหลวงหมายเลข ๒ หนองคาย - กรุงเทพฯ ฯ จากประเทศ  
ลาวทางบ้านจังหวัดหนองคาย
- ทางหลวงหมายเลข ๓๓ อรัญประเทศ - กรุงเทพฯ ฯ จากประเทศ  
สาธารณรัฐเขมรทางบ้านจังหวัดอรัญ-  
ประเทศ
- ทางหลวงหมายเลข ๑๐๕ แม่สอด - ตาก จากประเทศพม่า
- ทางหลวงหมายเลข ๔ สะเคา - กรุงเทพฯ ฯ จากประเทศ  
มาเลเซียทางอำเภอสะเคา จังหวัด  
สงขลา"<sup>๑</sup>

นอกจากทางหลวงหมายเลข ๔ แล้วยังมีถนนจากประเทศมาเลเซีย  
เข้าประเทศไทยทางอำเภอเบตง จังหวัดยะลา และบ้านสุโขทัย โกลก จังหวัด  
นราธิวาสอีกด้วย นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาทางบกส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยว  
จากประเทศเพื่อนบ้าน จากสถานการณ์ของประเทศเพื่อนบ้านบางประเทศที่  
เปลี่ยนไปทำให้เหลือค่านที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซียเท่านั้นที่จะเป็นทางที่  
นักท่องเที่ยวเข้าประเทศไทยได้ เมืองชายแดนที่มีผู้เดินทางผ่านเข้าประเทศ  
ไทยมากเป็นอันดับหนึ่งคือ อำเภอสะเคา จังหวัดสงขลา นักท่องเที่ยวเพื่อน  
บ้านซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากมาเลเซียเดินทางผ่านด่านเข้ามาท่องเที่ยว  
แคว้นสงขลา - หากใหญ่ในปี ๒๕๑๔ มีจำนวนถึง ๒ แสนคน หรือประมาณ

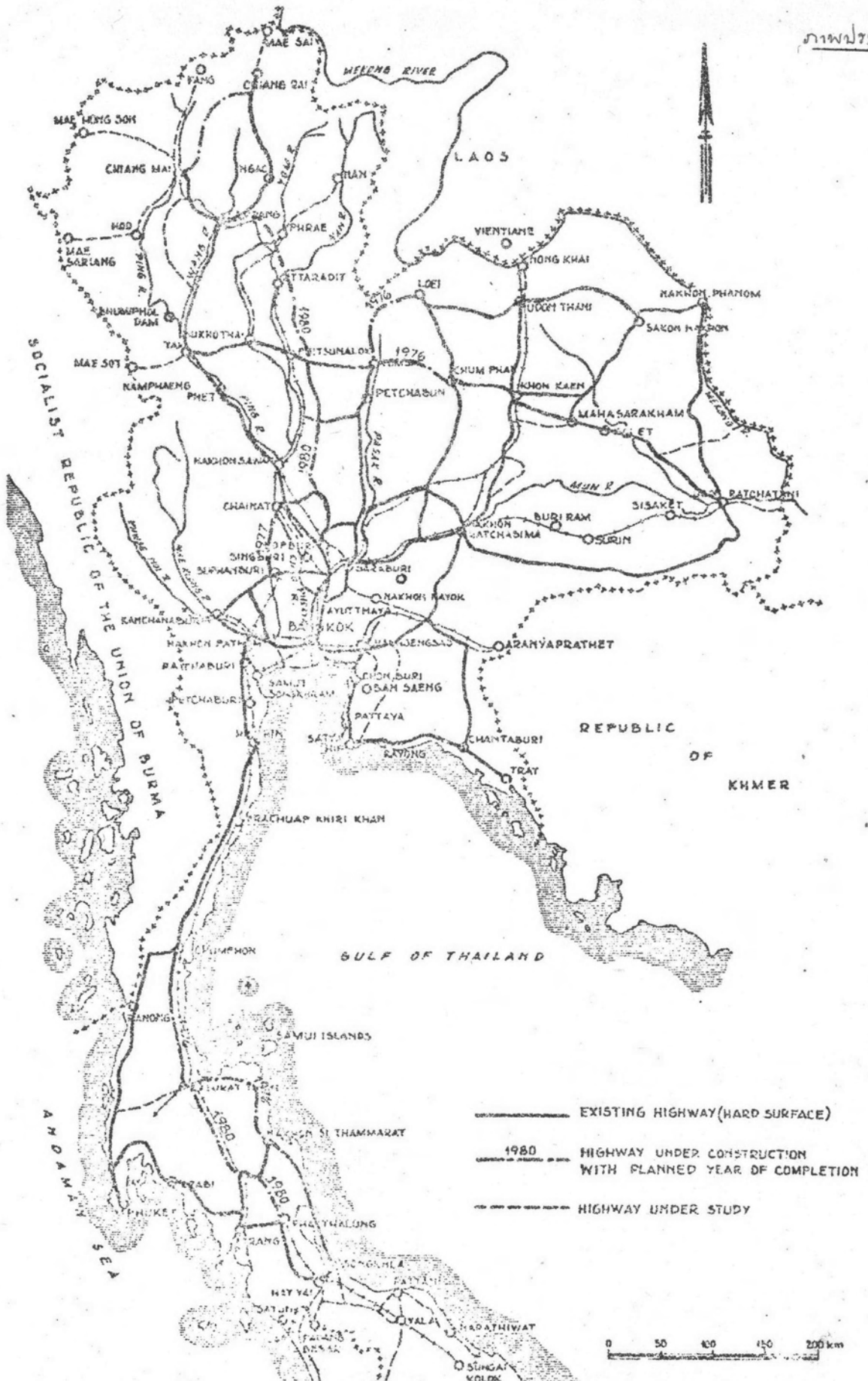
---

<sup>๑</sup>Netherland Institute of Tourism Development  
Consultants (TDC) and SGV-Na-Thalang & Co., Ltd.,  
National Plan on Tourism Development, Final Report to  
Tourist Organization of Thailand, (May, 1976), Page 47,48.

# NATIONAL HIGHWAYS ON 1-4-1975

๘๒

ภาพประกอบที่ ๑๑





ร้อยละ ๗๕ ของนักท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมด ถึงแม้จะเกิดความไม่สงบเรียบร้อยทางชายแดนภาคใต้ก็ตาม แต่นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในพ.ศ. ๒๕๑๘ ก็ยังคงมีอัตราเพิ่มสูงอยู่ในระดับเดียวกันกับที่สถานการณ์เป็นปกติ<sup>๑</sup>

การเดินทางภายในประเทศไทย โดยเฉพาะภาคใต้ของการขนส่งนักท่องเที่ยว โดยรถขนส่งสาธารณะ นับว่าเป็นวิธีการที่สำคัญสุดของการท่องเที่ยว เพราะประชากรส่วนมากไม่มีรถยนต์ส่วนตัว ส่วนพวกที่มีรถยนต์ส่วนตัวก็ต้องการพักผ่อนในระหว่างการท่องเที่ยวจริง ๆ จึงไม่นิยมขับรถยนต์ส่วนตัวไปท่องเที่ยวในระยะทางไกล ๆ นอกจากแถบชาน ๆ เมืองหรือจังหวัดใกล้เคียงเท่านั้น ส่วนทางรถไฟซึ่งมีระยะทางน้อย และยังมีความสะดวกหลายประการ ความนิยมลดน้อยลงมาก ผู้ประกอบการวิสาหกิจการท่องเที่ยวได้เห็นความสำคัญในเรื่องนี้และได้ดำเนินการจัดให้มีการขนส่งในรูปแบบบริษัทนำเที่ยวอย่างมากมายกว้างขวาง โดยเฉพาะเส้นทาง กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ซึ่งบริษัทขนส่งดำเนินการอยู่อย่างเข้มแข็ง และยังมีบริษัทนำเที่ยวอีกกว่า ๑๐ บริษัท จักรดทัวร์นำเที่ยวไปยังเชียงใหม่และเชียงราย สำหรับการนำเที่ยวในจังหวัดใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ เช่น ชลบุรี จันทบุรี ระยอง นครนายก เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ฯลฯ เป็นกิจการสามัญและแพร่หลายอย่างยิ่ง<sup>๒</sup>

การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวหรือรถโดยสารมีความสะดวกรวดเร็ว

<sup>๑</sup> องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เอกสาร แผนพัฒนาการท่องเที่ยวในช่วงระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๒๔), หน้า ๔๑.

<sup>๒</sup> ม.ล.คุ้ย ชุมสาย, หลักวิชาการท่องเที่ยว, (พิมพ์ครั้งที่ ๑, ลิขสิทธิ์ อ.ส.ท., กรุงเทพฯ : แพร่พิทยา, ๒๕๑๗), หน้า ๓๕.

ปัจจุบันเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ นอกจากบริการของบริษัทขนส่งซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจซึ่งมีรถบริการอยู่ประมาณ ๔๐๐ คันแล้วยังมีบริษัทนำเที่ยวได้เข้ามาบริการในรูปของรถทัศนาจรทำนองเดียวกันกับรถเมย์ประจำทาง แต่มีบริการที่ได้มาตรฐานและอุปกรณ์ที่จะอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่ทันสมัย มีทั้งรถโดยสารชั้นหนึ่งที่ตั้งเข้ามาจากต่างประเทศและที่ประกอบภายในประเทศ ถึงประมาณ ๔๐๐ คัน โดยสามารถเดินทางตามตารางเวลาที่กำหนด หรือเช่าเหมาพิเศษในลักษณะเดินทางเป็นหมู่คณะก็ได้ ซึ่งเป็นการฝึกกฎหมาย แต่ก็มีประชาชนนิยม แม้ว่าจะเรียกเก็บค่าโดยสารสูงกว่า บ.ข.ส. ทั้งนี้เพราะให้บริการที่ดีกว่า แต่สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศไม่สามารถใช้บริการโดยสารในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวไกล ๆ ได้ เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต เพราะมีจำนวนวันพักจำกัดต้องใช้บริการเครื่องบินภายในประเทศ

### บริษัทนำเที่ยว

เนื่องจากกิจการของการนำเที่ยวมีส่วนสำคัญต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย กล่าวคือ จากการสำรวจค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๑๔ แสดงให้เห็นว่า ค่าใช้จ่ายในการนำเที่ยวมีอัตราประมาณ ๑๓.๓ % หรือคิดเป็นจำนวนเงินประมาณ ๙๖๕ ล้านบาทต่อปี<sup>๑</sup> ดังนั้น บริษัทนำเที่ยวจึงเป็นกิจการที่เห็นได้ชัดว่าเป็นผลของการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีต่อกิจการเดินทางและขนส่งโดยตรง ในสมัยก่อนประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างจริงจัง กิจการนี้ก็จะไม่เกิดขึ้น หรือมีแต่บริษัทนำเที่ยวต่างประเทศเท่านั้น ในปัจจุบันบริษัทนำเที่ยวเกิดขึ้นอย่างมาก

<sup>๑</sup>สถิติการกระจายค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในประเทศไทย, ธนาคารแห่งประเทศไทย

มายและแข่งขันกันอย่างรุนแรง กิจกรรมที่มีทุนน้อยและการดำเนินงานไม่ดีพอ ก็ต้องเลิกลงไปเป็นจำนวนมาก

### ลักษณะของบริษัทนำเที่ยว

การดำเนินงานของบริษัทนำเที่ยวมีหลายลักษณะ ได้แก่

๑. บริษัทนำเที่ยวที่ให้บริการ เฉพาะนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ เช่น World Travel Service
  ๒. บริษัทที่เป็นสาขาของบริษัทนำเที่ยวจากต่างประเทศที่เป็นตลาดการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย เช่น Touropa Sharnow Package ของเยอรมันมากรุงเทพฯ, Thomas Cook ของอังกฤษ, American Express ของอเมริกา เป็นต้น บริษัทเหล่านี้จะจัดบริการนำเที่ยวเอง หรือให้บริษัทไทยดำเนินการให้ในรูปสัญญาซื้อขายอีกทีหนึ่ง โดยมี Tour Leader ของบริษัทนำกลุ่มนักท่องเที่ยวมา
  ๓. บริษัทนำเที่ยวที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวโดยทั่วไปทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ เช่น บริษัท Tour Royal Co., Boon Vanit Travel Agency และ T.V Travel Agency เป็นต้น
  ๔. บริษัทนำเที่ยวที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวคนไทยโดยเฉพาะในลักษณะที่คล้ายกับกิจการขนส่ง เช่น เกษมพลทัวร์ พัฒน์ทัวร์ เป็นต้น
- บริษัทนำเที่ยวของคนไทยได้มีการเพิ่มจำนวนอย่างรวดเร็วทั้งขนาดเล็กและขนาดกลาง ดำเนินการบริการทั้งในด้านการจัดทำตั๋วเดินทาง จัดพาหนะบริการและจัดนำเที่ยวทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ปัจจุบันมีจำนวนประมาณ ๔๐๐ แห่ง ในกรุงเทพฯ บริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ ได้รวมกันก่อตั้งเป็นสมาคมขึ้น ปัจจุบันมีสมาชิกประมาณ ๒๐๐ ราย มีรถนำเที่ยว (Luxury Coach) ออกบริการทั้งสิ้นประมาณ ๗๐๐ คัน มีมูลค่าประมาณคันละกว่าล้านบาท ทั้งที่สั่งจากต่างประเทศและค่อภายในประเทศเอง นอกจากนี้จะมีรถธรรมคาที่ให้บริการ เช่าแก่นักท่องเที่ยวคนไทยเดินทางเป็น

หมู่คณะ โดยเฉพาะในงานเทศกาลหรืองานประจำปีต่าง ๆ เช่น ทอดกฐิน งานสงกรานต์ เป็นต้น นอกจากในกรุงเทพฯ แล้วยังมีบริษัทนำเที่ยวที่เปิดบริการอยู่ในต่างจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญด้วย

รัฐบาลได้เริ่มการให้ส่งเสริมบริการนำเที่ยวโดย Luxury Coach ตั้งแต่เดือนเมษายน ๒๕๑๖ โดยให้สิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับภาษีอากรสำหรับรถโดยสารที่นำเข้า งดเว้นการเสียภาษีอากรขาเข้า แต่ไม่ให้สิทธิงดเว้นภาษีการค้า และได้เปิดให้การส่งเสริมเป็นการชั่วคราวตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๑๗ มีบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมทั้งสิ้น ๑๒ บริษัท มีรถตามโครงการทั้งสิ้น ๕๒ คัน พ.ศ. ๒๕๑๗ มีบริษัทที่เปิดดำเนินการและใช้สิทธิของการส่งเสริมแล้ว ๕ ราย นำรถออกบริการแล้วประมาณ ๓๐ คัน (ตารางประกอบที่ ๑๕)

การดำเนินงานของบริษัทนำเที่ยวนั้นจะ เป็นการพานักท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะหรือแบบ เสนอราคาให้บุคคลโดยทั่วไปที่สนใจ การจักนำเที่ยวให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศจะมีโปรแกรมการเดินทางที่แน่นอน ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก หากเป็นระยะทางไกล ๆ เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต ก็จะทำให้เดินทางโดยเครื่องบินเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการนำเที่ยวให้คนไทยนั้น จะโฆษณาล่วงหน้าทางสื่อสารมวลชนต่าง ๆ โดยการกำหนดเวลาที่จะเดินทาง โปรแกรมในการเดินทาง ตลอดจนราคาซึ่งมักจะรวมค่าโรงแรมไว้ด้วยหากไปไกล ๆ ส่วนบริษัทนำเที่ยวในลักษณะข้อ ๔ นั้น มีการดำเนินอีกประเภทหนึ่งซึ่งยังเป็นปัญหาในการตีความว่าจะ เป็นกิจการนำเที่ยวหรือกิจการขนส่ง กล่าวคือ จะมีราคาและจุดหมายปลายทางที่แน่นอน ทว่าไม่มีโปรแกรมการท่องเที่ยว ซึ่งขณะนี้เป็นที่นิยมมาก แทนการเดินทางโดยรถโดยสารของบริษัทขนส่ง เพราะสะดวกสบายและมีบริการที่ดีกว่าในขณะที่เดินทาง บริษัทนำเที่ยวในลักษณะนี้ก่อให้เกิดปัญหาการแข่งขันกับบริษัทขนส่งจำกัดอย่างรุนแรง และยังไม่มีความมาตรการที่จะยุติได้

ถึงแม้ว่าบริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ นั้นจะมีประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมขนส่งของประเทศก็ตาม แต่ทว่ายังคงมีปัญหาทาง



ตารางประกอบที่ ๑๕  
ธุรกิจนำเที่ยวที่ได้รับการส่งเสริม

	จำนวนรถตาม โครงการ	หมายเหตุ
๑. เวลค์แตรเวลเซอร์วิส	๖	เปิดดำเนินการปี ๒๕๑๖
๒. ทัวร์เสรีรัฐ	๕	เปิดดำเนินการปี ๒๕๑๖
๓. ทัวร์รอยแยล	๓๓	เปิดดำเนินการปี ๒๕๑๗
๔. เกษมพลบริการ	๕๐	เปิดดำเนินการปี ๒๕๑๗
๕. เกียรติปัญญา	๕	เปิดดำเนินการปี ๒๕๑๗
๖. ยูเนียน-ทองเมืองไทย	๒	เปิดดำเนินการปี ๒๕๑๘
๗. เถลิงทัวร์	๘	
๘. ชันนาร์ทัวร์	๕	
๙. ไทยสินเอกซ์เพรส	๑๒	
๑๐. เมืองโบราณ	๑๐	
๑๑. พัฒน์ทัวร์	๘	
๑๒. แสงตะวันทองเที่ยว	๑๐	

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๑. การขออนุญาตจัดตั้งบริษัทนำเที่ยวอยู่มาก กล่าวคือ เนื่องจากบริษัท  
 นำเที่ยวนี้มีได้มีกฎหมายหรือข้อบังคับอันใดที่จะทำหน้าที่ ควบคุมการจัดตั้ง  
 การดำเนินกิจการ หรือการเลิกกิจการ เพราะเป็นธุรกิจที่เกิดขึ้นใหม่ บริษัท  
 นำเที่ยวจึงสามารถจัดตั้งได้โดยง่าย โดยขอจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทที่กระทรวง  
 พาณิชย เช่น เกี่ยวกับการจัดตั้งกิจการร้านค้าโดยทั่ว ๆ ไป และสามารถ  
 เลิกกิจการได้โดยง่าย จึงทำให้ไม่สามารถทราบจำนวนที่แน่ชัด และบาง  
 บริษัทก็ดำเนินกิจการนำเที่ยวบ้างหน้า กล่าวคือ ดำเนินกิจการประเภทอื่น  
 หรือคดโกงนักท่องเที่ยว โดยการล่อลวงบริษัทเมื่อได้รับเงินแล้ว หรือพานัก  
 ท่องเที่ยวไปหลอกลวงทั้งการซื้อสินค้า บริการ ตลอดจนพานักท่องเที่ยวไป  
 มั่วสุม ทั้งการพนัน ประเวณี ยาเสพติด เป็นต้น ดังที่ปรากฏเป็นข่าวทางหน้า  
 หนังสือพิมพ์อยู่นั้น มีผลร้ายทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศมาก  
 ทั้งยังทำให้เสียภาพพจน์ของประเทศไทยในทัศนะของนักท่องเที่ยวต่าง  
 ประเทศด้วย

๒. ใว้ไรก็ดี เป็นที่ยอมรับกันว่าในชั่วระยะเวลาเพียง ๒-๓ ปีที่  
 แล้วมา หลังจากที่ได้มีบริษัทนำเที่ยวได้จัดนำรถทัวร์ขึ้นคือออกบริการ ได้มี  
 นักท่องเที่ยวและนักธุรกิจใช้บริการกันอย่างมากมาย นับว่าประโยชน์ของ  
 รถทัวร์นี้ได้ช่วยส่งเสริมทั้งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเดินทาง  
 ขนส่งทางถนนให้เจริญก้าวหน้าทันสมัยขึ้นอีกมาก สมควรที่ทางรัฐบาลจะให้  
 การสนับสนุนเป็นอย่างยิ่ง เพราะจะช่วยแบ่งเบาภาระให้เอกชนเข้ามา  
 ส่วนพัฒนาประเทศ ทั้งยังเป็นการสร้างงานให้ประชาชนภายในประเทศอีก  
 ด้วย แต่ในด้านการปฏิบัติแล้ว กิจการนำเที่ยวของบริษัทนำเที่ยวเหล่านี้  
 ถูกกีดกันจากหน่วยงาน รัฐวิสาหกิจ หรือกระทรวงบางหน่วยไม่ให้การสนับสนุน  
 โดยเฉพาะบริษัทนำเที่ยวประเภทที่ ๔ ดังได้กล่าวไว้ข้างต้นบ้างแล้ว กังกรณ  
 พิพาทระหว่างบริษัทขนส่ง จำกัด ซึ่งได้สัมปทานเดินรถโดยสารประจำทาง  
 ระหว่างจังหวัด ไคกลันแกลงจับกุมรถทัวร์กล่าวหาว่าวิ่งทับเส้นทาง ซึ่งนำ  
 ความเดือดร้อนรำคาญเสียชื่อเสียงของประเทศชาติ ทำให้นักท่องเที่ยวทั้ง

ชาวไทยและชาวต่างประเทศต้องประสบกับความล่าช้า ผจญกับอุปสรรคในการถูกจับกุม ทั้ง ๆ ที่รถทัวร์เหล่านี้ก็ได้เสียภาษีเป็นรถทัศนาจรถูกต้องตามกฎหมายแล้ว การไม่ประสานงานของรัฐบาลในหน่วยงานแบบรัฐวิสาหกิจ จึงเป็นเสมือนหนึ่งว่าที่พายเรือก็พายไป ที่ไม่พายก็เอาเท้ารำน้ำ เป็นการทำให้สายดวงคุณการค่าที่นำเส้าราสลดใจอย่างยิ่ง<sup>๑</sup>

โดยทั่วไปผู้ประกอบการขนส่งประเภทรถทัศนาจรหรือรถโดยสารพิเศษนี้ตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้ดำเนินการขนส่งผู้โดยสารเพื่อวัตถุประสงค์ทางการท่องเที่ยวเท่านั้น แต่เท่าที่ดำเนินการอยู่ทุกวันนี้ใช้ขนส่งผู้โดยสารทั่วไปเหมือนพวกรถประจำทาง โดยคิดอัตราค่าโดยสารแพงกว่าและเพิ่มบริการให้ดีกว่า รถประจำทางซึ่งบริษัทขนส่งจำกัดดำเนินการอยู่ ถึงแม้บริษัทขนส่งจำกัดจะปรับปรุงกิจการในภายหลังให้มีรถชั้นดีเช่นรถทัวร์มาบริการผู้โดยสารแล้วก็ตาม แต่ก็ยังไม่เพียงพอที่จะสนองความต้องการของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว รถชั้นดีของบริษัทขนส่งจำกัดมีจำนวนไม่พอที่จะวิ่งในทุกเส้นทาง ด้วยเหตุนี้จึงเปิดโอกาสให้รถทัศนาจรซึ่งจดทะเบียนประเภทโดยสารพิเศษ บริการแก่ผู้โดยสารทั่ว ๆ ไป ไม่จำกัดเฉพาะการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น นอกจากนี้รถทัศนาจรยังต้องประสบกับการแข่งขันอย่างรุนแรงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งด้วยกันเอง ซึ่งเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ จนทำให้ไม่สามารถดำเนินการอยู่ได้ด้วยรายได้จากนักท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียว และถูกท่องเที่ยวจะเป็นช่วง ๆ ช่วงใดที่มีนักท่องเที่ยวน้อยก็ต้องจอดครดไว้เฉย ๆ ทำให้เสียค่าใช้จ่ายประเภทต้นทุนคงที่(Fixed cost) การดำเนินงานของรถทัศนาจรหรือรถโดยสารพิเศษนี้

<sup>๑</sup> คีตพงศ์ โอวาสสาร, "การท่องเที่ยวในทัศนะของข้าพเจ้า," อินกัศตร์, ๘ (ธันวาคม, ๒๕๑๘), หน้า ๒๘-๒๙.

จึงมีแนวโน้มที่เปลี่ยนแปลงไปจากวัตถุประสงค์เดิมที่จดทะเบียนไว้เพื่อความ  
 อนุรักษ์ของกิจการ จนกระทั่งการดำเนินงานมีสภาพเป็นอยู่ในลักษณะเท่าที่  
 เห็นทุกวันนี้ และมีกรณีพิพาทกับบริษัทขนส่ง เนื่องจากวิ่งทับเส้นทางกัน ดังที่  
 กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว

จากเหตุการณ์นี้ ผู้เขียนจึงมีความเห็นสอดคล้องกับทัศนะของคุณ  
 คิสพงค์ โอวาทสาร ผู้จัดการ เอมเพรสทัวร์ เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง  
 ทางบกนี้ ดังที่ได้กล่าวไว้ว่า

"ผมเห็นว่า การที่จะส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เจริญ  
 เติบโตขึ้น อยู่ที่รัฐบาลจะได้แก้ไขกฎหมาย แก่ระเบียบวิธีการ  
 ปฏิบัติเสียใหม่ให้ถูกต้อง เหมาะสมกับยุคที่โลกกำลังพัฒนา กิจการใด  
 ที่เอกชนสามารถจะดำเนินการได้ ก็ควรปล่อยให้เอกชนทำแทน  
 ระเบียบและขอบเขตให้ถูกต้อง..."<sup>๑</sup>

กิจการสาธารณูปโภคใด ๆ ที่รัฐบาลพิจารณาแล้วเห็นพ้องต้องกันว่า  
 เป็นประโยชน์ต่อสังคมเป็นส่วนรวมและเกี่ยวข้องกับนโยบายความมั่นคงของ  
 ประเทศชาติแล้ว รัฐบาลจะดำเนินการเอง เป็นส่วนใหญ่ในรูปของรัฐวิสาหกิจ  
 ที่เกี่ยวกับการขนส่งได้แก่กิจการรถไฟ บริษัทเดินอากาศไทยจำกัด และบริษัท  
 ขนส่งจำกัด

บริษัทขนส่งจำกัด เป็นกิจการของรัฐบาลดำเนินการในรูปรัฐวิสาหกิจ  
 มีสัมปทานการเดินรถโดยสารประจำทางต่างจังหวัดแต่ผู้เดียว ในปัจจุบันได้มี  
 เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการขนส่งผู้โดยสารต่างจังหวัดด้วย ซึ่งได้รับความ  
 นิยมจากประชาชนอย่างกว้างขวาง และเกิดเป็นปัญหาให้รัฐบาลแก้ไขอยู่ทุก  
 วันนี้ เพื่อให้กิจการขนส่งทางถนนดำเนินไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพสูงสุด

---

<sup>๑</sup>คิสพงค์ โอวาทสาร, "การท่องเที่ยวในทัศนะของข้าพเจ้า,"  
อินส์ตริ, ๘ (ธันวาคม, ๒๕๑๘), หน้า ๓๐.



ผู้เขียนเห็นว่า ควรที่จะได้พิจารณาให้เห็นข้อดีและข้อเสียจากการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการขนส่งควาย เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจและดำเนินการของหน่วยงานหรือกระทรวงซึ่งรับผิดชอบค่านี

### ข้อดี

๑. เกิดการปรับปรุงวิถีทางการขนส่งให้เกิดความพอใจแก่ผู้โดยสาร เช่น ปรับปรุงรถโดยสารให้ทันสมัยขึ้น ปรับปรุงกิจการและความสะดวกสบายความปลอดภัยในระหว่างการเดินทาง เป็นต้น ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการแข่งขันกันระหว่างกิจการเอกชนด้วยกันเองและแข่งขันกับกิจการของรัฐบาล การให้รัฐบาลดำเนินการแต่ผู้เดียวทำให้เกิดความเฉื่อยชาในการดำเนินงาน เพราะรัฐอาจไม่ว่าจะดำเนินการอย่างไร ผู้โดยสารก็จำเป็นต้องใช้บริการนั้นโดยไม่มีทางเลือก ถ้าต้องการเดินทางทางถนน ดังที่บริษัทขนส่งจำกัดได้ดำเนินการมาเป็นสิบ ๆ ปี แต่ไม่ค่อยก้าวหน้าเท่าที่ควร จนกระทั่งมีรถทัวร์มาเป็นคู่แข่ง จึงได้มีการปรับปรุงพัฒนานำรถชั้นดีออกบริการบ้าง

๒. การกำหนดอัตราค่าโดยสาร เมื่อเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมแข่งขันควาย การดำเนินงานแบบผูกขาดของบริษัทขนส่งจำกัดก็ยุติลง เป็นตลาดแข่งขันสมบูรณ์ บริษัทต่าง ๆ จะไม่สามารถตั้งอัตราค่าโดยสารให้สูงเกินไปได้ เพราะมีคู่แข่งมาก อัตราค่าโดยสารจะถูกกำหนดโดยอุปสงค์และอุปทาน (Demand & Supply) ในตลาดนั้น ๆ นับเป็นอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมต่อประชาชนและนักท่องเที่ยว ส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวและนักธุรกิจได้ใช้บริการการขนส่งทางถนนมากขึ้น สนับสนุนให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวพัฒนาไปอย่างกว้างขวาง

การเดินทางหรือการท่องเที่ยวเป็นความปรารถนา ซึ่งอยู่ในสายเลือดของคนทั่ว ๆ ไป ไม่ว่าจะเป็นเสรีรัฐหรือคนธรรมดา ก็มีความประสงค์อันเดียวกันที่อยากจะไปเห็นไปรู้ ไปได้รับประสบการณ์ในสถานที่แห่งใหม่ ซึ่งไม่เคยพบเห็นทั้งนี้ขึ้นอยู่กับโอกาส เวลา การเงินและความสามารถ ถ้าได้ปรับปรุงการดำเนินงาน บริการ และอัตราค่าโดยสารของการขนส่งแล้ว

ยอมจะช่วยลดอุปสรรคอันเกิดจากโอกาส เวลา การเงิน และความสามารถ  
ของผู้โดยสารได้เป็นอย่างมาก และเพิ่มแนวโน้มในการ เดินทางและท่องเที่ยว  
ให้มากขึ้นด้วย

๓. ทำให้กิจการขนส่งประเภทอื่น ๆ เช่น รถไฟ เครื่องบิน ต้อง  
ปรับปรุงราคาและมาตรฐานให้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่ง  
ทางถนนได้

### ข้อเสีย

๑. เกิดสภาพการแข่งขันที่รุนแรง เมื่อรัฐบาลเปิดโอกาสให้มีการ  
แข่งขันแบบเสรี เป็นการแข่งขันแบบทำลายล้างกัน เช่น การลดอัตราค่า  
โดยสารจนกิจการเล็ก ๆ ไม่สามารถดำเนินงานอยู่ได้ การแข่งขันแบบกดดัน  
แก่งัดอันมีผลถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร สวัสดิภาพของผู้โดยสารไม่เป็น  
สิ่งสำคัญ ต้องการเพียงให้คู่แข่งพ่ายแพ้ไปในที่สุด

๒. เกิดปัญหาแห่งการซ้ำซ้อนในการใช้ทรัพยากรซึ่งบริการการ  
ขนส่งทั้งหลายจะถูกใช้งานไม่เต็มที่ เกิดผลเสียต่อเศรษฐกิจการขนส่งอย่าง  
แน่นอน

๓. กิจการที่มีกำลังความสามารถในการดำเนินงานและมีทุนจำนวนมาก  
จะมีสภาพเป็นผู้นำในตลาดแบบแข่งขันเสรี เมื่อจำกัดคู่แข่งรายย่อย ๆ  
ไปได้แล้ว ย่อมมีอำนาจในการตั้งราคาอัตราค่าโดยสารแก่ผู้เดียว หรือโดย  
การรวมตัวกันได้ง่าย บริษัทขนส่งจำกัดถึงแม้จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งรถ  
โดยสารประจำทางต่างจังหวัดเพียงบริษัทเดียว แต่ก็อยู่ภายใต้การควบคุม  
ของรัฐบาล

ข้อเสียเหล่านี้จะแก้ไขได้โดย

— รัฐบาลควรกำหนดมาตรฐานให้ผู้ประกอบการขนส่งได้มีการประกัน  
ภัยให้กับทรัพย์สินต่าง ๆ และรวมตลอดทั้งผู้โดยสารด้วย เพื่อความปลอดภัย  
และมั่นคงในการ เดินทางโดยไม่ประมาท

— ควรยุติปัญหาข้อพิพาทระหว่าง บ.ช.ส. กับกิจการรถทัวร์ ให้ได้ โดยสันติอย่างรีบด่วน

— สำรวจจุดประสงค์การ (Demand) ของผู้โดยสารในท้องถิ่นแต่ละแห่ง เพื่อกำหนดเส้นทางและสัมปทานแก่บริษัทที่ทำกิจการขนส่งในแต่ละแห่งนั้น แก้ปัญหาแห่งการช้าชอนในการบริการขนส่งได้ บริการการขนส่งจะถูกใช้งานอย่างเต็มที่

— รัฐบาลเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร เพื่อไม่ให้มีการแข่งขันแบบตัดราคาหรือการตั้งราคาสูงเกินไป ซึ่งปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกก็ได้ดำเนินการเรื่องนี้แล้ว และควรมีมาตรการควบคุมที่เกรงครีศและรัศกุ่มควย

— ควรกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งให้ละเอียด ทั้งความรู้ความชำนาญที่ควรจะมีในการดำเนินงาน เงินทุนที่เหมาะสม พร้อมทั้งแก้ไขกฎหมายและระเบียบวิธีการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกันและเหมาะสมกับยุคสมัย

### การแข่งขัน เรื่องการขนส่งทางถนนในประเทศไทยมีสาเหตุมาจาก

๑. การศึกษาถึงปริมาณสินค้าและการสัญจรยังกระทำไม่ได้ทั่วถึง การประมาณการในเรื่องสินค้าที่อาศัยบริการขนส่งทางถนนบางที่อาจยังผิดพลาดอยู่ และอาจมาจากการรับจดทะเบียนรถยนต์เส้นทางต่าง ๆ ไม่เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสาร และไม่มีการควบคุมการจดทะเบียนให้เป็นที่เดียวกัน เป้าหมายของการรับจดทะเบียนเพื่อจุดประสงค์ของภาษีอย่างเดียว ไม่คิดถึงเศรษฐกิจการขนส่ง ทำให้บริการการขนส่งทั้งหลายถูกใช้งานไม่เต็มที่

๒. การดำเนินงานขนส่งโดยค่านิ่ง เฉพาะผู้โดยสารขาไป แต่การวิ่งรถเปล่าซากกลับทำให้ผู้ประกอบการขนส่งยอดลดราคาอัตราค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุกสินค้าซากกลับ ซึ่งยิ่งก็ว่าการวิ่งรถเปล่ากลับโดยไม่ได้รายได้อะไรเลย และการวิ่งรถเปล่าซากกลับนี้ เป็นการสูญเสียเศรษฐกิจ

การขนส่งอย่างมาก บริการการขนส่งถูกใช้ไปโดยไม่มี การเคลื่อนย้ายผู้คน หรือสิ่งของ

๓. ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศเราส่วนใหญ่มีทุนน้อย แต่ได้เงิน ทั้งจากสถาบันการเงินหรือบุคคลเพื่อมาประกอบกิจการ จึงต้องส่ง เงินผ่อนชำระ เงินกู้เป็นงวด ๆ ซึ่งบางครั้งหาเงินไม่ทันก็ถูกยึดกิจการไป ฉะนั้น จึงไม่เกิด การประหยัดในการดำเนินงานขนส่ง

๔. ขาดความรู้ความชำนาญในการดำเนินงานการขนส่งทางถนน

๕. คุณสมบัติกึ่ง เคมีของไทย อันเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงาน เช่น ไม่ค่อยยอมรับการปรับปรุงพัฒนาใหม่ ๆ เคยทำเช่นไรก็ยังไม่ทำอยู่เช่นนั้น และนิยมดำเนินกิจการ เป็นของตนเอง ถึงแม้จะเป็นกิจการ เล็ก ๆ ก็พอใจ ไม่ไว้ใจหุ้นส่วนที่จะ เข้ามาร่วมเป็นกิจการใหญ่ ๆ เป็นต้น<sup>๑</sup>

รัฐบาลเข้าใจถึงจุดอ่อนของการขนส่งในเรื่องต่าง ๆ เหล่านี้ ก็ จะเห็นได้จากการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในด้านการคมนาคมขนส่ง ทางถนนนั้น มุ่งสนับสนุนผู้ประกอบการรายใหญ่ขึ้น ควบคุมการเดินรถบรรทุก และรถโดยสารให้มีระเบียบแบบแผน คังที่พลเรือตรี ชลิต์ สีนุชโสภณ ได้พูดถึง เรื่องกระทรวงคมนาคมกับการพัฒนาโยบายความมั่นคงของชาติ โดยกล่าวถึง งานการขนส่งในระยะแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๓ ตอนหนึ่งว่า

"ปัจจุบันการบริหารการขนส่งทางถนนมีอุปสรรคหลายประการ

๑. ผู้ประกอบการเดินรถบรรทุกส่วนใหญ่ ประกอบด้วยผู้ประกอบการ ขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก เกิดการแข่งขันกันรับบริการขนส่ง อย่างไม่มีระเบียบ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในอัตราสูง และสูญเสีย อุปกรณ์คานขนส่ง บรรทุกเกินน้ำหนัก ถนนชำรุดเสียหาย และผู้

---

<sup>๑</sup>กรมการขนส่งทางบก, "การขนส่งทางถนนของประเทศไทย," วารสารการขนส่ง, ๘๔ (กรกฎาคม, ๒๕๑๖), หน้า ๓๐.

ประกอบการ เองก็ขาดทุน

๒. การเดินรถโดยสารต่างจังหวัดก็คล้ายกับรถบรรทุก มีผู้ประกอบการรายย่อยมาก ส่วนใหญ่รวมกันในลักษณะรวม จึงไม่สามารถประกอบการขนส่ง เป็นปีกแผ่นได้ มีการใช้รถ เก่าชำรุดและเดินรถหับเส้นทาง

ด้วยเหตุนี้ การวางแผนระยะต่อไปมุ่งสนับสนุนผู้ประกอบการรายใหญ่ขึ้นและควบคุมการเดินรถบรรทุกและรถโดยสาร"<sup>๑</sup>

ผู้เขียนได้กล่าวให้เห็นภาพพจน์และสภาพของการดำเนินกิจการขนส่งทางบกของประเทศไปข้างแล้ว ลำดับถัดไปนี้จะขอหยิบยกตัวอย่าง การพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดกาญจนบุรี มาให้ผู้อ่านได้เห็นว่โครงการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้ได้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีจนถึงปัจจุบันก็เพราะ นโยบายที่ช่วยปรับปรุงการขนส่งทางบกทั้งทางรถไฟและทางถนนให้สะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวสนใจมากขึ้น กล่าวคือ

จังหวัดกาญจนบุรี เรียกได้ว่าเป็นเมืองทางประวัติศาสตร์แห่งหนึ่งของประเทศไทย ในทำนองเดียวกับอยุธยา ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี กาญจนบุรี เป็นเมืองหน้าด่านสำคัญที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศพม่า เหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ไทยหลายอย่าง เกิดขึ้นที่กาญจนบุรีนี้ เช่นที่ด่านเจดีย์สามองค์ แม้แต่วัตุโบราณ โครงกระดูกโบราณของมนุษย์ก็ยังเคยขุดพบที่กาญจนบุรีจำนวนมาก ๆ ต่อมาในสมัยสงครามโลก กาญจนบุรีก็มีบทบาทมากเช่นกัน จากหลักฐานเช่นสะพานข้ามแม่น้ำแคว อนุสรณ์ของทหารเชลยในสงครามโลกครั้งที่สอง (ที่รู้จักกันว่า ป่าช้าฝรั่งหรือสุสานทหาร)

นอกจากเหตุการณ์ทางประวัติศาสตร์และเป็นเมืองแห่งโบราณคดีแล้ว ลักษณะภูมิประเทศ ภูมิอากาศของจังหวัดกาญจนบุรี เหมาะสมที่จะเป็นสถานที่

<sup>๑</sup>จากหนังสือเล่มเดียวกัน ฉบับเดือนตุลาคม ๒๕๑๒ หน้า ๔๐.

พักผ่อนหย่อนใจ มีชื่อเสียงมากในย่านเหมืองแร่ ป่าไม้ และน้ำตก เต็มไปด้วยป่าทึบ เขียวชอุ่มหลายแห่งจากความเหมาะสมหลายประการของจังหวัดกาญจนบุรี จึงทำให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของจังหวัดขยายตัวอย่างรวดเร็ว รัฐบาลได้เริ่มมีบทบาทมากขึ้น โดย

๑. การปรับปรุงพัฒนาสถานที่ทางประวัติศาสตร์และสถานพักผ่อนใจ เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว

๒. ปรับปรุงกิจการเส้นทางขนส่งทางบก โดยเริ่มจาก

๒.๑ รัฐบาลช่วยส่งเสริมการขนส่งด้วยรถไฟ การรถไฟได้เริ่มมีบทบาทโดยจัดบริการขบวนรถไฟวันละ ๒ ขบวนขึ้นที่ธนบุรี ปลายทางที่กาญจนบุรี เส้นทางที่รถไฟผ่านนั้นมีความงามตามธรรมชาติหลายอย่าง โดยเฉพาะสถานีรถไฟน้ำตก ซึ่งเป็นที่สิ้นสุดของรถไฟสายมรณะ นักท่องเที่ยวจะได้ข้ามแม่น้ำแควอันเป็นแม่น้ำที่มีชื่อเสียงก้องโลก และสามารถเดินทางต่อไปยังอุทยานแห่งชาติเขาสลอดซึ่งดำเนินการโดยกรมป่าไม้ เพื่อไปชมความงามของน้ำตกเอราวัณ

๒.๒ ปรับปรุงการขนส่งทางถนน กรมทางหลวงได้เริ่มงานปรับปรุงและขยายถนนสายเอเชียขึ้น นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังแม่น้ำแควบนเส้นทางสายเอเชียนี้ได้และระหว่างถนนสายเอเชียใหม่นี้จะได้ชมทิวทัศน์สองข้างทางซึ่งหน้าทึบไปด้วยต้นไม้เขียวชอุ่มถึงกาญจนบุรี ตามเส้นทางนี้นักท่องเที่ยวจะได้แวะชมนครปฐมเพื่อนมัสการพระปฐมเจดีย์ อันเป็นปูชนียสถานที่เก่าแก่และใหญ่โตที่สุดในเมืองไทยด้วย และพ.ศ. ๒๕๑๖ กรมทางหลวงได้เริ่มสร้างถนนสายเอเชียต่อตั้งต้นจากกาญจนบุรีไปยังพรมแดนพม่าที่อำเภอสังขะบุรี ซึ่งเป็นที่ประจักษ์ฐานของเจดีย์สามองค์ ปัจจุบันถนนสายเอเชียนี้ได้เปิดบริการแล้ว ดังนั้น จึงไม่มีปัญหาเลยในการเดินทางไปทัศนจาร

จากความช่วยเหลือและสนับสนุนของรัฐบาลในการปรับปรุงระบบการเดินทาง<sup>และ</sup>ขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ - กาญจนบุรี ให้คล่องตัวขึ้นนั้น ย่อม

เป็นสิ่งที่ถูกต้องและชัดเจนให้เอกชนสนใจที่จะเข้ามาร่วมลงทุนพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในจังหวัดกาญจนบุรีมากขึ้น ดังเช่นเริ่มมีบริษัทนำเที่ยวจักรายการนำเที่ยวกาญจนบุรี มีทั้งเข้าไปเย็นกลับ และพวกที่จะค้างแรมก็จัดบริการที่พักให้ นอกจากนี้ยังมีการลงทุนของเอกชนในลักษณะการพัฒนาหมู่บ้านแม่น้ำแคว (River Kwai Village) ให้เป็นสถานพักผ่อนของนักท่องเที่ยวอันเป็นการขยายตัวของอุตสาหกรรมโรงแรมในแหล่งท่องเที่ยววันเดียว

ทราบใดที่ไม่มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว หรือสถานที่ท่องเที่ยวใหม่ ๆ ประชาชนและนักท่องเที่ยวทั้งหลายย่อมไม่ให้ความสนใจกับการท่องเที่ยวเท่าที่ควร ชาวต่างชาติก็ไม่อยากมาเมืองไทย เพราะไม่รู้จะไปเที่ยวที่ไหน จริงอยู่ที่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ นั้นอาศัยความงามตามธรรมชาติเป็นพื้นฐาน ความงามตามธรรมชาติของประเทศไทยมีอยู่หลายแห่ง ความงามเหล่านั้นหากได้รับการตกแต่งให้เหมาะสมย่อมเป็นที่ดึงดูดผู้ที่ได้พบเห็นได้เป็นอย่างดี เช่น แหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นควรได้มีการพัฒนาบุกเบิกสร้างความสะดวกสบายให้แก่ผู้ท่องเที่ยว มีสถานที่พักผ่อน มีถนนหนทางติดต่อกับเมืองใหญ่ ๆ ได้ มีสนามบินเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวต่างประเทศ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จัดเป็นงานของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทั้งสิ้น ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับความสนับสนุนจากรัฐบาล เนื่องจากต้องใช้การลงทุนเป็นจำนวนมากและนำรายได้มาให้ประเทศไทยโดยตรง

### ความเคลื่อนไหวของการเดินทางขนส่งทางถนนอันเป็นผลจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

งานการขนส่งทางถนนของประเทศไทยได้ขยายตัวขึ้นในปัจจุบันเพื่อประโยชน์ที่จะให้บริการนักท่องเที่ยวให้เกิดความสะดวกสบายในการท่องเที่ยวมากขึ้น ประหยัดเวลาในการเดินทางทั้งตัวอย่างของสตูล จากข่าวล่าสุดที่รัฐบาลได้ดำเนินการสร้างถนนและสถานที่ต่าง ๆ เพื่อให้สตูลเป็นเมืองนำ

ทอง เทียวทางภาคใต้ ดังที่ปรากฏอยู่ในข่าวหนังสือพิมพ์ดาวสยาม มีใจความว่า  
"ให้สตูลเป็นเมืองเปิดต้อนรับคนต่างประเทศ"

เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๙ นายอรุณ รุจิกันทะ ผู้ว่าราชการ  
 จังหวัดสตูลได้แจ้งให้ผู้นั่งข่าวทราบว่า ในอนาคตอันใกล้นี้ สตูลได้  
 รับเงินพัฒนาในการสร้างถนนและสถานที่ต่าง ๆ เพื่อต้องการให้สตูล  
 เป็นเมืองสง่างามของชายแดนภาคใต้ เปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยว  
 ทางจังหวัดและต่างประเทศเดินทางมาสู่จังหวัดนี้มากยิ่งขึ้น

ขณะนี้ได้ถมดินทำสะพานเสร็จไปแล้ว ๔ กิโลเมตร ไปถึงคลอง  
 จรเข้ไซ่ ต้องทำสะพาน ๑ แห่ง ซึ่งบริษัทอาณัติก่อสร้างได้รับเหมา  
 ทำสะพานเป็นเงิน ๖ แสน ๖ หมื่นบาท และถนนต่อจากนั้นอีก ๒  
 กิโลเมตร นายอภัย ศิริสถิตย์ ได้รับเหมาตัดถนนถมดินแล้ว เงิน  
 ๙ แสน ๖ หมื่น ๕ พันบาทจะเสร็จเรียบร้อยในไม่กี่เดือนข้างหน้า  
 พร้อมกันนี้องค์การสะพานปลาได้รับงบประมาณ ๖ ล้าน ๘ แสน  
 ให้สร้างสะพานปลาขึ้นที่ปลายถนนสายนี้มีผู้รับประมูลสร้างแล้ว เมื่อ  
 เสร็จเรียบร้อยทางจังหวัดก็จะย้ายคานศุลกากร เกาะนก ที่ทำการ  
 คำรวจนำออกไปอยู่บริเวณปลายถนนสายนี้ด้วย ต่อไปค่ามะดังจะ  
 กลายเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของภาคใต้ ที่สามารถให้เรือประมง  
 เรือสินค้าจากป็นัง สิงคโปร์ เข้าจอดเทียบท่าได้ทุกฤดูกาล บริเวณ  
 ที่ดินว่างเปล่าริมถนนสองข้างจะให้ชาวประมงปลูกสร้างบ้านพัก  
 เป็นที่ทำกิน มีไฟฟ้า น้ำประปา เสร็จเรียบร้อย ค่าบลค่ามะดังก็  
 จะกลายเป็นเมืองที่รุ่งเรืองแห่งหนึ่ง เพราะสามารถเดินทางไป  
 ติดต่อกับรัฐพลิสและเกาะป็นังได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น"<sup>๑</sup>

<sup>๑</sup>อรุณ รุจิกันทะ, "ให้สตูลเป็นเมืองเปิดต้อนรับคนต่างประเทศ,"  
หนังสือพิมพ์ดาวสยาม, ฉบับวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๑๙, หน้า ๓, ๑๑.



ข่าวคราวที่เสนอไปข้างต้นนับว่าเป็นความเคลื่อนไหวทางการคมนาคมขนส่งทางถนนในด้านการปรับปรุงพัฒนาถนนหนทางให้มีการเดินทางสะดวกสบายขึ้น อันเป็นผลมาจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวชายแดนภาคใต้ของประเทศ และยังเกิดผลพลอยได้ในด้านการคมนาคมทางน้ำอีกด้วย ปัจจุบันรัฐบาลก็พยายามวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งให้สอดคล้องกันไปกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ดังจากตัวอย่างสกุลที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งผู้เขียนขอสนับสนุนนโยบายนี้เป็นอย่างมาก

การขยายตัวของงานการขนส่งทางถนนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม  
ฉบับที่ ๓ (๒๕๑๕-๑๘)

โครงการพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๓ นี้ สถาปนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนดวงเงินการขนส่งทางบก คือ กิจการรถไฟและกิจการการขนส่งทางบก ไว้ดังนี้

ก่อสร้างบูรณะ

ทางหลวงแผ่นดิน	๘,๓๘๑.๒๐	ล้านบาท
ทางหลวงจังหวัด	๖,๖๕๕.๒๐	"
ทางหลวงท้องถิ่นและอื่น ๆ	๑,๒๓๐.๕๘	"
<u>พัฒนากิจการรถไฟ</u>	๑,๘๓๒.๘๘	"
<u>จัดการรถโดยสารและรถบรรทุก</u>	๓๕๒.๘๘	"
<u>อื่น ๆ</u>	๘๐.๘๘	"
รวม	<u>๑๘,๖๓๓.๐๕</u>	"

ทางหลวง โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงแผ่นดิน

จำนวนทั้งหมด ๘๑ สาย รวมระยะทาง	๕,๘๗๔.๐	กิโลเมตร
ภาคเหนือ ๑๖ สาย ระยะทาง	๑,๐๔๑.๐	กิโลเมตร

ตะวันออกเฉียงเหนือ ๓๐ สาย ระยะทาง	๒,๖๓๖.๗ กิโลเมตร
ภาคกลาง ๓๕ สาย ระยะทาง	๑,๑๖๓.๖ กิโลเมตร
ภาคใต้ ๑๐ สาย ระยะทาง	๑,๑๓๒.๘ กิโลเมตร
ออกแนวทางหลวงอีกทั้งสิ้น	๘๖๒.๐ กิโลเมตร

#### ทางหลวงจังหวัด

จำนวนทั้งหมด ๒๔๕ สาย รวมระยะทาง	๗,๘๖๗.๖ กิโลเมตร
ภาคเหนือ ๗๐ สาย ระยะทาง	๒,๔๕๒.๔ กิโลเมตร
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๕๘ สาย	
ระยะทาง	๑,๕๕๘.๕ กิโลเมตร
ภาคกลาง ๗๕ สาย ระยะทาง	๑,๘๒๐.๐ กิโลเมตร
ภาคใต้ ๔๒ สาย ระยะทาง	๑,๕๓๖.๗ กิโลเมตร
สร้างทางนอกโครงการ	๑,๐๐๐.๐ กิโลเมตร

ตามแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๓ (๒๕๑๕-๒๕๑๘) มีเป้าหมายที่จะจัดตั้ง  
สถานีขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดต่าง ๆ รวม ๑๗ แห่ง

สถานีขนส่งชั้นหนึ่ง	๒ แห่ง
สถานีขนส่งชั้นสอง	๕ แห่ง
สถานีขนส่งชั้นสาม	๑๐ แห่ง

เพื่อใช้เป็นสถานีโดยสารรถประจำทางในจังหวัดต่าง ๆ เป็นการ  
จัดระเบียบการขนส่งทางรถประจำทาง และเพื่อบริการนักท่องเที่ยวให้  
คล่องตัวในการเดินทางในเส้นทางถนน นักท่องเที่ยวจะได้นั่งมาสนใจบริการ  
ขนส่งทางถนนมากขึ้น

---

ชลี สินธุโสภณ, "กระทรวงคมนาคมกับการพัฒนานโยบายความ  
มั่นคงของชาติ," วารสารการขนส่ง, ๘๗ (ตุลาคม, ๒๕๑๖), หน้า ๓๔-๔๔.

## ปัญหาการขนส่งทางถนน

๑. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนของนักท่องเที่ยวและผู้ใช้การสัญจรบนถนนทั่วไป ยังคงมีอัตราสูงอยู่ ทั้งนี้เนื่องมาจาก

- ขาดการควบคุมด้านกฎจราจรอย่างรัดกุมและเคร่งครัด เช่น การจำกัดอัตราความเร็วในเส้นทางบางตอน ชับรุดผิดเส้นทาง การไม่ใช้สัญญาณการจราจรที่ถูกต้อง เช่น ไฟเขียว ไฟเบรค เป็นต้น การใช้ถนนทางหลวง (High way) ควรเคร่งครัดในเรื่องช่องทาง (Line) ของรถยนต์แต่ละประเภท เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร รถมอเตอร์ไซค์ และจักรยาน การวิ่งผิดช่องทางก่อให้เกิดอันตรายได้เสมอ

- ความบกพร่องของสัญญาณการจราจรบนถนน เช่น เส้นกลางถนนที่เลือนลางจนมองแทบไม่เห็นในเวลากลางคืน เครื่องหมายการจราจรต่าง ๆ ที่สำคัญ ขาดหายไป เช่น ป้ายวิ่งรถทางเดียว (one way) ป้ายห้ามเลี้ยวขวาหรือซ้าย เป็นต้น ตลอดจนป้ายบอกทางที่จะแยกไปสถานที่ต่าง ๆ เช่น ชื่อเมือง อำเภอ หลัก กม. ที่บอกระยะทางก็ขาดหายไปเป็นช่วง ๆ ทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่นักเดินทางท้องถิ่น คิวหนังสือที่เขียนในป้ายข้างทางควรมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษที่มีขนาดพอมองเห็นได้เมื่อผ่านไปมา

- ความบกพร่องของพื้นผิวถนนเอง ถนนบางช่วงยังไม่ได้มาตรฐาน เป็นหลุมบ่อ มีฝุ่นละอองมากเป็นการเสี่ยงอันตรายต่อผู้ขับขี่รถยนต์

๒. การจัดระเบียบและวิธีดำเนินงานของบริษัทนำเที่ยวยังบกพร่องอยู่ เนื่องจาก

- ไม่สามารถสำรวจข้อมูลและสถิติ ตลอดจนการแบ่งประเภทการดำเนินงานของบริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ ที่เปิดดำเนินการอยู่ในปัจจุบันได้อย่างแน่ชัด

- ขาดการควบคุมและหลักเกณฑ์ที่แน่ชัด ในการอนุญาตให้จัด

ทะเลเป็นจัตตังบริษัทนำเที่ยวทำให้ขาดหลักประกันที่แน่นอนในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ตลอดจนการดำเนินงานที่ยังไม่ได้มาตรฐานและตัดราคากันเองเพื่อแย่งลูกค้า

— มีคฤหาสน์เป็นจำนวนมากมีได้มีประสบการณ์หรือฝึกอบรม มีเฉพาะความรู้ในด้านภาษาต่างประเทศเท่านั้น และมีได้เป็นพนักงานของบริษัทนำเที่ยว นอกจากนี้ยังมีคฤหาสน์บางประเภทที่ทำการคคโกง หรือหลอกลวงนักท่องเที่ยวในทางที่ไม่ดีอีกด้วย

๓. การแข่งขันที่รุนแรงระหว่างกิจการขนส่งประเภทต่าง ๆ ทั้งของรัฐบาลเองและของเอกชนซึ่งอยู่ในลักษณะการแข่งขันแบบทำลายล้างกัน เช่น การลดอัตราค่าโดยสารและบรรทุกเพื่อตัดราคา จนกิจการเล็ก ๆ ไม่สามารถดำเนินการอยู่ได้ การกดดันแก่งอื่น ๆ อันมีผลถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารและทรัพย์สิน ไม่คำนึงถึงสวัสดิภาพของผู้โดยสาร เพียงต้องการให้คู่แข่งอื่นทั้งหลายพ่ายแพ้ไปเท่านั้น

### ข้อเสนอแนะ

๑. การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนประการสำคัญได้แก่ การควบคุมการขับขี่ยานพาหนะให้ถูกต้องจรรยา การมีมาตรการการตรวจบริดที่ฝ่าฝืน พร้อมทั้งอบรมเจ้าพนักงานที่รักษากฎหมายให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างยุติธรรมไม่เห็นแก่สินจ้างรางวัลใด ๆ นอกจากนี้ กรมทางหลวงควรช่วยสำรวจเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ ทั้งในคันพื้นผิวถนนเอง และสัญญาณการจราจร (SIGNAL) ตลอดจนขางถนนด้วย เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกสบายแก่ผู้สัญจร โดยเฉพาะทางหลวงระหว่างจังหวัด ผู้ขับขี่ย่อมมีความเมื่อยล้าอันเกิดจากการบังคับเครื่องยนต์อยู่แล้ว ถ้าจะคงเผชิญกับสภาพถนนที่ไม่สมบูรณ์แล้ว ย่อมเปิดโอกาสให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย นอกจากนี้ป้ายของกรมทางหลวงนั้นยังช่วยเป็นแนวทางให้นักท่องเที่ยวที่นิยมขับขี่พาหนะเอง

สามารถเดินทางไปในทิศทางที่ถูกต้อง และรวดเร็วด้วย

๒. จัดให้มีการสำรวจบริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้ทราบจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ตลอดจนรายการนำเที่ยวและความต้องการของบริษัทนำเที่ยวเหล่านั้น เพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว ตลอดจนการวางแผนการขยายตัวของบริษัทนำเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการในอนาคต

๓. ควบคุมการเปิดกิจการและดำเนินงานของบริษัทนำเที่ยวให้ปราศจากการแข่งขันแบบตัดราคาในลักษณะทำลายล้างกันด้วยการจัดให้มีกฎหมายว่าด้วยธุรกิจบริษัทนำเที่ยว (Travel Agency Business Law) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยวเพื่อประโยชน์ของผู้ใช้บริการ โดยระบุให้ผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยวต้องลงทะเบียนในการเปิดกิจการกับหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมธุรกิจท่องเที่ยว พร้อมทั้งมีการวางเงินประกันและจ่ายค่าธรรมเนียมและสัญญาต่าง ๆ ด้วย นอกจากนี้ควรมีการรายงานต่อหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบให้ทราบผลเป็นระยะ ๆ พร้อมทั้งทะเบียนในการขออนุญาตควรมีอายุ ๑ ปี เช่นเดียวกับรถยนต์ เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมสามารถพิจารณาลงโทษหรือถอนใบอนุญาตได้ในเมื่อบริษัทใดปฏิบัติงานในลักษณะที่ทำความเสียหายต่อธุรกิจการท่องเที่ยวโดยส่วนรวมและให้มีหลักประกันที่มั่นคงในการให้บริการและอยู่ในระบบธุรกิจที่เหมาะสม

๔. ควรมีการควบคุมการดำเนินงานของมัคคุเทศก์ด้วยการกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยธุรกิจมัคคุเทศก์ (Guide Interpreter Business Law) ซึ่งให้หน่วยงานที่มีหน้าที่โดยเฉพาะทำการควบคุมด้วยการออกใบอนุญาตหรือใบทะเบียน (Guide License) ให้แก่มัคคุเทศก์ที่ได้ผ่านการอบรมจากองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หรือสถาบันการศึกษาที่มีหน้าที่ในการฝึกอบรม นอกจากนี้ควรมีบทลงโทษแก่ผู้ที่ปฏิบัติตนเป็นมัคคุเทศก์โดยไม่มีใบอนุญาต หรือมัคคุเทศก์ที่มีใบอนุญาตแต่ปฏิบัติงานไม่เหมาะสม ซึ่งอาจจะกำหนดให้มีการต่อใบอนุญาตปีละครั้ง เช่นเดียวกับบริษัทนำเที่ยว เพื่อความ

สะดวกในการควบคุม

๕. ควรกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งให้ละเอียดทั้งความรู้ ความชำนาญที่ควรจะมีในการดำเนินงาน เงินทุนที่เหมาะสม พร้อมทั้งกำหนดมาตรการใหญ่ผู้ประกอบการขนส่งได้จัดทำกรประกันภัยให้กับทรัพย์สินต่าง ๆ ตลอดจนทั้งผู้โดยสารด้วย

๖. ควรดำเนินการศึกษา ค้นคว้าหาข้อมูลที่เป็นเพื่อพิจารณาปัญหาข้อพิพาทระหว่างบริษัทขนส่งจำกัดกับกิจการรถทัวร์ให้ได้โดยสันติและยุติธรรมอย่างรีบด่วน

๗. ควรแก้ปัญหาการช้าชอนในการบริการขนส่ง ด้วยการกำหนดเส้นทางและสัมปทานแก่บริษัทที่ทำกิจการขนส่งให้เหมาะสม เพื่อให้บริการขนส่งถูกใช้งานอย่างเต็มที่ อันเป็นการใช้ทรัพยากรของประเทศให้เกิดอรรถประโยชน์สูงสุด

หมายเหตุ ขอเสนอแนะข้อ ๑ แก้ปัญหาข้อ ๑

ขอเสนอแนะข้อ ๒, ๓, ๕ แก้ปัญหาข้อ ๒

ขอเสนอแนะข้อ ๕, ๖, ๗ แก้ปัญหาข้อ ๓

ผลของการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่อการเดินทางและขนส่งทางน้ำ

การขนส่งโดยทางเรือเพื่อการท่องเที่ยวอันมีความสำคัญน้อยมาก เนื่องจากไม่สะดวกและปลอดภัยเท่าที่ควร เพราะเรือที่ใช้บริการส่วนใหญ่ยังไม่ได้มาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยวเท่าที่ควร โดยเฉพาะการท่องเที่ยวภายในประเทศทางเรือก็ไม่ค่อยได้รับความนิยม เพราะอุปสรรคในเรื่องเวลาเดินทางนานเกินไปและยังไม่สะดวกปลอดภัยอีกด้วย

การเดินทางท่องเที่ยวสมัยก่อนก่อนที่จะมีการบินรับส่งคนโดยสาร

องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เอกสาร "การประเมินผลการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะแผน ๓ ฉบับที่ ๓ (๒๕๑๕-๒๕๑๘)", แผนเบ็ด ห่องสมุค อ.ส.ท., หน้า ๔.

เรือเดินสมุทรและเรือเดินชายฝั่ง เป็นวิธีการขนส่งที่นักท่องเที่ยวขึ้นหน้าขึ้นตา  
 มากและนิยมใช้เป็นพาหนะในการท่องเที่ยวไปไกล ๆ ไปต่างประเทศ  
 เป็นต้น แม้บริษัทเรือเดินสมุทรใหญ่ ๆ จะประกวดประชันในเรื่องการจัดให้  
 ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบาย เพลิดเพลินและสนุกสนานก็เพียงเพื่อไม่ให้  
 ผู้โดยสารเบื่อเท่านั้น การเดินทางอันยาวนานและความล่าช้าของการเดินทาง  
 ท่องเที่ยวทางเรือ เป็นสิ่งที่แก้ไม่ตกและมีคนเป็นจำนวนน้อยที่จะมีเวลานาน ๆ  
 ให้แก่การเดินทางท่องเที่ยวทางเรือในเมื่อจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยว  
 เที่ยวเป็นเมืองหนึ่งเมืองใดไกลจากบ้านของตัว เมื่อกิจการบินรับส่งคน  
 โดยสารก้าวหน้าและมีเส้นทางการบินไปทั่วทุกมุมโลก การขนส่งผู้โดยสาร  
 ที่มุ่งจะไปเที่ยวชมเมืองต่างประเทศโดยทางเรือจึงตกลงไปอย่างรวดเร็ว  
 จนบริษัทเดินเรือข้ามมหาสมุทรต้องหยุดกิจการ และขายเรือลำใหญ่ ๆ  
 ที่โกหุหุราเสียแทบหมด เรือโดยสารชนิดที่เรียกว่า Luxury Liner  
 หลายสิบลำ เช่น เรือ France<sup>เรือ</sup> Queen Elizabeth ปลดกระวางไป  
 เกือบหมดแล้ว ในปัจจุบันเหลือเพียงไม่กี่ลำเท่านั้น

### การเดินทางเข้าประเทศโดยทางเรือ

ในอดีตมีบริษัทนำเที่ยวในต่างประเทศจัดบริการนำเที่ยวด้วยเรือ  
 โดยสารขนาดใหญ่ นำนักท่องเที่ยวเข้ามาคราวละ ๓๐๐-๔๐๐ คน เดินทาง  
 รอบโลกผ่านประเทศต่าง ๆ มาแวะเที่ยวประเทศไทย โดยขนถ่ายลงเรือ  
 เล็กที่นอกสันดอนเพื่อเข้าสู่กรุงเทพฯ ฯ หรือจอดขนถ่ายที่ท่าของสถานีทหาร  
 เรือสัตหีบเป็นประจำทุกปี ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ในปัจจุบัน  
 จึงไม่เป็นที่นิยม แต่ถ้ามักมีการพัฒนาเมืองท่าใหม่ในจังหวัดภาคใต้ ก็อาจจะ  
 มีแนวโน้มในการเดินทางโดยเรือท่องเที่ยวมากขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยว

จากออสเตรเลีย

การเดินทางเข้าประเทศไทยของนักท่องเที่ยวที่มีความสำคัญน้อยมาก จากตารางประกอบที่ ๕ แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวที่เข้ามาทางน้ำมีประมาณร้อยละ ๑ เท่านั้น ทั้ง ๆ ที่การเดินทางโดยเรือทะเลกำลังได้รับความนิยมอีกครั้งหนึ่ง แต่ประเทศไทยไม่ได้รับประโยชน์จากการเดินทางโดยเรือทะเลนี้เลย ทั้งนี้เพราะอ่าวไทยอยู่ในลักษณะที่ไม่เหมาะสมในด้านการตั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงและแปซิฟิก นอกจากนั้นลักษณะของอ่าวยังอยู่ห่างไกลจากเส้นทางการเดินเรือทะเลรอบโลกอีกด้วย (กรุงเทพฯ ตั้งอยู่ห่างจากเส้นทางการเดินเรือทะเลท่องเที่ยวรอบโลกถึง ๑๐๐ กม.)<sup>๒</sup>

#### การเดินทางภายในประเทศไทยโดยเรือ

เนื่องจากการเดินทางท่องเที่ยวข้ามประเทศทางเรือไม่ได้รับความนิยม เพราะอุปสรรคทางด้านความปลอดภัย ความไม่สะดวก และปัญหาเรื่องเวลายาวนานระหว่างเดินทางจึงได้กล่าวไว้ข้างแล้ว

---

องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, เอกสารเรื่อง "แผนพัฒนาการท่องเที่ยวในช่วงระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ (๒๕๒๐-๒๕๒๔)," หน้า ๘๑-๘๒.

<sup>๒</sup>Netherland Institute of Tourism Development Consultant (TDC) and SGV-Na-Thalang & Co., Ltd., National Plan on Tourism Development, Final Report to Tourism Organization of Thailand, (May, 1976), Page 47.



การขนส่งนักท่องเที่ยวก็พยายามหาทางออกโดยมุ่งส่งเสริมการเดินทางภายในประเทศ ด้วยการจกให้มีการท่องเที่ยวที่เรียกว่า การท่องเที่ยวแบบ "เพลินทาง" นั่นคือ จกให้กิจกรรมการท่องเที่ยวนั้นเป็นความสนุกเพลิดเพลินและพักผ่อนในการเดินทางนั่นเอง ในบริเวณที่ภูมิประเทศอำนวยให้การท่องเที่ยวแบบเพลินทางก็ประสบผลสำเร็จไม่น้อยทีเดียว ผู้ดำเนินการวิสาหกิจการท่องเที่ยวได้เอาหลักการท่องเที่ยวแบบเพลินทางมาใช้ในการเดินทางในลำคลอง แม่น้ำ ภายในประเทศด้วย เช่น การจกทัวร์ลงแม่น้ำในเยอรมัน ส่วนในประเทศไทยที่ขึ้นชื่อได้แก่ การลงไปตามเจ้าพระยา และคลองต่าง ๆ ที่ผ่านชนบทหรือตามชานเมือง ตลาดน้ำไทร ฯลฯ ซึ่งก็นับว่าเป็นธุรกิจการท่องเที่ยวที่มีผู้นิยมพอสมควร การท่องเที่ยวแบบนี้เน้นที่สุขารมณ์นานาประการในระหว่างการเดินทางนั้นจุดหมายปลายทางที่เรือจะไปถึงมีความสำคัญไม่มากนัก

อย่างไรก็ดี การเดินทางขนส่งทางน้ำโดยเรือนั้น ยังคงได้รับความนิยมอยู่ในหมู่ผู้สัญจรที่อาศัยอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำลำคลอง ซึ่งส่วนใหญ่ใช้เรือหางยาวเป็นพาหนะ หรือเรือโดยสารรับจ้าง (เรือยนต์) ตามแม่น้ำลำคลอง เหล่านี้ก็สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาหาความสำราญได้เหมือนกัน เพราะในระหว่างการเดินทางโดยเรือจะได้พบเห็นลักษณะความเป็นอยู่แบบไทย ๆ ของพลเมืองในท้องถิ่น นอกจากนั้นแม่น้ำลำคลองเหล่านี้ยังเป็นแหล่งที่นิยมมีการละเล่นและงานรื่นเริงตามประเพณีหรือตามเทศกาลต่าง ๆ ด้วย เช่น งานลอยกระทง การแข่งเรือในเทศกาลสงกรานต์ เจ้าพระยา (อุทกทอกรู้น) เป็นต้น แต่ทว่ายังไม่มีความไม่สะดวกหลายประการอันเนื่อง

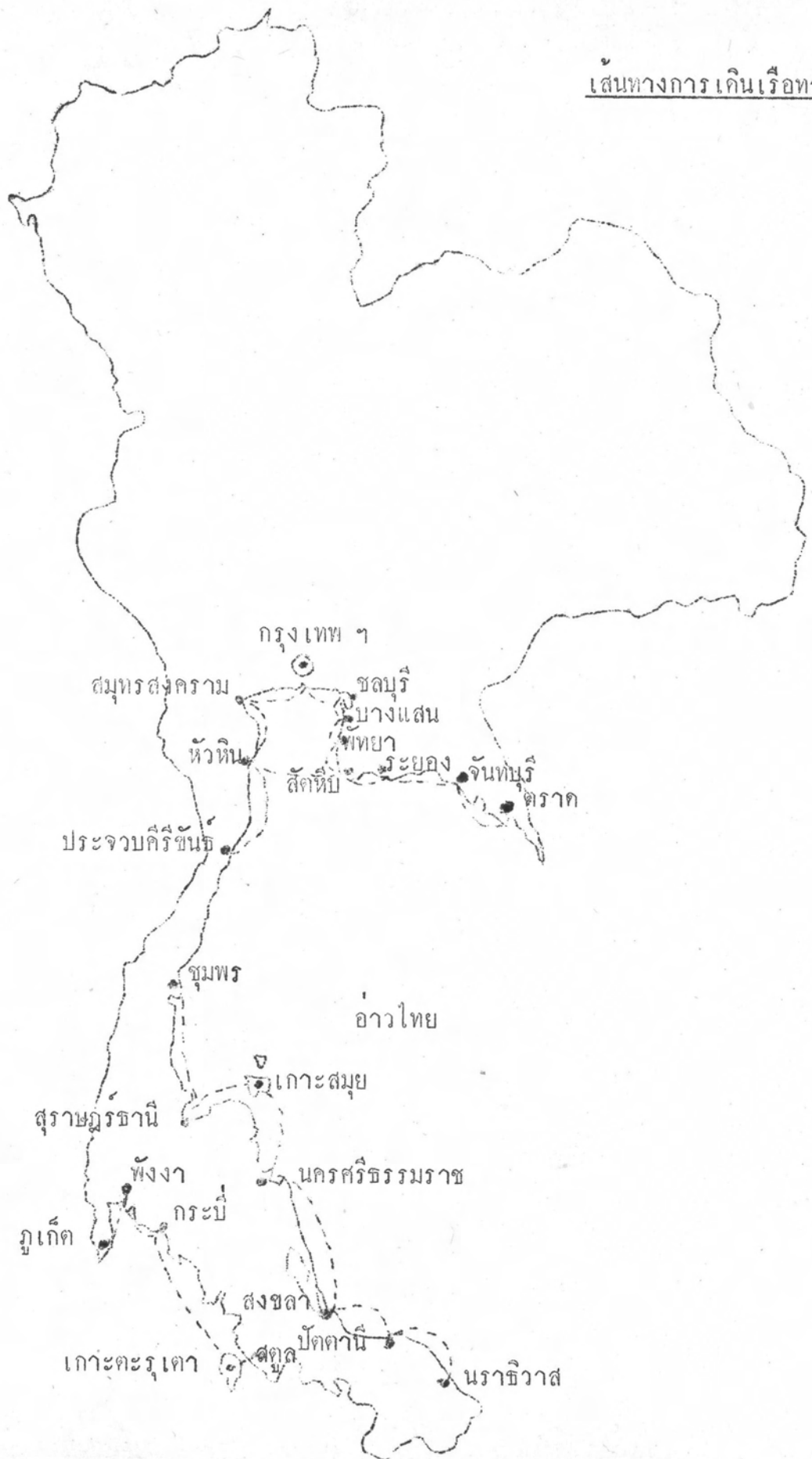
มาจากความตื่นเขินของล่าคล่องบางคน ทำให้การสัญจรเป็นไปอย่างล่าช้า  
 ทั้งนี้เพราะขาดการเอาใจใส่จากกรมเจ้าท่าและเทศบาล ในการควบคุม  
 ควบคุมความสะอาด การทิ้งสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ลงในแม่น้ำลำคลอง การระบาย  
 ของเสียออกจากโรงงานลงแม่น้ำโดยปราศจากกรรมวิธีที่ถูกต้องทำให้เกิด  
 น้ำเป็นพิษเป็นอันตรายต่อผู้อาศัยในบริเวณใกล้เคียง กรณีเรือคูทหลายกลาง  
 แม่น้ำซึ่งทำให้เกิดการพังทลายตามบริเวณชายฝั่ง เป็นต้น นอกจากนี้มาตรการ  
 ในด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารยังไม่เพียงพอ

ส่วนการท่องเที่ยวทางทะเลภายในประเทศก็ยังมีอยู่บ้าง โดยเฉพาะ  
 เมืองชายทะเล การท่องเที่ยวทางทะเลมีส่วนสำคัญในการดึงดูดนักท่องเที่ยว  
 ใ้เข้ามา เช่น การท่องเที่ยวไปเกาะล้าน เกาะสาก ที่พัทยา และตามเมือง  
 ดากอากาศชายทะเลทั่ว ๆ ไป ทางภาคใต้ของประเทศไทยมีดินแดนที่อยู่  
 เรียบชายทะเลหลายจังหวัด ซึ่งล้วนแต่มีความงามตามธรรมชาติอันจะได้  
 พบเห็นจากการท่องเที่ยวโดยเรือมากมาย เช่น อ่าวพังงา เกาะสมุย  
 สงขลา กระบี่ ภูเก็ต ฯลฯ การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวควรจะได้  
 ให้ความสนใจกับการท่องเที่ยวทางทะเลในภาคใต้ของประเทศไทยมากกว่านี้  
 เส้นทางการเดินทางเรือในอ่าวไทยและอ่าวพังงา ควรจะได้รับการพัฒนา  
 เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น และการพัฒนาในด้านการเทียบเรือ โดย  
 เฉพาะในภาคใต้ควรจัดให้มีเรือเดินทางรอบ ๆ เมืองตามชายทะเล  
 พร้อมกับท่าเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ เพราะนอกจากจะส่งเสริมการ  
 ท่องเที่ยวภายในประเทศแล้วยังดึงดูดให้นักท่องเที่ยวจากนอกประเทศ  
 เดินทางเข้าประเทศโดยทางเรือให้มากขึ้น โดยเฉพาะจากสุมาตรา บินัง  
 และออสเตรเลีย เป็นต้น

#### เส้นทางเดินเรือทางทะเลที่ควรพัฒนา (ดูภาพประกอบที่ ๑๒)

๑. เส้นทางเดินเรือเดียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้  
 ได้แก่ สัตหีบ - ระยอง - จันทบุรี - ตราก ในระหว่างเส้นทางนี้มีสถานที่

เส้นทางการบินเรือทางทะเล



น้ำท่วมมาก เช่น เกาะกระชาย เกาะหมาก เกาะช้าง ตลอดจนชายฝั่งทะเลที่สวยงามอีกมาก

๒. เส้นทางสาย กรุงเทพฯ - ชลบุรี - บางแสน - พัทยา - เกาะล้าน - สัตหีบ และกรุงเทพฯ - สมุทรสงคราม - หัวหิน ปัจจุบันเส้นทางทั้งสองนี้มีการสัญจรอย่างมาก เพราะเป็นแหล่งตากอากาศของนักท่องเที่ยวอยู่แล้ว

๓. สัตหีบ - หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ นับเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างชายฝั่งตะวันออกเฉียงใต้กับภาคใต้ ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางได้มาก มิฉะนั้นต้องเดินทางเลียบชายฝั่งทะเลเข้ามาในกรุงเทพฯ ก่อน แล้วจึงลงลงภาคใต้

๔. เส้นทางทางเดินเรือรอบเมืองต่าง ๆ ที่อยู่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ของประเทศไทย ได้แก่ ชุมพร สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย นครศรีธรรมราช สงขลา ปัตตานี นราธิวาส เป็นต้น โดยมีท่าเทียบเรือที่ได้มาตรฐานที่สงขลาเพื่อเป็นศูนย์กลางการเดินเรือในภูมิภาคนี้

๕. เส้นทางสายภูเก็ต - พังงา - กระบี่ - ตะรุเตา ซึ่งจะได้ชมความงามตามธรรมชาติในอีกลักษณะหนึ่งแถวบริเวณอ่าวพังงาและเกาะตะรุเตา

เส้นทางทั้ง ๕ ที่กล่าวไปนั้น คาดว่ายังมีผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอย่างแน่นอน โดยเฉพาะเส้นทางที่มีระยะทางไม่ไกลมากนัก เช่น บางแสน - พัทยา - เกาะล้าน, สุราษฎร์ธานี - เกาะสมุย, ภูเก็ต - พังงา เหล่านี้เป็นต้น การนำเที่ยวตามเส้นทางที่กล่าวมาแล้วทั้งหมดนั้น นอกจากจะต้องปรับปรุงด้านความปลอดภัย เช่น เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินเรือทะเลอย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพพร้อมที่จะสามารถใช้งานได้ทันที เครื่องมือสื่อสารขนาดใหญ่และลักษณะของเรือที่เหมาะสมเหล่านี้แล้ว ควรจะได้จัดให้มีรายการบันเทิงต่าง ๆ ในระหว่างการเดินทาง

เพื่อให้เฟลิกเพดินแก่นักท่องเที่ยว เช่น กีฬาตกปลา บริการทางคาน  
เสียงเพลง การละเล่นหรือการแสดงพื้นเมืองของท้องถิ่นที่เดินทางผ่าน  
ตลอดจนบริการร้านอาหารและเครื่องดื่มตลอดระยะเวลาการเดินทาง สิ่งเหล่านี้  
จะช่วยให้เกิดความประทับใจแก่นักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

นอกจากปัญหาความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ในระหว่าง  
การเดินทางทะเลแล้ว อุปสรรคอีกประการหนึ่งได้แก่ปัญหาคานท่าเทียบ  
เรือที่มีมาตรฐานสามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้ ปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกที่อนุญาต  
ให้เรือนำเที่ยวเข้าเทียบท่ายังมีอยู่จำกัด ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริม  
การท่องเที่ยวโดยการเดินทางด้วยเรือเดินทะเล ควรเปิดโอกาสให้เรือ  
เดินทะเลของนักท่องเที่ยวเข้าเทียบท่าในท่าเรือน้ำลึกต่าง ๆ ได้ เช่น  
ท่าเรือกรุงเทพ ฯ สัตหีบ แหลมฉบัง เป็นต้น และเพื่อเป็นการชักชวน  
นักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยวโดยเรือเดินทะเลให้มากขึ้น ก็ควรพัฒนา  
ท่าเรือทางภาคใต้ให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศด้วย เช่น ท่าเรือ  
สงขลา และภูเก็ต

ถึงแม้ว่าการขนส่งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวทางเรือจะได้รับ  
ความนิยมน้อยกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ และการพัฒนาอุตสาหกรรม  
ท่องเที่ยวจะมีผลต่อการเดินทางโดยเรือไม่น้อยมากก็ตาม แต่หากถ้าได้มีการ  
พิจารณาอย่างถี่ถ้วนแล้วจะเห็นได้ว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว  
ที่มีผลต่อการขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งจะนำประโยชน์อย่างมากมาสู่ประเทศไทย  
ทั้งในด้านการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าด้วยกรรมวิธีใหม่ ๆ แล้วยังนำ  
รายได้จากการให้บริการขนส่งทางเรือมาสู่ประเทศเป็นจำนวนมากอีกด้วย  
กล่าวคือ

สาเหตุจูงใจให้มีการท่องเที่ยวมีหลายประการ ดังได้กล่าวไว้  
ข้างต้นบางแล้ว ซึ่งพอจะสรุปความได้ว่า นักท่องเที่ยวในปัจจุบันแบ่งแยก  
เป็น ๒ พวกใหญ่ ๆ พวกหนึ่งมีความต้องการใช้เวลาว่างในเรื่องต่าง ๆ

เช่น พักผ่อนหาความสำราญ หาประสบการณ์ อีกพวกหนึ่งจะเดินทางท่องเที่ยวด้วยสาเหตุมาจากกิจกรรมทางธุรกิจต่าง ๆ เช่น การไปเยี่ยมเยียนญาติที่น้อง หรือ เป็นการปฏิบัติภารกิจต่าง ๆ

นักท่องเที่ยวที่ต้องการพักผ่อนหย่อนใจจริง ๆ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีอายุค่อนข้างมาก หมดภาระหน้าที่ความรับผิดชอบครอบครัวแล้ว นิยมใช้ชีวิตบั้นปลายเดินทางท่องเที่ยวไปเรื่อย ๆ การดำเนินชีวิตแบบนี้นิยมมากในนักท่องเที่ยวชาวตะวันตกที่มีรายได้เก็บสะสมไว้เพียงพอที่จะใช้จ่ายตอนแก่เฒ่าได้อย่างสบาย ประกอบกับการท่องเที่ยวในสมัยนี้แตกต่างจากสมัยก่อนเมื่อก่อนเรามักจะเข้าใจว่าการท่องเที่ยวจะต้องเป็นบุคคลที่มีฐานะดี มีความเป็นอยู่ดี และมีเงินมีทองมาก ๆ จึงจะเดินทางท่องเที่ยวทั้งภายในและภายนอกประเทศได้ ปัจจุบันการท่องเที่ยวสะดวกสบายและง่ายมาก แม้จะมีเงินเพียงเล็กน้อยก็สามารถจะเดินทางท่องเที่ยวได้ ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวก็ช่วยกันให้ความร่วมมือในการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งนักท่องเที่ยวภายในประเทศและให้บริการเป็นพิเศษแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เพราะนั่นคือการนำรายได้มหาศาลมาสู่ประเทศในอนาคต

นักท่องเที่ยวพวกหลังที่เดินทางท่องเที่ยวด้วยสาเหตุมาจากกิจกรรมทางธุรกิจต่าง ๆ นักท่องเที่ยวจำพวกนี้จัดได้ว่าเป็นพวกที่ก่อให้เกิดผลทาง อ้อมต่อกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นนักท่องเที่ยวที่แอบแฝงความเป็นนักธุรกิจไว้ในตัว จะมีช่วงอายุอยู่ในวัยที่กำลังประสบความสำเร็จในกิจการงาน มีความกตริเริ่มดี มีความคิดทันสมัยและมองกาลไกลเสมอ กระตือรือร้นในการสร้างความสำเร็จใหม่ ๆ เพื่อความมั่นคงในชีวิตมากขึ้น นอกจากกำลังสมอง กำลังความคิดแล้ว ยังมีกำลังทุนทรัพย์เพียงพอในการลงทุนธุรกิจใหม่ ๆ ด้วย

ในระหว่างการท่องเที่ยว พวกเขาเหล่านั้นจะมองช่องทางในการ

ดำเนินธุรกิจใหม่ๆ ไปด้วย เช่น แหล่งผลิตสินค้าพื้นเมืองที่มีราคาถูก  
คุณภาพดี เป็นที่นิยมแก่ชาวต่างประเทศ ซึ่งสามารถนำไปเผยแพร่ขายได้  
ทั่วโลก และคาดว่าจะได้กำไรอย่างงดงาม ที่เขตพื้นที่อุทยานอาหารในท้องถิ่น  
แต่ละแห่ง ตลอดจนทรัพยากรธรรมชาติแหล่งแรธาตุ เพชรพลอย เป็นต้น  
ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความชำนาญ ความถนัดของนักธุรกิจแต่ละบุคคลไป นอกจากนี้  
การสั่งซื้อสินค้าจากประเทศออกไปจำหน่ายนอกประเทศแล้ว ยังมีการ  
สำรวจตลาดความต้องการของประชาชนในประเทศ เพื่อนำสินค้าจาก  
ภายนอกประเทศมาจำหน่ายภายในด้วย ดังนั้น ทำให้เกิดธุรกิจการค้า  
ระหว่างประเทศขึ้น

ท่าเรือของประเทศไทยมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการค้าระหว่าง  
ประเทศ การขายเท่าที่การขนส่งทางเรือยังเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่มาก  
ด้วยปริมาณและน้ำหนักโดยเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดและปลอดภัยที่สุดเมื่อ  
เทียบกับการขนส่งวิธีอื่น ๆ ท่าเรือกรุงเทพ ฯ ของการทำเรือแห่ง  
ประเทศไทยในขณะนี้นับได้ว่าเป็นท่าเรือหนึ่งและท่าเรือเดียวของประเทศ  
ที่ได้มาตรฐานอย่างแท้จริง และยังคงพยายามดำเนินงานและพัฒนากิจการ  
โดยขยายขีดความสามารถของท่าเรือให้ทันกับการขยายตัวอย่างรวดเร็ว  
ทางเศรษฐกิจของประเทศ<sup>๑</sup> อันสืบเนื่องมาจากการพัฒนาอุตสาหกรรม  
ประเภทต่าง ๆ ภายในประเทศนั่นเอง อุตสาหกรรมท่องเที่ยวก็นับเป็น  
ปัจจัยประการหนึ่งที่ช่วยให้การขนส่งสินค้าทางเรือขยายตัวและนำรายได้  
มาให้ประเทศไทย จากค่าบริการขนส่งและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ

<sup>๑</sup>การทำเรือแห่งประเทศไทย, บทความออกอากาศทางวิทยุ  
กระจายเสียงกรมประชาสัมพันธ์ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนา  
การทำเรือแห่งประเทศไทย ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๑๖ ครบรอบปีที่ ๒๒

## รายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันรายได้ของการท่าเรือมีเพียงพอจะนำไปขยายงานได้ ถ้าจะมีโครงการขยายงาน แหล่งเงินทุนมาจากเงินกำไรที่สะสมเอาไว้ ซึ่งในปี ๒๕๑๗ มีประมาณ ๓๕๐ ล้านบาท นอกจากโครงการบางอย่างที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงและเป็นเงินลงทุนที่จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ กรณีเช่นนี้จะใช้นโยบายกู้จากต่างประเทศมาดำเนินการแล้วผ่อนชำระเป็นงวด ๆ

## การพัฒนาขนส่งทางน้ำตามแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๓ (๒๕๑๕-๒๕๑๙)

งานการขนส่งทางน้ำ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่าและการท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัด บริษัทเดินเรือไทยจำกัด

ตามแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๓ ทางราชการมีนโยบายจะจัดทำผู้เชี่ยวชาญทำการสำรวจเศรษฐกิจของเส้นทางเดินเรือและแม่น้ำลำคลองสายต่าง ๆ ในภาคกลางและส่วนหนึ่งของภาคเหนือ เพื่อวางโครงการขุดคลองร่องน้ำทางเดินเรือภายในประเทศ อาจเริ่มในระยะหลังของแผนดังกล่าว

### พัฒนาทางคานท่าเรือ : การท่าเรือคลองเตย

- สร้างหลักผูกเรือกลางน้ำ ๓๖ หลัก เปิดบริการแล้ว
- กู้เงินธนาคารโลกมา ๑๒.๕ ล้านดอลลาร์ เพื่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อขึ้น ๔ ท่า ได้เปิดประมูลรับเหมาไปแล้วตามที่กล่าวไว้ในข้างต้น

ในโครงการเขื่อนตะวันออก

- สำรวจท่าเรือน้ำลึกแหลมตะบึงโดยบริษัท NEDECO ของเนเธอร์แลนด์ และรัฐบาลตกลงให้สร้างได้แล้วทั้งรายละเอียดข้างต้น



- ภายใต้อำนาจท่าเรือภูเก็ต สงขลา และกันตัง
  - ท่าเรือสตูลเป็นท่าขนส่งสินค้าทางทหาร เป็นส่วนใหญ่ รัฐบาล  
ได้จัดให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ชั่วคราว จนกว่าจะสร้างแหลมมะบังเสร็จ
- แนวทางในการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ

๑. ดำรงท่าเรือแหลมมะบังเทียบกับสตูล เพื่อคว่าที่ใดควรเป็น  
ท่าเรือพาณิชย์มากกว่ากัน

๒. ท่าเรือสงขลาและภูเก็ต กำลังติดต่อบริษัทช่วยเหลือ  
กันผู้เชี่ยวชาญให้ดำเนินการสำรวจ เพื่อสร้างท่าเรือถังกลาว เป็นท่า  
เรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ

เมื่อภายหลังสำรวจปรากฏว่าท่าเรือใดมีเหตุผลสมควรทาง เศรษฐกิจ  
มากที่สุดก็จะพิจารณาสร้างในคอนปลายแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๓ ค่อยต่อไป

ตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๓ สถาปนา  
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดวงเงินการขนส่งทางน้ำไว้ดังนี้

สำรวจท่าเรือ	๕.๒๔๕	ล้านบาท
พัฒนาท่าเรือชายฝั่ง	๔๐.๓๐	"
พัฒนาเครื่องหมายช่วยเดินเรือ	๒๐.๑๕	"
พัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ฯ	๒๗๐.๐๐	"
อื่น ๆ	๔๓.๕๐	"
รวม	<u>๕๐๓.๒๗๕</u>	ล้านบาท <sup>๑</sup>

การทองเที่ยว เพื่อธุรกิจหรือกิจการงานเป็นครั้งคราวหรือแสวงหา

<sup>๑</sup>ชดี สินธุโสภณ, "กระทรวงคมนาคมกับการพัฒนานโยบายความ  
มั่นคงของชาติ," วารสารการขนส่ง, ๔๗ (ตุลาคม, ๒๕๑๖), หน้า

แหล่งอาชีพก็คือ นับ เป็นเหตุอันจูงใจในการชักจูงนักท่องเที่ยวที่ เป็นนักธุรกิจ แอบแฝงอยู่ในตัว และนักท่องเที่ยวประเภทนี้แหละที่จะ เป็นนักธุรกิจหรือนักลงทุนรายใหญ่ที่ทำกิจการทางธุรกิจติดต่อกับประเทศเจ้าบ้านในอนาคต ซึ่งนับ เป็นการส่งเสริมกิจการ เศรษฐกิจของประเทศเจ้าบ้านด้วย การขนส่งสินค้าทางน้ำยัง เป็นวิถีทางการขนส่งสินค้าที่ได้รับความนิยมอย่างมาก เนื่องจากขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ ค่าใช้จ่ายน้อย และปลอดภัย เมื่อเทียบกับการขนส่งวิธีอื่น ๆ ดังนั้น จึงได้มีการปรับปรุงและขยายงานด้านการทำเรืออย่างกว้างขวางให้ทันสมัยเพื่อรับกับสภาพการณ์ขนส่งที่จะหนาแน่นต่อไปในอนาคต เช่น โครงการเขื่อนตะวันออก โครงการสร้างท่าเรือ น้ำลึก เมื่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาขึ้นทุกขณะ โอกาสที่นักท่องเที่ยวจะมาเยือนประเทศไทยก็มากขึ้น นั้นหมายถึงโอกาสที่จะเกิดธุรกิจใหม่ ๆ อันเป็นผลมาจากการลงทุนของนักท่องเที่ยวเหล่านั้น การค้าระหว่างประเทศ และการค้าภายในประเทศจะคึกคักขึ้นและมีผลส่งมาถึงการขยายตัวในกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำด้วย

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีผลต่อการพัฒนาการขนส่ง นักท่องเที่ยวและผู้โดยสารทั่ว ๆ ไป ในด้านการปรับปรุงความสะดวกสบายและความปลอดภัย พร้อมทั้งการขนส่งสินค้าของประเทศก็ได้รับการพัฒนาให้เป็นระบบการขนส่งที่ทันสมัยและเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจของประเทศด้วย

### ปัญหาการขนส่งทางน้ำ

๑. ในปัจจุบันการท่องเที่ยวทางทะเลและความแม่น้ำลำคลองยังไม่มีการทางด้านการอำนวยความสะดวกและควบคุมความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวไปเกาะล้าน เกาะสาก พัทยา เป็นต้น ส่วนใหญ่เรือที่นำมาบริการเป็นเรือที่ดัดแปลงมาจากเรือประมง ไม่มี

เครื่องช่วยความปลอดภัยในการเดินทางแก่ผู้โดยสารแต่อย่างไร เรือยนต์  
ที่ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในแม่น้ำลำคลองหรือในทะเลเล็ก เช่นกัน ยังขาด  
การควบคุมทั้งในการปฏิบัติงานและการตรวจสภาพของเรือ ดังเช่นกรณี  
โศกนาฏกรรมที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี อันเป็นการเดินทางจากสุราษฎร์ธานี  
ข้ามไปยัง เกาะสมุย อุบัติเหตุทางเรือครั้งนี้ทำให้เสียภาพพจน์ของการ  
ท่องเที่ยวทางน้ำไปอย่างมาก

๒. ปัญหาทางด้านความสะดวกในแม่น้ำลำคลองและตามชายฝั่ง  
ทะเล แม่น้ำหลายสายขึ้นเขาค่อยๆ ทิ้งขยะมูลฝอยลงไป โดยผู้ที่อาศัยใน  
บริเวณใกล้เคียงและจากผู้สัญจรทางน้ำ ความสวยงามในระหว่างการเดินทาง  
ทางลงในแม่น้ำลำคลองถูกทำลายด้วยเศษขยะเหล่านี้ ลอยเกลื่อนเต็ม  
ท้องน้ำ โดยเฉพาะพวกถุงพลาสติกซึ่งไม่สามารถเนาเปื่อยไปได้เหมือน  
พวกเศษกระดาษ หรือใบไม้ การระบายน้ำเสียลงแม่น้ำหรือทะเล อันทำให้  
เกิดน้ำเป็นพิษชายฝั่งทะเลเล็ก เช่นกัน จะเห็นว่ามีชายฝั่งทะเลหลายแห่งที่  
ได้รับการพัฒนาให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ กลับเสื่อม  
โทรมลง เพราะมีแต่สิ่งสกปรกอยู่เต็มชายหาดไปหมด นักท่องเที่ยวเองก็  
ไม่มีกฎหมายควบคุมให้ช่วยกันรักษาความสะดวกในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว  
นั้น

๓. ปัญหาด้านท่าเรือน้ำลึก ในปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกของประเทศจะ  
ใช้ดำเนินการเพื่อประโยชน์ในการขนถ่ายสินค้าที่บรรทุกมาทางเรือเป็น  
ส่วนใหญ่ ท่าเทียบเรือสำหรับนักท่องเที่ยวยังมีอยู่จำกัด ประกอบท่าเรือ  
กรุงเทพฯ มีลักษณะท่าเลที่ตั้งไม่เหมาะสมที่จะเป็นท่าเทียบเรือของนัก  
ท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านประเทศไทย จึงทำให้นักท่องเที่ยวโดยเรือไม่นิยม  
แวะลงประเทศไทย โดยผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงที่มีท่าเทียบ  
เรือในท่าเลที่เหมาะสมอันจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก  
ขึ้น นอกจากนั้นทางภาคใต้ของประเทศไทยก็ไม่มีท่าเทียบเรือพาณิชย์  
ระหว่างประเทศที่จะเป็นศูนย์กลางของการเดินเรือในภูมิภาคนี้เลย

## ข้อเสนอแนะ

๑. หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในด้านการปลอดภัยของการขนส่งทางน้ำ ควรที่จะได้ให้ความร่วมมือกันกำหนดมาตรการที่รัดกุม เพื่อให้เป็นแนวทางในการปฏิบัติแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำทุกประเภท ทั้งที่ดำเนินการโดยเอกชนและรัฐบาล ควรแยกประเภทของพาหนะที่ใช้ให้บริการขนส่ง โดยจัดเป็นหมวดหมู่ เพื่อความสะดวกในการกำหนดกฎเกณฑ์ ระเบียบ วิธีการดำเนินงานให้ได้มาตรฐานยิ่งขึ้น เช่น กำหนดขนาดของการบรรทุก ลักษณะของเรือ เครื่องช่วยความปลอดภัยภายในเรือ รั้ว รั้ว รั้ว เครื่องวิทยุสื่อสารติดต่อกับห้องบังคับการ ฯลฯ เหล่านี้เป็นต้น

๒. การติดตามและประเมินผลงานของการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการกำหนดกฎเกณฑ์ที่เคร่งครัดในด้านการปลอดภัยของนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารนี้ จะประสบผลสำเร็จได้ จำเป็นที่จะต้องติดตามดูผลงานด้วย พร้อมทั้งกำหนดบทลงโทษผู้ดำเนินการขนส่งที่ฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับที่ตราไว้ หน่วยตำรวจทางน้ำของกรมเจ้าท่าก็ต้องช่วยสอดส่องอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ เพื่อให้การควบคุมการขนส่งทางน้ำเป็นไปอย่างจริงจัง

๓. ออกกฎหมายควบคุมด้านการรักษาความสะอาดในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นสถานที่พักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป เช่น บางแสน พัทยา โดยให้มีผลบังคับใช้ทั้งนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการท่องเที่ยวในบริเวณดังกล่าว เทศบาลและสุขาภิบาลในเขตต่าง ๆ ก็ควรที่จะได้ให้การดูแลด้านความสะอาดในแม่น้ำลำคลอง จัดระเบียบของการค้าขายทางเรือ จัดภาชนะใส่ขยะมูลฝอยให้ทิ้งที่เป็นที่เป็นทาง ความจริงกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ทางด้านการรักษาความสะอาดของบ้านเมือง ได้มีกฎหมายระบุไว้แล้ว แต่ไม่มีการรื้อฟื้นนำมาควบคุมการปฏิบัติอย่างจริงจังนั่นเอง

๔. สำรวจล่องน้ำและสันดอนในแม่น้ำและทะเลให้ถี่ถ้วนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ เช่น เรือเกยตื้น หรือชนสันดอน เป็นต้น

๕. เมื่อทำเรือแหลมตะมิงค์ดำเนินการสร้างเรียบร้อยแล้ว ทำเรือ  
 สัตหีบก็จะใช้เป็นที่ทำเรือทางทหารเพียงอย่างเดียว ก็ควรเปิดให้เรือท่องเที่ยว  
 ใช้เป็นที่เที่ยวเรือได้ทั่ว โดยจัดระเบียบการดำเนินงานแยกจากกันเพื่อ  
 ความสะดวกในด้านการรักษาความปลอดภัยทางทหารและด้านการตรวจคนเข้า  
 เมืองของนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งควรรับดำเนินการพัฒนาท่าเรือสงขลา  
 และภูเก็ต ให้เป็นที่ทำเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ อันจะช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยว  
 จากสุมาตรา ปีนังและออสเตรเลียได้อีกด้วย

หมายเหตุ	ข้อเสนอแนะที่ ๑, ๒, ๔	แก้ปัญหาที่ ๑
	ข้อเสนอแนะที่ ๓	แก้ปัญหาที่ ๒
	ข้อเสนอแนะที่ ๕	แก้ปัญหาที่ ๓