

ผลได้ทางเศรษฐกิจของธุรกิจขนส่งต่ออุตสาหกรรม การท่องเที่ยวไทย

กุลนิดา แวรวีวงศ์* พรเพ็ญ วรสิทธิ์**

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากการใช้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารของผู้เยี่ยมเยือนต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวในรูปของทั้งรายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยใช้แบบจำลองตารางบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว 2556 ซึ่งสร้างขึ้นสำหรับการจัดทำระบบบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (TSA) ของไทย ผลการศึกษาพบว่า การคมนาคมขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวเป็นสาขาบริการที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศไทยได้สูงถึงร้อยละ 46.5 ของรายได้ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในจำนวนรูปแบบการขนส่ง 4 ประเภท คือ ทางอากาศ ทางน้ำ ระบบราง และเดินทางด้วยพาหนะที่ใช้ล้อรูปแบบการขนส่งที่สร้างรายได้ให้แก่ไทยมากที่สุดคือ ทางอากาศ แต่มีความเชื่อมโยงกับสาขาอื่นค่อนข้างน้อย ในขณะที่สาขาการขนส่งทางรถยนต์มีความสามารถในการสร้างรายได้ทางอ้อมสูงสุด ส่วนการขนส่งทางรถไฟนั้นภาครัฐควรเร่งดำเนินการเปิดเสรีให้ทั่วประเทศเพราะเป็นสาขาที่มีค่าตัวทวีคูณสูง

คำสำคัญ: การขนส่งด้านการท่องเที่ยว, บัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว, การสร้างรายได้และการกระจายรายได้

* เศรษฐกรปฏิบัติการ สำนักนโยบายการออมและการลงทุน สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง ถนนพระราม 6 อารีย์สัมพันธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 - E-mail: koonnida.w@gmail.com

** ผู้อำนวยการ - ศูนย์วิจัยประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ถนนเสรีไทย เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240 - Email: pornpen_econ@yahoo.com

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของบทที่ 9 ในงานวิจัยเรื่อง “การสร้างแบบจำลองบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยวสำหรับประเทศไทยและการประยุกต์ใช้” ปี พ.ศ. 2558 คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Economic Contribution of Transportation on Tourism Industry in Thailand

Koonlanida Waeoraweewong* Pornpen Vor-Sittha**

Abstract

This study aims examining impacts of expenditure spent by the visitors for passenger transport services on the Thai economy. The Tourism Input-Output Model 2013 for the twelve tourism sectors was developed to calculate the impacts of tourist spending on transportation and other interrelated tourism services in Thailand. Our results indicate that tourism transport service sector was the largest contributor in generating revenue in tourism industry which accounts for 46.5 percent of the total revenue. Among the four modes of Transportation: air transport, water transport, railroad transport and car transport, air transport is the most revenue-generating mode in Thailand, but it has the lowest linkage with other sectors. Car transport generates, however, the highest indirect revenues. Government should also facilitate the accessibility to railroad transport as this is the mode with the highest tourism multiplier.

Keywords: Tourism Transportation, Tourism Satellite Accounts(TSA), Revenue Generation and Income Distribution.

* Economist, Savings and Investment policy Bureau Fiscal Policy Office, Ministry of Finance, Rama VI Rd. Samsean Nai, Phayathai, Bangkok, Thailand 10400 - Email: koonlanidaw@fpo.go.th

** Director, Center for AEC Capability Research, National Institute of Development Administration (NIDA), 118 Seri Thai Road, Bangkok 10240, Thailand - Email: pornpen_econ@yahoo.com

1. ความนำ

การคมนาคมขนส่งจัดเป็นสาขาบริการหนึ่งที่มีความสำคัญต่อภาคการท่องเที่ยวของประเทศ ซึ่งการมีระบบคมนาคมดีย่อมช่วยให้ผู้เยี่ยมเยือนเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น ใช้เวลาเดินทางสั้นลง และมีเวลาในการท่องเที่ยวและพักผ่อนได้มากขึ้น ทั้งนี้ผู้เยี่ยมเยือนทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศย่อมเลือกที่จะเดินทางไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวที่มีการคมนาคมสะดวกมากกว่าประเทศที่มีระบบการคมนาคมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่สมบูรณ์ บัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (TSA: RMF 2008)¹ ได้กำหนดให้การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวเป็น 1 ใน 12 สาขาบริการด้านการท่องเที่ยว

ผลการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า ค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางของผู้เยี่ยมเยือนตลอดช่วงเวลาการเดินทาง 1 เทียวของประเทศต่างๆ มักจะมีสัดส่วนที่สูงเป็นอันดับหนึ่งหรือสองของค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการเดินทาง เช่น ผู้เยี่ยมเยือนในกลุ่มสหภาพยุโรป (รวม 28 ประเทศ) มีการใช้จ่ายด้านพาหนะขนส่งมีสัดส่วนร้อยละ 37 ในปี พ.ศ. 2556 (Eurostat 2015)² ซึ่งมากเป็นอันดับที่สองรองจากค่าที่พัก สำหรับประเทศไทย หากรวมค่าโดยสารเครื่องบินที่เดินทางภายในประเทศซึ่งกำลังเป็นที่นิยมด้วยแล้ว ปรากฏว่า ค่าใช้จ่ายด้านพาหนะขนส่งผู้เยี่ยมเยือนทั้งประเทศมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 46.46 ของรายจ่ายทั้งหมด (พรเพ็ญ วรสิทธา, อนันต์ วัฒนกุลจรัส, และอุดมศักดิ์ ศीलประชาวศ์, 2558)

เนื่องจาก ระบบการขนส่งเป็นปัจจัยที่เชื่อมโยงผู้เยี่ยมเยือนให้เกิดความสนใจที่จะเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้นการวางยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งที่ใช้ในด้านการท่องเที่ยวจึงจัดว่ามีความสำคัญต่อการสร้างรายได้และการจ้างงานจากการท่องเที่ยวได้ทางหนึ่ง ดังนั้นในปี พ.ศ. 2551 องค์การสหประชาชาติได้รับรองกรอบแนวความคิดและหลักการของบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework, TSA: RMF 2008) เพื่อให้ประเทศต่างๆ สามารถใช้เป็นมาตรฐานเดียวกันในการจัดทำระบบตารางบัญชีที่สามารถนำมาคำนวณผลของการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวที่มีต่อรายได้และการจ้างงานของประเทศ

¹ TSA: RMF 2008 เป็นกรอบแนวความคิดการจัดทำบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (Tourism Satellite Accounts, TSA) ที่องค์การสหประชาชาติได้ให้การรับรองในปี 2543 เพื่อให้เป็นระบบตารางบัญชีที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้โดยตรงกับภาคการท่องเที่ยวและเพื่อการวิเคราะห์และเปรียบเทียบระหว่างนานาประเทศ

² Tourism statistics – expenditure, 2015 ค้นหาจากเว็บไซต์ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics_expenditure#Business_travel_accounted_for_17.C2.A0.25_of_total_tourism_expenditure_in_2013

ในบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (TSA: RMF 2008)³ ได้จำแนกรูปแบบการขนส่งผู้เยี่ยมชมเยือนไปยังแหล่งท่องเที่ยวเป็น 4 ประเภทใหญ่ๆ คือ การเดินทางทางอากาศ (Air Passenger Transport), การเดินทางทางน้ำ (Water Passenger Transport), และการเดินทางด้วยระบบราง (Land Passenger Transport) เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า และการเดินทางด้วยถนน (Road Transport) เช่น จักรยานยนต์ รถยนต์ ฯลฯ และได้จำแนกธุรกิจที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยวออกเป็น 12 สาขา ดังนี้

- 1) ธุรกิจบริการที่พักอาศัยสำหรับผู้เยี่ยมชมเยือน
- 2) ธุรกิจบริการอาหารและเครื่องดื่ม
- 3) ธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ
- 4) ธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์
- 5) ธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ
- 6) ธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน
- 7) ธุรกิจบริการเช่าอุปกรณ์การขนส่ง
- 8) ธุรกิจบริการตัวแทนนำเที่ยวและบริการจองอื่นๆ
- 9) ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม
- 10) ธุรกิจบริการเกี่ยวกับกีฬาและนันทนาการ
- 11) ธุรกิจสินค้าจำพวกของที่ระลึกเพื่อการท่องเที่ยว
- 12) ธุรกิจบริการที่มีลักษณะเพื่อการท่องเที่ยว

โดยค่าใช้จ่ายที่ผู้เยี่ยมชมเยือนใช้จ่ายเพื่อเป็นค่าโดยสารการเดินทางท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางในรูปแบบใด เงินที่ใช้จ่ายเป็นค่าพาหนะย่อมมีส่วนช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่จังหวัดที่ไปเยี่ยมชมเยือนและแก่ประเทศไทยโดยผ่านกลไกการเชื่อมโยงของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table: I-O) สำหรับการท่องเที่ยวในกรณีที่ธุรกิจด้านการท่องเที่ยวใน 12 สาขามีการใช้จ่ายระหว่างกันสูงหรือมีความเชื่อมโยงกันสูง รายได้จากการท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นได้มากกว่ากรณีที่มีความเชื่อมโยงน้อย ตัววัดความสามารถในการสร้างรายได้ว่ามากน้อยเพียงใดคือ ค่าตัว “ทวีคูณ” (Multiplier)

³ TSA: RMF 2008 เป็นกรอบแนวความคิดการจัดทำบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (Tourism Satellite Accounts, TSA) ที่องค์การสหประชาชาติได้ให้การรับรองในปี 2541 เพื่อให้เป็นระบบตารางบัญชีที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้โดยตรงกับภาคการท่องเที่ยวและการวิเคราะห์และเปรียบเทียบระหว่างนานาประเทศ

ดังนั้น บทความนี้เป็นการศึกษารูขี้อยู่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารของไทยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคำนวณผลกระทบจากการใช้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารของไทยที่มีต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวและต่อประเทศ โดยในการนำเสนอจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วนด้วยกัน โดย ส่วนที่ 2 เป็นการทบทวนงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง ส่วนที่ 3 จะกล่าวถึงวิธีการวิจัย ส่วนที่ 4 คือการนำเสนอผลการศึกษา ซึ่งจะแสดงให้เห็นว่ารูปแบบการเดินทางของผู้เยี่ยมเยือนจะส่งผลต่อการสร้างรายได้ให้แก่ธุรกิจบริการท่องเที่ยวได้บ้างและมากน้อยเพียงไร และส่วนที่ 5 คือการสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

2. บทบาทของสาขาบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

ในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท (สถิติกรมการท่องเที่ยว, 2556) โดยรายได้ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างประเทศ (ร้อยละ 60.89) ซึ่งประเทศไทยจัดได้ว่ามีรายได้จากการท่องเที่ยวของต่างชาติสูงเป็นอันดับที่ 2 ในภูมิภาคอาเซียนและอันดับที่ 18 ของโลก (WTTC, 2014) ในช่วงกว่า 10 ปีที่ผ่านมา จำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติที่เข้ามาในไทยได้เพิ่มขึ้นจาก 10.80 ล้านคนในปี พ.ศ. 2546 เป็น 26.73 ล้านคนในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10.69 ต่อปีโดยเฉลี่ย ในขณะที่ผู้เยี่ยมเยือนชาวไทยที่เดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศมีจำนวนมากกว่าผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างประเทศประมาณ 3 เท่า (สถิติกรมการท่องเที่ยว, 2556) โดยจำนวนผู้เยี่ยมเยือนที่เพิ่มขึ้นนี้ย่อมทำให้ความต้องการใช้บริการพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งนี้ Euromonitor International (2014 และ 2015) รายงานว่า สาขาบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารของไทยในปี 2556 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 10.31 จากปี พ.ศ. 2555 ซึ่งนับว่าสูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศท่องเที่ยวอื่น และมีการประมาณการว่า สาขาบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารของไทยก็ยังคงมีอัตราการขยายตัวที่สูงกว่าประเทศท่องเที่ยวชั้นนำของโลกหลายประเทศในอีก 5 ปี ข้างหน้า (พ.ศ. 2556 - 2561) ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1: การเปรียบเทียบอัตราการขยายตัวของรายได้ในสาขาการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศของประเทศท่องเที่ยว (ร้อยละ)

ปี พ.ศ.	ไทย	มาเลเซีย	สิงคโปร์	ฮ่องกง	ญี่ปุ่น	ฝรั่งเศส	ออสเตรเลีย
2556	10.31	10	4	10	5	3	8
2556 - 2561	7	5	3	3	4	2	5

ที่มา: Euromonitor International 2014 – 2015, Transportation in Thailand, Malaysia, Singapore, HongKong, Japan, France and Australia.

โดยถ้าจำแนกรูปแบบการขนส่งผู้เยี่ยมเยือนไปยังแหล่งท่องเที่ยวเป็น 4 ประเภทใหญ่ๆ ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว (TSA: RMF 2008) คือ การเดินทางทางอากาศการเดินทางทางน้ำ และการเดินทางด้วยระบบราง และการเดินทางด้วยล้อพฤติกรรมกรรมการเดินทางของผู้เยี่ยมเยือนทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางด้วยล้อโดยเฉพาะพาหนะส่วนบุคคล (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2: จำนวนผู้เยี่ยมเยือนจำแนกตามประเภทพาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

ประเภทพาหนะ	จำนวนครั้งของการเดินทาง			ร้อยละ		
	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	รวม	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	รวม
1.เครื่องบิน	6,708,188	18,411,705	25,119,893	4.15	33.24	11.57
2.รถไฟ	8,032,912	2,184,184	10,217,096	4.97	3.94	4.71
3.รถประจำทาง	44,428,709	7,260,012	51,688,721	27.47	13.11	23.81
4.พาหนะส่วนบุคคล	101,685,067	24,607,595	126,292,662	62.88	44.43	58.17
5. อื่นๆ	869,812	2,924,256	3,794,068	0.54	5.28	1.75
รวม	161,724,688	55,387,752	217,112,440	100.00	100.00	100.00

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ค้นหาจากเว็บไซต์ <http://www.tourism.go.th/home/details/11/221/24329>

อย่างไรก็ตาม Euromonitor International (2014) ได้คาดการณ์ไว้ว่า รูปแบบการขนส่งที่จะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดอัตราการขยายตัวด้านรายได้ให้แก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศได้สูงคือ การเดินทางภายในประเทศทางอากาศ เนื่องจากประเทศไทยได้มีการพัฒนาทั้งด้านเพิ่มสนามบินดอนเมืองจากที่ปิดไปแล้ว สายการบินต้นทุนต่ำมีการเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ แข่งขันกันลดราคา จนในปัจจุบันกลายเป็นที่นิยมของผู้เดินทางของผู้เยี่ยมเยือนที่มีรายได้ระดับปานกลาง อย่างไรก็ตาม ในระยะยาว หากนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟบรรลุเป้าหมาย บทบาทของสายการบินอาจลดลงในอนาคต

ทั้งนี้ รูปแบบการเดินทางของผู้เยี่ยมเยือนในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว นอกจากจะถูกกำหนดด้วยความพึงพอใจในการใช้บริการของผู้เยี่ยมเยือนแล้ว ยังถูกกำหนดด้วยลักษณะภูมิประเทศของแหล่งท่องเที่ยวด้วย เมื่อเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของประเทศท่องเที่ยว พบว่า ยอดจำหน่ายค่าบริการขนส่งนักท่องเที่ยวของประเทศในกลุ่มตัวอย่าง คือ ไทย มาเลเซีย ออสเตรเลีย และสิงคโปร์ จะกระจุกตัวอยู่ที่สายการบินประมาณร้อยละ 90 ของยอดจำหน่าย ในขณะที่ประเทศที่มีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมายาวนาน เช่น ฮองกง ญี่ปุ่น และฝรั่งเศส กลับมียอดจำหน่ายค่าบริการขนส่งด้วยพาหนะประเภทอื่นในสัดส่วนค่อนข้างสูง โดยเฉพาะฝรั่งเศส ซึ่งมีผู้เยี่ยมเยือนที่อยู่ในกลุ่มสหภาพยุโรปในสัดส่วนที่สูง

ประกอบกับฝรั่งเศสมีรถไฟความเร็วสูง TGV (Train a Grande Vitas) และมีระบบการจำหน่ายตั๋วรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวราคาถูก “Eurailpass” ทำให้สามารถทำยอดจำหน่ายบริการขนส่งได้ใกล้เคียงกับค่าเครื่องบิน สำหรับฮ่องกงและญี่ปุ่นที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะ ยากแก่การเดินทางโดยรถไฟและโดยพาหนะที่ใช้ล้ออื่นๆ (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3: เปรียบเทียบรายได้จากให้บริการขนส่งผู้เยี่ยมชมเยือนของประเทศต่าง ๆ จำแนกตามประเภทของพาหนะเดินทาง

	ไทย	มาเลเซีย	สิงคโปร์	ฮ่องกง	ญี่ปุ่น	ฝรั่งเศส	ออสเตรเลีย
Airline Passengers	96.97	92.97	89.67	68.85	65.02	42.16	92.66
Charter	8.61	6.63	0.26	1.19	0.19	1.12	3.81
Low Cost Carriers	14.15	27.81	11.15	1.15	6.89	6.61	12.62
Schedule	74.23	58.53	78.26	66.52	57.95	34.43	76.23
Other Transportation	3.01	7.03	10.33	31.15	34.98	57.84	7.34
Bus/Coach	1.73	3.68	5.38	8.82	8.15	5.36	2.70
Chauffeur-driven Car	0.06	0.04	0.05	0.17	0.00	0.54	0.06
Cruise	0.18	2.07	3.29	7.59	0.08	8.34	1.85
Ferry	0.07	0.03	0.20	0.02	0.27	2.76	0.48
Rail	0.99	1.22	1.41	14.55	26.48	40.84	2.26
Transportation	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
รวม (พันล้านบาท)	545	338	287	234	1,753	198,739	734

ที่มา: Euromonitor International 2014 – 2015 ; Transportation in Thailand, Malaysia, Singapore, Hong Kong, Japan, France and Australia

เมื่อวิเคราะห์ในด้านอุปทานของการขนส่งเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของประเทศไทยพบว่า ภาคการขนส่งภายในประเทศทั้งการขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารของไทยมีมูลค่าประมาณ 9 แสนล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 ของรายได้ประชาชาติในปี พ.ศ. 2556 โดยรูปแบบการขนส่งผู้เยี่ยมชมเยือนจำแนกออกได้เป็น 4 ประเภท คือ การเดินทางทางอากาศ (Air Passenger Transport), การเดินทางทางน้ำ (Water Passenger Transport) และการเดินทางด้วยระบบราง (Land Passenger Transport) เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า เป็นต้น และการเดินทางด้วยถนน (Road Transport) เช่น รถยนต์ จักรยานยนต์ ฯลฯ

- การเดินทางทางอากาศ (Air passenger transport)

โดย OECD (2015) มีรายงานว่า ผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศมีจำนวนมากถึงปีละ 1 พันล้านคน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.5 ล้านคนในปี ค.ศ. 2020 สำหรับประเทศไทยธุรกิจการบินของไทยมีด้วยกันทั้งหมด 4 ประเภทย่อย คือสายการบินระดับพรีเมียม (Premium airlines) เช่น การบินไทย สายการบินเช่าเหมาลำ, สายการบินต้นทุนต่ำ เช่น สายการบินแอร์เอเชีย นกแอร์ Thai Smile, และสายการบินในภูมิภาค เช่น Kan air

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Thai Airways International Public Company Limited) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่ดำเนินธุรกิจการบินพาณิชย์ในฐานะสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย การบินไทยมีการร่วมก่อตั้งกลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์อัลไลแอนซ์ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในสายการบินนกแอร์^[4] และเปิดตัวสายการบินลูก Thai smile อีกด้วย

- การเดินทางด้วยถนน (Road Transport)

โดยทั่วไป การเดินทางโดยรถยนต์จะได้เปรียบมากกว่าการใช้พาหนะอื่นๆ เพราะไม่มีข้อจำกัดในเรื่องเวลาการเดินทางตั้งแต่จุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทาง มีความยืดหยุ่นในตารางการเดินทางจึงทำให้สามารถควบคุมเวลาได้สามารถเลือกใช้เส้นทางในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้สามารถหยุดพักในระหว่างทาง รวมถึงกระเป๋หรือสัมภาระที่ง่ายต่อการนำไปกับรถยนต์พาหนะการขนส่งทางบกเพื่อการท่องเที่ยวประกอบด้วยรถบริการรับส่งสนามบินรถโดยสารประจำทาง รถเช่า (มีทั้งรถบัส รถตู้ รถยนต์รุ่นและยี่ห้อต่างๆ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน) รถยนต์สำราญหรือบ้านรถยนต์ (motor home) รถบริการนำเที่ยว (รถซึ่งจัดกำหนดการไว้ล่วงหน้ามีการเก็บค่าบริการเป็นรายบุคคลในลักษณะเหมาจ่ายและมีที่นั่งเกินกว่า 7 คนขึ้นไป) รถยนต์ส่วนบุคคล ฯลฯ

- การเดินทางด้วยระบบราง (Land passenger transport)

การขนส่งทางรถไฟมักได้รับความนิยมน้อยกว่าการขนส่งทางรถยนต์ เนื่องจากโครงข่าย (network) ในการเดินทางมีน้อยกว่า และไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงทุกชุมชนแบบ door to door บริการขนส่งโดยทางรถไฟนั้นจำแนกออกเป็น การบริการขนส่งผู้โดยสารและการบริการขนส่งสินค้า ในด้านการท่องเที่ยว มักจะดูที่การบริการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟของไทยแบ่งออกได้เป็น รถไฟและรถไฟฟ้า

รถไฟ

รถไฟของไทยอยู่ภายใต้การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นลักษณะผูกขาดมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่กรุงเทพฯ เชื่อมต่อกับ 46 จังหวัดแยกเป็นเส้นทางต่างๆ ทั้งสายเหนือ สายใต้ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันตกและสายแม่กลองและเพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว รฟท. มีให้บริการท่องเที่ยวทางรถไฟแบบเข้าไปเย็นกลับ 10 เส้นทาง

สำหรับการเดินทางเข้าประเทศไทยด้วยรถไฟนั้น ในปัจจุบันมีเพียง 2 เส้นทางที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สายอีสานเหนือ สิ้นสุดที่ประเทศลาว และสายใต้ สิ้นสุดที่ประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้ ยังมีรถไฟของประเทศเพื่อนบ้านที่เชื่อมต่อกับประเทศไทย ได้แก่ ขบวนรถด่วนลังกาวิ (เดินระหว่างประเทศ) ซึ่งเป็นบริการของการรถไฟมาเลเซีย (KTMB) เชื่อมต่อกับเมืองใหญ่ 3 เมืองในภูมิภาค ได้แก่ อำเภอลาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ไปยังกัวลาลัมเปอร์ เมืองหลวงของมาเลเซีย และยะโฮร์บาห์รู ชายแดนระหว่างมาเลเซีย-สิงคโปร์ และ รถไฟ Eastern & Oriental Express ซึ่งดำเนินการโดย บริษัทอิตาเลียนชื่อ Belmond Ltd เป็นรถไฟหรูแบบเที่ยวเดียวจากกรุงเทพฯ ไปมาเลเซีย และสิ้นสุดที่สิงคโปร์รวมระยะทางรวม 2,318 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 4 วัน 3 คืน โดยขบวนรถไฟมีจำนวน 22 ตู้

รถไฟฟ้า

รถไฟฟ้าของไทยในปัจจุบันมีเฉพาะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เริ่มเปิดให้บริการเป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2542 ในปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้วทั้งสิ้น 4 สาย 60 สถานี ครอบคลุมระยะทางกว่า 86.52 กิโลเมตร⁴ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟของประเทศไทยในปัจจุบันผูกขาดโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟในตัวเมืองกรุงเทพฯ และให้บริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถไฟระหว่างเมืองของประเทศไทย

⁴ สำหรับรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-ตลิ่งชัน นั้น แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วแต่ยังไม่เปิดให้บริการ จึงนับเฉพาะเส้นทางรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

- การเดินทางทางน้ำ (Water passenger transport)

สำหรับธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางเรือด้านการท่องเที่ยว ผู้โดยสารที่ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยวมากกว่าการเดินทางเพื่อให้ถึงสถานที่เป้าหมาย ประเภทของธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางเรือได้แก่ เรือบริการตามแนวชายฝั่งทะเล และระหว่างเกาะแก่ง แหล่งท่องเที่ยว เช่น เรือเฟอร์รี่⁵ เรือไฮโดรฟอยล์ เรือไฮโดรคราฟ และเรือเจ็ทฟอยล์ เป็นต้นผู้ประกอบการเดินเรือเฟอร์รี่ที่สำคัญในไทย ได้แก่ เรือสำหรับเดินทะเลขนาดใหญ่ (Cruises) เรือสำราญ เรือท่องเที่ยวตามแม่น้ำ เรือข้ามฟากแม่น้ำ เรือหรือแพท่องเที่ยว และเรือลักษณะอื่นๆ เช่น เรือท่องเที่ยวกระเจกเพื่อชมทัศนียภาพใต้ทะเล ซึ่งทำให้การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือระหว่างเมืองในประเทศไทยแทบจะไม่มีบทบาท การพัฒนาด้านการเดินเรือโดยสารเพื่อเชื่อมสู่มืองต่างๆ ทั้งในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ยังไม่คืบหน้าเหมือนการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่นๆ ทำให้การขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองนั้นเป็นเพียงบริการเฉพาะการท่องเที่ยวทางเรือในบางเส้นทางเท่านั้น โดยการใช้การเดินทางทะเลในรูปแบบต่างๆ เช่น การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเฟอร์รี่ เรือสำราญ เรือความเร็วสูง เป็นต้น ส่วนการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือในตัวเมืองกรุงเทพมหานครนั้น ในปัจจุบันมีเรือโดยสาร 3 ประเภท คือ เรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา เรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา และเรือหางยาว

ทั้งนี้ งานศึกษาที่เกี่ยวกับการนำความรู้ด้านรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวไปใช้ประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ผลกระทบต่อเศรษฐกิจยังมีออกมาค่อนข้างน้อย ตัวอย่างของการศึกษาด้านระบบการคมนาคมขนส่งกับการท่องเที่ยวในต่างประเทศ ได้แก่ OECD (2015) ซึ่งได้มีการจัดสัมมนาประจำปีเรื่อง “The Role of Transport in Sustainable Tourism Growth” โดยมีเนื้อหาที่แสดงถึงการปรับระบบการคมนาคมขนส่งให้ผู้เยี่ยมเยือนใช้จักรยานและการเดินมากขึ้นเพื่อลดปัญหาความแออัดในการจราจร Mammadov (2016) ได้กล่าวถึงความสำคัญที่ต้องพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเนื่องจากการขนส่งเป็นวิธีที่จะเคลื่อนย้ายผู้เยี่ยมเยือนไปยังแหล่งท่องเที่ยว โดย Westlake and Robbins (2005) ได้ชี้ให้เห็นว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวคือ เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว (Time Limit), ระยะทาง (Distance), สถานภาพของผู้เยี่ยมเยือน (Status), ความสะดวกสบาย (Comfort), ความปลอดภัย (Security), ประโยชน์ที่จะได้ (Benefit), ราคา (Price), ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (Geographical position), และ การแข่งขัน (Competition) ในขณะที่ Goeldner and Ritchie (2012) มีความเห็นว่า ความต้องการในการเดินทาง

⁵ เรือเฟอร์รี่ หมายถึง เรือที่นำมาใช้ขนส่งผู้โดยสาร สินค้า หรือรถยนต์ข้ามฟาก โดยให้บริการขนส่งเที่ยวไปและกลับแบบประจำเส้นทางและเน้นขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก สำหรับ การให้บริการเรือเฟอร์รี่ในไทย ส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม ให้บริการขนส่งผู้โดยสารมีความสามารถในการทำกำไรไม่มาก กิจการบางรายให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และรถยนต์เชื่อมโยงระหว่างฝั่งกับเกาะฝั่งอ่าวไทย และฝั่งทะเลอันดามัน

ท่องเที่ยวของชาวโลกที่เพิ่มสูงขึ้นย่อมส่งผลต่อการตัดสินใจปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว เช่น ในช่วงที่ผ่านมา ผู้เยี่ยมเยือนมักนิยมเดินทางโดยรถยนต์เพราะมีความสะดวกสบายในการเดินทางปลอดภัยและราคาไม่สูงมากนัก แต่เมื่อมีคนเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก ก็มักเกิดปัญหาจราจรติดขัด ทำให้ความได้เปรียบของการใช้รถลดลง และความสนใจที่จะใช้รูปแบบการเดินทางอื่นๆ เช่น เครื่องบินภายในประเทศ รถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น

นอกจากนั้น ระบบขนส่งยังจัดเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดห่วงโซ่อุปทานด้านการท่องเที่ยวด้วย โดย Kaul (1985) ได้ชี้ให้เห็นว่าเครือข่ายด้านการขนส่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยช่วยให้ผู้เยี่ยมเยือนสามารถใช้บริการต่างๆ ด้านการท่องเที่ยวได้สะดวก อย่างทั่วถึงและประหยัดเวลา ในขณะที่ Jennifer Reilly, et al. (2010) ได้สนับสนุนว่าระบบการขนส่งเป็นปัจจัยที่เชื่อมโยงผู้เยี่ยมเยือนให้เกิดความสนใจที่จะเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้นการวางยุทธศาสตร์ในการเพิ่มจำนวนผู้เยี่ยมเยือน จำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งที่ใช้ในด้านการท่องเที่ยวควบคู่ไปด้วย

สำหรับประเทศไทย งานศึกษาที่มีออกมาส่วนใหญ่เป็นการศึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ การขนส่งของไทยในภาพรวม ในขณะที่ในด้านการศึกษากการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวนั้น การศึกษาส่วนใหญ่ยังเป็นการศึกษาด้านความรู้พื้นฐานซึ่งยังไม่มีการศึกษาที่นำความรู้พื้นฐานด้านการขนส่งมาวิเคราะห์ต่อยอดความรู้เพื่อนำไปใช้ประโยชน์เชิงนโยบาย

3. ขอบเขตและวิธีการศึกษา

งานศึกษานี้ได้ทำการสำรวจอุปสงค์ในการใช้บริการด้านการเดินทางท่องเที่ยวของผู้เยี่ยมเยือน และทำการวิเคราะห์ผลการใช้จ่ายด้านการเดินทางต่อการสร้างรายได้ในระบบเศรษฐกิจจากผู้เยี่ยมเยือนชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยจัดเก็บจากบุคคลเป้าหมาย 2 กลุ่มได้แก่

- กลุ่มที่ 1 คือ กลุ่มผู้เยี่ยมเยือนชาวไทยและชาวต่างประเทศโดยคัดเลือกจังหวัดเป้าหมาย 16 จังหวัดตามที่คณะผู้วิจัยได้มีการสร้างตารางบัญชีประชาชาติเพื่อการท่องเที่ยว (TSA 2556) รองรับไว้แล้ว⁶ การจัดเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้เยี่ยมเยือน โดยใช้วิธีการสุ่ม

⁶ เป็นการคัดเลือกเฉพาะจังหวัดที่มีรายรับเฉลี่ยจากการท่องเที่ยวสูงสุด 3 อันดับแรกในช่วงปี พ.ศ.2550 – 2552 ในแต่ละภาค โดยใช้ข้อมูลจากสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ตัวอย่างแบบ Quota Sampling⁷ และการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) และสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม รวมจำนวนผู้เยี่ยมเยียนที่จัดเก็บใน 16 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ เชียงราย พินิจโลก ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี กาญจนบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี ชลบุรี ระยอง ตรวต ภูเก็ต กระบี่ และสุราษฎร์ธานี โดยเก็บจังหวัดละ 700 ตัวอย่างรวมเท่ากับ 11,200 ตัวอย่าง

- กลุ่มที่ 2 คือ กลุ่มผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัด โดยวิธีสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota sampling) กระจายตัวใน 12 สาขาหลักด้านการท่องเที่ยวใน 16 จังหวัด เป้าหมาย รวม 550 ตัวอย่าง⁸ การจัดเก็บข้อมูลในส่วนนี้จะใช้วิธีสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม และการทำโฟกัสกรุป โดยเป็นการจัดเก็บข้อมูลด้านพฤติกรรมการท่องเที่ยวและการใช้จ่ายของผู้เยี่ยมเยียนจากมุมมองของผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวจาก 12 สาขาหลักดังรายละเอียดที่ได้นำเสนอไว้แล้วในกรอบแนวคิด

ในการศึกษา ได้คำนวณผลการใช้จ่ายด้านการเดินทางที่มีต่อรายได้จากการท่องเที่ยว โดยจากการใช้แบบจำลอง Leontief Function เป็นตัวแบบหลักในการวิเคราะห์และใช้ฐานข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตที่ใช้ในการคำนวณเป็นตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table) ที่ใช้ในระบบบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2556 ชื่อ “NIDA TSA for Thailand 2013” ที่คณะวิจัยได้พัฒนาขึ้นมา (อนันต์ วัฒนกุลจรัส, พรเพ็ญ วรสิทธิ์, และอุดมศักดิ์ ศิลประชาวศ์, 2558) ผลการคำนวณจะแสดงให้เห็นว่าเมื่อผู้เยี่ยมเยียนได้ใช้จ่ายไปในด้านการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวแล้วรายได้จะกระจายไปยังธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยวในแต่ละสาขาบริการด้านการท่องเที่ยวมากน้อยเพียงใดโดยใช้สูตร

$$R = r^T (I - A)^{-1}$$

โดย R = ผลกระทบต่อการเพิ่มรายได้ในระบบเศรษฐกิจ
 r^T = ทรานสโพสของเวกเตอร์รายได้ต่อผลผลิต
 $(I - A)^{-1}$ = เมทริกซ์ผกผันของสัมประสิทธิ์เทคโนโลยีการผลิต

⁷ เป็นวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่เกี่ยวข้องกับโอกาสทางสถิติ (non-probability sampling)

⁸ อ่านรายละเอียดการสุ่มตัวอย่างจาก อนันต์ วัฒนกุลจรัส, พรเพ็ญ วรสิทธิ์, และอุดมศักดิ์ ศิลประชาวศ์ (2556)

โดยตัวทวิคูณรายได้ของสาขา j เท่ากับ

$$\frac{\text{ผลกระทบโดยรวมทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการเพิ่มรายได้ในระบบเศรษฐกิจ}}{\text{ผลกระทบทางตรงต่อการเพิ่มรายได้ในสาขา } j}$$

“รายได้ทางตรง” คือปริมาณเงินที่ผู้เยี่ยมชมเยือนได้ใช้จ่ายไปในการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว ผู้ประกอบการในธุรกิจบริการด้านการขนส่งสาขาใดได้รับเงินจากผู้เยี่ยมชม ผู้ประกอบการในสาขาอื่นก็จะมีรายได้เพิ่มขึ้น เมื่อรวมรายได้ของผู้ประกอบการในทุกสาขาบริการด้านการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน จะได้รายได้ทางตรงที่เกิดจากการใช้จ่ายของผู้เยี่ยมชมในการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวของไทย

“รายได้ทางอ้อม” หมายถึง รายได้ที่เกิดจากการที่ธุรกิจบริการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวสาขาใดสาขาหนึ่งใน 4 สาขาได้รับเงินจากผู้เยี่ยมชม แล้วนำเงินจำนวนนั้นไปจ่ายต่อเนื่องให้แก่ผู้ให้บริการด้านท่องเที่ยวอื่น โดยรายได้ทางอ้อมจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความเชื่อมโยงกันของธุรกิจที่ให้บริการท่องเที่ยว 12 สาขา ตัวชี้วัดความสามารถในการสร้างรายได้ว่ามากน้อยเพียงใดคือ ค่าตัว “ทวิคูณ” (Multiplier)

4. ผลการศึกษา

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่า ผู้เยี่ยมชมชาวไทยส่วนใหญ่จะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 92.27) สำหรับชาวต่างชาติส่วนใหญ่จะเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะเดินทางไปยังจังหวัดท่องเที่ยวโดยสายการบินและโดยรถยนต์ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 50.30 และร้อยละ 43.21 ตามลำดับ)

ในภาพรวมผู้เยี่ยมชมที่เดินทางโดยรถยนต์มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 77.81 ของผู้เยี่ยมชมทั้งหมด แสดงว่าไทยมีถนนที่ยานพาหนะสามารถเข้าถึงได้อย่างกว้างขวางในทุกจังหวัดท่องเที่ยวพาหนะที่ใช้ในแต่ละจังหวัดอาจแตกต่างกันตามสภาพภูมิประเทศและความนิยมของผู้เยี่ยมชมสำหรับจังหวัดเป้าหมาย 16 จังหวัดที่ศึกษา พาหนะที่ผู้เยี่ยมชมส่วนใหญ่นิยมใช้ในการท่องเที่ยวภายในจังหวัด ได้แก่ รถสองแถว และรถตู้ ทั้งนี้ยกเว้นกรุงเทพฯ ซึ่งมีรูปแบบของพาหนะที่หลากหลายกว่าจังหวัดอื่น เพราะมีรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายกว่า โดยนอกจากจะมีรถเมล์มากกว่าร้อยละ 50 ยังมีการเดินทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเรือหลากหลายประเภท มีรถเช่าประเภทต่างๆ เช่น รถยนต์นั่ง จักรยานยนต์ รถเช่าพร้อมคนขับ เช่น รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก รถตู้ นอกจากนั้น ยังเป็นจังหวัดที่มีบริการรถไฟฟ้ามหานครด้วย

ตารางที่ 4: รูปแบบการเดินทางภายในประเทศของชาวไทยและชาวต่างชาติ

สัญชาติของผู้ เยี่ยมเยือน	พาหนะที่ใช้เดินทางผู้เยี่ยมเยือน (ร้อยละ)								
	เครื่องบิน	รถไฟ	รถยนต์					เรือ	รวม
			รถโดยสาร ประจำทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถตู้	รถบัส	รวมรถ		
ชาวไทย	6.39	1.32	13.16	58.66	12.54	7.90	92.27	0.03	100.00
ชาวต่างชาติ	50.30	4.42	19.67	3.39	16.52	3.64	43.21	2.06	100.00
รวม	19.33	2.23	15.08	42.38	13.71	6.64	77.81	0.63	100.00

ที่มา: คำนวณโดยผู้วิจัยจากข้อมูลสำรวจ

เมื่อวิเคราะห์ผลของการใช้จ่ายด้านการเดินทางต่อการสร้างรายได้ในระบบเศรษฐกิจดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นว่า รายได้ที่เกิดจากการใช้จ่ายของผู้เยี่ยมเยือนต่อระบบเศรษฐกิจจำแนกออกได้เป็น “รายได้ทางตรง” “รายได้ทางอ้อม” และ “รายได้รวม” (ผลรวมของรายได้ทางตรงและรายได้ทางอ้อม) โดยรายได้ทางอ้อมจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความเชื่อมโยงกันของธุรกิจที่ให้บริการท่องเที่ยว 12 สาขา รวมไปถึงค่าตัว “ทวีคูณ” (Multiplier)

ยกตัวอย่างเช่น เมื่อผู้เยี่ยมเยือนจ่ายเงินค่าโดยสารแก่คนขับรถตู้เพื่อเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัด ก เงินที่เจ้าของรถตู้ได้รับโดยตรงจากผู้เยี่ยมเยือนเรียกว่า “รายได้ทางตรง” แต่เมื่อเจ้าของรถตู้หรือคนขับรถตู้ได้ใช้จ่ายเงินเป็นค่าบริการด้านที่พักหรืออาหาร หรือใช้จ่ายในรายการอื่นๆ ในสาขาบริการด้านการท่องเที่ยวย่อมทำให้คนในจังหวัด ก มีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย รายได้ส่วนที่เพิ่มขึ้นจากการใช้จ่ายของผู้ให้บริการพาหนะ “รถตู้” นี้เรียกว่า “รายได้ทางอ้อม” ซึ่งเพิ่มขึ้นจากการใช้จ่ายระหว่างธุรกิจที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว 12 สาขา

จากการวิเคราะห์รายได้ทางตรง โดยดูที่ ผลการสำรวจของกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2556) ได้แสดงให้เห็นว่า ค่าใช้จ่ายด้านพาหนะเดินทางในจังหวัดไม่ว่าจะเป็นชาวไทยหรือชาวต่างประเทศ มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 10 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด แสดงในตารางที่ 5 ทั้งนี้ สัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านพาหนะเดินทางตามที่กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้เผยแพร่เป็นค่าพาหนะที่เกิดจากการเดินทางภายในจังหวัด ซึ่งประกอบด้วยค่าพาหนะทางรถยนต์และทางเรือ ไม่ได้ครอบคลุมค่าพาหนะที่เดินทางโดยเครื่องบินและรถไฟ เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีสายการบินพาณิชย์และบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟภายในจังหวัด ยกเว้นกาญจนบุรีที่มีบริการขนส่งโดยรถไฟจากอำเภอเมืองไปยังชมสะพานรถไฟสายมรณะ

ตารางที่ 5: รายจ่ายของผู้เยี่ยมเยือนในประเทศไทยจำแนกตามหมวดการใช้จ่ายต่อคนต่อวัน

ค่าใช้จ่ายหมวด	รายจ่ายของผู้เยี่ยมเยือน (บาท)			รายจ่ายของผู้เยี่ยมเยือน (ร้อยละ)		
	รวม	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	รวม	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ
1. ค่าที่พัก	713.62	439.54	1,140.33	24.63	21.40	27.08
2. ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	601.25	441.38	850.15	20.75	21.49	20.19
3. ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก	583.02	454.81	782.62	20.12	22.15	18.58
4. ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง	383.85	277.91	548.79	13.25	13.53	13.03
5. ค่าบริการท่องเที่ยวภายในจังหวัด	228.32	156.35	340.36	7.88	7.61	8.08
6. ค่าพาหนะเดินทางในจังหวัด	297.68	217.59	422.37	10.27	10.60	10.03
7. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	89.84	65.94	127.06	3.10	3.21	3.02
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน	2,897.58	2,053.52	4,211.68	100	100	100

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาปี พ.ศ. 2556

สำหรับงานวิจัยนี้คณะผู้วิจัยได้ประมาณการค่าใช้จ่ายในด้านการเดินทางจากข้อมูลในตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต 2005 โดยปรับข้อมูลเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเป็นปี พ.ศ. 2556 แล้วจำแนกออกเป็น 12 สาขาให้ตรงกับบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว 2556 (TSA Thailand: NIDA 2013) ผลการคำนวณทำให้ได้สัดส่วนค่าใช้จ่ายของผู้เยี่ยมเยือนทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่กระจายตัวไปยังสาขาบริการด้านการท่องเที่ยวต่างๆ โดยผลการศึกษาพบว่า รายจ่ายของผู้เยี่ยมเยือนด้านค่าพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยวมีสัดส่วนสูงถึงสุดคือร้อยละ 46.46 โดยค่าใช้จ่ายนี้รวมค่าโดยสารรถไฟที่วิ่งข้ามระหว่างจังหวัด และเครื่องบินที่บินข้ามระหว่างจังหวัด ดังจะเห็นได้ว่าผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างประเทศมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้สูงกว่าผู้เยี่ยมเยือนชาวไทย (ตารางที่ 6)

ตารางที่ 6: สัดส่วนการใช้จ่ายของผู้เยี่ยมเยือนที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย

สาขาบริการด้านการท่องเที่ยว	การใช้จ่ายของผู้เยี่ยมเยือน (ร้อยละ)		
	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	เฉลี่ยรวม
1. บริการที่พัก	21.22	17.09	18.70
2. บริการอาหารและเครื่องดื่ม	13.94	9.57	11.28
3. บริการขนส่งผู้โดยสาร*	33.47	54.80	46.46
4. ของฝากและของที่ระลึก	18.23	9.13	12.69
8. บริการอุปกรณ์เดินทางและท่องเที่ยว	3.47	2.22	2.71
9. บริการนำเที่ยวและบริการจอง	2.33	2.15	2.22
10. บริการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม	1.34	1.28	1.30
11. บริการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและนันทนาการ	2.06	1.83	1.92
12. บริการท่องเที่ยวอื่นๆ	3.93	1.94	2.72
รวม (ร้อยละ)	100.00	100.00	100.00
รวม (ล้านบาท)	597,403	930,307	1,527,710

หมายเหตุ: * รายการบริการขนส่งผู้โดยสาร 4 รูปแบบ คือ ทางถนน ทางเรือ ระบบรางและทางอากาศมารวมกันเป็นรายการบริการขนส่งผู้โดยสารเพียงรายการเดียว

เมื่อพิจารณาเฉพาะรายจ่ายด้านการเดินทางพบว่า ในปีพ.ศ. 2556 ผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมดมีรายจ่ายด้านการเดินทางรวมทั้งสิ้น 709,753 ล้านบาท (ตารางที่ 7) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 46.46 ของรายจ่ายทั้งหมดด้านการท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางในไทยส่วนใหญ่ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศจะเป็นค่าโดยสารเครื่องบินเนื่องจาก การเดินทางด้วยเครื่องบินทั้งภายในประเทศและจากต่างประเทศ จัดว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่สะดวกที่สุด นอกจากนี้ การแข่งขันระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งมีอยู่หลายบริษัทในประเทศไทย ทำให้ค่าโดยสารเครื่องบินมีราคาถูกลงและกลายเป็นที่นิยมของผู้เยี่ยมเยือนรายได้ปานกลางมากขึ้น

ตารางที่ 8: ผลการใช้จ่ายของผู้เยี่ยมเยือนด้านการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยต่อการสร้างรายได้ทางตรงและทางอ้อมของไทย

สาขาบริการขนส่งผู้โดยสาร	แหล่งรายได้ทางตรง (พันบาท)			แหล่งรายได้ทางอ้อม (พันบาท)			แหล่งขายได้รวม (พันบาท)		
	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	รวม	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	รวม	ชาวไทย	ชาวต่างชาติ	รวม
	พันบาท								
บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์	57,484,297	87,497,002	144,981,299	124,778,350	189,925,459	314,703,809	182,262,847	277,422,461	459,685,108
บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ	3,280,430	2,318,319	5,598,749	3,841,988	2,715,118	6,557,103	7,122,416	5,033,497	12,155,913
บริการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ	7,203,262	33,510,883	40,714,125	5,390,483	25,077,487	30,467,970	12,593,745	58,588,350	71,182,095
บริการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน	132,004,317	388,454,808	516,459,125	121,595,878	355,983,143	477,579,021	253,600,195	742,437,951	996,038,146
รวมบริการขนส่งผู้โดยสาร	199,972,307	909,780,992	709,753,299	255,606,696	573,701,287	829,307,983	455,579,003	1,083,482,259	1,531,061,262
รวม 12 สาขา	597,403,269	930,306,917	1,527,710,185	846,011,005	1,221,535,517	2,067,546,582	1,443,414,274	2,151,842,494	3,595,256,767
	ร้อยละ								
บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์	9.62	9.41	9.49	14.75	15.55	15.22	12.63	12.89	12.79
บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ	0.55	0.25	0.37	0.45	0.22	0.32	0.49	0.23	0.34
บริการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ	1.21	3.80	2.67	0.84	2.05	1.47	0.87	2.72	1.98
บริการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน	22.10	41.54	33.94	14.37	29.14	23.10	17.57	34.50	27.70
รวมบริการขนส่งผู้โดยสาร	33.47	54.80	46.46	30.21	46.97	40.11	31.56	50.35	42.81
รวม 12 สาขา	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ที่มา: คำนวณโดยใช้ Tourism I-O Table for Thailand (NIDA 2013)

ในส่วนของ “รายได้ทางอ้อม” ที่เกิดจากรุกิจบริการขนส่งผู้โดยสารพบว่า ธุรกิจบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ได้รับเงินจากผู้เยี่ยมเยือนเป็นเงิน 496,329 ล้านบาทด้วยเงินจำนวนนี้ ผู้ประกอบการได้ใช้จ่ายเป็นค่าที่พักและบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ด้วยกันมากที่สุด โดยมีสัดส่วนการใช้จ่ายสูงถึงร้อยละ 23.31 และ 21.44 ของรายได้ที่ได้มาจากผู้เยี่ยมเยือน ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบกับสาขาบริการขนส่งผู้โดยสารอื่นพบว่า ธุรกิจขนส่งทางรถยนต์เป็นสาขาที่มีความเชื่อมโยงกับสาขาอื่นมากที่สุดกล่าวคือ เมื่อธุรกิจขนส่งทางรถยนต์ได้รับเงินจากผู้เยี่ยมเยือน เงินนั้นจะมีการหมุนเวียนอยู่ในสาขาบริการด้านที่พักร้อยละ 23.31, ในสาขาบริการอาหารและเครื่องดื่ม

ร้อยละ 14.59, และหมุนเวียนอยู่ในบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ร้อยละ 21.44 ซึ่งทำให้ได้ค่าตัวหัวเที่ยวกับ 3.17 ซึ่งแสดงว่า เงินที่ผู้เยี่ยมเยียนจ่ายให้สาขานี้ในเมืองต้นจะมีการนำไปหมุนเวียนเปลี่ยนมือจนทำให้รายได้เพิ่มขึ้นในระบบเศรษฐกิจ 3.17 เท่า

ในขณะที่สาขาบริการด้านการขนส่งทางรถไฟ ทางเรือ และทางเครื่องบินมีค่าตัวหัวเที่ยวกับ 2.17, 1.75, และ 1.95 ตามลำดับ แสดงว่าธุรกิจที่ให้บริการทางรถยนต์มีผลด้านการกระจายรายได้ไปสู่สาขาท่องเที่ยวต่างๆ ได้มากกว่าสาขาบริการอื่น และเมื่อเปรียบเทียบกับในจำนวนสาขาบริการขนส่งผู้โดยสาร 4 สาขาที่ศึกษา พบว่า สาขาบริการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินและเรือเป็นสาขาที่มีความเชื่อมโยงกับสาขาอื่นน้อยที่สุด โดยเงินที่หมุนเวียนใน 12 สาขาบริการด้านการท่องเที่ยวมีเพียงร้อยละ 54.92 และร้อยละ 57.45 ของรายได้ที่เกิดจากผลทางอ้อม

โดยสรุป ผลการสร้างรายได้ที่เกิดจากธุรกิจบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารต่อเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมพบว่า ในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยมีรายได้ทางตรงจากธุรกิจบริการด้านการขนส่งผู้โดยสาร 709,753 ล้านบาท รายได้นี้ถูกนำไปใช้จ่ายหมุนเวียนไปยังสาขาบริการท่องเที่ยวต่างๆ และสามารถสร้างเงินตามค่าตัวหัวเที่ยวได้ 2.17 เท่า ส่งผลให้ประเทศไทยสร้างรายได้จากธุรกิจบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารได้ทั้งหมด 1.54 ล้านบาท ส่วนใหญ่คือร้อยละ 70.40 ของรายได้นี้เกิดจากผู้เยี่ยมเยียนชาวต่างประเทศ ทำให้เห็นว่าธุรกิจบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารจะได้รับผลกระทบสูงหากจำนวนผู้เยี่ยมเยียนต่างชาติลดลง

สาขาบริการขนส่งผู้โดยสารที่ได้ส่วนแบ่งรายได้มากที่สุดจากการใช้จ่ายของผู้เยี่ยมเยียนด้านการเดินทางคือสาขาบริการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน (ร้อยละ 65) รองลงมาคือสาขาบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ (ร้อยละ 30) และสาขาบริการที่ได้รายได้น้อยที่สุดคือสาขาบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ (ร้อยละ 1) โดยถึงแม้ว่าสาขาบริการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินจะมีสัดส่วนของรายได้ที่ได้จากผู้เยี่ยมเยียนสูงสุด แต่ส่วนของรายได้ที่ตกอยู่ในสาขานี้มีความเชื่อมโยงกับสาขาบริการท่องเที่ยวอื่นน้อยมาก ดังนั้น ในกรณีที่ประเทศไทยเกิดปัญหาที่ผู้เยี่ยมเยียนลดจำนวนลง ไม่ว่าจะเป็นชาวไทยหรือชาวต่างชาติ ผู้ให้บริการเครื่องบินจะได้รับผลกระทบมากที่สุด แต่ผลกระทบไม่ได้กระจายตัวไปยังสาขาอื่นมากนัก ซึ่งแตกต่างจากสาขาบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ ซึ่งมีความเชื่อมโยงสูง ผลกระทบใดๆ ด้านการท่องเที่ยวที่ส่งต่อการให้บริการขนส่งด้านรถยนต์ เช่น เกิดน้ำท่วม ผลกระทบจะกระจายตัวไปในวงกว้างกว่า

ตารางที่ 9: สัดส่วนการพึ่งพาของธุรกิจขนส่งในบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยว พ.ศ. 2556

สาขาบริการด้านการท่องเที่ยว	สัดส่วนการพึ่งพาของธุรกิจขนส่ง (ร้อยละ)			
	รถยนต์	รถไฟ	เรือ	เครื่องบิน
1. บริการที่พัก	23.31	12.72	0.7	0.02
2. บริการอาหารและเครื่องดื่ม	14.59	12.72	4.89	0.06
3. บริการขนส่งผู้โดยสาร	22.26	16.98	10.68	32.59
-- บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์	21.44	8.48	3.62	0.29
-- บริการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ	0.03	8.48	0	0
-- บริการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ	0.72	0	7.05	0
-- บริการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน	0.08	0.03	0	32.3
4. ของฝากและของที่ระลึก	8.32	0	4.11	0
5. บริการอุปกรณ์เดินทางและท่องเที่ยว	4.36	0.04	3.36	0.19
6. บริการนำเที่ยวและบริการจอง	4.23	0.09	5.14	12.21
7. บริการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม	0.25	0	1.03	0
8. บริการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและันทนาการ	0.4	0	1.04	0
9. บริการท่องเที่ยวอื่นๆ	0.11	0	0	0
รวมรายการ 1-9	77.83	42.55	30.95	45.07
มูลค่าเพิ่ม (แรงงาน+กำไรดำเนินงาน+ค่าเสื่อม+ภาษีทางอ้อม)	22.17	57.45	69.05	54.93
รวมรายได้ที่เกิดจากการใช้จ่ายด้านการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว (ล้านบาท)	496,329	12,695	118,569	936,977
ค่าตัวทวีคูณ	3.17	2.17	1.75	1.92

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทยมีผู้เยี่ยมเยือนจำนวน 121.72 ล้านคนแบ่งเป็นผู้เยี่ยมเยือนชาวไทยร้อยละ 78.02 และผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างประเทศร้อยละ 18.94 มีรายได้จากการท่องเที่ยวรวมประมาณ 1.5 ล้านล้านบาท โดยรายได้ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 60.89) ซึ่งจำนวนผู้เยี่ยมเยือนที่เพิ่มขึ้นนี้ย่อมทำให้ความต้องการใช้บริการพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นด้วย

ถ้าจำแนกรูปแบบการขนส่งผู้เยี่ยมเยือนไปยังแหล่งท่องเที่ยวเป็น 4 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่การเดินทางทางอากาศ การเดินทางทางน้ำ และการเดินทางด้วยระบบราง และการเดินทางทางถนน ผลการศึกษาพบว่า ผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมดมีรายจ่ายด้านการเดินทางซึ่งนับเป็นรายได้ทางตรงรวม 709,753 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 46.46 ของรายจ่ายทั้งหมดที่ผู้เยี่ยมเยือนจ่ายเพื่อการท่องเที่ยวโดยค่าใช้จ่ายด้านพาหนะการเดินทางในไทยส่วนใหญ่ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศจะเป็นค่าโดยสารเครื่องบิน

ทั้งนี้ ปริมาณเงินที่ผู้เยี่ยมเยียนใช้จ่ายไปในแต่ละรูปแบบการเดินทาง ผู้ประกอบการจะมีความสามารถในการสร้างรายได้ทางอ้อมไม่เท่ากันกล่าวคือ ธุรกิจขนส่งทางรถยนต์เป็นสาขาที่มีความสามารถในการสร้างรายได้ทางอ้อมได้สูงสุดเพราะมีค่าตัวทวิคูณ 3.17 รองลงมาได้แก่ ธุรกิจขนส่งทางรถไฟและธุรกิจขนส่งทางอากาศ ซึ่งมีค่าตัวทวิคูณ 2.17 และ 1.92 ตามลำดับ ซึ่งผลที่พบนี้แสดงให้เห็นว่า สาขาบริการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินเป็นสาขาที่มีความเชื่อมโยงกับสาขาอื่นน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับสาขาขนส่งทางรถยนต์และทางรถไฟ

ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ได้ระบุถึงแผนงานการพัฒนาระบบรางของไทย ทั้งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รถไฟฟ้า 10 สาย) และการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การขยายระบบรางจะช่วยให้ไทยสามารถสร้างรายได้ทางอ้อมโดยผ่านกลไกของตัวทวิคูณได้มากขึ้น เพราะรัฐบาลมีนโยบายพัฒนาจุดเชื่อมรถไฟฟ้าไปยังท่าเรือและรถโดยสารสาธารณะด้วย อย่างไรก็ตาม การใช้บริการด้านการขนส่งทางอากาศและทางรถ โดยเฉพาะรถตู้และรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการข้ามจังหวัดอาจต้องเปลี่ยนรูปแบบมาเป็นบริการภายในจังหวัด และระหว่างจุดเชื่อมรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้ามากขึ้น

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

พรเพ็ญ วรลีทธา, อุดมศักดิ์ ศิลประชาวงศ์,และอนันต์ วัฒนกุลจรส. (2558). โครงการการศึกษาตัวชี้วัดที่ไม่ใช่ตัวเงินของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพื่อสร้างบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยวสำหรับประเทศไทย สำนักวิจัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

Vora-Sittha, P., Silaprachavong, U. and Wattanakuljarus, A. (2015). *A Non-Monetary Analysis of Tourism Satellite Accounts for Thailand*. Research Center, National Institute of Development Administration.(In Thai)

อนันต์ วัฒนกุลจรส, พรเพ็ญ วรลีทธา, และอุดมศักดิ์ ศิลประชาวงศ์. (2556).โครงการการสำรวจข้อมูลบัญชีประชาชาติด้านการท่องเที่ยวสำหรับประเทศไทยปี 2556 คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

Wattanakuljarus, A., Vora-Sittha, P., Silaprachavong, U. (2013). *A Survey of Tourism Expenditures for Constructing Thailand's Tourism Satellite Accounts: TSA (Phase 1)*, Research Center, National Institute of Development Administration. (In Thai)

ภาษาอังกฤษ

Goeldner, Charles R. and Ritchie, J.R, (2012). *Tourism Principle, Practices, Philosophies*.12th edition, September 2011. Jennifer Reilly, Peter Williams, and Wolfgang Haider,(2010). Moving towards more eco-efficient tourist transportation to a resort destination: The case of Whistler, British Columbia, *Research in Transportation Economics*, 26(1): 66-7.

Kaul, R.N, (1985). "Transportation and Marketing" in *Dynamics of tourism: A trilogy*, volumn 3, pp. 496. New Delhi : Sterling Publishers Private Limited.

Mammadov, (2012). *The Importance of Transportation in Tourism Sector*; Business Administration Department, Faculty of Economic and Administrative Sciences, Qafqaz University, AZERBAIJAN, 7th Silk Road International Conference "Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries; Tbilisi - Batumi, GEORGIA, May 24, 2012 – May 26, 2012

Miller, R. and Blair, P.,(1985). *Input-Output Analysis: Foundations and Extentions*, Prentice-Hall, Inc, New Jersey.

- United Nations. (2008). Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework (TSA; RMF), Department of Economic and Social Affairs.
- Euromonitor International. (2014). Transportation in Singapore. Passport, August.
- Euromonitor International. (2014). Transportation in Australia. Passport, September.
- Euromonitor International. (2014). Transportation in Japan. Passport, September.
- Euromonitor International. (2014). Transportation in France. Passport, November.
- Euromonitor International. (2014). Transportation in Malaysia. Passport, November.
- Euromonitor International. (2014). Transportation in Thailand. Passport, December.
- Euromonitor International. (2015). Transportation in Hong Kong. Passport, January.
- Westlake J. and D. Robbins, (2005). "Transportation" in Cooper C., Fletcher J., Fyall A., Gilbert D. and S. Wanhill (eds), *Tourism: Principles and Practice*, 3rd edition, Pearson Education Limited, Essex