

P

Problems and Obstacles of Developing Cruise Home Port in Andaman Tourism Cluster

Ranee Esichaikul^{1,*} Rochaporn Chansawang² Wattana Choksuvanich³

Abstract

The purposes of this research were (1) to study contexts of cruise tourism in Thailand and Andaman Sea; (2) to investigate problems and obstacles of cruise home port development; and (3) to propose key success factors of how to solve problems of a cruise home port in Andaman Tourism Cluster of Thailand. This research was a qualitative research. Population were stakeholders related to cruise tourism of public sector, private sector, local communities, and academic experts in the central and the southern region. Twenty-seven interviews were conducted through purposive sampling from related key informants from September 2016 to April 2017. For qualitative data analysis, content analysis was used to analyze data. The results showed that (1) Thailand has been a cruise destination for more than thirty years as a port of call of many cruise ships. Those cruise ships brought passengers into Thailand as day trippers. Most cruise ships arrived in the morning when passengers disembarked cruise ships and they embarked back in the evening while the ships would sail to the next port. At present, Thailand has only one cruise terminal at Laem Chabang Port to use as a port of call and turnaround port for cruise passengers, but the facility development and management is not fully efficient for accommodating large cruise ships. Thailand has five cruise service ports in which anchoring at Patong beach and docking at Phuket Deep Sea Port is the most popular landing pier. Phuket was chosen as one of the ports of call continuously in Andaman Sea because of the development of Singapore cruise homeports and the short-distance cruise route between various connecting

¹ School of Management Science, Sukhothai Thammathirat Open University

² School of Management Science, Sukhothai Thammathirat Open University

³ EAS Maritime Agencies (Thailand) Company Limited

* Corresponding author. E-mail: esichai@gmail.com

ports and Phuket. (2) The result of problems and obstacles of home port development in Andaman Tourism Cluster included limitation of port infrastructure, non-standardized existing ports, limited government policy, lack of corporation among stakeholders, lack of resources for serving tourists during high season, in-efficient local transport, lack of competent personnel, a local ship's tender, and environmental impact. (3) The research findings lead to develop some guidelines for key success factors for the public sector, private sector and the communities for developing cruise home ports, together with cooperation among all stakeholders.

Keywords: Cruise Home Port, Andaman Tourism Cluster, Problem and Obstacle, Key Success Factor

บ

บทบาทและอุปสรรคการเป็นท่าเรือสำราญหลัก ในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

ราณี อธิชัยกุล^{1*} รชพร จันทรสว่าง² วัฒนา โชคสุวนิช³

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ (1) ศึกษาบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทยและ อันดามัน (2) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคการเป็นท่าเรือสำราญหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน และ (3) เสนอแนะปัจจัยสู่ความสำเร็จของการเป็นท่าเรือสำราญหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน งานวิจัยนี้เป็น งานวิจัยเชิงคุณภาพ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและภาคีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ประกอบด้วยผู้บริหารของหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน ภาคชุมชน และภาควิชาการ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวน 27 คน ระหว่างเดือนกันยายน 2559 ถึง เมษายน 2560 โดยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า (1) ประเทศไทยให้บริการเรือสำราญมาเป็นเวลายาวนานกว่า 30 ปี แต่ท่าที่ผ่านมามหาสมุทรท่าเรือของประเทศไทย เป็นท่าเรือแวกแพคเป็นหลัก โดยเรือสำราญนำนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวเข้าไปเย็นกลับโดยไม่ค้างคืนบนฝั่ง ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าเรือโดยสาร (Cruise Terminal) สำหรับเรือสำราญเพียงท่าเดียวที่แหลมฉบังที่ใช้เป็นท่าเรือแวกแพค และท่าเรือหลักที่ใช้ในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร แต่ยังคงขาดการพัฒนาและบริหารเพื่อรองรับเรือสำราญอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยท่าเรือที่ให้บริการหลักในไทยมีอยู่ 5 แห่ง โดยเมืองท่าที่มีเรือสำราญมาใช้บริการมากที่สุด คือ การนำเรือมาจอดทอดสมอที่อ่าวป่าตองและจอดเทียบท่าเรือน้ำลึก จังหวัดภูเก็ต และภูเก็ตได้รับคัดเลือกเป็นท่าเรือแวกแพคของสายการบินเรือฟุ้งทะเลอันดามันตลอดมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือหลักในประเทศสิงคโปร์ และความหลากหลายของเมืองท่าเชื่อมโยงในเส้นทางเดินเรือระยะสั้นที่สามารถ เชื่อมโยงกับภูเก็ตได้ (2) ผลการวิจัยปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยว อันดามัน ได้แก่ ข้อจำกัดเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคของท่าเรือ การขาดความพร้อมของ ท่าเทียบเรือ นโยบายรัฐบาลยังขาดความชัดเจน การขาดการจัดระเบียบการรับส่งผู้โดยสารที่

¹ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

² สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

³ บริษัท EAS Maritime Agencies (Thailand) จำกัด

* Corresponding author. E-mail: esichai@gmail.com

มี ประสิทธิภาพ การขาดทรัพยากรเพื่อบริการนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ปัญหาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ ความเข้าใจธุรกิจเรือสำราญ การใช้เรือท่องเที่ยวชนถ่ายนักท่องเที่ยวเรือสำราญขึ้นฝั่ง และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (3) ข้อค้นพบจากการวิจัยนำไปสู่ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคชุมชนในการกำหนดปัจจัยสู่ความสำเร็จหลายประการ และความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

คำสำคัญ: การเป็นท่าเรือสำราญ กลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน ปัญหาและอุปสรรค ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

บทนำ

ประเทศไทยได้กำหนดยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยว ในช่วงปี พ.ศ. 2558-2560 โดยให้ความสำคัญกับกลยุทธ์การพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism) ประกอบด้วย นโยบายด้านการท่องเที่ยวของรัฐบาล ภายใต้การนำของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2558 เห็นชอบสั่งการให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง วางแผนการพัฒนาท่าเทียบเรือทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เพื่อเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศในการพัฒนา และการเตรียมความพร้อมรองรับแผนงานและ ยุทธศาสตร์ของสามเหลี่ยมเศรษฐกิจที่จะพัฒนาไปสู่อาเซียน และพัฒนาจังหวัดภูเก็ตและพื้นที่ภาคใต้ ฝั่งอันดามันให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเล โดยกำหนดให้พัฒนาประเทศไทยเป็น Cruise and Yacht Destination (บุญเสริม ชันแก้ว, 2558)

การท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruse Tourism) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวตามความสนใจพิเศษ ของนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม และเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ทำรายได้สูงให้แก่หลายประเทศทั่วโลก ข้อมูลสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญตั้งแต่ปี ค.ศ. 2009 ถึง ค.ศ. 2014 มีอัตราผู้โดยสารเพิ่มขึ้นทุกปีและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2009 มีนักท่องเที่ยวเรือสำราญจำนวน 17.8 ล้านคนทั่วโลก ต่อมาในปี ค.ศ. 2014 จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญทั่วโลกเพิ่มขึ้นเป็น 22.9 ล้านคน (Cruise Lines International Association [CLIA], 2015) ซึ่งสอดคล้องกับสถิติการต่อเรือสำราญขนาดใหญ่ของโลกในระหว่างปี ค.ศ. 2015-2020 ที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นรวมทั้งสิ้น 55 ลำ (CLIA, 2015) กลุ่มนักท่องเที่ยว

เรือสำราญจัดเป็นนักท่องเที่ยวตลาดรายได้สูง ผลการสำรวจพบว่า นักท่องเที่ยวเรือสำราญมีอายุเฉลี่ย 49 ปี ส่วนใหญ่แต่งงานแล้ว ทำงานประจำเต็มเวลามีรายได้เฉลี่ย 114,000 เหรียญสหรัฐหรือประมาณ 3.8 ล้านบาทต่อปี (CLIA, 2015) การท่องเที่ยวเรือสำราญได้รับความนิยมอย่างมากในหลายทวีปทั่วโลก ในปี ค.ศ. 2014 ร้อยละ 58.6 ของนักท่องเที่ยวเรือสำราญอาศัยอยู่ในทวีปอเมริกาเหนือ รองลงมาคือทวีปยุโรป คิดเป็นร้อยละ 25.9 ขณะเดียวกันมีการขยายสู่ทวีปเอเชียและแปซิฟิก คิดเป็นร้อยละ 8.5 (จุมพล ชฎาวัฒน์, 2558) ถึงแม้การท่องเที่ยวเรือสำราญในทวีปเอเชียมีส่วนการครองตลาด เพียงร้อยละ 3.4 ของตลาดโลกในปี ค.ศ. 2012 แต่ตลาดในเอเชียมีส่วนครองตลาด เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 9.1 หรือเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 50 ในปี ค.ศ. 2013 (Cruise Industry News, 2013 as cited in Hsu, 2015) ประเทศในภูมิภาคเอเชียที่การท่องเที่ยวเรือสำราญได้รับการพัฒนา เพื่อเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยม โดยมีเมืองที่ประสบความสำเร็จในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อทางเรือสำราญในภูมิภาคนี้ (Regional Cruise Hub) ได้แก่ ฮองกง เซี่ยงไฮ้ เทียนจิน ในสาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศสิงคโปร์ นอกจากนี้ประเทศมาเลเซียซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านของไทยยังได้ พัฒนาท่าเทียบเรือในปีนัง ลังกาวิ และพอร์ตกลางอีกด้วย

ในปี ค.ศ. 2014 นักท่องเที่ยวเรือสำราญทั่วโลกมีจำนวนประมาณ 22,247,000 คน ซึ่งร้อยละ 8.5 เป็นนักท่องเที่ยวหรือผู้โดยสารเรือสำราญในทวีปเอเชีย สำหรับประเทศไทยผู้โดยสารเรือสำราญมีจำนวนประมาณ 459,551 คน หรือเพียงร้อยละ 2.08 ของจำนวนผู้โดยสารเรือสำราญทั่วโลก โดยจำนวนเรือที่ให้บริการในเอเชียและแปซิฟิกจำนวน

62 ลำซึ่งมีลักษณะเส้นทางของเรือสำราญที่เข้ามาแวะเยือนประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ในการแวะเยือน 2 ลักษณะ คือ เป็นเมืองท่าแวะผ่าน (Transit Port หรือ Port of Call) โดยแวะเทียบท่าประมาณ 8-48 ชั่วโมง และเป็นท่าเรือหลัก (Turnaround Port หรือ Home Port) คือเป็นท่าเรือศูนย์กลางในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร แต่เรือสำราญส่วนใหญ่แวะเยือนประเทศไทย ในลักษณะการเป็นเพียงเมืองท่าที่เรือแวะผ่านเท่านั้น เนื่องจากประเทศไทยประสบปัญหาคักยภาพของท่าเรือที่ขาดความพร้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับเรือสำราญ (ไพฑูริย์ มนต์พานทอง และเทิดชาย ช่วยบำรุง, 2558; เรือสำราญภูเก็ตวอนรัฐท่าเรือน้ำลึกหนุ่ยท่องเที่ยว, 2555; วัฒนา โชคสุวณิช, 2558) ขณะที่ตลาดเรือสำราญในภูมิภาคเอเชียมีการเติบโตขึ้น หลายประเทศได้มีการพัฒนาท่าเรือเพื่อตอบสนองความต้องการของเรือสำราญ ซึ่งการพัฒนาท่าเรือส่วนใหญ่เน้นความสามารถในการรองรับขนาดและจำนวนของเรือสำราญเป็นหลัก โดยประเทศต่าง ๆ เช่น ฮองกง สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งตัวท่าเรือและสาธารณูปโภคที่จำเป็น ขณะที่ท่าเรือในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลายประเทศยังมีปัญหาหลัก คือ ท่าเรือยังไม่ได้มาตรฐาน ยกเว้นประเทศสิงคโปร์ (ไพฑูริย์ มนต์พานทอง, 2558)

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย 5 จังหวัดที่ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลอันดามัน ด้านมหาสมุทรอินเดีย คือ ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ และตรัง มีศักยภาพโดดเด่นในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ คือ หาดทราย ชายทะเล หมู่เกาะ และกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เช่น ดำน้ำ และปีนผา อีกทั้งมีบริการพื้นฐานสนับสนุนการพัฒนา

พื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว คือ สนามบินนานาชาติ 2 แห่ง ได้แก่ สนามบินนานาชาติกระบี่และภูเก็ต และสนามบินภายในประเทศอีก 2 แห่ง คือ สนามบินระนอง และสนามบินตรัง มีท่าเทียบเรือระหว่างประเทศและท่าจอดเรือยอร์ชที่มีความสะดวก และทันสมัยที่จังหวัดภูเก็ตซึ่งหากมีพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลสามารถรองรับนักท่องเที่ยวเพิ่มจากเดิมได้

ประเทศไทยแม้มีศักยภาพทางการท่องเที่ยว และมีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลเป็นที่นิยมในระดับโลก ที่ทำให้เกิดข้อได้เปรียบหลายประการสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ นอกจากนี้ยังมีภูมิประเทศและที่ตั้งเหมาะสมที่จะเป็นเมืองท่าเรือหลัก (Home Port) แต่การเป็นท่าเรือท่องเที่ยวทางทะเลของไทยยังมีปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดอีกมากมาย จึงทำให้ประเทศไทยยังไม่ได้เป็นจุดหมายปลายทางหลักของการเดินทางทางทะเล ขณะที่ประเทศสิงคโปร์ และสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการพัฒนาท่าเรือหลัก วัฒนา โชคสุวณิช (2558) กล่าวในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงการพัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางทะเลว่า ประเทศไทยยังมีข้อเสียเปรียบหลายประการที่ต้องการการแก้ไข เช่น ปัญหาท่าเทียบเรือที่มีอยู่ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว และท่าเรือยังไม่ได้มาตรฐาน กฎระเบียบวิธีการยังไม่เป็นสากล ไม่มีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ ทำให้ขาดการพัฒนาอย่างเป็นเอกภาพและขาดความต่อเนื่อง และระบบการขนส่งที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ และขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในธุรกิจเรือสำราญ ซึ่งปัจจุบัน งานวิจัยเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญที่ผ่านมามีจำนวนน้อยมาก ดังนั้น เพื่อก่อให้เกิดความเข้าใจถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคของประเทศไทยในการพัฒนาท่าเรือสำราญ

อย่างถ่องแท้ จึงควรได้มีการศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคของการเป็นท่าเรือสำราญในประเทศไทย และศึกษาแนวทางแก้ไข ทั้งนี้ ควรมีการเริ่มต้นศึกษาในบริเวณที่มีท่าเรือสำราญมาใช้บริการมากที่สุด คือ อ่าวป่าตองและท่าเรือน้ำลึก จังหวัดภูเก็ต ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นความจำเป็นที่จะศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันเพื่อจะนำข้อมูลที่ได้รับไปพัฒนาการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันในประเทศไทยให้เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายในหมู่นักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อไป

วัตถุประสงค์

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย (2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคการเป็นท่าเรือสำราญหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน และ (3) เพื่อเสนอปัจจัยสู่ความสำเร็จของการเป็นท่าเรือสำราญหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน บริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย ครอบคลุมถึงสถานการณ์การท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทยและเขตอันดามัน และสถานที่ตั้งของท่าเรือสำราญหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

ทบทวนวรรณกรรม

นักวิชาการหลายท่านได้อธิบายความหมายของการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Dowling, 2006; Kizielewicz, 2012; Liu, 2006; Morgan & Power, 2011; World Tourism Organization [UNWTO], 2010) สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวเรือสำราญ หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวบนเรือสำราญซึ่งทำหน้าที่ เป็นทั้งพาหนะและแหล่งท่องเที่ยวในตัวเอง โดยเน้นการให้บริการและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ด้วยการ

สร้างความรื่นรมย์และบันเทิงในรูปแบบต่าง ๆ ตามกลุ่มลูกค้าเป้าหมายซึ่งมีความต้องการที่แตกต่างกัน

ท่าเรือ (Port) หมายถึงชุมทางเชื่อมโยงการเดินทางที่ทำให้การเดินทางทางน้ำ การขนส่งสินค้า และ เรือสำราญสามารถเข้าถึงและออกจากเมืองท่าได้ โดยเรือสำราญที่แล่นไปมาระหว่างท่าเรือต่าง ๆ จะจอดแวะที่ท่าเรือที่มีโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือซึ่งมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่ขึ้นและลงเรือเป็นจำนวนมากได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Morgan & Power, 2011) นักวิชาการได้อธิบายลักษณะของท่าเรือสำราญ (Cruise Port) ที่แตกต่างกัน ได้แก่ ท่าเรือหลัก (Home Port) ท่าเรือแวะพัก (Port of Call) และท่าเรือแบบผสม (Hybrid Port) (ASEAN, 2002; Demetriou, 2011; Lekakou, Pallis, & Vaggelas, 2009; McCalla, 1998; Policy Research Corporation, 2009; TEC Inc, 2007) สรุปได้ว่าท่าเรือหลัก (Home Port) หมายถึง ท่าเรือจุดเริ่มต้นหรือท่าเรือเมื่อสิ้นสุดการเดินทาง หรือบางครั้งเรียกว่า ท่าเรือเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (Turn-around Port) โดยมีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นจุดเริ่มต้นและเป็นจุดสิ้นสุดของการล่องเรือ ซึ่งจุดเริ่มต้นการเดินทางเรืออาจเป็นท่าเรือเดียวกันกับจุดสิ้นสุดการล่องเรือสำราญ หรือไม่ใช่จุดเดียวกันก็ได้ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับเส้นทางการท่องเที่ยว ระยะทาง และการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ โดยท่าเรือหลักจะเป็นจุดเริ่มต้นการเดินทางเป็นจุดเชื่อมโยงการเดินทางของผู้โดยสารกับประเทศต้นทาง เป็นที่พัก รวมทั้งเป็นพื้นที่เตรียมการขึ้นฝั่งและลงเรือ การเลือกท่าเรือจุดเริ่มต้นของการเดินทาง สายการเดินทางเรือจะพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น ความมีชื่อเสียงของเมืองท่า จำนวนเที่ยวบินเชื่อมโยง กับประเทศต้นทางของนักท่องเที่ยว

ความทันสมัย การมีประสิทธิภาพในการรองรับผู้โดยสาร ขนาดของท่าเรือที่ใหญ่พอจะรองรับผู้โดยสารจากเรือสำราญ เป็นต้น สำหรับท่าเรือแวกแพ็กหรือท่าเรือระหว่างการเดินทาง (Port of Call) หมายถึง ท่าเรือที่จุดพักเรือชั่วคราวที่เปิดโอกาสให้ผู้โดยสาร ใช้เวลาเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยวในช่วงเวลาสั้น ๆ คือประมาณ 10 ชั่วโมง ท่าเรือแวกแพ็กนี้จึงเปรียบเสมือนประตูสู่จุดหมายปลายทาง (Rodrigue & Notteboom, 2012) และท่าเรือแบบผสม หมายถึง ท่าเรือที่ผสมผสานระหว่างท่าเรือ 2 ประเภท ดังกล่าวมาข้างต้น

ท่าที่ผ่านมา ภาครัฐได้แสดงบทบาทการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยได้ดำเนินการเชื่อมโยงกับแผนโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2556-2560 เพื่อยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ยุทธศาสตร์ด้านพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มีการกำหนดกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ (APEC RCEP AND ASEAN) เมื่อมีการรวมกลุ่มประชาคมอาเซียน โดยประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันในระดับปานกลาง เป็นรองจากประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และบรูไน มีข้อได้เปรียบจากการที่ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สามารถเป็นศูนย์กลางความเชื่อมโยงการท่องเที่ยว แต่ขณะเดียวกันก็มีจุดอ่อนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น คมนาคม วิทยาศาสตร์ สุขภาพ และการศึกษา ในการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงสร้างเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง เช่น โครง

ข่ายทางหลวงอาเซียน แผนพัฒนาทางรถไฟเชื่อมโยงอาเซียนและจีน (สิงคโปร์-คุนหมิง) รวมทั้งการสร้างระบบการขนส่งทางทะเลในแผนแม่บท (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) และจากข้อมูลการท่องเที่ยว พบว่าแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจเรือสำราญ มีการเติบโตเป็นอย่างมาก ซึ่งนับเป็นโอกาสที่จำนวนผู้โดยสารเรือสำราญเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 3,774,000 คนในปี ค.ศ. 1990 เป็น 21,556,000 คนในปี ค.ศ. 2015 (กระทรวงมหาดไทย [มท], 2558; รัชโท กิรติพงศ์ไพบูลย์. 2558)

ขณะที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้ส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเลและมีท่าเทียบเรือสำราญที่มีมาตรฐานระดับสากล มีมาตรการ ส่งเสริมการลงทุนเพื่อสร้างท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ในพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญ ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อทางเรือสำราญไปยังประเทศอื่นในอาเซียน มีการพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับ cruise, yacht และ superyacht โดยนโยบายรัฐบาลซึ่งเป็นข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2558 กำหนดให้พัฒนาประเทศไทยเป็น Cruise & yacht destination จุดศูนย์กลางเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ซึ่งในช่วงปลายปี พ.ศ. 2558 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยมีแผนงานจัด Superyacht Show เพื่อประชาสัมพันธ์การเตรียมความพร้อมในการเป็น Yacht destination และส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล (บุญเสริม ชันแก้ว, 2558)

การพัฒนาท่าเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยวในประเทศไทย ท่าเรือหลักของไทยสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญมีหลายแห่ง ได้แก่ (1) ท่าเรือแหลมฉบัง

จังหวัดชลบุรี เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ ตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรี ภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกตามธรรมชาติ มีพื้นที่ครอบคลุม 2,572 เอเคอร์ ตั้งห่างจากกรุงเทพมหานครเป็น ระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองพัทยาประมาณ 25 กิโลเมตร มีเรือสำราญขนาดใหญ่จากหลายประเทศมาจอดเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากท่าเรือมีสิ่งอำนวยความสะดวก และความสามารถรองรับเรือสำราญได้อย่างมีประสิทธิภาพดีกว่าท่าเรืออื่นในพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้ การเดินทางจากท่าเรือไปยังสถานที่สำคัญในกรุงเทพมหานครใช้ระยะเวลาเพียง 2 ชั่วโมง (2) ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) จังหวัดกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือระหว่างประเทศแห่งแรก และเป็นท่าเรือหลักของไทย เมื่อการค้าทางทะเลของประเทศขยายตัว ท่าเรือซึ่งมีลักษณะเป็นท่าเรือแม่น้ำทำให้ไม่สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่เกินกว่า 12,000 ระบายบรรทุกสูงสุด (DWT) อีกทั้งข้อจำกัดของพื้นที่บริเวณท่าเรือที่ไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้ เนื่องจากท่าเรือตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมืองกรุงเทพฯ จึงมี การก่อสร้างท่าเรือหลักแห่งใหม่ที่ชายฝั่งภาคตะวันออก การให้บริการท่าเรือสำราญของท่าเรือกรุงเทพ คือการให้บริการเรือขนาดเล็กและขนาดกลางในฐานะเป็นท่าเรือผสม เนื่องจากขนาดและความสามารถในการรองรับมีขีดจำกัด ดังนั้นเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมเรือสำราญ ท่าเรือกรุงเทพจำเป็นต้องมีการขยายตัวและพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ในฐานะเป็นท่าเรือผสม นอกจากนี้ ท่าเรือกรุงเทพยังมีข้อได้เปรียบเชิงที่ตั้ง เพราะมีการเข้าถึงสนามบินได้ง่าย ใกล้ตัวเมือง และใกล้สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ (3) ท่าเรือภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต ก่อสร้างขึ้นตาม

แนวทางในการพัฒนา การขนส่งทางทะเล ซึ่งได้ระบุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 โดยมีวัตถุประสงค์ ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของ ภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน โดยเริ่มตั้งแต่การศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือตั้งแต่ปี พ.ศ.2510 จนกระทั่งการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ในปี พ.ศ.2531 ใช้เวลากว่า 21 ปี ปัจจุบันท่าเรือภูเก็ตตั้งอยู่บน ชายฝั่งอันดามันด้านตะวันออกเฉียงใต้ของเกาะภูเก็ต บริเวณอ่าวมะขาม ตำบลวิชิต อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต สำหรับการบริการและประกอบการท่าเรือภูเก็ต รัฐบาลมอบหมายให้กรมธนารักษ์เป็นผู้บริหารและจัดการ และการประกอบการท่าเรือนี้ รัฐบาลมีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็น ผู้ประกอบการท่าเรือภูเก็ตและท่าเรือสงขลา แต่ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการ กับรูปแบบ วิธีการและเงื่อนไขให้เอกชนเข้ามาดำเนินการกิจการท่าเรือของรัฐ โดยมีบริษัทเจ้าพระยา ท่าเรือสากล จำกัด (C.T. International Line: CTIC) เป็นผู้บริหารท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ตเป็นเวลา 10 ปี โดยให้กรมธนารักษ์เป็นผู้รับผิดชอบในการทำสัญญาให้บริษัท CTIC เข้าบริหารท่าเรือทั้งสองแห่ง

อย่างไรก็ดี แม้ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวแต่ละปี จะมีเรือสำราญขนาดใหญ่ที่เป็น เรือสำราญท่องเที่ยวทั่วโลกและเรือสำราญขนาดกลางเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต แต่ด้วยปัญหาความไม่พร้อมของท่าเรือและสถานการณ์ทางการเมืองที่เกิดขึ้นกลายเป็นประเด็นต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ที่ส่งผลให้ประเทศไทยมีข้อจำกัดในธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญหลายประการที่จำเป็นต้องแก้ไข ดังนี้ (มท, 2558; ไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2558; วัฒนา โชคสุวณิช, 2558)

ตารางที่ 1 ข้อจำกัดในธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ

| ข้อจำกัดในธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ |
|--|
| 1. ทำเทียบเรือภูเก็ตถูกออกแบบเป็นท่าเรือสินค้า ไม่ใช่ท่าเรือโดยสาร ท่าเรือที่มีจึงไม่ได้มาตรฐาน และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว |
| 2. กฎและระเบียบพิธีการของท่าเรือยังขาดความเป็นสากล |
| 3. ขาดหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบดูแลท่าเรือสำราญจึงทำให้การพัฒนาขาดเอกภาพ และขาดความต่อเนื่อง |
| 4. ท่าเรือน้ำลึกอยู่ห่างไกลจากเมืองทำให้เดินทางเข้าเมืองลำบาก และระบบการขนส่งที่มีอยู่ที่มีไม่สามารถรองรับธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ |
| 5. ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ในการจัดการท่าเรือสำราญ |

ที่มา: มท, 2558; โพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2558; วัฒนา โชคสุวนิช, 2558

โพฑูรย์ มนต์พานทอง และเทิดชาย ช่วยบำรุง (2558) ได้ศึกษาเพื่อประเมินผลการจัดการท่าเรือแหวะพักของจังหวัดภูเก็ต สำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญผ่านการวิเคราะห์ระดับความสำคัญ และประสิทธิภาพการจัดการท่าเรือแหวะพักของจังหวัดภูเก็ต ในมุมมองของผู้โดยสารเรือสำราญโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือเพื่อนำมาจัดลำดับในการพัฒนาการจัดการท่าเรือแหวะพักของจังหวัดภูเก็ต ข้อมูลจากคำเฉลี่ยของตัวแปรจำนวน 22 ตัวแปรจาก 4 ปัจจัยหลัก จากการศึกษาพบว่า 9 ตัวแปรถูกจัดอยู่ในกลุ่มตัวแปรที่ระดับผลการปฏิบัติงานดีและระดับความสำคัญมาก ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยว ผู้ให้บริการ ความคุ้มค่าเงิน ความปลอดภัยบนฝั่ง สุขอนามัย ความสะอาด สภาพอากาศ และทะเล และพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร ในขณะที่ 5 ตัวแปรถูกจัดอยู่ในกลุ่มตัวแปรที่ระดับผลการปฏิบัติงานต่ำแต่ระดับความสำคัญมาก ได้แก่ แผนรับมือภาวะฉุกเฉิน การเชื่อมต่อ ระหว่างท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ

Chen (2016) ศึกษาเรื่อง How can Taiwan create a niche in Asia's cruise tourism industry?

โดยเน้นการท่องเที่ยวเรือสำราญ ในช่วงปีที่ผ่านมานักท่องเที่ยวเรือสำราญในเอเชีย ได้รับความนิยมและมีการเติบโตขึ้น ได้หันเป็นประเทศที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญ จากผลการศึกษา พบว่าการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญ ได้หันควรให้ความสำคัญกับเรื่องต่าง ๆ ดังนี้ การสร้างศูนย์บริการนักท่องเที่ยวตลอด 24 ชั่วโมง การจัดระบบบริการโลจิสติกส์เรือสำราญ การเชิญชวนผู้ประกอบการเรือสำราญจากต่างประเทศมาทดลองสำรวจและใช้บริการ การหาความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยงานภาครัฐเพื่อวางแผนและพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยเฉพาะ

Wang, Jung, Yeo, และ Chou (2014) ศึกษาเรื่อง Selecting a cruise port of call location using the fuzzy-AHP method: A case study in East Asia โดยศึกษาในพื้นที่เมืองซานย่า (Sanya) และเมือง ฮ่องกง สาธารณรัฐประชาชนจีน จังหวัดภูเก็ต ประเทศไทย เมืองสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์ และพอร์ตกลาง (Port Klang) ประเทศมาเลเซีย พบว่าปัจจัยหลักที่เป็นแรงจูงใจให้สายเรือเลือกท่า

แหวะพักมากที่สุด คือ สิ่งดึงดูดใจด้านการท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือโดยสาร และพบว่าฮ่องกงมีศักยภาพการเป็นท่าเรือในภาพรวมมากที่สุด และมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นท่าเรือหลัก ขณะที่สิงคโปร์มีลำดับคะแนนสูงกว่าและมีการลงทุนเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญแต่สิงคโปร์ขาดสิ่งดึงดูดใจด้านการท่องเที่ยว สำหรับภูเก็ตถึงแม้จะเป็น Pearl of the South และมีทรัพยากรทางธรรมชาติที่สมบูรณ์ แต่นักท่องเที่ยวบางคนยังไม่รู้จักภูเก็ต สำหรับชานย่า ถูกเรียกว่าเป็น Oriental Hawaii มีอากาศเย็นสบาย และหาดทรายที่สวยงาม แต่สาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่เปิดประเทศ ขณะที่พอร์ตกวางยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและมีข้อจำกัดด้านการคมนาคมขนส่ง

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยด้านเนื้อหาเพื่อศึกษาอุปทาน (Supply side) ของการท่องเที่ยว เรือสำราญ โดยมีขั้นตอนการวิจัย ดังนี้

1) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ เช่น ตำรา หนังสือ เอกสาร ฎุกระเบียบที่เกี่ยวข้อง รายงานวิจัย เว็บไซต์ของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน สถาบันการศึกษาที่สอนด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ และทบทวนบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญในการพัฒนาจากแผนยุทธศาสตร์และการประชุมที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 และ 2

2) การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้เทคนิคการสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) โดยทำการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เนื่องจากเป็นรูปแบบ

การท่องเที่ยวที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะกลุ่ม เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึกและใช้ในการตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 และ 2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูล (Key Informants) ประกอบด้วย ผู้แทนภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 27 คน ประกอบด้วย (1) ผู้บริหารหน่วยงานวางแผนและส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ได้แก่ กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น จำนวน 7 คน (2) ผู้แทนภาคเอกชน ได้แก่ ผู้แทนจากบริษัทนำเที่ยวเรือสำราญและ Ground Operator สำนักงานใหญ่และในภาคใต้ ได้แก่ บริษัท Regale International Travel จำกัด บริษัท SEA Tours จำกัด บริษัท Destination Asia (Thailand) จำกัด ผู้แทนบริษัทตัวแทนท่าเรือ/สายเรือสำราญ ได้แก่ บริษัท E.A.S. Maritime Agencies (Thailand) จำกัด บริษัท TSL Naxco (Thailand) จำกัด บริษัท South Services จำกัด ผู้บริหารท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกที่ภูเก็ต สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวภาคใต้และจังหวัดภูเก็ต ได้แก่ สมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต สมาคมธุรกิจทางน้ำไทย จำนวน 15 คน (3) ผู้แทนจากภาคชุมชนที่ทำเรือตั้งอยู่ ได้แก่ เทศบาลตำบลวิชิต ผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 2 คน และ (4) อาจารย์ด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ ได้แก่ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต จำนวน 3 คน

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์มีการนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์แบบเนื้อหา (Content Analysis) และใช้เทคนิคการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Triangulation Technique) ซึ่งเป็นกระบวนการวิธีที่หลากหลายในการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูล โดยผู้วิจัยใช้วิธีการตรวจสอบ

ข้อมูลว่า ข้อมูลเหล่านั้นถูกต้องมากน้อยเพียงใด เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความแท้จริงที่สุด โดยสามารถตอบปัญหา การวิจัยได้โดยการตรวจสอบจากแหล่งที่มาของข้อมูล ได้แก่

2.1) แหล่งบุคคล หมายถึง ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยมีผู้ให้ข้อมูลจำนวน 27 คน จากภาครัฐ จำนวน 7 คน ภาคเอกชนจำนวน 15 คน ภาคชุมชน จำนวน 2 คน และนักวิชาการซึ่งเป็นอาจารย์ด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญจำนวน 3 คน

2.2) แหล่งเวลา หมายถึง ในการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคชุมชน นักวิชาการ และผู้บริหารท่าเทียบเรือ ดำเนินการสัมภาษณ์ในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน ตลอดระยะเวลา 6 เดือนของการศึกษาวิจัยและมีการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ในช่วงเวลาที่ต่างกัน

2.3) แหล่งสถานที่ หมายถึง ผู้วิจัยดำเนินการวิจัยด้วยวิธีต่าง ๆ ในสถานที่แตกต่างกัน ทั้งในจังหวัดกรุงเทพมหานคร และจังหวัดภูเก็ต

ผลการวิจัย

1. ผลการวิจัยบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทยและอันดามัน

1.1 สถานการณ์การท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทยและอันดามัน

ประเทศไทยให้บริการเรือสำราญมาเป็นเวลานานกว่า 30 ปี แต่ท่าที่ผ่านมามีบทบาทท่าเรือของ ประเทศไทยเป็นท่าเรือแวะพัก (Port of Call) เป็นหลัก โดยเรือสำราญนำนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวโดยไม่ค้างคืนบนฝั่ง หรือเดินทางมาแวะท่องเที่ยวแล้วกลับขึ้นเรือเพื่อเดินทางต่อไปยังท่าเรืออื่น ส่วน

บทบาทการเป็นท่าเรือหลัก (Home Port) ของท่าเรือไทยยังมีน้อย เนื่องจากปัญหาและอุปสรรคหลายประการ เช่น ข้อจำกัดเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภคของท่าเรือ และความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง ในบางช่วงเวลา เป็นต้น ประเทศไทยปัจจุบันมีท่าเรือโดยสาร (Cruise Terminal) เพียงท่าเดียวที่แหลมฉบัง แต่ยังขาดการพัฒนาและบริหารเพื่อรองรับเรือสำราญอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยท่าเทียบที่ให้บริการหลักในประเทศไทยมีอยู่ 5 แห่ง ซึ่งเมืองท่าที่มีเรือสำราญมาใช้บริการมากที่สุด คือ การนำเรือมาจอดทอดสมอ ที่อ่าวป่าตอง และจอดเทียบท่าเรือน้ำลึก จังหวัดภูเก็ต รองลงมา ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือจังหวัดกระบี่ และท่าเรือคลองเตย กรุงเทพฯ ตามลำดับ เรือสำราญที่แวะเทียบท่าส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 80.5 แวะโดยไม่ค้างคืนบนฝั่ง มีเพียงส่วนน้อย คือ ร้อยละ 16.2 ที่แวะพักค้างคืน โดยนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาลงที่ท่าเรือคลองเตยพักค้างคืนบนฝั่งถึงร้อยละ 54.8 และที่ท่าเรือแหลมฉบังมีการพักค้างคืนร้อยละ 40.9 โดยที่เรือสำราญบางส่วนใช้ท่าเรือทั้ง 2 แห่งนี้เป็นจุดสิ้นสุดเส้นทางการเดินเรือ (Turnaround) (CLIA, 2014) ทั้งนี้ CLIA รายงานจำนวนสายเรือสำราญ ที่เดินทางเข้าเทียบท่าเรือในประเทศไทย และตัวเลขคาดการณ์ว่าเรือที่เข้าเทียบท่าเรือในประเทศไทยมีจำนวน ดังนี้ ในปี ค.ศ. 2013 จำนวน 329 ลำ และลดลงในปี ค.ศ. 2014 จำนวน 293 ลำ ต่อมาในปี ค.ศ. 2015 เพิ่มจำนวนเป็น 374 ลำ และกลับลดลงในปี ค.ศ. 2016 จำนวน 291 ลำ หลังจากที่มีการขยายเส้นทางเรือสำราญในตลาดเอเชียเพิ่มขึ้น ในปี ค.ศ. 2017 เรือสำราญที่เข้าเทียบท่าเรือในประเทศไทยสูงขึ้นเป็นจำนวน 509 ลำ และคาดการณ์ว่าในปี ค.ศ. 2018 จำนวนจะสูงขึ้นถึง 581 ลำ (CLIA, 2018)

ดังนั้น แนวโน้มเรือสำราญที่เดินทางเข้าเทียบเรือในประเทศไทยถึงแม้จะมีการลดลงในบางปี แต่ล่าสุดกำลังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

ภูเก็ตได้รับคัดเลือกเป็นท่าเรือแวะพักของสายการบินเรือฝั่งทะเลอันดามันตลอดมาอย่างต่อเนื่องสืบเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือหลักในสิงคโปร์และความหลากหลายของเมืองท่าเชื่อมโยงในเส้นทางเดินเรือระยะสั้นที่สามารถเชื่อมโยงกับภูเก็ตได้ ภูเก็ตจึงเป็นท่าเรือแวะพักสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวจำนวนมากที่ต้องการท่องเที่ยวในระยะเวลาสั้นหรือเพียง 1 วัน เรือสำราญที่เดินทางมาภูเก็ตจะจอดเทียบท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ต แต่เนื่องจากท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ตออกแบบเป็นท่าเรือสินค้าเป็นหลัก และไม่ได้ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อรองรับเรือสำราญ ขนาดของท่าเรือที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ความยาวไม่เกิน 180 เมตร จำนวน 2 ท่า ความยาวของเรือที่อนุญาตให้เข้าเทียบท่า 268 เมตร ความกว้างไม่เกิน 27.5 เมตร และร่องน้ำลึกไม่เกิน 9.4 เมตร และหน้าท่ารองรับเรือขนาดไม่เกิน 20,000 DWT ทำให้ไม่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ ที่มีจำนวนมากขึ้นในปัจจุบันได้ และบริเวณท่าเรือมีเพียงโกดังสินค้าไม่มีอาคารผู้โดยสาร หรือสิ่งอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยว เมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางมาถึงเพื่อเข้าและออกจากท่าเรือ จะมีการกางเต็นท์ชั่วคราวเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวบริเวณลานสินค้า นอกจากนี้ ท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ตยังมีข้อจำกัดด้านทำเลที่ตั้ง เนื่องจากตั้งอยู่ด้านตะวันออกเฉียงใต้ของเกาะภูเก็ตจึงได้รับอิทธิพลจากมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือในช่วง 6 เดือน คือช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายน หากเป็นเรือสำราญขนาดเล็กไม่มีปัญหาในการเข้า และออกจากท่าเรือ แต่ถ้าเป็นเรือสำราญขนาดใหญ่ หากมีลมแรงจะทำให้เรือต้านลมออกไม่ได้ อีกทั้งท่าเรื่อน้ำลึกอยู่ห่างไกลจากตัวเมืองทำให้เดินทางเข้าถึง

เมืองลำบาก และไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ จากปัญหาการเข้าเทียบท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ตดังกล่าว ส่งผลให้บางครั้งมีการนำเรือมาจอดทอดสมอบริเวณอ่าวป่าตอง โดยท่าเทียบเรือชั่วคราวมีลักษณะเป็นโป๊ะลอยน้ำเพื่อให้เรือขนส่งผู้โดยสารมาเทียบตั้งอยู่ทางด้านตะวันตกของเกาะภูเก็ตที่หาดป่าตองและหาดกะหลิม สำหรับการใช้งานชั่วคราวนี้จะใช้ในช่วงฤดูการท่องเที่ยว คือช่วงระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายน โดยเรือสำราญต้องทอดสมอลอยลำ และขนถ่ายนักท่องเที่ยวลงเรือเล็ก (Tender) มาขึ้นท่าเทียบเรือชั่วคราว

แม้ว่าท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ตได้รับการออกแบบให้ เป็นท่าเรือสินค้าเป็นหลักแต่ปัจจุบันก็มีเรือสำราญท่องเที่ยวใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ดังนั้น กรมเจ้าท่าจึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาท่าเรือภูเก็ตทำให้สามารถรองรับเรือโดยสารท่องเที่ยวขนาดใหญ่ โดยทำการเปิดประมูลสัมปทานใหม่ เมื่อเดือนกรกฎาคม 2559 และบริษัท ภูเก็ต ดีฟ ซี พอร์ต จำกัด ได้รับสัมปทานเพื่อดำเนินการปรับปรุงท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ตให้มีความยาวหน้าท่า 360 เมตร รองรับเรือที่มีความกว้าง 47 เมตร และมีแผนการพัฒนาให้เป็นท่าเรือศูนย์กลาง (Home Port) แบบครบวงจรในอนาคต

1.2 ผลการวิจัยสถานที่ตั้งของท่าเรือสำราญหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักมีความเห็นว่าท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันควรตั้งอยู่ในจังหวัดภูเก็ต ด้วยเหตุผลหลายประการ โดยผลการสัมภาษณ์สามารถเรียงลำดับตามความถี่จากมากไปหาน้อย โดยลำดับแรกมีความถี่สูงสุดเท่ากัน 3 ประเด็น คือ ความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว ชื่อเสียงเป็นที่รู้จัก และความหลากหลาย

ของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว รองลงมาลำดับที่ 2 มีความถี่เท่ากัน 4 ประเด็น คือ สิ่งอำนวยความสะดวกเข้าออก เที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ จำนวนมาก โครงสร้างพื้นฐานดี และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องจำนวนและขนาดเพียงพอต่อความต้องการ

ลำดับที่ 3 มีเพียงประเด็นเดียว คือ ยุทธศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางอันดามัน และลำดับสุดท้ายมีความถี่เท่ากัน 2 ประเด็น คือ หน่วยงานราชการประจำ และความพร้อมการให้บริการอื่น ๆ ที่เรือต้องการ แสดงได้ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 เหตุผลการเลือกภูเก็ตเป็นสถานที่ตั้งของท่าเรือสำราญหลัก

| การเรียงลำดับข้อมูลจากมากไปหาน้อย | เหตุผลผลการเลือกภูเก็ตเป็นสถานที่ตั้งของท่าเรือสำราญหลัก |
|-----------------------------------|---|
| 1 | แหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย จังหวัดภูเก็ตมีแหล่งท่องเที่ยวที่โดดเด่นหลายแห่ง เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เรือสำราญมาแวะพักเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับความสนุกสนานในพื้นที่ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวชุมชน และสถาบันบันเทิง |
| 1 | ชื่อเสียงเป็นที่รู้จัก ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวที่รู้จักของนักท่องเที่ยวในระดับโลก นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมมาเที่ยวและทำกิจกรรมท่องเที่ยว เช่น ชายหาด เกาะ ดำน้ำ อาหารทะเล เป็นต้น |
| 1 | ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวมีความหลากหลาย ภูเก็ตสามารถจัดโปรแกรมนำเที่ยวได้ 15-20 รายการนำเที่ยว เช่น วัดฉลอง เขารัง แหลมพรหมเทพ อ่าวพังงา เขาพิงกัน เกาะพีพี น้ำตก เกาะยวน้อย ซาฟารี ป่าชายเลน ปางช้าง สวนเสือ ภูเก็ตแฟนตาซี ราไทย เป็นต้น |
| 2 | สิ่งอำนวยความสะดวกเข้าออก ภูเก็ตมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าออกพร้อมกว่าเมืองอื่น เช่น สนามบินนานาชาติ เป็นต้น |
| 2 | เที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศจำนวนมาก ภูเก็ตมีเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศเข้าออกเป็นจำนวนมาก |
| 2 | โครงสร้างพื้นฐานดี ภูเก็ตมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดี เช่น ถนนหนทางมีความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดใกล้เคียง และมีท่าเรือภูเก็ตที่รองรับเรือสำราญขนาดเล็ก และขนาดกลางได้ในระดับหนึ่ง |
| 2 | ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องจำนวนและขนาดเพียงพอต่อความต้องการ จังหวัดภูเก็ตมีโรงแรมหลายระดับจำนวนมากเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เริ่มหรือจบการเดินทาง บริษัทนำเที่ยวหลายแห่งที่มีประสบการณ์จัดนำเที่ยวเรือสำราญ และมีมีคฤหาสน์ที่มีจำนวนเพียงพอที่มีทักษะความชำนาญและประสบการณ์ และพูดภาษาต่างประเทศได้หลายภาษา |
| 3 | ยุทธศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางอันดามัน จังหวัดภูเก็ตเป็นศูนย์กลางอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปสู่จังหวัดพังงา กระบี่ ภูเก็ต ภูเก็ต ภูเก็ต และเชื่อมโยงไปมาเลเซีย สิงคโปร์ และเอเชียใต้ |

ตารางที่ 2 เหตุผลการเลือกภูเก็ตเป็นสถานที่ตั้งของท่าเรือสำราญหลัก (ต่อ)

| การเรียงลำดับข้อมูลจากมากไปหาน้อย | เหตุผลการเลือกภูเก็ตเป็นสถานที่ตั้งของท่าเรือสำราญหลัก |
|-----------------------------------|--|
| 4 | หน่วยงานราชการประจำ ภูเก็ตมีสำนักงานของหน่วยงานราชการประจำอยู่หลายหน่วยงาน เช่น สำนักงานเจ้าท่าภูเก็ต ตำรวจท่องเที่ยว สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดภูเก็ต ด่านศุลกากรภูเก็ต เป็นต้น |
| 4 | ความพร้อมการให้บริการอื่น ๆ ที่เรือต้องการ เช่น การซ่อมบำรุงเรือ การหาวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อซ่อมแซมเรือ ภูเก็ตมีความพร้อม เนื่องจากมีอู่ซ่อมเรือหลายแห่ง |

2. ผลการวิจัยปัญหาและอุปสรรคของการเป็นท่าเรือสำราญเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว กลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเขตท่องเที่ยวอันดามัน พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ระบุปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน แสดงได้ดังตารางที่ 3

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเขตการท่องเที่ยวอันดามัน พบปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มการท่องเที่ยวอันดามัน ซึ่งเป็นการจัดลำดับตามความถี่ โดยความคิดเห็นตอบลำดับแรกที่มีความถี่สูงสุดเท่ากัน 2 ประเด็น คือ ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคของท่าเรือ และปัญหาการขาดความพร้อมของท่าเทียบเรือ รองลงมาลำดับที่ 2 มีเพียง

ประเด็นเดียว คือ ปัญหานโยบายรัฐบาลยังขาดความชัดเจน ลำดับที่ 3 มีเพียงประเด็นเดียว คือ ปัญหาการขาดระบบการขนส่งมวลชนเชื่อมต่อท่าเทียบเรือกับแหล่งท่องเที่ยวและขาดการจัดระเบียบการรับส่งผู้โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ลำดับที่ 4 มีเพียงประเด็นเดียว คือ ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ลำดับที่ 5 มีเพียงประเด็นเดียว คือ ปัญหาเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความรู้และความเข้าใจธุรกิจเรือสำราญ ลำดับที่ 6 มีความถี่เท่ากัน 2 ประเด็น คือ ปัญหาการบังคับใช้เรือท้องถิ่นในการขนถ่ายนักท่องเที่ยวเรือสำราญขึ้นฝั่ง และปัญหาการขาดการบริหารทรัพยากรเพื่อบริการนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูกลาง และลำดับที่ 7 มีเพียงประเด็นเดียว คือ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แสดงได้ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 3 ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน ตามความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์แยกประเภทตามกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

| ประเด็นปัญหา | ภาครัฐ | ภาคเอกชน | ภาคชุมชน | นักวิชาการ | รวม | ลำดับที่ |
|---|-------------------|----------------------------------|----------|------------|-----|----------|
| โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคของท่าเรือ | G1, 3, 4, 5, 6 | P1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 15 | C1 | A1, 2, 3 | 19 | 1 |
| การขาดความพร้อมของท่าเทียบเรือ | G1, 2, 3, 4, 5, 6 | P1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 14, 15 | | A1, 2, 3 | 19 | 1 |
| นโยบายรัฐบาลยังขาดความชัดเจน | G1, 2, 3, 6 | P1, 2, 4, 5, 7, 9, 13, 14, 15 | C 2 | A2 | 15 | 2 |
| การขาดระบบการขนส่งมวลชนเชื่อมต่อท่าเทียบเรือกับแหล่งท่องเที่ยว และขาดการจัดระเบียบการรับส่งผู้โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ | G1, 3, 4, 5, 6 | P1, 2, 3, 4, 9, 10, 14 | | A2, 3 | 14 | 3 |
| ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน | | P2, 3, 5, 10 | | | 4 | 4 |
| เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ ความเข้าใจธุรกิจเรือสำราญ | G4 | P2, 11 | | | 3 | 5 |
| การบังคับใช้เรือท้องถิ่นในการขนถ่ายนักท่องเที่ยวขึ้นฝั่ง | G4 | P10 | | | 2 | 6 |
| การขาดการบริหารทรัพยากรเพื่อบริการนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว | G6 | P1 | | | 2 | 6 |
| ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | | P6 | | | 1 | 7 |

ตารางที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

| การเรียงลำดับข้อมูลจากมากไปหาน้อย | ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน |
|-----------------------------------|--|
| 1 | <p>ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคของท่าเรือ ในอดีตท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ตรองรับเรือสำราญมาตลอดเป็นระยะเวลาช้านาน ต่อมาเมื่อเรือสำราญมีขนาดใหญ่ขึ้น ท่าเรือไม่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่และใหญ่มากในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวได้ เนื่องจากสาเหตุของขนาดของร่องน้ำ แอ่งกลับลำ ความยาวของท่าเทียบเรือ การไม่มีเขื่อนกันคลื่น เรือที่ใช้ลากจูงมีสภาพเก่าและจำนวนไม่เพียงพอ รวมทั้งสภาพลมและคลื่นในฤดูมรสุม ทำให้เรือสำราญขนาดใหญ่จำเป็นต้องทอดสมอบริเวณหาดป่าตอง และขนถ่ายผู้โดยสารโดยเรือเล็กมายังชายหาดป่าตองและหาดกะหลิม ซึ่งยังขาดแคลนสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ที่พักผู้โดยสาร ห้องน้ำ ที่จอดรถ เป็นต้น</p> |
| 1 | <p>ปัญหาการขาดความพร้อมของท่าเทียบเรือ ปัจจุบันยังไม่มียาเทียบเรือสำราญที่ได้มาตรฐานสำหรับรองรับเรือสำราญที่มีขนาดใหญ่ในอันดามัน ยังใช้ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าคือท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ต การไม่มีอาคารผู้โดยสารในท่าเทียบเรือ เมื่อเรือสำราญเข้าถึงท่าเรือ จะมีการใช้วิธีกางเต็นท์เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว อีกทั้งขาดสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือ เช่น ห้องน้ำมีจำนวนน้อย และไม่ได้มาตรฐานร้านแลกเปลี่ยนเงินตรา มีร้านเดียว มีร้านอาหารร้านกาแฟ สำหรับพนักงาน ไม่มีที่จอดรถ เป็นต้น อีกทั้งระบบการจองท่าเรือเป็นแบบใครมาก่อนได้ก่อน หากเรือสำราญมาถึงท่าเรือแต่มีเรือสินค้าจอดอยู่เทียบท่าอยู่ เรือสำราญต้องออกค่าใช้จ่ายในการนำเรือสินค้าออกจากท่าชั่วคราวเพื่อไปจอดทอดสมอและให้เรือสำราญเทียบท่า</p> <p>นอกจากนี้ ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวคือช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายน เมื่อเรือสำราญขนาดใหญ่ไม่สามารถเทียบท่าเรือภูเก็ตได้ เรือสำราญจำเป็นต้องทอดสมอหน้าหาดและส่งนักท่องเที่ยวขึ้นเรือเล็กมาขึ้นฝั่งที่ท่าเทียบเรือชั่วคราวบริเวณหาดป่าตองและหาดกะหลิมที่เป็นบึงโคลนน้ำ บางครั้งบึงแฉ่งไปตามกระแสคลื่น อาจทำให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวและเรือท้องถิ่นใช้เวลานานในการขนส่งนักท่องเที่ยวขึ้นฝั่งท่าเทียบเรือชั่วคราวหาดป่าตอง มีพื้นที่จำกัดเมื่อระดับน้ำขึ้นสูง ไม่มีหลังคากันแดดกันฝน ไม่มีห้องน้ำ และไม่มีที่จอดรถบัส ทำให้นักท่องเที่ยวต้องเดินเป็นระยะไกล เพื่อไปขึ้นรถบัส และรถบัสจะเข้าบริเวณท่าริมชายหาดได้เพียงครั้งละ 2-3 คัน ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดการขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปด้วยความล่าช้าไม่ปลอดภัย และเสียภาพพจน์การท่องเที่ยวของประเทศไทย</p> |
| 2 | <p>ปัญหานโยบายรัฐบาลยังขาดความชัดเจน นโยบายรัฐบาลที่สนับสนุนให้เกิดการพัฒนา แต่ยังขาดความชัดเจนในการผลักดันและสนับสนุนการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญขนาดใหญ่ และกระบวนการสร้างท่าเรือล่าช้าด้วยสาเหตุหลายประการ เช่น ปี 2546 มีการศึกษาความเป็นไปได้ของการสร้างท่าเรือโดยสาร แต่ขาดงบการลงทุน เมื่อมีงบลงทุน แต่ไม่ผ่านการวิเคราะห์ผลกระทบสภาพแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ทำให้เสียโอกาสหลายปีเพราะต้องเริ่มต้นใหม่ นอกจากนี้ กฎและระเบียบพิธีการที่ภาครัฐนำมาใช้ยังไม่เป็นสากล</p> |

ตารางที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน (ต่อ)

| การเรียงลำดับข้อมูลจากมากไปหาน้อย | ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน |
|-----------------------------------|---|
| 3 | <p>ปัญหาการขาดระบบการขนส่งมวลชนเชื่อมต่อการเทียบเรือกับแหล่งท่องเที่ยว และขาดการจัดระเบียบการรับส่งผู้โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เช่น แท็กซี่ รถโค้ช รถตุ๊ก เป็นระบบชุมชนจัดการเองในบริเวณท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ยังไม่มีมาตรฐานการจัดการและการกำหนดราคาค่าบริการมาตรฐาน ไม่ได้ใช้มิเตอร์ และมีการคุกคามปิดท่าประต้วงอยู่บ่อยครั้ง</p> |
| 4 | <p>ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเดินทางด้วยเรือสำราญมาแวะจอดที่ท่าเรือของประเทศไทย รวมทั้งความสงบภายในประเทศ ซึ่งปัจจุบันยังคงมีกรณีนักท่องเที่ยวได้รับความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สินอยู่อย่างต่อเนื่องทั้งจากการให้บริการที่ขาดคุณภาพ และจากโจรผู้ร้าย</p> |
| 5 | <p>ปัญหาเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ และความเข้าใจธุรกิจเรือสำราญ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานส่วนใหญ่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ ความเข้าใจ การท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ และขาดการสนับสนุนจากผู้บริหารระดับบน ในการกำหนดระเบียบปฏิบัติที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ ซึ่งประกอบด้วยผู้โดยสารและลูกเรือจำนวนมากมีระยะเวลาในการจอดเทียบท่าสั้น ๆ เจ้าหน้าที่จึงทำตามความเข้าใจที่อาจไม่ถูกต้อง</p> |
| 6 | <p>ปัญหาการบังคับใช้เรือท้องถิ่นในการขนถ่ายนักท่องเที่ยวเรือสำราญขึ้นฝั่ง ท้องถิ่นมีการออกกฎระเบียบในการขนถ่ายผู้โดยสารของเรือสำราญจากจุดทอดสมอมายังฝั่งต้องใช้เรือท้องถิ่นเป็นหลักและจะอนุญาตให้ใช้เรือ Ship Tender ของเรือสำราญ ต่อเมื่อเรือท้องถิ่นมีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการผูกขาด ไม่มีการกำหนดราคาค่าบริการที่เป็นมาตรฐาน มีการปรับราคาอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับเรือท้องถิ่นไม่ได้มีมาตรฐานความปลอดภัยตามข้อบังคับของ SOLAS การประกันความปลอดภัยของเรือ และไม่ได้ตามมาตรฐานความต้องการของสายเรือ (General Liability Insurance)</p> |
| 6 | <p>ปัญหาการขาดการบริหารทรัพยากรเพื่อบริการนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูการท่องเที่ยว ช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวมีนักท่องเที่ยวเข้ามาจำนวนมาก อาจมีการแย่งทรัพยากร เพื่อบริการนักท่องเที่ยว เช่น รถบัส เรือ Speed Boat เรือท่องเที่ยวไม่เพียงพอ มัคคุเทศก์ไม่เพียงพอ เป็นต้น</p> |

ตารางที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน (ต่อ)

| การเรียงลำดับข้อมูลจากมากไปหาน้อย | ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน |
|-----------------------------------|---|
| 7 | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผู้ประกอบการบางรายมีความกังวลต่อผลกระทบของสิ่งแวดล้อมและเสนอให้พิจารณาอย่างรอบคอบว่านักท่องเที่ยวที่มาจำนวนมากในระยะเวลาสั้น จะก่อให้เกิดผลดี ในแง่รายได้ แต่อาจสร้างปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้แก่เมืองท่องเที่ยว เช่น ปริมาณขยะมากขึ้น การจราจรติดขัด น้ำมันจากเรือสำราญที่อาจปนเปื้อนผิวน้ำ ความต้องการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น เป็นต้น แต่โดยข้อเท็จจริง เรือสำราญทุกลำมีกฎระเบียบในการแบ่งแยกประเภทขยะอย่างชัดเจน มีเตาเผาขยะของตนเอง มีระบบบำบัดน้ำเสียบนเรือ ปฏิบัติตามของบังคับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (MARPOL) และข้อตกลงระหว่างสมาชิกกับสมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA) อย่างเคร่งครัด ขยะใดที่ไม่สามารถบริหารจัดการบนเรือได้ และเมืองท่านั้น ๆ ไม่มีความสามารถในการบริหารจัดการขยะดังกล่าว เรือก็จะเก็บขยะดังกล่าวไว้บนเรือจนถึงเมืองท่าที่มีความพร้อมในการบริหารจัดการต่อไป</p> |

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

บริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย

การเติบโตของอุตสาหกรรมเรือสำราญโลกเพื่อการท่องเที่ยว มีการขยายตัวจากแถบหมู่เกาะแคริบเบียน ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และบริเวณยุโรปเหนือ สู่ภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะปัจจุบันการขยายตัวในตลาดเอเชียสูงกว่าในอดีตมากขึ้น เนื่องจากลักษณะเฉพาะด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวบนชายฝั่งและเงื่อนไขด้านสภาพภูมิอากาศและทะเลของภูมิภาคเอเชีย ส่งผลให้หลายประเทศในภูมิภาคเอเชีย เช่น ฮองกง สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย มีการสร้างท่าเรือตามมาตรฐานสากลแบบครบวงจร ในเส้นทางเชื่อมโยงเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยว (ASEAN, 2002)

สำหรับประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีทำเลเหมาะกับการพัฒนาท่าเรือสำราญอย่างยิ่ง เพราะ

ประเทศไทยตั้งอยู่ในพื้นที่ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตั้งอยู่ในเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่ประเทศต่างๆ ทั้งฝั่งทะเลอันดามัน สู่คาบสมุทรมินเดีย และฝั่งอ่าวไทย สู่ทะเลจีนใต้ ซึ่งเชื่อมโยงไปยังเอเชียตะวันออกต่อไป ผลการศึกษาพบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนส่วนใหญ่เห็นความสำคัญของการพัฒนาท่าเรือสำราญ ดังนั้น รัฐบาลควรสนับสนุนการปรับปรุงท่าเรือสำราญของประเทศไทย ถึงแม้ว่าในอดีตรัฐบาลไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างท่าเรือสำราญเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ส่งผลให้ประเทศไทยมีเพียงท่าเรือแหลมฉบังที่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้เพียงแห่งเดียว สำหรับเมืองที่ถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักและเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยวให้ความสนใจเป็นจุดแวะพัก เช่น กรุงเทพฯ สุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย) กระบี่ และภูเก็ต ซึ่งเมืองเหล่านี้ไม่มีท่าเรือ หรือมีเพียงท่าเรือที่มีจุดอ่อนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวก

สะดวกในบริเวณท่าเรือ ในเวลาต่อมา รัฐบาลให้ความสำคัญในการส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ จึงมีการดำเนินการเพื่อวางแผนและศึกษาการก่อสร้างท่าเรือสำราญ อย่างไรก็ตามนโยบายของรัฐบาล ยังขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง กรมเจ้าท่า (จท) (2558) มีการศึกษาด้านการจอดแวะพักของเรือสำราญ ที่ใช้ท่าเทียบเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก บริเวณฝั่งอ่าวไทย แต่ยังคงขาดท่าเทียบเรือหลักเพื่อรองรับเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยวในบริเวณภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ด้วยเหตุนี้ กรมเจ้าท่าจึงนำเสนอการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือสำราญอย่างเต็มรูปแบบ โดยพิจารณาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ เช่น เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดกระบี่ และเกาะภูเก็ต เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้เรือสำราญจอดแวะพักได้ยาวนานขึ้น แต่การผลักดันให้เกิดโครงการพัฒนาท่าเรือสำราญมีเพียงการวางแผนเบื้องต้น แต่เมื่อถึงระยะดำเนินการกลับขาดงบประมาณ และการศึกษาสภาพแวดล้อม ด้วยเหตุนี้การส่งเสริมให้มีการพัฒนาท่าเรือสำราญในประเทศไทยจึงยังไม่ประสบความสำเร็จ ขณะที่ประเทศในกลุ่มอาเซียนทั้งสิงคโปร์และมาเลเซียมีการพัฒนาท่าเรือที่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวภายในบริเวณท่าเรือ สภาพการณ์การก่อสร้างท่าเรือสำราญในประเทศไทยจึงประสบปัญหาความล่าช้าในการพัฒนาท่าเรือสำราญ ดังนั้น ภาครัฐจึงควรกำหนดนโยบายของชาติในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญให้ชัดเจน (The World Travel and Tourism Council (WTTC), 2004)

ทั้งนี้ การดำเนินการล่าช้าส่งผลต่อการสร้างรายได้จากการจอดแวะพักของเรือสำราญ ซึ่งจากข้อมูลและการสัมภาษณ์ พบว่าการส่งเสริมให้เกิดท่าเรือสำราญในเมืองท่องเที่ยวสำคัญต่างๆ นั้น ทั้ง

ในรูปแบบของการพัฒนาให้เป็นท่าเรือแวะพักหรือท่าเรือหลักจะสร้างรายได้ให้แก่ประชาชนและผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งการศึกษาของ Lekakou et. al. (2009) กล่าวถึงรายได้ของท่าเรือสำราญซึ่งเกิดจากการใช้จ่ายของสายการบินเรือ ผู้โดยสาร และลูกเรือ โดยท่าเรือหลัก จะมีรายได้เฉลี่ยสูงกว่าท่าเรือแวะพักประมาณ 6-7 เท่า

ปัญหาและอุปสรรคการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

สภาพปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของประเทศไทย โดยเฉพาะในเขตกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคชุมชน และนักวิชาการส่วนใหญ่ระบุถึงปัญหาของโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคของท่าเรือที่ขาดความพร้อมของท่าเทียบเรือในจังหวัดภูเก็ต เป็นปัญหาลำดับแรก ปัญหาส่วนใหญ่เป็นเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับเรือสำราญ ทั้งด้านปัจจัยสภาพทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและเงื่อนไขของท่าเรือ ด้านขนาดความลึกของร่องน้ำและแอ่งกลับลำ ขนาดและจำนวนที่จอดเรือ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารผู้โดยสาร พื้นที่อุปกรณ์ และความรวดเร็วในการขนถ่ายกระเป๋า ซึ่งหากภาครัฐและเอกชนดำเนินการ ตามแผนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกอย่างเร่งด่วนและทันตามกำหนดเวลา ก็จะสามารถแก้ไขปัญหาด้านปัจจัยสภาพ หรือเงื่อนไขของท่าเรือลงได้ สำหรับด้านการจัดการ เช่น ด้านการวางแผนงบประมาณระยะยาว ในการพัฒนาท่าเทียบเรือ ด้านการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ในการจัดการท่าเรือสำราญ ด้านระเบียบและพิธีการของท่าเรือแต่ละแห่งขาดความ

เป็นเอกภาพ และมีแนวปฏิบัติที่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับวัฒนา โชคสุวนิช (2558) ที่กล่าวถึงข้อเสียเปรียบของประเทศไทยที่มีท่าเรือไม่ได้มาตรฐาน และขณะเดียวกันก็มีจุดอ่อนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อัฐโท กิริติพงศ์ไพบูลย์, 2558; ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และเทิดชาย ช่วยบำรุง, 2558; เรือสำราญภูเก็ตวอนรัฐทำท่าเรือน้ำลึกหนุนท่องเที่ยว, 2555) ซึ่งเป็นปัญหาที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางลบที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย และภาพพจน์การท่องเที่ยวของประเทศไทย

ปัญหารองลงมาที่สะท้อนจากผู้ให้สัมภาษณ์ทุกกลุ่ม ยกเว้นภาคชุมชน คือ ปัญหาการขาดระบบการขนส่งมวลชนเชื่อมต่อระหว่างท่าเทียบเรือกับแหล่งท่องเที่ยว และขาดการจัดระเบียบการรับส่งผู้โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ นับเป็นปัญหาที่เคยมีการประชุมเจรจาระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้ว แต่ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ยังเห็นว่าควรมีการจัดมาตรฐานและกำหนดราคาค่าบริการให้ชัดเจน เนื่องจากผู้โดยสารเรือสำราญที่มาแวะพักมีเวลาจำกัดในการท่องเที่ยว การเดินทางจากท่าเรือ ไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลักหรือตัวเมืองจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2560)

ลำดับที่สาม คือ ปัญหานโยบายรัฐบาลยังขาดความชัดเจนด้านการวางแผน การดำเนินการ รวมถึงระเบียบที่นำมาบังคับใช้ยังไม่เป็นสากล ผู้ให้สัมภาษณ์โดยเฉพาะภาคเอกชน จึงมีความเห็นซึ่งสอดคล้องกับสภาการเดินทางและการท่องเที่ยวโลกว่า รัฐบาลควรกำหนดบทบาทและหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง และกำหนดนโยบายของชาติในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญให้ชัดเจน (Hsu, 2015; WTTTC, 2004) นอกจากนี้ ด้านกฎและระเบียบวิธีการของรัฐบาลยังไม่เป็นสากลและเหมาะสม กับ

ลักษณะเฉพาะของเรือสำราญ เช่น ขั้นตอนราชการที่ยุ่งยากซับซ้อน กฎระเบียบที่ส่งผลต่อต้นทุน การให้บริการ และอัตราค่าภาระที่เรียกเก็บจากสายเรือมากเกินไปจนสมควร รวมทั้งด้านความขัดแย้งและขาดการบูรณาการระหว่างภาคีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเรือสำราญ โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เช่น กรมการท่องเที่ยว กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางน้ำ กระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง อีกทั้งหน่วยงานท้องถิ่น ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล และองค์การบริหารส่วนจังหวัด จำเป็นต้องมีการวางแผนบูรณาการและทำงานร่วมกันเพื่อผลักดันให้แผนพัฒนาการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันโดยคำนึงถึงผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือ

ลำดับที่สี่ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นปัจจัยสำคัญที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกตัดสินใจเพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่มีความปลอดภัย (Gibson, 2006) ทั้งนี้ ความปลอดภัย ของนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่ผู้ให้สัมภาษณ์กล่าวถึง นอกจากเป็นความปลอดภัยเรื่องชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวแล้ว ยังรวมถึงการคำนึงถึงความปลอดภัยทางการเมืองในประเทศไทยซึ่งเป็นเหตุการณ์ในอดีต แต่เหตุการณ์ในครั้งนั้นส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เนื่องจากสายเรือบางแห่งตัดสินใจยกเลิกการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ดังนั้น ความปลอดภัยจึงเป็นเรื่องที่ควรป้องกันและแก้ไข โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการควรให้ความสำคัญอย่างยิ่ง (ASEAN, 2002)

ลำดับที่ห้าปัญหาเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความรู้และความเข้าใจ ธุรกิจเรือสำราญ การให้ความสำคัญเรื่องบุคลากรเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับธุรกิจท่องเที่ยวเรือสำราญ เพราะการดำเนินการ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญมีลักษณะเฉพาะที่นักท่องเที่ยวมีเวลาจำกัด และขณะเดียวกันต้องสามารถรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ดังนั้น การดำเนินการทุกอย่างจึงต้องมีเตรียมการเป็นอย่างดี เพื่อให้การบริการเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและราบรื่น ซึ่งทักษะและความสามารถของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีความชำนาญ รวมทั้งด้านบุคลากรที่ขาดทักษะด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์ให้แหล่งท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นที่รู้จักทั่วไปนั้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของไพฑูริย์ มนต์พานทอง และเทิดชาย ช่วยบำรุง (2558)

ลำดับที่หกประกอบด้วย ปัญหาการบังคับใช้เรือท่องเที่ยวในการขนถ่ายนักท่องเที่ยวเรือสำราญขึ้นฝั่งและปัญหาการขาดการบริหารทรัพยากรเพื่อบริการนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูการท่องเที่ยว เป็นปัญหาที่จำเป็นต้องใช้ข้อบังคับทางกฎหมาย และทักษะการบริหารจัดการของตัวแทนสายเรือ ซึ่งเป็นปัญหาที่ภาครัฐและเอกชน จำเป็นต้องประสานความร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุซึ่งอาจเกิดขึ้น ทั้งในระหว่างการขนถ่ายนักท่องเที่ยวจากเรือสำราญขึ้นฝั่ง และการวางแผนเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวเพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบนชายฝั่ง เพราะด้วยเวลาที่จำกัดในการให้บริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก หากขาดการบริหารจัดการที่ดีอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นเกาะขนาดเล็กได้ และลำดับสุดท้าย ผู้ให้สัมภาษณ์คำนึงถึงปัญหาที่เป็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในจังหวัดภูเก็ต เมื่อมีนักท่องเที่ยวเรือสำราญเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวน

มาก ซึ่งในเรื่องนี้จะเชื่อมโยงไปกฎระเบียบที่ภาครัฐควรกำหนดให้ชัดเจน เพื่อให้สายเรือปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง เนื่องจากการรักษาความสะอาดและการจัดการขยะเพื่อให้ถูกสุขลักษณะ เป็นประเด็นสำคัญที่สายเรือพึงต้องปฏิบัติ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าข้อมูลให้ผู้ให้สัมภาษณ์สะท้อนถึงปัญหาและอุปสรรคการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งที่อยู่ในภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคชุมชน และนักวิชาการ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ข้อค้นพบจากการวิจัยนำไปสู่ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคชุมชน ในการพัฒนาท่าเรือสำราญของประเทศไทยสู่ความสำเร็จ จำเป็นต้องอาศัยปัจจัยสู่ความสำเร็จ หลายประการและความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ดังนี้

1. ท่าเรือสำราญที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อสายการเดินเรือ และนักท่องเที่ยว เช่น ระบบการรับจองและยื่นยันท่าเทียบเรือ ขนาดและความลึกของร่องน้ำที่เพียงพอแก่การกลับลำเรือสำราญขนาดใหญ่ ท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ตลอดทั้งปี โดยมีความยาวหน้าท่ารวม 360 เมตร เพื่อให้สามารถจอดเรือได้ 2 ลำ และมีขนาดและความลึกของร่องน้ำเพียงพอแก่การกลับลำเรือ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารผู้โดยสาร ความรวดเร็วในการบรรจุและขนถ่ายกระเป๋า การตรวจกระเป๋า การจัดการขยะและของเสียบริเวณท่าเรือ และคุณภาพและมาตรฐานของการส่งเสียงเรือ โดยเฉพาะตัวแทนเรือควรมีประสิทธิภาพ

หน่วยงานที่ควรมีบทบาทในการจัดการ: ได้แก่ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

2. ท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ท่าเลที่ตั้งของเมืองที่เป็นจุดผ่านของเส้นทางเดินเรือ และมีท่าเรือตั้งอยู่ใกล้ศูนย์กลางของเมืองที่สามารถมีระบบการเชื่อมโยงระหว่างสนามบิน/ท่าเรือ/โรงแรม ด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวก รวดเร็ว มีสนามบินที่รองรับเที่ยวบินจำนวนมาก เพื่อเชื่อมต่อระหว่างประเทศต้นทางของผู้โดยสารและเมืองที่ตั้งของท่าเรือได้สะดวกและรวดเร็ว โดยมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีความปลอดภัย และความมั่นคงในระดับมากที่สุด

หน่วยงานที่ควรมีบทบาทในการจัดการ ได้แก่ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม สำนักงานจังหวัดภูเก็ต องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต การท่าแห่งประเทศไทย ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ผู้ประกอบการโรงแรม และผู้ประกอบการเดินรถสาธารณะจังหวัดภูเก็ต

3. นโยบายของรัฐบาล รัฐบาลควรกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนการดำเนินให้สายการบินเรือได้รับความสะดวก และรวดเร็ว กำหนดมาตรฐานวิธีการตรวจคนเข้าเมือง และระเบียบศุลกากร รวมทั้งนโยบายด้านวีซ่า เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและลูกเรือที่ทำงานในเรือสำราญ ด้วยความโปร่งใสและกำหนดอัตราค่าภาระที่รัฐบาลเรียกเก็บจากสายการบินเรือควรมีมาตรการที่เหมาะสม และดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้บริการท่าเทียบเรือของประเทศไทย

หน่วยงานที่ควรมีบทบาทในการจัดการ ได้แก่ กรมเจ้าท่า สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกระทรวงการต่างประเทศ

4. แหล่งท่องเที่ยว ปัจจุบันที่สนับสนุนการเป็นท่าเรือสำราญต้องมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนเพียงพอ

กับความต้องการของนักท่องเที่ยว และมีความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยวบนชายฝั่ง รายการนำเที่ยวก่อน-หลังลงเรือ โดยแหล่งท่องเที่ยวต้องมีความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากของแหล่งท่องเที่ยวและมีกิจกรรมการท่องเที่ยวบนฝั่งที่น่าสนใจ

หน่วยงานที่ควรมีบทบาทในการจัดการ ได้แก่ กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมอุทยานแห่งชาติ และผู้ประกอบการท่องเที่ยว

5. ธุรกิจและผู้ให้บริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เมืองซึ่งเป็นที่ตั้งท่าเรือสำราญ ต้องมีธุรกิจสนับสนุนการท่องเที่ยวที่ครบครัน เช่น โรงแรมขนาดใหญ่ที่รองรับแขกจำนวนมาก ความเชี่ยวชาญของบริษัทนำเที่ยวมืออาชีพ ความรู้และทักษะของผู้ให้บริการต่าง ๆ ความรู้ และความสามารถของมัคคุเทศก์ และแหล่งจำหน่ายซื้อสินค้า/ของที่ระลึกหลากหลาย

หน่วยงานที่ควรมีบทบาทในการจัดการ ได้แก่ ผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรม ผู้ประกอบการ ธุรกิจนำเที่ยว ผู้ประกอบการสินค้าที่ระลึก มัคคุเทศก์ กรมการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน สวัสดิการและสังคม

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับเงินทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย และขอขอบคุณมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สำนักประสานงานโครงการวิจัยอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ ที่ให้การสนับสนุนงานวิจัยในครั้งนี้

บรรณานุกรม

กรมเจ้าท่า. (2559). โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี. สืบค้นเมื่อ 7 มีนาคม 2559, จาก <http://www.thaicruise.ttm.com/>

กระทรวงมหาดไทย. (2558). โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงการพัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย, 3-4 กรกฎาคม 2558. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

จุมพล ชฎาวัดณ์. (2558). ภาครัฐกิจเรือท่องเที่ยวสำราญ: โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงการพัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย, 3-4 กรกฎาคม 2558. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย.

ธัชโช กิรติพงษ์ไพบูลย์. (2558). ภาครัฐกับการท่องเที่ยวสำราญ: โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงการพัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย, 3-4 กรกฎาคม 2558. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย.

บุญเสริม ชันแก้ว. (2558). ภาครัฐกับการท่องเที่ยวสำราญ: โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงการพัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย, 3-4 กรกฎาคม

2558. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย.

ไพฑูริย์ มนต์พานทอง. (2558). การพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย.

กรุงเทพฯ: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

ไพฑูริย์ มนต์พานทอง. (2560). การวิเคราะห์องค์ประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมกับบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญ. วารสารการจัดการ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์, 6(3): 107-124.

ไพฑูริย์ มนต์พานทอง, และเทิดชาย ช่วยบำรุง. (2558). ผลการปฏิบัติงานการจัดการท่าเรือแะพักของจังหวัดภูเก็ต สำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ: การประเมินผลโดยการใช้การวิเคราะห์ความสำคัญและผลการปฏิบัติงาน. วารสารการจัดการ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์, 4(1): 1-11.

เรือสำราญภูเก็ตวอนรัฐทำท่าเรือน้ำลึกหนุนท่องเที่ยว. (2555, 15 กรกฎาคม). ไทยรัฐออนไลน์. สืบค้นจาก <https://www.thairath.co.th/content/276247>

วัฒนา โชคสุวณิช. (2558). ภาครัฐกิจเรือท่องเที่ยว: โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงการพัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางทะเล ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย, 3-4 กรกฎาคม 2558. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย.

ASEAN. (2002). The Study for an Integrated Regional Cooperation Framework Plan. ASEAN Cruise Development Framework. Retrieved April 10, 2016, from <http://www.asean.org/uploads/archive/ACDF-Report.pdf>

- Chen, C. A. (2016). How can Taiwan create a niche in Asia's cruise tourism industry? *Tourism Management, 55*, 173-183.
- Cruise Lines International Association. (2014). Cruise Lines International Association Southeast Asia: Asia cruise trends 2014 edition. Retrieved April 10, 2016, from https://cruising.org/docs/default-source/research/asiacruisetrends_2014_finalreport-4.pdf
- Cruise Lines International Association. (2015). 2015 Cruise industry outlook: Cruising to new horizons and offering traveler more. Retrieved April 10, 2016, from <http://www.cruising.org/docs/default-source/research/2015-cruise-industry-outlook.pdf>
- Cruise Lines International Association. (2018). Asia cruise trends 2018 edition. Retrieved October 10, 2018, from https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/CLIA-Asia-Cruise-Trends-2018-Edition-2018_07.pdf
- Demetriou, I. (2011). *The promotion of the New Larnaka Port as a homeport for cruises in the wider region of Eastern Mediterranean: Challenges, perspectives and specific proposals*. Limassol, Cyprus: Maritime Institute of Eastern Mediterranean.
- Dowling, K. R. (2006). *Cruise ship tourism*. London, England: CAB international.
- Gibson, P. (2006). *Cruise operations management*. New York: Routledge.
- Hsu, C. H. C. (2015). Competitive landscape of Asian cruise ports. Retrieved October 10, 2018, from <https://scholarworks.umass.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1122&context=ttra>
- Kizielewicz, J. (2012). Theoretical considerations on understanding of the phenomenon of maritime tourism in Poland and the world. *Scientific Journals, 31*(103): 186-116.
- Lekakou, M. B., Pallis, A. A., & Vaggelas, G. K. (2009). Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria. *Tourismos: An International Multidisciplinary Journal of Tourism, 4*(4): 215-240.
- Liu, X. M. (2006). *Customer relationship management in Asia/Pacific cruise industry* (Unpublished doctoral dissertation). University of Nottingham.
- McCalla, R. J. (1998) An investigation into site and situation: Cruise ship port. *Voor Economische en Sociale Geografie, 89*(1): 44-55.
- Morgan, P., & Power, L. (2011). Cruise tourism and the cruise industry. In P. Robinson, S. Heitmann, & P. Dieke (Eds.), *Research themes for tourism* (pp. 276-288). Cambridge, MA: CAB International.
- Pavlic, I. (2013). Cruise tourism demand forecasting- the case study of Dubrovnik. *Tourism and Hospitality Management, 19*(1), 125-142.

- Policy Research Corporation. (2009). *Tourist facilities in ports: The economic factor*. Antwerp, Belgium: Author.
- Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2012). The cruise industry: itineraries, not destinations. *Port Technology International*, 54, 13-16.
- TEC Inc. (2007) *Port of Sydney master plan*. Andover, MA: Author.
- Wang, Y., Jung, K. A., Yeo, G. T., & Chou, C. C. (2014). Selecting a cruise port of call location using the fuzzy-AHP method: A case study in East Asia. *Tourism Management*, 42, 262-270.
- World Tourism Organization. (2010). Cruise tourism - current situation and trends. Retrieved April 10, 2016, from http://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/In_foshop/4860/F69B/DDF8/6297/2C04/C0A8/0164/E2F3/110111_cruise_tourism_excerpt.pdf
- World Travel and Tourism Council. (2004). *The Caribbean: The impact of travel & tourism on jobs and the economy*. London, England: Author.