

M

# Management of Linked Tourist Attractions to Accommodate Cruise Tourists in Eastern Economic Corridor

Jiratcha Ngamlertdanai<sup>1\*</sup> Komsit Kieanwatana<sup>2</sup> and Angsumalin Jamnongchob<sup>3</sup>

*Received: March 25, 2021 Revised: April 26, 2021 Accepted: July 2, 2021*

## Abstract

The purpose of this research was to study linked tourist attraction management to accommodate cruise tourists in Eastern Economic Corridor by using Delphi technique. Gathering data from 19 experts, who have experiences in Cruise Tourism in Eastern Economic Corridor as well as in government and private sectors. The first round of Delphi Technique was collected by semi-structure interview, then the results were used to create close-ended questionnaires with rating scale in the second and third rounds. The data from the third round were analyzed by using median, mode, Imd-Mol and interquartile range. The criteria for determining the consensus result was the median with the minimum threshold of 3.50, the interquartile range values to be less than or equal to 1.50 and the absolute value of the difference between median and mode to be less than or equal to 1.00. The research result was found that overall consensus was ranked in the most level of mutual agreement (Md = 5.00, Mo = 5.00, Imd-Mol = 0.00, IR = 0.70). Furthermore, expert consensus agreed on the highest levels in terms of attractions, facilities, accessibility, security, tourism marketing and tourist management, respectively.

**Keywords:** management of associated (linked) tourism attractions, cruise tourists, eastern economic corridor

<sup>1</sup> Integrated Tourism Management, Faculty of Environmental Culture and Ecotourism, Srinakharinwirot University

<sup>2,3</sup> Faculty of Environmental Culture and Ecotourism, Srinakharinwirot University

\* Corresponding author. E-mail: jiratcha.ngamlertdanai@g.swu.ac.th



# การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

จรัชฌา งามเลิศคณัย<sup>1\*</sup> คมสิทธิ์ เกียนวัฒนา<sup>2</sup> และ อังสุมาลิน จ้างงชอบ<sup>3</sup>

วันรับบทความ: March 25, 2021 วันแก้ไขบทความ: April 26, 2021 วันตอบรับบทความ: July 2, 2021

## บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยเทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจำนวน 19 ท่าน ดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟาย รอบที่ 1 โดยการสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง และนำผลสัมภาษณ์มาสร้างแบบสอบถามปลายปิดแบบมาตราส่วนประเมินค่าในรอบที่ 2 และรอบที่ 3 จากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามในรอบที่ 3 โดยการหาค่ามัธยฐาน ค่าฐานนิยม ค่าสัมบูรณ์ ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ ซึ่งเกณฑ์ในการพิจารณาข้อความที่ได้รับฉันทามติ คือ ต้องมีค่ามัธยฐานไม่ต่ำกว่า 3.50 ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์น้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.50 และมีค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยมน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.00 ผลการวิจัย พบว่าในภาพรวมผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด ( $Md = 5.00$ ,  $Mo = 5.00$ ,  $IMd-Mol = 0.00$ ,  $IR = 0.70$ ) โดยการวิเคราะห์ข้อมูลตามองค์ประกอบการจัดการแหล่งท่องเที่ยว พบว่าผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด ในด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ด้านการรักษาความปลอดภัย ด้านการตลาดการท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว ตามลำดับ

**คำสำคัญ:** การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง นักท่องเที่ยวเรือสำราญ เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

<sup>1</sup> สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

<sup>2,3</sup> คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

\* Corresponding author. E-mail: jiratcha.ngamlertdanai@g.swu.ac.th

## บทนำ

การท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism) ถือเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ที่มีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะ เน้นการให้ประสบการณ์พิเศษที่หลากหลายแก่นักท่องเที่ยว โดยสมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise Lines International Association: CLIA) กล่าวว่าในปี พ.ศ. 2562 จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญเพิ่มสูงถึง 29.7 ล้านคน มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเป็นปีที่ 12 (Cruise Lines International Association [CLIA], 2019) และนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญกับจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยวตามท่าเรือแวะพักมากขึ้น นอกจากนี้ อัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทยติด 1 ใน 10 อันดับประเทศของภูมิภาคเอเชียที่มีเรือสำราญแวะพักมากที่สุด อีกทั้งในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญเดินทางมาประเทศไทยเพิ่มขึ้นสัดส่วน ร้อยละ 14.5 โดยท่าเรือแหลมฉบังมีจำนวนเรือสำราญจอดเทียบท่าข้ามคืนมากที่สุด ซึ่งมีอัตราการเติบโตใน 5 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2562 สูงขึ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 88 (CLIA, 2019) แม้ในปี พ.ศ. 2563 อัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวเรือสำราญจะลดลง สืบเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้หลายประเทศมีการประกาศใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-down) เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเดินทางเข้ามา และเกิดการกระจายของเชื้อดังกล่าวมาในพื้นที่ ส่งผลให้การท่องเที่ยวทั่วโลกหยุดชะงักและส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างมหาศาล ทำให้ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนกันยายน ปี พ.ศ. 2563 เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญทั่วโลกเพียง 77 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากปี พ.ศ. 2562 ที่ธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลกก่อให้เกิดรายได้รวมถึง 154.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (CLIA, 2021) แต่ในขณะเดียวกันสายการบินเรือมีการปรับรูปแบบการจัดการและเตรียมความพร้อมกลับมาให้บริการอย่างเต็มกำลังเมื่อสถานการณ์เริ่มคลี่คลายเป็นปกติ

จากทิศทางและแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญก่อนการเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ช่างต้น ทำให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญมีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจมากขึ้น สอดคล้องกับการดำเนินงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาที่ให้ความสำคัญกับการดึงดูดนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ ซึ่งถือว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญนำนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงมาสู่ประเทศไทย จึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2560-2570 เพื่อส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญ ประกอบกับความสำคัญของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) ที่มีการดำเนินงานสอดคล้องกับนโยบายหลักของรัฐบาลว่าด้วยนโยบายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งแผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีศักยภาพและมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว แต่ประเด็นปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ พบว่า มีการจัดการการท่องเที่ยวที่ขาดความสมดุลระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมโลจิสติกส์ในพื้นที่ยังขาดความสะดวกและความเชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยว ทำให้เกิดการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว ดังนั้น จึงมุ่งเน้นยกระดับการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัด สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต และกระบี่

นักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีศักยภาพสูงและกลุ่มเชิงสุขภาพ โดยมีพหุวิทยา สัตหีบ และระยองเป็นวงแหวนการท่องเที่ยวหลักขยายสู่ฉะเชิงเทรา (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก [สกพอ], 2561) โดยมีการพัฒนาสอดคล้องกับแผนหลักตามแนวทางการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ได้แก่ การพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็นท่าเทียบเรือสำราญที่พหุวิทยา และสัตหีบ รวมถึงส่งเสริมการขยายเส้นทางเรือและเรือสำราญจากต่างประเทศให้แวะพักที่พหุวิทยา แหลมฉบัง ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้เป็นทั้งท่าเรือหลัก (Homeport) และท่าเรือแวะพัก (Port of Call) เพื่อการท่องเที่ยวบนชายฝั่ง (Coastal tourism) ของประเทศไทย ถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการดึงดูดนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงเข้าสู่พื้นที่

จากประเด็นข้างต้น ผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญในการพัฒนาด้านอุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply) โดยเฉพาะการจัดการแหล่งท่องเที่ยวให้มีความพร้อมเพื่อยกระดับศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีศักยภาพสูง นอกจากนี้ การจัดการการท่องเที่ยวให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งไปสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ในพื้นที่จะก่อให้เกิดการกระจายการท่องเที่ยว ทำให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่น ๆ เกิดการพัฒนารูปแบบและเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลาย สามารถนำเสนอโปรแกรมการท่องเที่ยวบนฝั่งที่หลากหลาย สร้างทางเลือกในการตัดสินใจให้แก่สายการบินเรือในการเลือกจุดท่าเรือแวะพัก และการตัดสินใจเลือกซื้อโปรแกรมล่องเรือสำราญของนักท่องเที่ยว รวมถึงลดความแออัดจากการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว และสร้างสมดุลในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ส่งเสริมให้เกิดการกระจายการพัฒนาและกระจายรายได้ในพื้นที่ต่าง ๆ จากเมืองหลักสู่พื้นที่เมืองรองในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องและขับเคลื่อนแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้เกิดเป็นรูปธรรม วางฐานรากในการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

## วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

## ทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

### 1. การจัดการแหล่งท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2545) ได้กล่าวว่า การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเป็นกระบวนการดำเนินงานที่ครอบคลุมทั้ง 5 ภารกิจ ได้แก่ การสำรวจข้อมูลทรัพยากรทางการท่องเที่ยว การปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การบริหารแหล่งท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ และการรักษาความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว

ภณสิทธิ์ อ้นยะ ณัฐพล ประดิษฐ์ผลเลิศ รัชต วรณสุขะศิริ และชวลีย์ ณ ถกลาง (2562) ได้กล่าวว่า ปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวประกอบด้วย 7 องค์ประกอบ ได้แก่ ด้านการวางแผนของผู้รับผิดชอบแหล่งท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้านการบริหารจัดการให้เกิดคุณภาพการให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว ด้านการจัดการกิจกรรมทางการท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและธรรมชาติ สอดคล้องกับคณะบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว (กรมการท่องเที่ยว [กทท], 2557) ที่สรุปไว้ว่า การวางแผนการจัดการแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยวต้องครอบคลุมปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญทั้ง 6 ด้าน ดังนี้

- 1) ด้านสิ่งดึงดูดใจ หมายถึง ลักษณะสำคัญของแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่า ทำให้แหล่งท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่นแตกต่างจากแหล่งท่องเที่ยวทั่วไป
- 2) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง อุปกรณ์การบริการต่าง ๆ ที่จัดไว้สำหรับการบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว เป็นต้น
- 3) ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ทั้งในด้านของระยะเวลา ประเภทยานพาหนะ ความสะดวกในการใช้บริการยานพาหนะ และค่าใช้จ่ายการเดินทาง
- 4) ด้านการรักษาความปลอดภัย หมายถึง มาตรการด้านความปลอดภัย รวมถึงระบบการเตือนภัยฉุกเฉิน และข้อควรปฏิบัติในสถานที่นั้น ๆ เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อนักท่องเที่ยว
- 5) ด้านการตลาดการท่องเที่ยว หมายถึง การดำเนินการที่ตอบสนองต่อกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้เกิดการตัดสินใจเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว โดยการใช้กลยุทธ์ทางการตลาด
- 6) ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว เพื่อก่อให้เกิดพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่พึงประสงค์ และกำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว

## 2. การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว

มนตรี สังข์ทอง ศศินันท์ ศาสตร์สาระ กิตติพงษ์ โสภณธรรมภาณ และเอกวิศว์ สงเคราะห์ (2560) กล่าวว่า แนวทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัด สามารถวิเคราะห์ได้จาก 5 องค์ประกอบ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวภายในจังหวัด แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดใกล้เคียง กิจกรรมทางการท่องเที่ยว ยานพาหนะในการเดินทาง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยง นอกจากนี้ ปรัชมาศ ลัญชานนท์ อัจฉรี เหมสันต์ และบรรจง สมบูรณ์ชัย (2556) ได้กล่าวถึง ความเชื่อมโยงของกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวไว้ว่า สามารถนำมาเป็นกลยุทธ์หลักในการพัฒนาการท่องเที่ยวได้ ซึ่งมีการแบ่งความเชื่อมโยงในพื้นที่ ออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ความเชื่อมโยงของธุรกิจด้านการท่องเที่ยวในเชิงพื้นที่ และความเชื่อมโยงของกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวในเชิงการใช้พื้นที่และประกอบกิจกรรมของนักท่องเที่ยว

ชมภูณัฐ หุ่นนาค (2558) กล่าวว่า ความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับความหลากหลายที่ปรากฏในแหล่งท่องเที่ยว ในแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งมักจะมีหลากหลายที่มากกว่าหนึ่งหลักลมรวมกันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่ โดยสามารถจำแนกมิติความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวหลักได้ ดังนี้ ความเชื่อมโยงมิติวิถีชุมชน ความเชื่อมโยงมิติประวัติศาสตร์ ความเชื่อมโยงมิติวัฒนธรรมและศาสนา และความเชื่อมโยงมิติทรัพยากรธรรมชาติ

ดังนั้น ความเชื่อมโยงดังกล่าวจึงเป็นสิ่งสะท้อนถึงศักยภาพความพร้อมในการจัดการและความหลากหลายของพื้นที่นั้น ๆ การจัดการแหล่งท่องเที่ยวจึงถือเป็นปัจจัยพื้นฐานในการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยง เมื่อมีการจัดการแหล่งท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม มีการบริหารจัดการที่ดีสามารถนำเสนอความเป็นเอกลักษณ์ในพื้นที่แก่นักท่องเที่ยวได้จะก่อให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงในพื้นที่ต่าง ๆ

### 3. การท่องเที่ยวเรือสำราญ

Gibson (2006) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวเรือสำราญไว้ว่าเป็นการพักผ่อนที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือผ่านทะเลหรือแม่น้ำ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือเป็นส่วนหนึ่งของประสบการณ์ในการเดินทางและมีการเทียบท่าเรือแวะพัก

ไพฑูรย์ มนต์พานทอง (2558) ได้กล่าวไว้ว่า การท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นการผสมผสานของที่พักและการคมนาคมขนส่งที่เน้นด้านความพึงพอใจและความปลอดภัยเป็นอันดับแรก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและกิจกรรมที่มอบประสบการณ์พิเศษให้กับผู้โดยสาร โดยมีการเดินทางจากท่าเรือหลักและแวะตามท่าเรือแวะพักตามกำหนดการ ซึ่งใช้ระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี

ดังนั้น การท่องเที่ยวเรือสำราญ จึงเปรียบเสมือนการท่องเที่ยวบนเมืองจำลองลอยน้ำ เนื่องจากมีการผสมองค์ประกอบทางการท่องเที่ยวอย่างครบครันไว้บนเรือสำราญ ทั้งที่พัก การคมนาคม กิจกรรม สิ่งดึงดูดใจ การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการท่องเที่ยวในสถานที่ที่หลากหลาย ตามจุดหมายปลายทางในการแวะพักที่ทำเรือต่าง ๆ ตลอดเส้นทางการเดินเรือ

ในปัจจุบันการท่องเที่ยวเรือสำราญในทวีปเอเชียและแปซิฟิกมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2561 การเดินเรือสำราญในน่านน้ำทวีปเอเชียมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นติดอันดับ 4 ของเส้นทางการเดินเรือทั้งหมด และพบว่า ทวีปเอเชียมีจุดหมายปลายทางที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยว จากข้อมูลของ CLIA (2018) กล่าวว่า ประเทศในทวีปเอเชียที่มีนักท่องเที่ยวเรือสำราญเลือกเป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยวมากที่สุด คือ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศจีน และประเทศไทย ตามลำดับ ซึ่งประเทศไทยเป็น 1 ใน 10 อันดับจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวเรือสำราญและมีเรือสำราญจอดเทียบท่าสูงเป็นอันดับ 8

### 4. เขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีวัตถุประสงค์ในการยกระดับคุณภาพ

การท่องเที่ยวของพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา และระยอง ผู้การท่องเที่ยวระดับโลกรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีรายได้ดีและกลุ่มเชิงสุขภาพ โดยมีพัทยา ลัดทึบ และระยองเป็นแนวแหวนการท่องเที่ยวหลักขยายสู่ฉะเชิงเทราและขยายสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการเชื่อมโยงระบบขนส่งกับสถานที่ท่องเที่ยวในพื้นที่อำนวยความสะดวกในการเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย รวมทั้งสร้างความมั่นใจ พัฒนาภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวและระบบการขนส่งให้แก่นักท่องเที่ยว ประชาชน และนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ (สกพอ, 2561)

##### 5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ไพฑูรย์ มนต์พานทอง สัญชัย เกียรติทรงชัย และนงเยาว์ ประสมทอง (2561) ได้ศึกษาประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย จากการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และท่าเรือภูเก็ต พบว่า ปัจจุบันแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญเติบโตอย่างต่อเนื่องมีการแข่งขันระหว่างสายการบินเรือด้วยการขยายขนาดเรือสำราญเพื่อขยายตลาดและรองรับกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลายเพิ่มมากขึ้น ผลการวิจัย พบว่า นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะอาดและสุขอนามัย การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ในขณะที่ท่าเรือมีผลการดำเนินงานในด้านที่ผู้โดยสารให้ความสำคัญอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น จึงเสนอประเด็นในการพัฒนาตามระดับความเร่งด่วน ดังนี้ ประเด็นเร่งด่วนที่ 1 การพัฒนาการจัดการท่าเรือ ประเด็นเร่งด่วนที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ประเด็นเร่งด่วนที่ 3 การพัฒนาความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ประเด็นเร่งด่วนที่ 4 การพัฒนานโยบาย กฎระเบียบ และส่งเสริมการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเรือสำราญ ประเด็นเร่งด่วนที่ 5 การพัฒนาระบบคมนาคมและการเชื่อมโยง ประเด็นเร่งด่วนที่ 6 การส่งเสริมศักยภาพสินค้าและบริการการท่องเที่ยว

สุพร มุลกณี และไพฑูรย์ มนต์พานทอง (2560) ได้ศึกษาพฤติกรรมและคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในการเดินทางท่องเที่ยวยังท่าเรือของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ที่แวะพักผ่อน ท่าเรือแหลมฉบังและท่องเที่ยวบนฝั่ง รวมถึงการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง จำนวน 10 คน ผลการวิจัย พบว่า นักท่องเที่ยวเรือสำราญส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญมากกว่า 5 ครั้ง มีวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อนท่องเที่ยว เดินทางกับคู่รัก สามิตรรยา รับรู้ข้อมูลท่าเรือแหลมฉบังจากเว็บไซต์ของสายการบินเรือและท่องเที่ยวโดยการซื้อทัวร์จากสายการบินเรือ อีกทั้ง พบว่า อายุ อาชีพ สัญชาติ มีผลต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

Satta, Parola, Penco, และ Persico (2015) ได้ศึกษาเรื่องแรงจูงใจและความพึงพอใจในจุดหมายปลายทางของท่าเรือสำราญของผู้โดยสารเรือสำราญใน 3 ท่าเรือของประเทศอิตาลี พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างความพึงพอใจของจุดหมายปลายทางและทัศนคติของผู้โดยสารเรือสำราญเป็นความสัมพันธ์ในลักษณะบวก โดยคุณลักษณะด้านความพึงพอใจของท่าเรือสำราญ แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของบทบาทในการเป็นจุดหมาย



ปลายทางที่มีการออกแบบและอำนวยความสะดวกในการบริการภาคการขนส่ง และพบความสอดคล้องระหว่างความพึงพอใจของจุดหมายปลายทางโดยรวม ประกอบด้วย กฎระเบียบและนโยบายการจัดการท่าเรือสำราญที่ควรให้มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่ออำนวยความสะดวกในการเจรจาทางภาครัฐและภาคเอกชนที่มีผลต่อความพึงพอใจของจุดหมายปลายทางโดยรวมและการสร้างมูลค่าในระยะยาว

Yi, Day, และ Cai (2011) ได้สำรวจประสบการณ์ในการใช้บริการเรือสำราญและมิติต่าง ๆ ของการรับรู้ที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว การวัดมิติต่าง ๆ ในการรับรู้การให้บริการเรือสำราญของนักท่องเที่ยว ชาวเอเชีย ดัดแปลงมาจากการประเมินคุณภาพบริการแบบ SERVQUAL และ SERV-PERVAL เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามกับนักท่องเที่ยว และใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณในการหาอิทธิพลของการรับรู้การให้บริการเรือสำราญต่อความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย ผลการวิจัย พบว่า การรับรู้ในการให้บริการเรือสำราญมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย 2 มิติ คือ มิติการรับรู้คุณภาพประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก อาหารและเครื่องดื่ม ความบันเทิง และพนักงาน โดยสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อระดับความพึงพอใจและพฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย ส่วนมิติการรับรู้คุณค่าประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ได้แก่ การตอบสนองทางอารมณ์ การรับรู้ราคา และชื่อเสียง โดยการตอบสนองทางอารมณ์เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย

## ขอบเขตการวิจัย

ประชากรในการวิจัย ได้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผู้วิจัยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากลักษณะประชากรในการวิจัยตามขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Macmillan (1971) จำนวน 19 ท่าน โดยศึกษาการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตามทฤษฎีการจัดการแหล่งท่องเที่ยวของกรมการท่องเที่ยว ประกอบด้วย ด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ด้านการรักษาความปลอดภัย ด้านการตลาดการท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว (กรมการท่องเที่ยว, 2557)

## วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยประยุกต์ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย (Delphi Technique) ซึ่งมีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ประชากรในการวิจัย ได้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน



2. กลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างตามลักษณะประชากรที่ใช้ในการศึกษาจำนวน 19 ท่าน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามการศึกษาของ Macmillan (1971) ซึ่งกล่าวไว้ว่า เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย ที่มีขนาดกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ 17 ท่านขึ้นไป จะมีระดับความคลาดเคลื่อนลดลงอย่างคงที่และมีความคลาดเคลื่อนน้อยมากเท่ากับ 0.2 โดยผู้วิจัยใช้วิธีคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง ทั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

2.1 บุคลากรหน่วยงานภาครัฐที่เป็นผู้มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อย่างน้อย 5 ปี จำนวน 9 ท่าน

2.2 บุคลากรหน่วยงานภาคเอกชนที่เป็นผู้มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อย่างน้อย 5 ปี จำนวน 10 ท่าน

### 3. เครื่องมือในการวิจัย

ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยใช้เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย (Delphi Technique) มีการเก็บข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญ กลุ่มเดิมทั้งหมด 3 รอบ และมีการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 3 รอบ ดังนี้

3.1 เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 1 : แบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง โดยศึกษาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสร้างแบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง

3.2 เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 2 : นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ในรอบที่ 1 มาสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 ลักษณะเป็นแบบสอบถามปลายปิด แบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ตามวิธีการของลิเคิร์ต (Likert Scale)

3.3 เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 3 : แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 ลักษณะเป็นแบบสอบถามปลายปิดแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) เหมือนกับแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 โดยเพิ่มการแสดงค่ามัธยฐาน (Median) ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range) และค่าตอบเดิมของผู้เชี่ยวชาญจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 เพื่อแสดงค่าความสอดคล้องของความคิดเห็นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3

### 4. การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 1 โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง ผู้วิจัยนำข้อมูลจากคำตอบปลายเปิดของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดมาจัดกลุ่ม แยกประเด็นย่อย และตัดข้อมูลที่ซ้ำซ้อนออก เพื่อนำไปสร้างเป็นข้อคำถามในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2

4.2 การเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 2 โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 ผู้วิจัยนำคำตอบที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรม Microsoft Excel ในการคำนวณหาค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range)

4.3 การเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 3 โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 นำคำตอบที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลค่ามัธยฐาน (Median) ค่าฐานนิยม (Mode) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (IMd-Mol) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range) ซึ่งเกณฑ์ในการพิจารณาข้อความที่ได้รับฉันทามติ คือ ข้อความนั้นต้องมีค่ามัธยฐานไม่ต่ำกว่า 3.50 มีค่าพิสัยระหว่างควอไทล์น้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.50 และมีค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยมน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.00 (Dalkey & Helmer, 1963; Kurth-Schai, Poolpatarachewin, & Pitiyanuwat, 1998)

### ผลการวิจัย

ผลการวิจัยจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 เกี่ยวกับการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พบว่า ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด (Md = 5.00, Mo = 5.00, IMd-Mol = 0.00, IR = 0.70) ดังปรากฏในตารางที่ 1

**ตารางที่ 1** ค่ามัธยฐาน (Median: Md) ค่าฐานนิยม (Mode: Mo) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (IMd-Mol) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range: IR) จากความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3

รายละเอียด	Md	Mo	IMd-Mol	IR
<b>1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ</b>	<b>5.00</b>	<b>5.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.80</b>
1.1 สร้างกิจกรรมดึงดูดนักท่องเที่ยวในรูปแบบฤดูกาล (Season) เช่น ฤดูกาลผลไม้ของระยอง สามารถเก็บผลไม้ทานเองได้สด ๆ เท่านั้น	4.00	5.00	1.00	1.00
1.2 ความโดดเด่นของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 3 จังหวัด ต้องมีความหลากหลายและแตกต่างกัน	5.00	5.00	0.00	0.00
1.3 การสร้างคุณค่า (Value Creation) เพื่อเป็นการยกระดับคุณค่าของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.00
1.4 สร้างเส้นทางการท่องเที่ยวโดยชุมชน นำเสนออัตลักษณ์แหล่งท่องเที่ยว เพื่อเป็นทางเลือกแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น	5.00	5.00	0.00	0.00
1.5 สร้างกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น เพื่อสร้างประสบการณ์ให้นักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.00
1.6 บทบาทและทิศทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC ราชจังหวัดที่มีความโดดเด่นแตกต่างกัน	4.00	4.00	0.00	1.00

**ตารางที่ 1** ค่ามัธยฐาน (Median: Md) ค่าฐานนิยม (Mode: Mo) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (IMd-Mol) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range: IR) จากความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	IMd-Mol	IR
<b>2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก</b>	<b>5.00</b>	<b>5.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
2.1 การพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุโดยเฉพาะ	5.00	5.00	0.00	0.00
2.2 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต้องมีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ	5.00	5.00	0.00	0.00
2.3 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพียงพอ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้	5.00	5.00	0.00	0.00
2.4 การพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญ ขยายอาคารรองรับผู้โดยสารเรือสำราญ (Cruise Terminal)	5.00	5.00	0.00	0.00
<b>3. ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว</b>	<b>5.00</b>	<b>5.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.40</b>
3.1 ต้องมีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด ที่สามารถใช้บริการได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว	5.00	5.00	0.00	0.50
3.2 พัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ให้ได้มาตรฐาน	5.00	5.00	0.00	0.00
3.3 มีบริการยานพาหนะที่สามารถเชื่อมโยงไป 3 จังหวัดได้ และต้องสามารถรองรับกลุ่มผู้สูงอายุได้	5.00	5.00	0.00	0.00
3.4 การบริการช่องทางพิเศษ (Fast Track Lane) สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ให้เข้าถึงได้สะดวกรวดเร็วเนื่องจากนักท่องเที่ยวมีเวลาค่อนข้างจำกัด	5.00	5.00	0.00	0.00
3.5 พัฒนาระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือการรับส่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่ให้มีความสะดวกรวดเร็ว	5.00	5.00	0.00	0.00
3.6 จัดโปรแกรมการเดินทางให้อยู่ในเส้นทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางไม่ควรเกิน 8 ชั่วโมง	5.00	5.00	0.00	1.00
<b>4. ด้านการรักษาความปลอดภัย</b>	<b>5.00</b>	<b>5.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
4.1 ต้องมีมาตรฐานรับรองเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด และสุขลักษณะของน้ำและอาหารที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ	5.00	5.00	0.00	0.00
4.2 ระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้มาตรฐาน เช่น การตรวจอาวุธ การตรวจยาเสพติด เป็นต้น	5.00	5.00	0.00	0.00

**ตารางที่ 1** ค่ามัธยฐาน (Median: Md) ค่าฐานนิยม (Mode: Mo) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (IMd-Mol) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range: IR) จากความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	IMd-Mol	IR
4.3 การทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่ง	5.00	5.00	0.00	0.00
4.4 การปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเร็ว เช่น สิ่งของที่ห้ามนำกลับขึ้นเรือ เพราะมีผลต่อความมั่นคงบนเรือสำราญ เป็นต้น	5.00	5.00	0.00	0.00
4.5 การจัดกิจกรรมตามมาตรการด้านความปลอดภัย เพื่อป้องกันความเสี่ยงอันตรายต่อนักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.00
<b>5. ด้านการตลาดการท่องเที่ยว</b>	<b>5.00</b>	<b>5.00</b>	<b>0.00</b>	<b>1.00</b>
5.1 การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่นักท่องเที่ยวแออัด เพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงได้และกระจายตัว	5.00	5.00	0.00	1.00
5.2 การจัดทำการตลาดแบบดิจิทัล (Digital Marketing) เพื่อนำส่งข้อมูลให้ถึงนักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	1.00
5.3 จัดกิจกรรม Event กระตุ้นนักท่องเที่ยวเรือสำราญตามฤดูกาล	5.00	5.00	0.00	0.00
5.4 กลยุทธ์การจัด Package Combo Set เป็นการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมจากท่าเรืออื่น ๆ	5.00	5.00	0.00	0.50
5.5 การส่งเสริมการตลาด โดยจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และผนวกกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการมากที่สุด (EEC+1)	5.00	5.00	0.00	1.00
5.6 กลยุทธ์การตั้งราคาสูง (High Price Strategy) แต่ได้รับความคุ้มค่าที่สูงมากกว่า ส่งเสริมให้เป็นสินค้าแสงซื้อเพื่อเจาะเฉพาะกลุ่ม	4.00	4.00	0.00	1.00
5.7 การทำการตลาดกับสายการบินเร็ว โดยให้สายการบินเร็วมาทดสอบเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC แล้วนำไปจำหน่ายแก่ผู้โดยสารบนเรือ ผ่าน TV Advertising หรือผ่าน Port Talk บนเรือ	5.00	5.00	0.00	1.00
5.8 การทำการตลาดประชาสัมพันธ์ผ่านการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการจำหน่ายล่วงหน้า	5.00	5.00	0.00	1.00
5.9 การส่งเสริมการขาย Tour Overnight สำหรับเรือสำราญที่จอดแบบ Turn Around	5.00	5.00	0.00	0.00

**ตารางที่ 1** ค่ามัธยฐาน (Median: Md) ค่าฐานนิยม (Mode: Mo) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (IMd-Mol) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range: IR) จากความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	IMd-Mol	IR
5.10 การนำความโดดเด่นที่แตกต่างของทั้ง 3 จังหวัด มาร้อยเรียงเป็นเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่เป็นเอกลักษณ์	5.00	5.00	0.00	0.00
<b>6. ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว</b>	<b>5.00</b>	<b>5.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
6.1 การจัดช่องทางพิเศษ สำหรับการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้สามารถเข้าถึงได้ไวและทันกับเวลาที่จำกัด	5.00	5.00	0.00	0.00
6.2 กำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.00
6.3 การบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้ทันกับตารางเวลาเรือสำราญ	5.00	5.00	0.00	0.00
6.4 บริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจากพื้นที่หลักรูพื้นที่รองหรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง	5.00	5.00	0.00	0.00

จากตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 เกี่ยวกับการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้งหมด 6 องค์ประกอบ 35 ข้อ พบว่า ในภาพรวมผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด โดยการวิเคราะห์รายองค์ประกอบ พบว่า ด้านสิ่งดึงดูดใจ (Md = 5.00, Mo = 5.00, IMd-Mol = 0.00, IR = 0.80) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Md = 5.00, Mo = 5.00, IMd-Mol = 0.00, IR = 0.00) ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Md = 5.00, Mo = 5.00, IMd-Mol = 0.00, IR = 0.40) ด้านการรักษาความปลอดภัย (Md = 5.00, Mo = 5.00, IMd-Mol = 0.00, IR = 0.00) ด้านการตลาดการท่องเที่ยว (Md = 5.00, Mo = 5.00, IMd-Mol = 0.00, IR = 1.00) และด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว (Md = 5.00, Mo = 5.00, IMd-Mol = 0.00, IR = 0.00) ตามลำดับ ทั้งนี้การวิเคราะห์รายข้อในแบบสอบถาม พบว่า ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมากที่สุดจำนวน 32 ข้อ และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมากจำนวน 3 ข้อ

## สรุปและอภิปรายผล

การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกประกอบด้วย 6 องค์ประกอบ ดังนี้

ด้านสิ่งดึงดูดใจ พบว่า ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องควรสร้างบทบาทการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกรายจังหวัดให้มีความโดดเด่นแตกต่างกัน สอดคล้องกับการกำหนดบทบาทและทิศทางการท่องเที่ยวรายจังหวัดในแผนปฏิบัติการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และสอดคล้องกับการศึกษาของ Cruise Gateway North Sea (2013) ที่กล่าวว่า แหล่งท่องเที่ยว

และกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยวต้องมีความหลากหลายและแตกต่างกัน นอกจากนี้ การสร้างคุณค่า (Value Creation) ผ่านกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เพื่อสร้างประสบการณ์ให้แก่นักท่องเที่ยวจะเป็นการยกระดับคุณค่าของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยว สอดคล้องกับการศึกษาของ นครินทร์ ทั้งทอง และเพชรศรี นนท์ศิริ (2562) เกี่ยวกับการเสริมสร้างประสบการณ์ความทรงจำที่พิเศษของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแฉะพักเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย พบว่า ประสบการณ์การมีส่วนร่วมเป็นความทรงจำของนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่พิเศษมากที่สุด ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความพึงพอใจให้แก่นักท่องเที่ยว (ไพฑูริย์ มนต์พานทอง และคณะ, 2561)

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) และให้มีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเพียงพอ นอกจากนี้ยังรวมถึงการพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญ ซึ่งถือเป็นด้านแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยว รวมถึงการขยายอาคารผู้โดยสาร (Cruise Terminal) เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของไพฑูริย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) ที่กล่าวว่า เรือสำราญมีขนาดใหญ่ขึ้น ส่งผลต่อการจัดการที่ต้องมีประสิทธิภาพสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากขึ้น ดังนั้น โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือจึงจำเป็นต้องต่อการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ (Busby & O'Neill, 2013)

ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสร้างโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง 3 จังหวัดที่สามารถให้บริการได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว ทั้งระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือระหว่างแหล่งท่องเที่ยว สอดคล้องกับการศึกษาของพอร์ตเน็ต (Port-Net, 2007) ที่กล่าวว่า การเข้าถึงถือเป็นปัจจัยหลักที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยการเข้าถึงสำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญนั้น คือการเดินทางจากสนามบินสู่โรงแรม สนามบินสู่ท่าเรือ ท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก ท่าเรือไปยังตัวเมืองและระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง นอกจากนี้ ต้องมีการให้บริการยานพาหนะที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง (สุรพร มุลกุดี, 2560) ที่พบว่า นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อศักยภาพการจัดการด้านการเข้าถึงและเชื่อมต่อในระดับสูงแต่ผลของการปฏิบัติงานต่ำเป็นปัจจัยที่ต้องเร่งพัฒนาและปรับปรุงอย่างเร่งด่วน อีกทั้งควรพัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมืองให้ได้มาตรฐาน การบริการช่องทางพิเศษ (Fast Track Lane) ให้เข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว และควรจัดโปรแกรมการเดินทางให้อยู่ในเส้นทางเดียวกันไม่ควรใช้ระยะเวลาเกิน 8 ชั่วโมง เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีเวลาค่อนข้างจำกัดในแต่ละท่าเรือ (Gibson, 2012)

ด้านการรักษาความปลอดภัยต้องมีมาตรฐานรับรองทั้งเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด และสุขลักษณะของน้ำและอาหารที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งสุขอนามัยเป็นประเด็นสำคัญสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Tan, 2009) รวมถึงระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้มาตรฐาน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญต้องปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือเพื่อป้องกันความเสี่ยงอันตรายต่อนักท่องเที่ยว และมีการทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่ง เนื่องจาก

ความปลอดภัยเป็นปัจจัยอันดับต้น ๆ ในการตัดสินใจเลือกเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ (Busby & O'Neill, 2013) สอดคล้องกับงานวิจัยของ Satta และคณะ (2015) พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญของนักท่องเที่ยวสำหรับการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง คือ ปัจจัยด้านความปลอดภัย ซึ่งในปัจจุบันสายการบินเรือเริ่มมีการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้กับระบบรักษาความปลอดภัยเพื่อก่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ด้านการตลาดการท่องเที่ยวถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงผ่าน การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่นักท่องเที่ยวแออัดเพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้และกระจายตัวหรือการทำตลาด ประชาสัมพันธ์ผ่านการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศ รวมถึงการทำตลาดกับสาย การเดินเรือโดยให้สายการบินเรือมาทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก (EEC) เพื่อได้รับประสบการณ์ด้วยตัวเองแล้วนำไปจำหน่ายแก่ผู้โดยสารบนเรือผ่านสื่อโทรทัศน์ (TV Advertising) ในห้องพักผู้โดยสารและพนักงานขายโปรแกรมท่องเที่ยวบนเรือ (Port Talk) สอดคล้องกับ การศึกษาของ Chen (2016) ที่เสนอให้ดำเนินกลยุทธ์การตลาดโดยนำเสนอและเชื้อเชิญผู้ประกอบการเรือสำราญ จากต่างประเทศมาเยี่ยมชมแหล่งทรัพยากรท่องเที่ยวภายในประเทศ และสอดคล้องกับการศึกษาของโพธิ์สุรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) ได้กล่าวว่า ควรมีการส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญแบบเชื่อมโยง ได้แก่ การทำการตลาดเชิงรุกร่วมกับสายการบินเรือและภาคีในระดับภูมิภาค ทำการประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์ทาง การท่องเที่ยวเพื่อให้ผู้โดยสารรับรู้และตัดสินใจท่องเที่ยว จัดกิจกรรมส่งเสริมการขายผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ใหม่ ๆ ให้เป็นที่รู้จัก สอดคล้องกับผลการวิจัยนี้ที่ส่งเสริมให้มีการจัดกลยุทธ์การขายแบบแพ็คเกจ (Package Combo Set) การจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวจากท่าเรือ แวะพักอื่น ๆ ตามเส้นทางเดินเรือในราคาพิเศษ ขณะเดียวกัน หน่วยงานภายในประเทศต้องมีการจัดกลยุทธ์ ส่งเสริมการตลาดในรูปแบบโปรแกรมการท่องเที่ยว EEC+1 เป็นการเชื่อมโยง 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ผนวกกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยมมากที่สุดควบคู่กันไป

ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวควรกำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับ นักท่องเที่ยวในพื้นที่ การบริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจากพื้นที่หลักสู่พื้นที่รอง หรือแหล่งท่องเที่ยว ไกลเคียง สอดคล้องกับนโยบายการกระจายตัวนักท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ, 2561) และให้บริการช่องทางพิเศษแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้ไวและทันกับเวลาที่จำกัด สอดคล้องกับการศึกษาของพอร์เน็ต (Port-Net, 2007) ที่สนับสนุนว่า ผู้โดยสารเรือสำราญมีเวลาจำกัด ในการท่องเที่ยวแต่ละท่าเรือ และสอดคล้องกับราณี อิลิชัยกุล รชพร จันทรสว่าง และวัฒนา โชคสุวนิช (2561) กล่าวว่า ท่าเรือแวะพักหรือท่าเรือระหว่างการเดินทาง (Port of Call) เป็นจุดพักเรือชั่วคราวที่เปิดโอกาสให้ ผู้โดยสารใช้เวลาเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยวในช่วงเวลาสั้น ๆ ประมาณ 10 ชั่วโมง ดังนั้น การบริหารจัดการ นักท่องเที่ยวได้อย่างรวดเร็วจึงมีความสำคัญต่อการบริหารจัดการการท่องเที่ยวบนฝั่งเป็นอย่างมาก



## ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยควรร่วมกันกำหนดนโยบายการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง เพื่อผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างเป็นรูปธรรม

### 2. ข้อเสนอแนะเชิงการบริหารจัดการ

ประเทศไทยควรมีการจัดตั้งหน่วยงานในการพัฒนาและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะ เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ มุ่งเน้นการวางแผนการตลาดเชิงรุกประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกแก่สายการบินเรือตั้งแต่ต้นทางผลักดันให้เกิดการรับรู้ทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

### 3. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ดังนั้น ในการวิจัยครั้งต่อไปควรมีการศึกษาเก็บข้อมูลเชิงปริมาณจากกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีการแวะพัก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง และมีการท่องเที่ยวบนฝั่ง เพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน

## บรรณานุกรม

- กรมการท่องเที่ยว. (2557). *แนวทางการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ทางประวัติศาสตร์ทางวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ: สำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว, กลุ่มวิชาการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2545). *คู่มือแนวทางการจัดการที่พักรีสอร์ทวัฒนธรรมชนบท*. กรุงเทพฯ: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- ชมภูนุช หุ่นาค. (2558). การศึกษาความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรสงคราม. *วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์*, 5(2), 113-124.
- นครินทร์ ทั้งทอง และเพชรศรี นนทศิริ. (2562). การเสริมสร้างประสบการณ์ความทรงจำพิเศษของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแวะพักเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย. *วารสารบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร*, 14(3), 41-55.
- ปรัชมาศ ลัญชานนท์ อัจฉรี เหมสันต์ และบรรจง สมบูรณ์ชัย. (2556). ความเชื่อมโยงของกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวในเมืองประวัติศาสตร์เชียงใหม่. ใน *การประชุมวิชาการภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 ก้าวสู่สีเขียวยั่งยืน*, 5-6 ธันวาคม 2556 (น. 110-126). เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยแม่โจ้, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบสิ่งแวดล้อม.

- ไพฑูริย์ มนต์พานทอง. (2558). การท่องเที่ยวเรือสำราญ กับความท้าทายของประเทศไทย. *TAT Review Magazine*, 4(1), 45-49.
- ไพฑูริย์ มนต์พานทอง ลัญชัย เกียรติทรงชัย และนงเยาว์ ประสมทอง. (2561). การศึกษาประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. ภาณสิทธิ์ อ้นยะ ณ์ฐูปล ประดิษฐ์ผลเลิศ รัชต วรณสุขะศิริ และชวลีย์ ณ ถกลาง. (2562). ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวตามมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์*, 4(3), 75-86.
- มนตรี สังข์ทอง ศศิรินทร์ ศาสตร์สาระ กิตติพงษ์ โสภณธรรมภาณ และเอกวิศว์ สงเคราะห์. (2560). แนวทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง และสิงห์บุรี. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล สุวรรณภูมิ.
- ราณี อิลิชัยกุล ราชพร จันทร์สว่าง และวัฒนา ไชคสุวนิช. (2561). ปัญหาและอุปสรรคการเป็นท่าเรือสำราญหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 38(4), 81-106.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. สืบค้นจาก <https://www.eeco.or.th/sites/default/files/3%20-%20แผนการพัฒนาท่องเที่ยว%20EEC.pdf>
- สุรพร มุลกณี. (2560). แนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- สุรพร มุลกณี และไพฑูริย์ มนต์พานทอง. (2560). พฤติกรรมและคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในการเดินทางท่องเที่ยวช่วงทำเรือของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง. *วารสารรัชต์ภาคย์ ฉบับพิเศษครบรอบ 23 ปี*, 175-187.
- Busby, G., & O'Neill, J. (2013). Port of call: In search of competitive advantage. *European Journal of Tourist*, 4(1), 123-160.
- Chen, C.-A. (2016). How can Taiwan create a niche in Asia's cruise tourism industry? *Tourism Management*, 55, 173-183. doi.org/10.1016/j.tourman.2016.02.015
- Cruise Gateway North Sea. (2013). *Sustainable cruise tourism in the North Sea Region: Summary of a best practice guide*. Retrieved from [http://archive.northsearegion.eu/files/repository/20130523174329\\_CruiseGateway\\_Best\\_practice\\_guide\\_Sustainability\\_Summary.pdf](http://archive.northsearegion.eu/files/repository/20130523174329_CruiseGateway_Best_practice_guide_Sustainability_Summary.pdf)
- Cruise Lines International Association. (2014). *2014 state of the cruise industry report*. Retrieved from [https://prnewswire2a.akamaihd.net/p/1893751/sp/189375100/thumbnail/entry\\_id/0\\_9z160blq/def\\_height/400/def\\_width/400/version/100012/type/1](https://prnewswire2a.akamaihd.net/p/1893751/sp/189375100/thumbnail/entry_id/0_9z160blq/def_height/400/def_width/400/version/100012/type/1)

- Cruise Lines International Association. (2018). *2018 Asia cruise industry ocean source market report*. Retrieved from <https://cruising.org/-/media/research-updates/2018-asia-ocean-source-market.pdf>
- Cruise Lines International Association. (2019). *2019 Asia cruise deployment & capacity report*. Retrieved from <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-asia-deployment-and-capacity---cruise-industry-report.ashx>
- Cruise Lines International Association. (2021). *2021 state of the cruise industry outlook*. Retrieved from [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry\\_optimized.ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx)
- Dalkey, N., & Helmer, O. (1963). An experimental application of the delphi method to the use of experts. *Management Science*, 9(3), 458-467.
- Gibson, P. (2006). *Cruise operations management*. Oxford, England: Butterworth-Heinemann.
- Gibson, P. (2012). *Cruise operations management* (2<sup>nd</sup> ed.). London, England: Routledge.
- Kurth-Schai, R., Poolpatarachewin, C., & Pitiyanuwat, S. (1998). Using the delphi cross-culturally: toward the development of policy. In J. Cogan, & R. Derricott (Eds.), *Citizenship for the 21<sup>st</sup> century* (pp. 77-92). London, England: Kogan.
- Macmillan, T. T. (1971). *The delphi technique*. Paper presented at the Annual Meeting of the California Junior Colleges Associations Committee on Research and Development.
- Port-Net. (2007). *Challenges and future trends: Ports and passengers in Europe – The Baltic range (Tallinn, Riga, Klaipeda and Kaliningrad)*. Bicol, Philippines: Author.
- Satta, G., Parola, F., Penco, L., & Persico, L. (2015). Word of mouth and satisfaction in cruise port destinations. *Tourism Geographies*, 17(1), 54-75. doi.org/10.1080/14616688.2014.938689
- Tan, K. (2009). Growth of cruise tourism in Asia. Retrieved November 2, 2020, from <https://slideplayer.com/slide/6061191/>
- Yi, S., Day, J., & Cai, L. A. (2011). *Exploring Asian cruise travelers' travel experience and perception*. Retrieved from [https://scholarworks.umass.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1245&context=gradconf\\_hospitality](https://scholarworks.umass.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1245&context=gradconf_hospitality)