

## บทที่ 2

### แนวคิดทางทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 กรอบแนวคิดทางทฤษฎี

Mark Hirschey และ James L. Pappas (1993) อธิบายในเรื่องอุปสงค์ และอุปทานว่าไม่มีสิ่งใดที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจเท่ากับอุปสงค์และอุปทานของสินค้าที่ธุรกิจนั้น ๆ ผลิตขึ้นมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุปสงค์ต่อสินค้าที่ธุรกิจผลิตขึ้นมาจะเป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งต่อความอยู่รอดหรือความเจริญเติบโตของธุรกิจนั้น ๆ

อุปสงค์ คือปริมาณสินค้าหรือบริการที่ถูกค้าเต็มใจและสามารถที่จะซื้อได้ในระยะเวลาหนึ่งภายใต้เงื่อนไขทางเศรษฐกิจที่กำหนด สำหรับเงื่อนไขทางเศรษฐกิจที่จะกำหนดอุปสงค์ต่อสินค้าหรือบริการใด ๆ นั้น ได้แก่ ราคาของสินค้าหรือบริการนั้น ราคาและทางเลือกของสินค้าอื่นที่สัมพันธ์กัน การคาดคะเนการเปลี่ยนแปลงของระดับราคา รายได้ของผู้บริโภค รสนิยมและความชอบในสินค้าหรือบริการงบประมาณในการโฆษณาและอื่น ๆ เป็นต้น

อุปสงค์ของตลาด คือผลรวมของอุปสงค์ของปัจเจกบุคคล การเจาะลึกถึงความสัมพันธ์อุปสงค์ของตลาดจะต้องเข้าใจธรรมชาติของอุปสงค์ของปัจเจกบุคคล ซึ่งจะสามารถบ่งชี้ด้วยความต้องการในการได้รับหรือใช้สินค้าหรือบริการ และความสามารถที่จะได้รับสินค้าหรือบริการทั้งสองประการนี้เป็นส่วนประกอบสำคัญต่ออุปสงค์ที่แท้จริงของปัจเจกชน

อุปสงค์ของปัจเจกบุคคลมีพื้นฐานสองประการดังนี้

ประการแรก เรียกว่า ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค ซึ่งสัมพันธ์กับอุปสงค์ทางตรง (Direct Demand) ในการบริโภคสินค้าของบุคคล เหมาะสำหรับการวิเคราะห์อุปสงค์ของปัจเจกบุคคลที่มีต่อสินค้าหรือบริการที่ตอบสนองความพอใจต่อการบริโภคโดยตรง คุณค่าของสินค้าหรือบริการก็คือ อรรถประโยชน์ (Utility) ที่เป็นปัจจัยชี้ขาดต่ออุปสงค์ทางตรง เช่น นักท่องเที่ยวในฐานะผู้บริโภคที่จะใช้บริการการท่องเที่ยวชมตัวเมืองเชียงใหม่จะมีอุปสงค์ทางตรงในการที่จะเลือกใช้บริการรถสองแถว สามล้อเครื่อง หรือสามล้อรับจ้างแรงคน นักท่องเที่ยวจะพิจารณาว่าพอใจที่จะเลือกใช้พาหนะชนิดไหนที่จะให้อรรถประโยชน์สูงสุดในการชมตัวเมืองเชียงใหม่ เป็นต้น

ประการที่สอง เรียกว่า ทฤษฎีพฤติกรรมกรรมการผลิตหรือการให้บริการ ซึ่งมีได้สัมพันธ์เกี่ยวข้องกับการใช้สอยหรือบริโภคสินค้าและบริการโดยตรงแต่เป็นอุปสงค์สืบเนื่องจาก (Derived Demand) กล่าวคือเป็นอุปสงค์ต่อปัจจัยการผลิตของผู้ผลิตอันสืบเนื่องมาจากอุปสงค์ต่อผลผลิต ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่บริษัทนำเที่ยวเช่ารถสามล้อเพื่อนำไปบริการแก่นักท่องเที่ยวถือว่าการเช่ารถสามล้อเป็นอุปสงค์ต่อเนื่อง มิใช่อุปสงค์ทางตรงของบริษัท ผู้ประกอบการซื้อรถจักรยาน เพื่อให้นักเช่า ถือว่าการซื้อรถจักรยานเป็นอุปสงค์ต่อเนื่องจากความต้องการของคนเช่า ในแง่มุมที่กว้างขึ้น เราอาจกล่าวได้ว่า การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในตัวเมืองเชียงใหม่ให้เป็นรูปธรรมจะก่อให้เกิดอุปสงค์ต่อการให้บริการรถสามล้อแรงคนเพิ่มขึ้นอย่างมาก เพราะเป็นบริการการขนส่งเดินทางที่จะต้องขยายตัวขึ้นรองรับพร้อม ๆ กับความคาดหวังของการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่จะขยายตัวมากขึ้น ในกรณีเช่นนี้เราสามารถสรุปว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ จะทำให้เกิดอุปสงค์ต่อเนื่อง (Derived demand) ต่อการใช้บริการรถสามล้อ

กรณีอุปสงค์ทางตรง ผู้บริโภคเป็นผู้ซื้อสินค้าหรือบริการเพื่อการบริโภคหรืออุปโภค การแสวงหาอรรถประโยชน์สูงสุด (Utility Maximization) จากทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภคเป็นรากฐานในการอธิบายในการเลือกซื้อเลือกใช้นสินค้าหรือบริการใด ในขณะที่กำหนดกฎเกณฑ์ของอุปสงค์ต่อเนื่องขึ้นอยู่กับกำไรสูงสุด (Profit Maximization) เป็นสำคัญ

อย่างไรก็ดี ในระบบเศรษฐกิจทั้งแบบทุนนิยมและแบบผสม ผู้บริโภคที่มีเหตุผลทางเศรษฐกิจจะจัดสรรจำนวนเงินที่มีอยู่อย่างจำกัดไปเพื่อซื้อสินค้าและบริการต่าง ๆ ในปริมาณที่เหมาะสมเพื่อให้ตนได้รับความพอใจสูงสุด (Maximization of Satisfaction) เป็นที่ตั้ง (รัตนสาวยคณิต, พ.ศ. 2539)

ตามลักษณะของทฤษฎีอุปสงค์ เมื่อนำมาประยุกต์เข้ากับการศึกษาในรายงานฉบับนี้เป็นที่สังเกตว่าอุปสงค์ต่อการให้บริการของบริษัทนำเที่ยวของนักท่องเที่ยวนั้นมิใช่อุปสงค์ทางตรง แต่เป็นอุปสงค์ทางอ้อม เพราะนักท่องเที่ยวบางส่วนต้องการใช้บริการนำเที่ยวเพื่อเป็นตัวเชื่อมที่นำไปสู่การใช้บริการรถสามล้อรับจ้างแรงคน ซึ่งเป็นอุปสงค์ที่แท้จริง ดังนั้นการศึกษาอุปสงค์ของการใช้บริการรถสามล้อรับจ้างแรงคนเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์นี้จะต้องทำการศึกษาอย่างครอบคลุมผู้ใช้บริการรถสามล้อทั้งหมด อันได้แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศนักท่องเที่ยวชาวไทย หรือแม้แต่คนเชียงใหม่ด้วยกันเอง

อย่างไรก็ดีในด้านการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (Ecotourism) นั้น ดร.อดิสร อิศรางกูร ณ อยุธยา (พ.ศ. 2539) ได้กล่าวไว้ว่าเป็นการท่องเที่ยวธรรมชาติ และเป็นแนวคิดที่จะนำกิจกรรมการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมาประสานเข้าด้วยกัน ซึ่งจะไม่เพียงแต่จะช่วย

ลดความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างกิจกรรมการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แต่ยังคงส่งผลให้กิจกรรมทั้งสองส่งผลเกื้อกูลซึ่งกันและกันอีกด้วย ในทำนองเดียวกันการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (พ.ศ. 2538) ก็ได้ให้คำจำกัดความการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ว่าเป็นการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใดแห่งหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาชื่นชมและเพลิดเพลินไปกับทัศนียภาพ สภาพธรรมชาติ สภาพสังคม วัฒนธรรม วิถีชีวิตของคนในท้องถิ่นบนพื้นฐานของความรู้และความรับผิดชอบต่อระบบนิเวศ สำหรับ คำว่า "ธรรมชาติสิ่งแวดล้อม" ยังครอบคลุมไปถึงขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นด้วย ส่วนคำว่า "การรักษาระบบนิเวศให้ยั่งยืน" นั้นหมายถึง การเป็นผลประโยชน์ต่างๆ กลับสู่ชุมชนท้องถิ่นและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ผลการศึกษาของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยพบว่าการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว

## 2.2 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยของสถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (พ.ศ. 2527) ในหัวข้อเรื่อง "ลักษณะทางสังคมและประชากรของคนขับสามล้อในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่" ซึ่งได้วิจัยสภาพทางเศรษฐกิจ และสังคมของคนขับรถโดยสารสี่ล้อ และสามล้อรับจ้าง( แรงคน ) ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่พบว่าจากประชากรตัวอย่างของการวิจัยมีขนาดครัวเรือนโดยเฉลี่ย 4.48 คน และมีระดับอายุ 15-24 ปี เป็นจำนวนมากที่สุด(ร้อยละ 26.8) ส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 69.4) ในด้านสถานภาพสมรสมีสถานภาพสมสร้อยละ 63.2 และเป็นโสดร้อยละ 20.4 มีทั้งที่ขับสามล้อเป็นอาชีพเสริม เช่น พวกช่างไม้ ช่างทาสี ผู้ขับที่ส่วนใหญ่เป็นคนเชียงใหม่ หรือเกิดในภาคเหนือ ส่วนใหญ่ไม่มีที่ดินของตนเองถึงร้อยละ 67.2 ผู้ขับสามล้อจำนวนร้อยละ 55.4 ไม่เป็นสมาชิกสมาคมใดเลย ที่เหลือเป็นสมาชิกกลุ่มฌาปนกิจศพ และกลุ่มสงเคราะห์อื่น ๆ มีเพียงร้อยละ 9.2 เป็นสมาชิกพรรคการเมือง จากจำนวนผู้ประกอบอาชีพสามล้อ 250 รายมีเพียงรายเดียวคือร้อยละ 0.5 มีการคุมกำเนิดโดยใช้ถุงยางอนามัยและจำนวนร้อยละ 68.3 ต้องการมีบุตรเพียงคนเดียว คนขับสามล้อส่วนมากมาจากครอบครัวที่เป็นเกษตรกรหรือไม่มีอาชีพ เพราะการศึกษาน้อย คนขับสามล้อส่วนมากร้อยละ 91.01 ไม่ต้องการให้บุตรชายมีอาชีพขับสามล้อ เพราะลำบาก รายได้น้อย ไม่มีเกียรติ ไม่มีอนาคต แต่ที่ต้องทำเพราะความรู้น้อย ไม่ต้องการลงทุน และส่วนใหญ่ไม่คิดจะเปลี่ยนอาชีพ

แผนแม่บทจากการศึกษาในนโยบายพื้นฐานของแผนปฏิบัติการด้านการอนุรักษ์ประวัติศาสตร์และสิ่งแวดล้อมของจังหวัดเชียงใหม่ (ตุลาคม พ.ศ. 2534) ได้ตอกย้ำความจำเป็น

ในการอนุรักษ์เมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศวิทยาไว้มากมาย โดยเฉพาะภายในเขตสี่เหลี่ยมคูเมืองและเขตเมืองเก่าได้กล่าวถึงระบบการขนส่งที่จะบรรเทาผลกระทบภายในเขตเมืองเก่าไว้

รถสามล้อได้รับการเสนอให้เป็นทางเลือกสำหรับการขนส่ง การท่องเที่ยวภายในเมืองเก่าอันเหมาะสมควบคู่ไปกับเส้นทางเดินเท้าที่เชื่อมเมืองที่คณะผู้ศึกษาได้เสนอแนะไว้โดยกำหนดจุดรวมศูนย์ ณ อาคารศาลากลางเก่าในใจกลางเมือง

เส้นทางนอกเหนือจากเส้นทางเดินเท้า 4 เส้นทางภายในตัวเมืองที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการรถสามล้อแทนการเดินลัดเลาะไปตามตรอกซอยแคบ ๆ อันเป็นย่านบ้านเรือนที่อยู่อาศัยของชาวเมืองที่สะท้อนวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ตามสภาพความเป็นจริงของคนเมืองเชียงใหม่แล้ว รถสามล้อยังคงมีให้บริการในเส้นทางท่องเที่ยวที่เป็นจุดเด่น ๆ ของเมืองเชียงใหม่ คือ

1. ทัวร์วัดวาอารามสำคัญที่เก่าแก่ในเมืองโดยใช้เวลาดังแต่ 1 - 2 ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับความประสงค์ของนักท่องเที่ยว คนขับที่สามล้อจะคิดค่าจ้างในอัตราชั่วโมงละ 75 -100 บาท โดยรับนักท่องเที่ยวปกติ 1 คนต่อ 1 คัน ออกจากโรงแรมภายในเมืองไปเที่ยววัดพระสิงห์วรมหาวิหาร วัดเจดีย์หลวงและวัดเชียงใหม่ เป็นต้น

2. ทัวร์รอบเมืองและแวะชมตลาดสด อนุสาวรีย์สามกษัตริย์ และสวนบวภพาด ใช้เวลาประมาณ 1 - 2 ชั่วโมง

3. ทัวร์ไปชมหัตถกรรมเครื่องเงินและซื้อของที่ระลึกโดยมุ่งเน้นไปที่ถนนวัวลายจะมีชอยย่อยไปชมหัตถกรรมการทำเครื่องเงิน หัตถกรรมการทำเครื่องเงิน และร้านขายสินค้าพื้นเมือง

4. ทัวร์เมืองเชียงใหม่ยามราตรี ซึ่งรถยนต์และการจราจรไม่แออัด นักท่องเที่ยวนั่งรถสามล้อตากลม ชมวิวยามค่ำคืนของเชียงใหม่ จะมีจุดขายอาหารรถเข็น ตลาดผลไม้ตลาดขายดอกไม้และไนท์บาร์ซาร์ ก็เป็นรายการท่องเที่ยวชมเมืองที่น่าสนใจอีกรายการหนึ่ง

5. ทัวร์รับหรือส่งไปยังสถานที่ต่าง ๆ เช่น รับนักท่องเที่ยวจากสนามบินมายังโรงแรมในเมือง รับนักท่องเที่ยวไปส่งสถานีรถไฟและการส่งนักท่องเที่ยวไปศูนย์วัฒนธรรมเพื่อรับประทานอาหารขันโตกและชมการแสดงพื้นเมือง

รายการท่องเที่ยวโดยรถสามล้อที่กล่าวมานี้เป็นรายการที่นักท่องเที่ยวยังคงเรียกใช้บริการอยู่ และเมื่อพิจารณาจากรายได้นับว่าคุ้มค่า น่าสนใจ และสามารถดึงดูดชักนำความสนใจจากคนทั่วไป โดยเฉพาะคนรุ่นหนุ่มให้หันมาประกอบอาชีพขับที่รถสามล้อแรงคนได้มากขึ้น และพอเพียงตามหลักการปรับตัวเข้าหาจุดสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทาน โดยเฉพาะถ้ามีอุปสงค์

เพิ่มมากขึ้นและให้ผลตอบแทนที่ดี ย่อมชักนำอุปทานให้เกิดเพื่อตอบสนองอุปสงค์ได้อย่างพอเพียง ประเด็นเรื่องความขาดแคลนคนขับที่รุ่นใหม่ที่หนุ่มและแข็งแรงก็จะหมดไป ทั้งนี้สังเกตได้จากการประกอบอาชีพของคนหนุ่มตามเมืองทั่วไปที่ประกอบอาชีพขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างตามตรอกซอย ก็ยังมีคนหนุ่ม ๆ จากทุกสารทิศนิยมมาประกอบอาชีพนี้ ซึ่งโดยลักษณะไม่ผู้จะแตกต่างจากอาชีพขับที่สามล้อที่ต้องให้แรงคนแต่อย่างใด

ปัจจุบันที่เราพบเห็นรถสามล้อมีน้อย เพราะรายได้ต่อวันต่ำ จึงไม่น่าสนใจ แต่ถ้าผู้ขับเพียงแค่มุ่งงานรับนักท่องเที่ยวไปชมวัดวันละ 1 ราย ก็นับว่าคุ้มและมีรายรับที่ดี คือ เวลา 1 - 2 ชั่วโมง ก็จะมีรายได้ 150 - 200 บาท ยังมีเวลาเหลือเพื่อที่จะรับงานเพิ่มหรือไปทำงานอย่างอื่นตามภาวะและความจำเป็นได้

### 2.3 ผลการดำเนินงานเบื้องต้นเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตผู้ขับที่รถสามล้อ

คณะกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ โดยสำนักงาน ททท. ภาคเหนือ เขต 1 (เดือนตุลาคม พ.ศ. 2540) ได้จัดโครงการสามล้อปั่นเพื่อการท่องเที่ยวขึ้น เพื่อยกระดับการบริการอนุรักษ์ และพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพสามล้อในจังหวัดเชียงใหม่ โดยได้คัดเลือกผู้ประกอบอาชีพสามล้อ จำนวน 20 คน เข้าร่วมโครงการ จัดการอบรมให้ความรู้ ช่วยซ่อมแซมปรับปรุงสภาพสามล้อให้สวยงาม และใช้ได้ปลอดภัยตลอดจนจัดหาชุดเครื่องแบบประจำตัวผู้ขับที่แบบพื้นเมืองให้มีกำหนดเวลา 3 เดือน จากการประเมินผล ทราบว่าโครงการนี้ควรที่จะได้รับการสนับสนุนและความร่วมมือจากภาคธุรกิจท่องเที่ยวเอกชนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวาง และการขอความร่วมมือจากบริษัทนำเที่ยวในการนำรายการท่องเที่ยวชมเมืองโดยรถสามล้อบรรจุในโปรแกรมเพื่อการส่งเสริมและเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวให้แพร่หลายมากขึ้น

การเสริมสร้างปริมาณอุปสงค์ต่อการใช้รถสามล้อโดยเฉพาะอย่างยิ่ง จากภาคการท่องเที่ยวนับว่าเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการสร้างความมั่นคงของอาชีพขับที่รถสามล้อ เพราะลำพังการให้บริการแก่ผู้คนตามตลาดเพียงพอสำหรับการคุ้มกินคุ้มใช้ไปวัน ๆ โดยเฉลี่ย 70 - 100 บาท ต่อวันเท่านั้น ในขณะที่รายได้จากค่าแรงขั้นต่ำในปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 150 - 160 บาท ต่อวัน

คณะกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ได้เสนอว่าเทศบาลนครเชียงใหม่ น่าจะเป็นหน่วยงานที่เข้ามาสานต่อให้งานนำร่องด้านการพัฒนาอาชีพสามล้อที่ได้เคยจัดไปแล้วให้มีความ

เข้มแข็งเป็นรูปธรรมมากขึ้นเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ของเมืองเชียงใหม่ให้ยั่งยืนและเป็นจริงเป็นจังก่อนที่จะสายเกินแก้

ประเด็นปัญหาจากการสอบถามทั้งจากเจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวและจากผู้ขับขี่สามล้อพ่วงที่จะสรุปถึงอุปสรรคที่มีคือ จำนวนรถที่เข้าร่วมโครงการมีน้อยเพียง 20 คัน ซึ่งไม่กระตุ้นให้เกิดความสนใจและดึงดูดใจต่อนักท่องเที่ยว ถ้าหากได้มีการเชิญชวนรถสามล้อให้เข้าร่วมโครงการสามล้อปั่นเพื่อการท่องเที่ยวหรือรายการนั่งสามล้อผ่อเวียง ซึ่งเคยจัดโดยสภาวัฒนธรรมจังหวัดเชียงใหม่ ให้ได้อย่างน้อยสัก 100 คัน ก็จะเป็นจุดเริ่มต้นให้มีปริมาณสามล้อให้บริการเริ่มต้นอย่างเพียงพอ ทั้งนี้เพื่อชักชวน นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเป็นหมู่คณะซึ่งมักจะเดินทางมาเป็นกลุ่มละ 15 , 30 หรือ 40 คน ให้สามารถใช้บริการได้พร้อม ๆ กัน

กระบวนการและขั้นตอนในการให้ความสนับสนุนขั้นต้นที่คณะกรรมการการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคเหนือเขต 1 ได้ดำเนินการ คือ การจัดหางบประมาณให้การอุดหนุนผู้ขับขี่สามล้อที่เข้าร่วมโครงการรายละ 1,000 บาท เพื่อนำไปปรับปรุงสภาพรถให้แข็งแรง ดูดีขึ้น และการจัดหาเครื่องแต่งกายที่เป็นแบบพื้นเมือง นับว่าเป็นความสนับสนุนที่เหมาะสมสอดคล้องต่อความเป็นจริงที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถของตนเองแต่ขำรถทุรตโรม ไม่มีเงินก้อนเพียงพอที่จะบำรุงรักษาซ่อมแซมให้ดูดีน่าใช้ การจัดการอบรมที่ครอบคลุมทุกด้าน นับตั้งแต่เรื่องกฎจราจร ภาษาอังกฤษอย่างง่าย ๆ กิริยามารยาท ความสำคัญของการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความสำนึกในความสำคัญและเรื่องอื่น ๆ ที่การท่องเที่ยวได้ดำเนินการ โดยได้รับความสนับสนุนร่วมมือจากเทศบาลนครเชียงใหม่ สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ สมาคมมัคคุเทศก์จังหวัดเชียงใหม่ สมาคมโรงแรมไทย (ภาคเหนือ) งานจราจร ตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่ ถือได้ว่าเป็นความจำเป็นที่จะทำให้การส่งเสริมอาชีพยกระดับมาตรฐาน และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่สามล้อให้ดีขึ้นได้

การออกใบวุฒิบัตรแก่ผู้ขับขี่ และมอบสติ๊กเกอร์ติดรถโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสามารถสร้างความมั่นใจแก่ผู้ขับขี่พร้อม ๆ กับให้ความเชื่อถือต่อผู้ที่ใช้บริการ ไม่ว่าจะป็นนักท่องเที่ยวและบริษัทให้บริการนำเที่ยวเป็นอย่างดี

การให้บริการสามล้อยังเป็นความนิยมของนักท่องเที่ยวอยู่เป็นอันมากดังจะเห็นในจังหวัดอื่น ๆ เช่น จังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดเชียงราย เป็นต้น ซึ่งเป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงความชื่นชอบและการดำรงรักษาอาชีพของสามล้อแรงคนอันสืบเนื่องมาจากแรงสนับสนุนของธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ