



ความเป็นมาของปัญหา

นับเป็นสิ่งที่น่าภูมิใจอย่างมากเมื่อประเทศไทยมีรายได้ซึ่งเกิดจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในอัตราที่สูงขึ้นทุกปี ใน พ.ศ. ๒๕๑๔ รายได้จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ประมาณ ๔,๕๓๘ ล้านบาท มีอัตราเพิ่มของรายได้เมื่อเทียบกับ พ.ศ. ๒๕๑๓ ถึง ๑๗.๘๐% (ดูตารางประกอบที่ ๑) ส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวใน พ.ศ. ๒๕๑๔ นี้ ก็มีอัตราการเพิ่มขึ้นเช่นกัน ถึงแม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวของประเทศไทยจะตกมาอยู่ในลำดับที่ ๔ เมื่อเทียบกับประเทศอื่นในเอเชีย ทั้งนี้เนื่องมาจากเสถียรภาพทางการเมืองยังไม่มั่นคง ด้วยมีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐบาลถึง ๕ ครั้งจาก พ.ศ. ๒๕๑๖-๒๕๒๐ และยังคงเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำจากการขึ้นราคาน้ำมันของโลกอีกด้วย (ดูตารางประกอบที่ ๒ และ ๓) ถึงกระนั้น รายได้ของการท่องเที่ยวก็มีได้ยิ่งหย่อนไปกว่าอุตสาหกรรมประเภทอื่น และนับวันแต่ละจะเจริญเติบโตหารายได้มากเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ หากได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาลและเอกชนอย่างถูกแบบแผน รายได้ของการท่องเที่ยวนี้สามารถช่วยอุดหนุนชำระหนี้ของประเทศได้ในขณะที่เกิดการขาดดุลทางการค้าขึ้น จากตารางประกอบที่ ๔ แสดงให้เห็นว่า การขาดดุลการค้าและดุลชำระหนี้ของประเทศไทยระยะที่ผ่านมายังไม่มีเสถียรภาพที่มั่นคงเท่าที่ควร แต่ดุลการท่องเที่ยวอยู่ในสภาพเกินดุลทุกปี ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๐๕ เป็นต้นมา และยอดเกินดุลนี้มีแนวโน้มสูงขึ้นตามลำดับ (ดูภาพประกอบที่ ๑) ยอดเงินตราต่างประเทศที่เกินดุลนี้ ย่อมมีบทบาทช่วยลดภาวะการขาดดุลชำระหนี้ของประเทศได้ไม่น้อย และหากประเทศไทยสามารถเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและรักษาอัตราการเกินดุลการท่องเที่ยวได้ตามแนวโน้มเช่นนี้ต่อไป การท่องเที่ยวก็จะมีบทบาทสำคัญในการช่วยรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศไทยในอนาคตได้เป็นอย่างดี

และจำนวนเงินประมาณปีละ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท อันเป็นยอดขาดดุลการค้าตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๖ เป็นต้นมา อาจจะไม่มากเกินไปและไม่ช้า เรื่องพันวิสัยที่จะถือเป็นเป้าหมายของรายได้สุทธิจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในอนาคต รัฐบาลเองดูเหมือนจะเล็งเห็นความสำคัญของการท่องเที่ยวเป็นอย่างดี จึงได้ให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมนี้ เพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการต่าง ๆ ที่จะให้นักท่องเที่ยว<sup>๑</sup> อันจะเป็นการดึงดูดให้ชาวต่างประเทศมาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น นอกจากนี้รัฐบาลยังสนับสนุนให้ประชาชนของประเทศ เกิดความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศให้มากขึ้น เพื่อชดเชยปัญหาการขาดดุลอันเกิดจากการขนเงินออกไปใช้จ่ายต่างประเทศของนักทัศนาจรชาวไทยทั้งหลาย

การวิจัยของผู้เขียนจะได้นำให้เห็นผลของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่ออุตสาหกรรมเดินทางและขนส่ง เป็นสำคัญ ทั้งนี้เพราะตามหลักวิชาการแล้ว การพัฒนาปรับปรุงปัจจัยขั้นพื้นฐานทางการท่องเที่ยว เช่น การเดินทางและขนส่งนี้ นับเป็นงานลำดับแรก ส่วนงานด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะตามมาภายหลังจากการวางพื้นฐานทางการท่องเที่ยวเรียบร้อยแล้ว แต่ในประเทศไทยเท่าที่ดำเนินการอยู่นั้นไม่เป็นไปตามทฤษฎี กล่าวคือ การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งจะถูกดำเนินการขึ้นก่อน โดยหน่วยงานของรัฐบาลและเอกชน ผลที่ตามมาได้แก่ การพัฒนาอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งในแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้น เมื่อเห็นว่าได้รับความนิยมนักท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้เพื่อช่วยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วนั่นเอง ดังนั้น การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจึงเป็นควัคัน "เหตุ" ส่วนการพัฒนาอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งนั้นจะเป็น "ผล" แต่ยังมีบางกรณี

---

<sup>๑</sup>องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, "เที่ยวเมืองไทย เพื่อกระจายรายได้และความเจริญไปสู่ชนบท," จุดสาร อ.ส.ท., (กรุงเทพฯ : บริษัทประชาช่างจำกัด, ๒๕๑๔), หน้า ๔.

ที่เหตุและผลกลับกันก็ เป็นได้ ซึ่งนับว่าเป็นส่วนน้อยมากเนื่องจากรายได้จากการท่องเที่ยวที่มีตัวเลขที่สูงย่อมเป็นสิ่งล่อใจให้ทั้งเอกชนและรัฐบาลปรับปรุงวิธีการเดินทางขนส่งซึ่งนับเป็นการลงทุนที่ก่อให้เกิดผลได้อย่างน่าพึงพอใจ การปรับปรุงวิธีการเดินทางขนส่งนั้นอาจปรากฏในหลายรูปแบบ เช่น พัฒนาปรับปรุงพาหนะที่ใช้ในการเดินทางขนส่ง การปรับปรุงถนน การปรับปรุงเส้นทางการบินและตารางการเดินรถไฟ เป็นต้น และสุดท้ายได้แก่บริการต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยให้ระบบการเดินทางขนส่ง เป็นไปอย่างสะดวกสบายรวดเร็วและปลอดภัย วิธีการเดินทางขนส่งจะถูกปรับปรุงไปในรูปแบบใดนั้นขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม สถานการณ์ ลักษณะพิเศษบางอย่าง และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับแหล่งพัฒนาการท่องเที่ยวแต่ละแห่งไป และสิ่งที่ขาดเสียไม่ได้ก็คือ การสำรวจลักษณะ เส้นทางที่ใช้อยู่เดิม ตลอดจนทั้งทัศนคติ ความคิดเห็น และการสำรวจสถิติการเดินทางของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ เพื่อการปรับปรุงรูปแบบของการเดินทางให้ตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

อนึ่ง ผู้เขียนเห็นว่ายังไม่เคยมีการวิจัยที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ของอุตสาหกรรมทั้ง ๒ นี้มาก่อน แม้ว่าจะเคยมีเอกสารเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว แต่ก็กล่าวถึงเพียงวิธีการดำเนินงานในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เป็นส่วนใหญ่ และกล่าวถึงบทบาทของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่ออุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ อย่างกว้าง ๆ เท่านั้น มิใช่เป็นการวิจัยอย่างละเอียดให้เห็นถึงผลของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่ออุตสาหกรรม การเดินทางและขนส่งโดยตรง

ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ ผู้เขียนจึงเห็นควรนำเอาผลของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่อระบบการเดินทางและขนส่งมาค้นคว้าและวิจัยอย่างละเอียด เพื่อสนับสนุนความสำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เด่นชัดขึ้นมาอีก เพราะจะนำรายได้มาสู่ประเทศในจำนวนหลายพันล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งของรายได้นี้จะนำมาพัฒนาอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งภายในประเทศอีกด้วย



## วัตถุประสงค์และขอบเขตของการวิจัย

- เพื่อแสดงให้เห็นบทบาทของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวว่ามีอิทธิพลผลักดันให้เกิดความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงระบบการเดินทางและขนส่ง ณ แหล่งท่องเที่ยวอันอย่างไร พร้อมทั้งวิธีการจัดหาข้อมูลที่สำคัญสำหรับใช้ประกอบการพิจารณาที่จะปรับปรุงระบบการเดินทางและขนส่งที่สำคัญๆ ในแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง ทั้งนี้เพื่อเสนอข้อคิดเห็นต่อผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจในประเทศไทย โดยใช้ข้อมูลดังกล่าวเป็นพื้นฐาน
- เพื่อแสดงให้เห็นวิธีจัดทำแผนงานที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะให้ปรับปรุงการเดินทางและขนส่งในแหล่งที่ได้รับการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแล้ว ถ้าหากข้อเสนอแนะดังกล่าวได้รับความเห็นชอบ
- เพื่อสนับสนุนการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยให้ส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มากขึ้น และควรจัดทำแผนพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งในบริเวณนั้น อันจะทำให้ช่วยกันนำไปสู่ผลสำเร็จร่วมกัน
- สนับสนุนให้รัฐบาลเล็งเห็นความสำคัญของการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อปรับปรุงองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยยกระดับให้เป็นหน่วยงานที่สามารถควบคุมธุรกิจการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน เพื่อความคล่องตัวและรวดเร็วในการทำงานด้วย โดยมีอำนาจและขอบข่ายของภาระหน้าที่กว้างขวางกว่าเดิม
- เพื่อยกระดับและควบคุมมาตรฐานบริการต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยเฉพาะบริการด้านการเดินทางและขนส่ง
- เสนอแนะและสนับสนุนให้องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกับรัฐบาลในการจัดการสำรวจเพิ่มแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นอย่างกว้างขวางทั่วประเทศไทย รวมทั้งปรับปรุงและขยายแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสมซึ่งมีอยู่แล้วขณะนี้ให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งผลอย่างสำคัญที่ตามมาจากการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวได้แก่การปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งในท้องถิ่นนั้น ๆ ซึ่งเป็นช่องทางของการกระจาย

ความเจริญรุ่งเรืองไปยังแหล่งต่าง ๆ ของประเทศไทยให้ทั่วถึงกัน

- ช่วยกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ในแหล่งที่ได้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวและพัฒนาการขนส่งแล้ว โดยการกระจายข่าวสารความเคลื่อนไหวของระบบการเดินทางขนส่ง ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ

- ข้อบกพร่อง ที่ยังคง เป็นอุปสรรคในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่ง พร้อมทั้งเสนอแนะทางแก้ไขปัญหานั้น ๆ

สำหรับขอบเขตของการวิจัยนั้น จะเป็นการวิเคราะห์อย่างละเอียดเยียด สำหรับข้อมูลที่เกี่ยวกับกรณีตัวอย่าง (case study) ซึ่งได้คัดเลือกมา อันเป็นการศึกษาอย่างละเอียดถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการเดินทางและขนส่งในแหล่งใดแห่งหนึ่ง อันเป็นผลมาจากการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในแหล่งนั้น โดยเฉพาะ สำหรับกรณีตัวอย่างที่ผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์นี้เป็นเรื่อง "การขยายสนามบินเชียงใหม่" เพื่อประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่และบริเวณใกล้เคียงทางภาคเหนือ

### ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัยนี้

การวิจัยนี้ ผู้เขียนคิดว่าคงให้ประโยชน์ในด้านการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และในด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศ เพราะจะทำให้ทราบถึงปัจจัยขั้นพื้นฐานที่สำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ตลอดจนทั้งความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่ง

นอกจากนี้การวิจัยนี้ สามารถจะนำไปเป็นเอกสารอ้างอิงสนับสนุนสำหรับใช้ประกอบการพิจารณาที่จะเสนอแนะการพัฒนาอุตสาหกรรมทั้ง ๒ ประเภทนี้ต่อผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจ โดยอาศัยข้อมูลในการวิจัยนี้เป็นพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม การที่ได้มีประสบการณ์ทางด้านการทำวิจัยย่อมจะเป็นพื้นฐานอย่างดีของการกระทำที่มีเหตุผล และมีความสามารถที่จะคาดคะเนความเป็น

ไปในอนาคตได้แม่นยำขึ้นอีกด้วย



### วิธีดำเนินการวิจัย

หลังจากได้วางโครงร่างอย่างสังเขปแล้ว ผู้เขียนได้ดำเนินการวิจัยแบบอาศัยเอกสาร (Documentary Research) คือ การค้นคว้าข้อมูลโดยอาศัยเอกสารซึ่งประกอบด้วย

- เอกสารชั้นต้น (Primary Sources) ที่สำคัญได้แก่แผนหลักในการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวในแหล่งต่าง ๆ เอกสารเรื่องการขยายสนามบินเชียงใหม่ เรียบเรียงโดยองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย A Program for Expanding the Airport, 2518. เป็นรายงานของเจ้าหน้าที่สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวภาคแปซิฟิก (PATA) (PACIFIC AREA TRAVEL ASSOCIATION), เอกสารเรื่อง The Potential for Tourism in the North of Thailand, ของ Dr. Theodore Bullockus, May 1973, เอกสารเรื่อง "A Continuing Survey of Tourist Satisfaction with Thailand" Prepared for Tourist Organization of Thailand July - December 1972 by Business Research Ltd. เอกสารเหล่านี้สามารถหาอ่านได้จากองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

- เอกสารชั้นรอง (Secondary Sources) ได้แก่หนังสืออ้างอิงและวารสารทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ที่สำคัญได้แก่วารสาร อ.ส.ท. วารสารกรมการขนส่งทางบก วารสารการบินพาณิชย์ วารสารการรถไฟแห่งประเทศไทย วารสารอินทรีของ สมาคมอุตสาหกรรมไทย เป็นต้น

ภายหลังจากได้พิจารณาศึกษาและวิเคราะห์หลักฐานต่าง ๆ ที่ได้จากเอกสารทั้ง ๒ ประเภทนี้แล้ว จึงทำการเรียบเรียงลำดับเนื้อเรื่องแล้วคัดเลือกกรณีตัวอย่าง (case study) ที่ชี้ให้เห็นว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งอย่างไรในกรณี

บ้าง การที่จะศึกษาโดยใช้ขอบเขตกว้าง ๆ ทั่วประเทศนั้นย่อมทำไม่ได้ หรืออาจทำได้ยากจนดูเหมือนไม่เห็นไม่ชัดเจน ด้วยเหตุผลนี้ ผู้เขียนจึงเห็นควรที่จะทำการวิจัยเป็นจุด ๆ (spot) เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นบทบาทของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ณ จุดใดจุดหนึ่ง กับความเคลื่อนไหวของวิถีทางการเดินทางและขนส่ง ณ จุดนั้น ๆ

อนึ่ง ในการวิเคราะห์ "กรณีตัวอย่าง" นั้น ผู้เขียนอาศัยหลักฐานและข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจริงในเรื่องเกี่ยวกับการขยายสนามบินเชียงใหม่ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบการ เดินทางและขนส่งทางอากาศอันเป็นผลจากการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ตนเอง คณะเจ้าหน้าที่สำรวจนั้นประกอบด้วยเจ้าหน้าที่รัฐบาลไทยกับตัวแทนสายการบินไทย และเจ้าหน้าที่พัฒนาของสมาคมการท่องเที่ยวภาคแปซิฟิก (PATA) ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญชาวต่างประเทศ โดยมี Dr. Cyril C. Herrmann เป็นหัวหน้าคณะ เนื่องจากคณะสำรวจชุดนี้ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญในหลายสาขาวิชา จึงครอบคลุมปัญหาต่าง ๆ ได้กว้าง ขอบเสนอแนะต่าง ๆ ย่อมได้รับความเห็นชอบจากทุก ๆ ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ผลการวิจัยกรณีตัวอย่างนี้ย่อมเป็นที่น่าเชื่อถือได้ และเป็นตัวแทนที่ดีในการสนับสนุนให้เห็นผลของการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีต่ออุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งของประเทศไทย ดังกับขั้นสุดท้ายจะเป็นการยกกรณีตัวอย่างอื่น ๆ มากล่าวอ้างสนับสนุนให้เห็นการพัฒนาอุตสาหกรรมเดินทางและขนส่งในแบบต่าง ๆ เช่น ทางอากาศ ทางถนน ทางรถไฟ เป็นต้น



ตารางประกอบที่ ๑  
รายได้จากการท่องเที่ยว

ปี	จำนวนนักท่องเที่ยว	จำนวนวันพัก โดยเฉลี่ย	รายได้จากการท่องเที่ยว	
			ล้านบาท	อัตราการ การเพิ่ม
๒๕๑๐	๓๓๕,๘๔๕	๔.๖๐	๕๕๒	๒๖.๒๕
๒๕๑๑	๓๗๗,๒๖๒	๔.๒๓	๑,๒๒๐	๒๘.๑๕
๒๕๑๒	๔๖๕,๗๘๔	๔.๘๘	๑,๗๗๐	๔๕.๐๘
๒๕๑๓	๖๒๘,๖๗๑	๔.๘๒	๒,๑๗๕	๒๒.๘๘
๒๕๑๔	๖๓๘,๗๓๘	๔.๘๗	๒,๒๑๔	๑.๗๕
๒๕๑๕	๘๒๐,๗๕๘	๔.๕๓	๒,๑๗๘	๒๒.๗๖
๒๕๑๖	๑,๐๓๗,๗๓๗	๔.๗๐	๓,๖๖๗	๒๗.๑๘
๒๕๑๗	๑,๑๐๗,๓๕๒	๔.๘๓	๓,๘๕๒	๑๑.๔๓
๒๕๑๘	๑,๑๘๐,๐๗๕	๕.๐๘	๔,๕๓๘	๑๗.๘๐
		เฉลี่ย		เฉลี่ย
		๔.๗๗		ร้อยละ ๒๒.๕๕

การใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวต่อวันต่อคน : สักรวปี ๒๕๐๗ = US \$ 30.0  
 สักรวปี ๒๕๑๓ = US \$ 36.7  
 สักรวปี ๒๕๑๗ = US \$ 37.8

ที่มา : อ.ศ.ท.



## ตารางประกอบที่ ๒

## จำนวนนักท่องเที่ยวและอัตราการเพิ่ม

	๒๕๑๕		๒๕๑๖		๒๕๑๗		๒๕๑๘	
		เพิ่ม - ลก		เพิ่ม - ลก		เพิ่ม - ลก		เพิ่ม - ลก
<u>นักท่องเที่ยวโพ้นทะเล</u>	๑๖๔,๓๔๘	๒๓.๕๔	๓๖๓,๑๘๘	๒๘.๕๐	๘๐๖,๔๔๓	๕.๕๑	๘๕๐,๔๕๘	๕.๒๑
๑. อเมริกา เหนือ กลาง ตะ	๑๖๔,๘๔๔	๔.๑๐	๑๓๖,๒๒๔	๖.๘๐	๑๓๓,๐๓๖	-๑.๘๑	๑๓๔,๘๕๕	-๒๒.๐๖
๒. ยุโรป	๒๐๒,๖๖๘	๔๓.๓๑	๒๖๘,๑๔๓	๓๒.๓๐	๒๘๘,๖๑๒	๓.๖๓	๓๓๓,๖๔๕	๑๖.๘๘
๓. ออสเตรเลียตะวันออกกลาง	๑๐,๓๘๑	๖.๕๐	๑๓,๓๖๘	๒๓.๕๘	๑๓,๘๓๓	๑.๒๐	๑๘,๓๐๖	๓๑.๓๘
๔. แปซิฟิก เอเชีย	๒๑๖,๐๕๑	๓๘.๑๐	๓๐๕,๐๕๐	๔๑.๑๘	๓๓๐,๘๖๖	๘.๔๖	๓๖๘,๖๕๓	๑๑.๓๒
นักท่องเที่ยวเพื่อนบ้าน	๒๒๖,๔๑๐	๓๑.๐๓	๒๓๔,๕๔๘	๒๑.๒๖	๓๐๐,๘๔๕	๘.๑๓	๓๒๘,๖๑๖	๘.๕๓
รวมทั้งสิ้น	๘๒๐,๓๕๘	๒๘.๕๐	๑,๐๓๓,๓๓๓	๒๖.๔๔	๑,๑๐๓,๓๘๒	๖.๓๔	๑,๑๘๐,๐๓๕	๖.๖๒

ที่มา : องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

## ตารางประกอบที่ ๓

## จำนวนนักท่องเที่ยวของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในเอเชีย

๒๕๑๕			๒๕๑๖			๒๕๑๗			๒๕๑๘		
ลำดับ	ประเทศ	จำนวน นักท่องเที่ยว	ลำดับ	ประเทศ	จำนวน นักท่องเที่ยว	ลำดับ	ประเทศ	จำนวน นักท่องเที่ยว	ลำดับ	ประเทศ	จำนวน นักท่องเที่ยว
๑	ฮ่องกง	๑,๐๘๒,๒๕๓	๑	ฮ่องกง	๑,๒๙๑,๙๕๐	๑	ฮ่องกง	๑,๒๙๕,๔๖๒	๑	สิงคโปร์	๑,๓๒๘,๓๑๒
๒	ไทย	๘๒๐,๙๕๘	๒	สิงคโปร์	๑,๑๓๔,๔๘๓	๒	สิงคโปร์	๑,๒๓๓,๘๕๔	๒	ฮ่องกง	๑,๓๐๐,๘๓๖
๓	สิงคโปร์	๗๘๓,๐๑๕	๓	ไทย	๑,๐๓๗,๙๓๗	๓	ไทย	๑,๑๐๗,๓๙๒	๓	มาเลเซีย	๑,๑๘๓,๐๐๔
๔	มาเลเซีย	๗๒๕,๘๗๔	๔	มาเลเซีย	๘๖๙,๕๕๘	๔	มาเลเซีย	๑,๐๘๐,๗๒๐	๔	ไทย	๑,๑๘๐,๐๗๕
๕	ญี่ปุ่น	๗๒๓,๕๘๗	๕	จีน(ไต้หวัน)	๘๒๔,๐๐๐	๕	จีน(ไต้หวัน)	๘๑๙,๘๒๑	๕	ญี่ปุ่น	๘๑๑,๖๗๒
๖	จีน(ไต้หวัน)	๕๘๐,๐๘๓	๖	ญี่ปุ่น	๗๙๒,๐๐๐	๖	ญี่ปุ่น	๗๖๔,๒๔๖			
๗	เกาหลี	๓๗๐,๖๕๖	๗	เกาหลี	๖๗๙,๒๒๑	๗	เกาหลี	๕๑๗,๕๙๐			
๘	ฟิลิปปินส์	๑๖๖,๔๓๑	๘	ฟิลิปปินส์	๒๔๒,๘๑๑	๘	ฟิลิปปินส์	๔๑๐,๑๓๘			

ที่มา : องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ตารางประกอบที่ ๔  
รายได้จากการท่องเที่ยวเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเงินของประเทศ

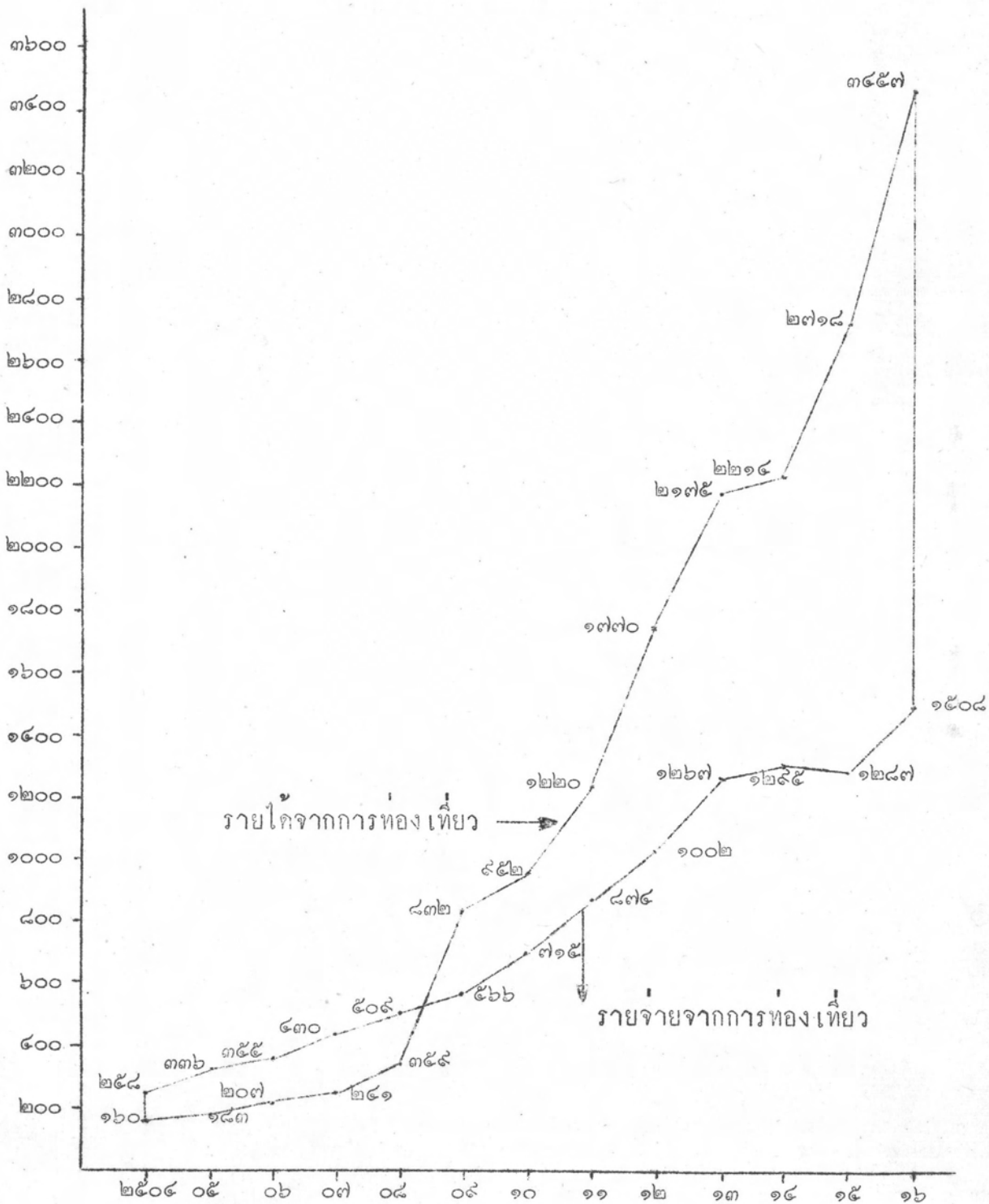
(: ล้านบาท)

ปี	อุตสาหกรรมค่า	อุตสาหกรรมบริการ	อุตสาหกรรมเงินโอน	อุตสาหกรรมเคลื่อนย้ายเงินทุน	การจัดสรรเงินสำรอง	รายการผิดพลาดเคลื่อนที่	อุตสาหกรรมชำระเงิน	รายได้จากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว
๒๕๑๐	-๘,๑๕๐.๒	๕,๘๑๓.๑	๑,๑๘๘.๒	๒,๒๕๐.๐	-	๑๐๑.๘	๑,๓๑๓.๐	๘๕๒
๒๕๑๑	-๑๐,๖๕๐.๐	๖,๑๘๘.๕	๑,๕๔๗.๕	๒,๔๔๘.๐	-	๘๕๘.๑	๔๘๘.๑	๑,๒๒๐
๒๕๑๒	-๑๑,๒๘๗.๗	๕,๘๕๘.๘	๑,๑๘๗.๒	๒,๘๘๗.๖	-	๓๔๘.๗	-๘๑๓.๘	๑,๗๗๐
๒๕๑๓	-๑๒,๒๔๔.๘	๖,๐๓๖.๒	๑,๐๑๑.๗	๒,๔๗๘.๘	-	๖๖.๑	-๒,๖๕๒.๐	๒,๑๗๕
๒๕๑๔	-๘,๘๓๕.๐	๕,๘๐๘.๑	๘๐๘.๑	๑,๗๓๓.๑	๒๘๘.๒	๑,๒๖๐.๓	-๓๓๕.๒	๒,๒๑๔
๒๕๑๕	-๘,๘๘๘.๖	๖,๕๘๓.๐	๑,๒๓๘.๘	๓,๖๔๓.๒	๓๒๐.๗	๑,๐๘๐.๓	๓,๘๘๑.๘	๒,๗๑๘
๒๕๑๖	-๑๐,๘๐๒.๘	๖,๘๓๖.๘	๒,๘๖๘.๘	๒,๒๘๒.๖	-	-๔๒๑.๒	๘๖๘.๒	๓,๔๕๗
๒๕๑๗	-๑๓,๘๕๖.๐	๘,๐๘๗.๗	๕,๘๘๘.๘	๖,๘๐๘.๒	-	๑,๕๗๒.๒	๘,๐๑๒.๐	๓,๘๕๒
๒๕๑๘	-๑๖,๗๘๐.๐	๖,๑๕๘.๘	๑,๖๓๒.๑	๕,๔๓๐.๓	-	๖๘๘.๘	-๒,๘๕๘.๐	๔,๕๓๘

ที่มา . ธนาคารแห่งประเทศไทย, อ.ส.ท.



ภาพประกอบที่ ๑  
ผลการท่องเที่ยวของประเทศไทย

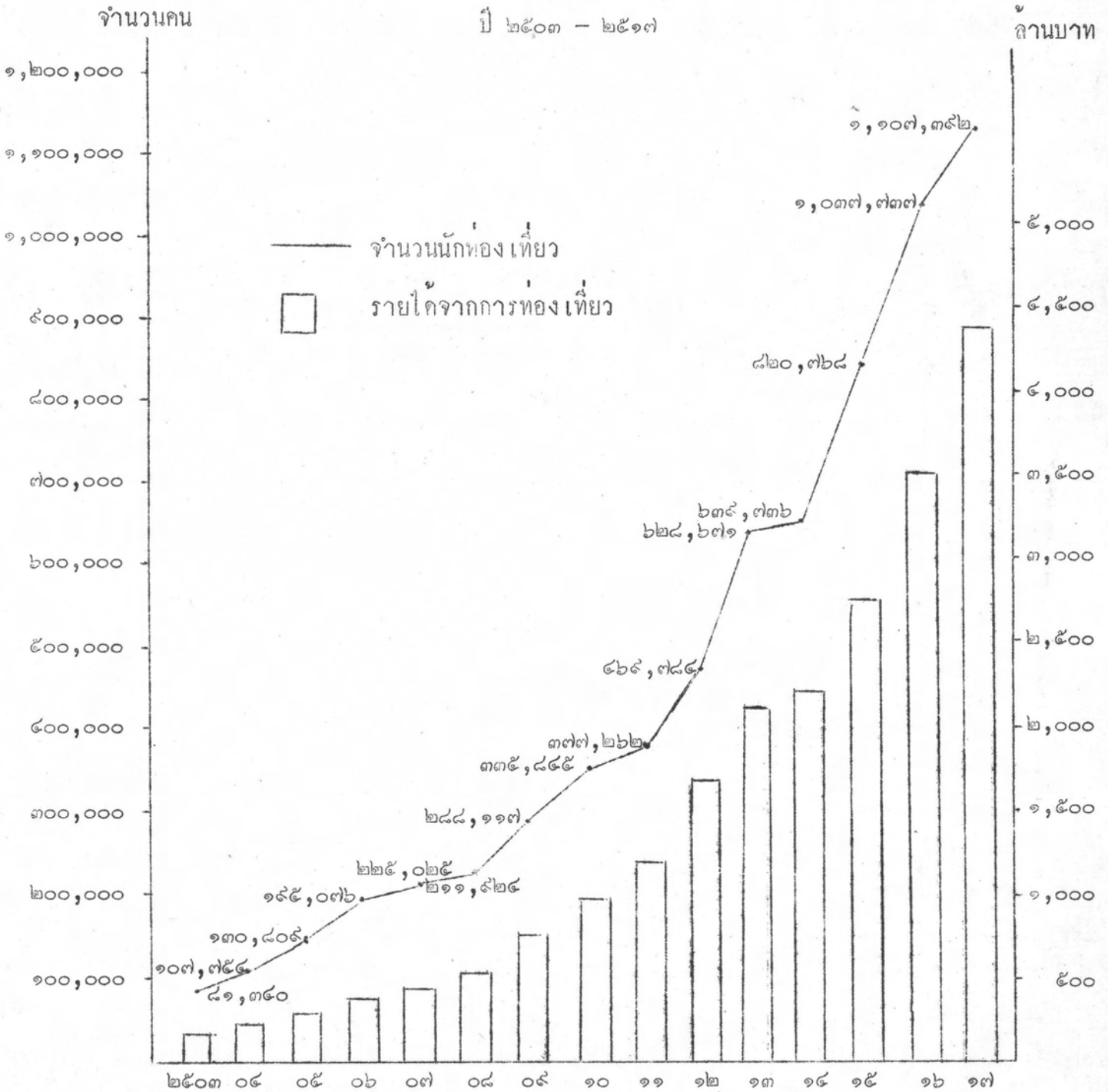


ที่มา : องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพประกอบที่ ๒

จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยและรายได้จากการท่องเที่ยว

ปี ๒๕๐๓ - ๒๕๑๗



ที่มา : ๑. จำนวนนักท่องเที่ยว : กองตรวจคนเข้าเมือง กรมตำรวจ

๒. รายได้จากนักท่องเที่ยว : ๒๕๐๓ - ๒๕๐๖ ธนาคารแห่งประเทศไทย

๒๕๐๗ - ๒๕๑๗ สำนักงานสถิติแห่งชาติ