

ปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย Factors for Considering to Develop Thailand Cruise Port

รณกฤต เศรษฐดาลี^{1*}, กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ²

Ronnakrit Settdalee^{1*}, Kamonchanok Suthiwartnarueput²

^{1*,2} สหสาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^{1*,2} Maritime Administration, Graduate School, Chulalongkorn University

*Corresponding author; E-mail: marine.orn83@gmail.com

Received 7 August 2024 Revised 12 August 2024

Accepted 9 September 2024 Available online 23 December 2024

บทคัดย่อ

การเดินทางท่องเที่ยวเป็นการข้ามพรมแดน ท่าเรือสำราญเป็นช่องทางสำคัญที่นำนักท่องเที่ยวจำนวนมากเข้าสู่ประเทศ ท่าเรือมีความสำคัญใช้ต่อการเปิดรับนักท่องเที่ยว การศึกษาเพื่อนำเสนอผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทย ประกอบด้วย ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ท่าเรือแหลมฉบัง (A1) และท่าเรือภูเก็ต โดยสำรวจความเห็นของผู้ประกอบการและผู้เชี่ยวชาญด้วยแบบสอบถามและมีการตรวจความถูกต้องของเนื้อหาที่มีความสอดคล้อง 0.72 และผลการทดสอบความน่าเชื่อถือได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา 0.87- 0.97 จากนั้นจึงทำการสอบถามกลุ่มกิจการต่อเนื่อง ประกอบด้วยสมาชิก 40 ตัวอย่าง จากสมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ATTA) และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ 10 ตัวอย่าง และสมาคมวิชาชีพเรือสำราญ 7 ตัวอย่าง พบว่าค่าเฉลี่ยระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญของกลุ่มกิจการต่อเนื่อง มีระดับค่าเฉลี่ยสูง (\bar{X} 3.72) กลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ มีระดับค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง (\bar{X} 2.95) ทั้งสองส่วนมีระดับค่าเฉลี่ยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ด้านโครงสร้างท่าเรือ (ปัจจัย 18/45) ด้านการท่องเที่ยว (ปัจจัย 10/19) ด้านลักษณะเรือ (ปัจจัย 1/5) โดยมีข้อเสนอแนะต่อการวางกลยุทธ์ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือสำราญไทย คือ 1) โครงสร้างท่าเรือต้องปรับปรุงความกว้าง ความลึก ท่าเทียบ โดยรัฐต้องสนับสนุนการลงทุน 2) ด้านการท่องเที่ยว สถานที่ท่องเที่ยวควรได้รับการฟื้นฟู ท่าเรือสำราญไทยมีศักยภาพระดับหนึ่ง แต่ยังต้องการส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐมากขึ้นเพื่อยกระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทย

คำสำคัญ: การขนส่ง, ท่าเรือ, การท่องเที่ยว, เรือสำราญ

ABSTRACT

Cross-border tourism, mainly via cruise ships, is a significant channel through which many tourists enter a country. Ports play a critical role in facilitating his influx, making evaluating their capabilities and performance essential. This study assesses the efficiency and performance of three major Thai cruise ports: Bangkok Port (Khlong Toei), Laem Chabang Port (A1), and Phuket Port. Data were collected through surveys of industry operators and experts using a valid questionnaire, which achieved a content validity index of 0.72 and reliability coefficients (Cronbach's Alpha) ranging from 0.87 to 0.97. The study involved 40 participants from the Association of Thai Travel Agents (ATTA), 10 cruise industry experts, and 7 members of a professional cruise association. The findings indicated that the perceived capabilities and performance of the ports were rated highly by related businesses (mean = 3.72), while cruise experts rated them at a moderated level (mean = 2.95). The difference between these two groups was statistically significant. The key factors for the analysis are 18 of 45 related to port structure, 10 of 19 to tourism, and 1 of 5 to ship characteristics. Strategic recommendations include the need for state-supported investments to enhance port infrastructure, particularly regarding berth width and depth. Additionally, There is a need to revitalise tourist destinations; while Thai cruise ports demonstrate significant potential, further government investment is essential to enhance their overall capabilities and performance.

Keywords: Transportation, Seaport, Tourism, Cruise

บทนำ

สภาพโครงสร้างทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนประกอบด้วย 2 ภาคส่วนที่มีสัดส่วนรวมกันเกินร้อยละ 50 ทั้งจากส่วนของภาคการส่งออกและการนำเข้าของภูมิภาคอาเซียน อันได้แก่ ภาคการขนส่งและการท่องเที่ยว ประเทศไทยตั้งอยู่ในทวีปเอเชีย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 50 ของโลก และเป็นลำดับที่ 12 ของทวีปเอเชีย มีประชากร 66.4 ล้านคน มีระบบเศรษฐกิจแบบผสม คือรัฐเข้าไปดำเนินกิจการในบางภาคส่วน กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่เป็นของเอกชน มีการแข่งขันด้านการค้าและการผลิตตามระบบการค้าเสรี รายได้ที่สำคัญของประเทศมาจากการส่งออกสินค้าทางการเกษตร แม้ในระยะหลังรายได้จากภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวมีความสำคัญมากขึ้น มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมากกว่า 25 ล้านคน หลายปีติดต่อกัน ซึ่งตัวชี้วัดความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศมีหลายตัวชี้วัด แต่ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ที่ 455.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ธนาคารโลก, 2561) เมื่อพิจารณาผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศแบ่งได้ 3 ส่วน 1) ภาคการเกษตร 2) ภาคการบริการ 3) ภาคอุตสาหกรรม โดยแนวโน้มของสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของแต่ละประเทศ ภาคบริการมีสัดส่วนมากขึ้นกับการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ ซึ่งประเทศ

ไทยมีส่วน ร้อยละ 43 ของผลผลิตมวลรวมภายในมีความสำคัญต่อการพัฒนาและรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศปีละหลายแสนล้านบาท ปัจจุบันบริบทการเปลี่ยนแปลงเป็นช่องทางหนึ่งช่วยสร้างโอกาสการพัฒนาธุรกิจของประเทศให้ขยายตัว รวมทั้งการขับเคลื่อนของสังคมไทยที่มีโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ (กรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน, 2553) การปรับโครงสร้างภาคบริการจึงเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศที่ถูกกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 เป็นต้นมา

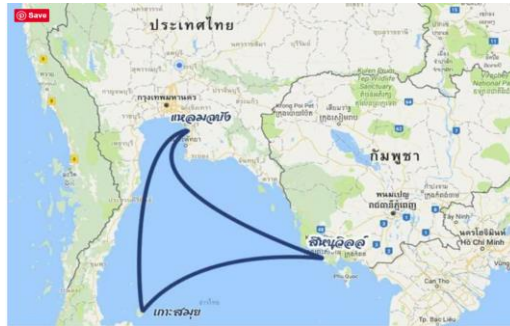
การท่องเที่ยวของไทยเป็นกลไกที่สำคัญอีกปัจจัยหนึ่งที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ (ณิชภัทร สุรวฒนานนท์, 2562) นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยจำนวน 21 ล้านคน สร้างรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ สำหรับนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งตามช่องทางการสัญจรดังนี้ ทางบก ทางอากาศ ทางน้ำ ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ถึงศักยภาพการใช้จ่ายใช้สอย คุณลักษณะของนักท่องเที่ยวจะมีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป สำหรับนักท่องเที่ยวที่ใช้ช่องทางการเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญมีคุณสมบัติ 1) รายได้สูง 2) มีความสำคัญกับคุณภาพการบริการ ความปลอดภัย 3) กิจกรรมบนเรือและบนฝั่ง 4) ลูกค้ำส่วนใหญ่เป็นลูกค้ำผู้สูงอายุ สำหรับในภูมิภาคเอเชียจำนวนนักท่องเที่ยวมีจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น (ศุภชัยวิชัย ด้านการตลาดการท่องเที่ยว, 2560) เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว 2553 พบว่าสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางท่องเที่ยวทางเรือมีร้อยละ 2.4 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 และร้อยละ 4.4 ปี 2556 และ 2557 ปัจจุบันรูปแบบของการวางตำแหน่งของกลุ่มลูกค้ำของการให้บริการเรือสำราญขยายฐานลูกค้ำไปยังกลุ่มคนทำงานกลุ่มครอบครัว เพิ่มกิจกรรมสอดคล้องกับคนทุกช่วงวัยมากขึ้นเพื่อให้ทุกคนเข้าถึงการท่องเที่ยวเรือสำราญ

สำหรับประเทศไทย รัฐบาลกำหนดให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นหน่วยงานหลักขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2561 - 2570 วิสัยทัศน์ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล มีการกระจายรายได้ ที่สร้างความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนให้กับชุมชนและประเทศชาติ” เป้าประสงค์ ทำเรือหลัก (Home Port) ทำเรือแวะพัก (Port of call) รวมทั้งทำเรือเล็ก (Landing Pier) รองรับจุดทอดสมอได้รับการปรับปรุง และพัฒนาให้สำเร็จครบถ้วนภายใน ปี พ.ศ. 2570 และการพัฒนาระยะเร่งด่วน (ปี พ.ศ. 2561 - 2562) ระบุที่เรือหลักได้แก่ท่าเรือ กรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเรือ A1) การพัฒนาระยะกลางและระยะยาว (ปี พ.ศ. 2563 - 2570) มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองท่าที่จะเป็นเมืองท่าที่จะเกิดใหม่ในระยะที่น้อยกว่า 200 ไมล์ทะเล

ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ลักษณะทางกายภาพ ท่าเลที่ตั้งระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง 28.5 บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพมีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร ความกว้างร่องน้ำ ในทางโค้ง 250 เมตร ความลึก 8.5 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง ข้อจำกัดด้านร่องน้ำท่าเรือกรุงเทพ เรือมีขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวทตัน (dwt) ยาวไม่เกิน (LOA) 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8 เมตร สถิติเรือสำราญเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ พ.ศ. 2557 - 2561 จำนวน 20, 15, 13, 14 และ 14 เที่ยวเรือ (สุมาลี สุขदानนท์, 2554)

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ท่าเลที่ตั้งอยู่ภาคตะวันออกของประเทศ มีท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro/Ro 1 ท่า (A1) ซึ่งถูกกำหนดตามยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2561 - 2570 ให้เป็นท่าเรือหลัก ความลึกตามโครงการแหลมฉบังขั้นที่ 1 ณ ระดับความลึก 14 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ความยาวหน้าท่า 365 เมตร รองรับเรือโดยสารขนาด 70,000 เดดเวทตัน

(dwt) สถิติการเข้าเทียบท่า สถิติเรือสำราญเข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2557 - 2561 จำนวน 41, 47, 56, 71 และ 72 เที่ยวเรือ (สุมาลี สุขตานนท์, 2554)



ภาพที่ 1 ตัวอย่างเส้นทางการเดินเรือสำราญและผู้ให้บริการเรือสำราญผ่านเมืองท่าของประเทศไทย

จากข้อมูลจำนวนเรือสำราญเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมแหลมฉบัง และเมืองท่าของไทย เปรียบเทียบกับจำนวนเส้นทางการเดินเรือสำราญผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีจำนวนเรือสำราญให้บริการ 68 เส้นทางจาก 111 เส้นทางเดินเรือ เนื่องด้วยเรือสำราญมีความอิสระต่อการเทียบท่าน้อยต้องมีความเหมาะสมกับลักษณะท่าเรือ เพื่อให้มีประสิทธิภาพของการเทียบท่าและอำนวยความสะดวกแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ด้วยข้อมูลที่กล่าวมาข้างต้นได้เล็งเห็นความสำคัญของท่าเรือสำราญเป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถพัฒนาและเพิ่มมูลค่าทางการท่องเที่ยว เศรษฐกิจและการเพิ่มอัตราการจ้างงานของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับท่าเรือสำราญ ให้มีความมั่นคงและมั่นคงของประเทศชาติต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทย

การทบทวนวรรณกรรม

การท่องเที่ยวทางเรือสำราญภูมิภาคเอเชีย (Cruise Line International Association, 2019) ปี 2017 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 4.052 ล้านเพิ่มขึ้น 20.6 % การเติบโตของตลาดนักท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชีย 59% มาจากนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน อุปสงค์ความต้องการเรือสำราญสูงเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ปี 2018 การเติบโตของธุรกิจเรือสำราญลดลง 2% แต่ภูมิภาคเอเชียการเติบโตยังเพิ่มขึ้น เนื่องจากหลายสายการบินให้ความสำคัญภูมิภาคเอเชีย มีเรือใหม่เข้ามาให้บริการ เรือขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญและเฝ้าสังเกตการณ์แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ เพื่อให้เข้าใจลักษณะและศักยภาพของธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ และเตรียมพร้อมจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญตอบสนองกับการขยายตัวของตลาดการท่องเที่ยวทางเรือสำราญ (ทศพร มะหะอานภาพ มีศิลป์ และวัชรระ ยี่สุนเทศ, 2562) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล อิทธิพลของทัศนคติ และ

พฤติกรรมการท่องเที่ยวทางเรือสำราญของนักท่องเที่ยวในเขต กรุงเทพฯ ปัจจุบันส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญได้แก่ เพศ อายุ และระดับการศึกษา ส่วนอาชีพและรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่มีผลต่อพฤติกรรม ปัจจัยด้านทัศนคติที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญ ได้แก่ ระยะเวลา ความเหมาะสมของช่วงอายุ ช่วงเวลาก่อนออกเดินทาง การสร้างเสริมประสบการณ์การท่องเที่ยว (นครินทร์ ทั้งทอง และเพชรศรี นนท์ศิริ, 2562) พบว่าประสบการณ์ความทรงจำพิเศษความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะของท่าเรือ และแนวทางสร้างเสริมประสบการณ์สำหรับนักท่องเที่ยวท่าเรือแฉะพัก โดยคุณลักษณะของท่าเรือแฉะพักของประเทศไทย 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเกาะสมุย ท่าเรือภูเก็ต นักท่องเที่ยวเรือสำราญได้รับประสบการณ์พิเศษ เกิดจากประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม อาหารไทย แหล่งท่องเที่ยว มัคคุเทศก์ คนในพื้นที่ ระบบคมนาคมและระบบสาธารณูปโภค ผ่านการออกแบบโปรแกรมการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับชุมชน ความหลากหลายทางทรัพยากรและสถานที่ท่องเที่ยวสอดแทรกวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นอันเป็นเอกลักษณ์ของชุมชน ด้วยประเทศไทยประกอบด้วยทะเลสองด้าน ได้แก่ ทะเลด้านอ่าวไทย และทะเลด้านอันดามัน (อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ ศรีธนา บุญญเศรษฐ์ โอนทัย งามวิชัยกิจ กลัยนุช กิตติพงศ์พิทยา และสุรเดช หวังทอง, 2561) การท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มทะเลอันดามัน นักท่องเที่ยวหลัก คือ นักท่องเที่ยวเอเชีย ลักษณะการท่องเที่ยวแบบครอบครัว ข้อมูลตัดสินใจจากช่องทางเว็บไซต์ โดยตัดสินใจบนพื้นฐานข้อมูลคำแนะนำจากเพื่อนและสมาชิกในครอบครัว วิธีการจองผ่านบริษัทเรือสำราญโดยตรง วัตถุประสงค์การท่องเที่ยวอันดามันคือการท่องเที่ยวธรรมชาติ ผู้ประกอบการกำหนดเส้นทางการท่องเที่ยว การวางแผนให้บริการในเรือสำราญและการตลาดก่อนออกเดินทางตามแผนที่วางไว้ และการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญต้องพึ่งพาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติเป็นหลัก (Adams, Quinonez, Pallis & Wakeman, 2009) การศึกษาความสามารถทางการแข่งขันของท่าเรือสำราญภายใต้ข้อกำหนดทางสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานท่าเรือควบคู่การยกระดับมาตรฐานสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การออกใบอนุญาตเพื่อดำเนินงาน การตระหนักถึงการมีส่วนร่วมและข้อได้เปรียบต่อการแข่งขัน จากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือด้านนโยบายทางสิ่งแวดล้อมคือส่วนหนึ่งของเป้าหมายการดำเนินงาน แต่ละกิจกรรมของท่าเรือจะถูกขับเคลื่อนภายใต้กรอบทั้งจากทางสังคมและหน่วยงานรัฐ และผลที่เกิดขึ้นนำไปสู่การพัฒนาท่าเรือควบคู่การพัฒนาสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ การท่องเที่ยวเรือสำราญจะต้องประกอบหลายเมืองท่าเพื่อเป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวตอบสนองความต้องการ (Jeon, Duru & Yeo, 2019) การวิเคราะห์เมืองท่าหลักเรือสำราญของภูมิภาคเอเชียจากข้อมูลเครือข่ายเมืองท่าด้วยวิธี Social Network Analysis (SNA) กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การวิเคราะห์เมืองท่า รูปแบบการท่องเที่ยวเส้นทางการท่องเที่ยวบนฝั่งหลังจากที่เรือเทียบท่า รวบรวมข้อมูลให้ค่าน้ำหนักและวิเคราะห์ดัชนีต่อการพัฒนาเมืองท่าหลัก รูปแบบการเดินทางเครือข่ายเชื่อมโยง โดยนักท่องเที่ยวนิยมการเชื่อมโยงของท่าเรือกับแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ค่าของดัชนีกำหนดค่าน้ำหนักใช้กับอุตสาหกรรมเรือสำราญเท่านั้น เพราะแตกต่างจากอุตสาหกรรมเรือประเภทอื่น จากการทบทวนวรรณกรรม เมื่อมองสะท้อนบทบาทของท่าเรือสำราญไทย พบประเด็นศึกษาเพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพของท่าเรือสำราญไทยสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญและการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทย จากผู้มีบทบาทและมีส่วนเกี่ยวข้องกับท่าเรือสำราญที่สำคัญของไทยทั้ง 3 แห่ง

วิธีดำเนินการวิจัย

ผู้วิจัยได้ออกแบบสอบถามเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างตอบ โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อให้ลักษณะของกลุ่มที่เลือกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย ได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างแบ่งออกเป็น กลุ่มกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business: CB) จำนวน 40 ตัวอย่างจากสมาชิกของสมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ 50 บริษัท และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists: CS) ประกอบด้วยผู้ประกอบการ 10 ตัวอย่างจากทั้งหมด 12 ผู้ประกอบการ และสมาคมวิชาชีพ 7 ตัวอย่างจากกรรมการบริหารสมาคม 10 คน รวมเป็น 57 ตัวอย่าง เพื่อสำรวจความคิดเห็นถึงระดับความสามารถและสมรรถนะของท่าเรือสำราญหลักของประเทศไทยในปัจจุบันตามกรอบของท่าเรือสำราญทั้ง 3 ด้าน และองค์ประกอบย่อยอีก 69 ด้าน โดยให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามและให้คะแนนระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญจากน้อยไปมากคือ 1 2 3 4 5 พิจารณาปัจจัยที่ระบุในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 กรอบและองค์ประกอบปัจจัยท่าเรือสำราญไทย

กรอบท่าเรือสำราญไทย (Cruise Port Framework)		
โครงสร้างท่าเรือ (Port Site)	ลักษณะเรือ (Ship Characteristics)	โครงสร้างด้านการท่องเที่ยวท่าเรือ (Port Situation)
ความเหมาะสมพื้นที่หน้าท่า	Mega Ship ผู้โดยสาร > 3,500 คน	โปรแกรมการท่องเที่ยว
ความกว้างท้องน้ำ	Large Ships ผู้โดยสาร 2,500 – 3,500 คน	แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์
ความลึก	Midsized Ships ผู้โดยสาร 700 – 2,000 คน	แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ
ความยาวท่าเรือที่รองรับเรือ	Small Ships ผู้โดยสาร > 750 คน	ความสะดวกปลอดภัยการขนส่งสาธารณะ
ทำเลที่ตั้งท่าเรือกับระยะห่างระบบขนส่งสาธารณะสู่เมือง	Expedition Ships ผู้โดยสาร 100 – 300 คน	ความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยว
จำนวนท่าเทียบ		ความสามารถนำเที่ยว
โครงสร้างอาคารผู้โดยสาร		จำนวนห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลอดภาษี
อัตราค่าภาระท่าเรือ		จำนวนโรงแรมที่พัก

ตารางที่ 1 (ต่อ)

กรอบท่าเรือสำราญไทย (Cruise Port Framework)		
โครงสร้างท่าเรือ (Port Site)	ลักษณะเรือ (Ship Characteristics)	โครงสร้างการท่องเที่ยวท่าเรือ (Port Situation)
ระบบอำนวยความสะดวก		
ระบบรักษาความปลอดภัยท่าเรือ (ISPS Code)		
ระบบเชื่อมโยงกับการขนส่ง		
รูปแบบอื่น		
มาตรการด้านสุขภาพอนามัยและ สิ่งแวดล้อม		

ผู้วิจัยได้ทดสอบความถูกต้องด้านเนื้อหาของแบบสอบถามตามปัจจัยต่างๆ (ในตารางที่ 1) ด้วยการส่งแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ให้ประเมินความเหมาะสมของแบบสอบถามในแต่ละข้อ ผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านให้คะแนน -1, 0, 1 แทนความหมายว่า ไม่เห็นด้วย ไม่แน่ใจ และเห็นด้วยตามลำดับ โดยข้อคำถามของแบบสอบถามได้คะแนนเฉลี่ยเกิน 0.67 นับได้ว่าผ่านเกณฑ์เพราะดัชนีค่าความสอดคล้องของแบบสอบถามค่า IOC ตั้งแต่ 0.67 – 1.00 (รพงษ์ คงสัตย์ ธีรชาติ ธรรมวงศ์, 2551) ผู้วิจัยทำการทดสอบแบบสอบถามกับกลุ่มนำร่อง (Pilot group) จำนวน 30 ตัวอย่าง ผลการทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามต่อปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย (Taber, 2018) ค่า Cronbach's Alpha ตั้งแต่ 0.6 – 1.0 แบบสอบถามมีความสอดคล้องกัน พบว่าชุดคำถามในแต่ละด้านมีค่า Cronbach's Alpha > 0.7 โดยด้านโครงสร้างเรือ Cronbach's Alpha เท่ากับ 0.971 ด้านลักษณะเรือเท่ากับ 0.879 ด้านโครงสร้างการท่องเที่ยวท่าเรือเท่ากับ 0.948

ผู้ตอบแบบสอบถามให้คะแนนระดับความสามารถและสมรรถนะต่อการปฏิบัติงาน (Efficiency) ตั้งแต่ 1 – 5 เพื่อพิจารณาระดับความสำคัญต่อการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย ผู้วิจัยรายงานคะแนนผลการประเมินในแต่ละเกณฑ์เป็นค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) หากข้อมูลมีการกระจายตัวเป็นปกติ (Normal Distribution) และเป็นมัธยฐาน (Median) และพิสัยควอไทล์ (Inter-Quartile Range: TQR) หากข้อมูลมีการกระจายตัวไม่ปกติ และกำหนดผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะต่อการปฏิบัติงานเป็น น้อยที่สุด (หากคะแนนเฉลี่ยหรือมัธยฐานของผลประเมินเท่ากับ 1.00 -1.80) น้อย (1.81 – 2.60) ปานกลาง (2.61 – 3.40) มาก (3.41 – 4.20) และมากที่สุด (3.41 – 4.20) ตามลำดับ

ผู้วิจัยได้ทดสอบความสอดคล้องของผลการประเมินความสามารถและสมรรถนะระหว่างกลุ่มกิจการต่อเนื่อง (CB) และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (CS) (เกตุวดี จังวัฒนกุล, 2557) ใช้ Mann-Whitney U test วิเคราะห์สถิติแบบนอนพาราเมตริก (Nonparametric statistics) เนื่องจากตัวแปรที่มีการแจกแจงอย่างใดก็ได้ ภายใต้สมมติฐาน

H_0 : ระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทย สอดคล้องกัน $p \geq 0.05$

H_1 : ระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทย สอดคล้องกัน $p < 0.05$

ผลการประเมินในเกณฑ์ข้อใดที่พิสูจน์พบว่ามีความไม่สอดคล้องกันที่ระดับความเชื่อมั่นน้อยกว่า 0.05 ถือว่ามีนัยสำคัญ

ผลการวิจัย

ผลการทดสอบแบบสอบถามปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทยจากกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มประกอบด้วย

1) กลุ่มกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business: CB) สมาชิกสมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว 40 ตัวอย่าง

2) กลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists: CS) จากผู้ประกอบการ 10 บริษัท ร่วมกับสมาคมวิชาชีพเรือสำราญ 7 ตัวอย่าง รายงานตามตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะ (efficiency) ท่าเรือสำราญไทย ระหว่างส่วนกิจการต่อเนื่อง (CB) และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (CS) และผลการประเมินความสอดคล้องของผลการประเมิน

ปัจจัย	ส่วนกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business: CB)			กลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists: CS)			P
	Median	IQR	Efficiency	Median	IQR	Efficiency	
1. โครงสร้างท่าเรือ							
ความเหมาะสมพื้นที่ท่าเรือ							
1) จุดขึ้น - ลง เรือของ นักท่องเที่ยว	4.0	2.25 - 4.75	มาก	3.00	2.00 - 4.00	กลาง	.267
2) จุดจอดครโดยสาร รับส่งนักท่องเที่ยว	3.5	3.00	มาก	3.00	3.00 - 3.00	กลาง	.409
ความกว้างท้องน้ำ							
3) <250 เมตร	3.0	3.00	กลาง	3.00	3.00 - 3.00	กลาง	.306
4) 250 - 400 เมตร	3.5	3.00	มาก	3.00	2.00 - 4.00	กลาง	.088
5) 400 เมตรขึ้นไป	4.0	3.00	มาก	5.0	3.00 - 5.00	มากที่สุด	.116
3) <250 เมตร	3.0	3.00	กลาง	3.00	3.00 - 3.00	กลาง	.306
4) 250 - 400 เมตร	3.5	3.00	มาก	3.00	2.00 - 4.00	กลาง	.088
5) 400 เมตรขึ้นไป	4.0	3.00	มาก	5.0	3.00 - 5.00	มากที่สุด	.116
ความลึกท่าเรือที่ใช้รองรับเรือ							
6) <10 เมตร	3.0	3.00	กลาง	4.0	3.00 - 4.00	มาก	.629
7) 10 - 15 เมตร	4.0	3.00	มาก	3.0	3.00 - 4.00	กลาง	.393
8) 15 - 20 เมตร	3.5	3.00	มาก	5.0	3.00 - 5.00	มากที่สุด	.010
ความยาวท่าเรือที่ใช้รองรับเรือ							
9) <175 เมตร	3.0	3.00	กลาง	3.0	3.00 - 3.00	กลาง	.170

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ปัจจัย	ส่วนกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business: CB)			กลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists: CS)			P
	Median	IQR	Efficiency	Median	IQR	Efficiency	
10) 175 – 250 เมตร	4.0	3.00 - 4.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.095
11) > 250 เมตร	4.0	3.00 - 4.00	มาก	3.0	2.00 – 4.50	กลาง	.162
ท่าเรือที่ตั้งท่าเรือกับระยะห่างระบบขนส่งสาธารณะสู่เมือง							
12) < รัศมี 1 กม.	4.0	2.25 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.50	น้อย	.186
13) รัศมี 1 – 3 เมตร.	3.5	2.25 – 4.00	กลาง	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.232
14) > 3 กม.	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.142
จำนวนท่าเทียบ							
15) เทียบท่า 1 ลำ	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	2.0	2.00 - 3.50	น้อย	.142
16) เทียบท่า 2 ลำ	3.5	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	3.00 – 3.50	กลาง	.178
17) เทียบท่า 2 ลำ	3.0	2.25 – 4.00	กลาง	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.515
โครงสร้างอาคารผู้โดยสาร							
18) ห้องพักรอผู้โดยสาร	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 3.00	น้อย	.009
19) ระบบขนส่งกระเป๋า	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.00	น้อย	.022
สัมภาระ							
อัตราค่าภาระท่าเรือ							
20) < 18,000	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	3.00 – 3.50	กลาง	.514
21) 18,000 – 27,000	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.126
ระบบอำนวยความสะดวก							
22) ระบบเชื่อมต่อหน้าท่า	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.294
23) ระบบเคลื่อนที่	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.121
24) ระบบเรือเชื่อมต่อหน้าท่า	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.018
ระบบอำนวยความสะดวก							
25) เครื่อง X-ray	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.025
26) มาตรฐานเพิ่มเติมโรค	4.5	3.00 – 5.00	มากที่สุด	2.0	1.00 – 3.50	น้อย	.000
อุบัติใหม่							
ระบบรักษาความปลอดภัยท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code ; ISPS Code)							
27) การจัดลำดับชั้นความปลอดภัยท่าเรือ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.003
ปลอดภัยท่าเรือ							
28) แสดงลำดับชั้นให้ผู้ปฏิบัติรับทราบทั่วถึง	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.001
บริการให้ความช่วยเหลือ							
เพียงพอ							
ระบบเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น							
30) สนามบิน							
30.1) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	1.00 – 4.00	น้อย	.029
30.2) 0.5 – 1.0 ชม.	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.058
30.3) > 1.5 ชม.	3.0	2.00 – 3.75	กลาง	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.892
31) สถานีรถไฟ							
31.1) < 0.5 ชม.	3.5	2.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.505

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ปัจจัย	ส่วนกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business: CB)			กลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists: CS)			P	
	Median	IQR	Efficiency	Median	IQR	Efficiency		
31.2) 0.5 – 1.0 ชม.	3.0	2.25 – 4.00	กลาง	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.247	H ₀
31.3) > 1.5 ชม.	3.0	2.25 – 3.00	กลาง	3.0	2.00 – 3.00	กลาง	.202	
32) รถประจำทาง								
32.1) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 3.50	กลาง	.029	
32.2) 0.5 – 1.0 ชม.	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.249	
32.3) > 1.5 ชม.	3.0	2.00 – 3.75	กลาง	2.0	2.00 – 3.00	น้อย	.145	
มาตรการด้านสุขภาพ อนามัยและสิ่งแวดล้อม								
33) มาตรการป้องกัน มลพิษจากน้ำมัน	4.5	3.00 – 5.00	มากที่สุด	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.026	
34) มาตรการควบคุม มลพิษจากของเหลวที่มีพิษ ในปริมาณรวม	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	1.00 – 4.00	กลาง	.004	
35) มาตรการป้องกัน มลพิษจากสารอันตรายที่ ขนส่งทางทะเลในรูปแบบ หีบห่อ	4.5	3.00 – 5.00	มากที่สุด	3.0	1.00 – 4.00	กลาง	.003	
36) มาตรการป้องกัน มลพิษอันเกิดจากสิ่งปฏิกูล เรือ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	1.00 – 3.00	กลาง	.000	
37) มาตรฐานควบคุม ปริมาณขยะบนท่า	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	1.00 – 4.50	กลาง	.012	
38) มาตรการป้องกัน มลภาวะทางอากาศจาก เรือ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 3.50	กลาง	.003	
39) มาตรการจัดการ ปัญหาฝุ่นละออง	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 3.00	กลาง	.001	
2. ด้านลักษณะของเรือ ขนาดเรือ								
1) Mega Ships ผู้โดยสาร 3,500 คนขึ้นไป	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 3.50	กลาง	.104	
2) Large Ships ผู้โดยสาร 2,500 – 3,500 คน	4.0	3.00 – 5.00	มาก	4.0	3.00 – 4.00	มาก	.356	
3) Midsize Ships ผู้โดยสาร 700 – 2,000 คน	4.0	3.00 – 5.00	มาก	4.0	3.00 – 5.00	มาก	.149	
4) Small Ships ผู้โดยสาร > 750 คน	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	5.0	3.50 – 5.00	มากที่สุด	.011	
5) Expedition Ships ผู้โดยสาร 100 – 300 คน	4.0	2.25 – 4.00	มาก	3.0	1.00 – 3.00	กลาง	.082	

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ปัจจัย	ส่วนกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business: CB)			กลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists: CS)			P
	Median	IQR	Efficiency	Median	IQR	Efficiency	
3. โครงสร้างด้านการท่องเที่ยว							
โปรแกรมการท่องเที่ยว							
1) Contemporary & Premium (3-7 Nights)	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.016
2) Upscale (+Superior dining etc.)	4.0	3.00 – 4.75	มาก	3.0	2.00 – 3.50	กลาง	.014
3) Luxury (12 Night+)	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.082
4) Expedition (high standard)	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.00	น้อย	.012
แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์							
5) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.00	น้อย	.090
6) 0.5 – 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	2.00 – 3.00	กลาง	.003
7) > เวลา 2.0 ชม.	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	2.0	2.00 – 3.00	น้อย	.034
แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ							
8) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.00	น้อย	.088
9) 0.5 – 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	1.00 – 3.00	กลาง	.000
10) > 2.0 ชม.	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	2.0	1.00 – 3.50	น้อย	.007
ความสะดวกปลอดภัยการขนส่งสาธารณะ							
ความปลอดภัยการ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	4.0	4.00 – 5.00	มาก	.913
ท่องเที่ยว							
ความสามารถนำเที่ยว	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.013
จำนวนห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลอดภาษี							
11) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.00	น้อย	.090
12) 0.5 – 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.004
13) > 2.0 ชม.	3.5	3.00 – 4.00	มาก	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.085
จำนวนโรงแรมที่พัก							
14) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	4.0	4.00 – 4.50	มาก	.818
15) 0.5 – 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 4.00	มาก	4.0	4.00 – 5.00	มาก	.275
16) > 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 4.00	มาก	2.0	2.00 – 3.50	น้อย	.022
ระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทย	3.72 ^d	2.95 ^d (กลาง)					

สรุปผลการวิจัย

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยพบว่าเกณฑ์ด้านโครงสร้างท่าเรือ โดยเฉพาะเกณฑ์ด้านมาตรฐานของท่าเรือทั้งด้านโครงสร้างและระบบรักษาความปลอดภัยยังมีความจำเป็นต้องการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ.2561 -2570 เกณฑ์ด้านแหล่งท่องเที่ยวแม้ผู้ประกอบการธุรกิจทั่วไปมองเป็นจุดแข็ง เพราะให้ผลการประเมินความพึงพอใจดีมาก

แต่ในด้านผู้ประกอบการเรือสำราญกลับให้คะแนนความพึงพอใจปานกลาง บ่งว่ารัฐบาลและทุกภาคส่วนต้องมีการบูรณะ และดูแลแหล่งท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน รวมถึงต้องหาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ ทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และธรรมชาติควบคู่ไป เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวที่ต้องการความหลากหลายและสามารถใช้เวลากับการท่องเที่ยวได้นานขึ้นและคุ้มค่า

ข้อเสนอแนะการศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจพิจารณาพัฒนาท่าเรือสำราญไทย เนื่องด้วยภาวะโรค COVID-19 ทำให้ขอบเขตการศึกษากลุ่มตัวอย่างได้ไม่ครอบคลุมไปยังส่วนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องด้วยไม่มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติทางเรือสำราญเข้ามาในประเทศ ตลอดระยะเวลาการศึกษาขอบเขตของการศึกษาได้เปรียบเทียบเฉพาะท่าเรือที่ใช้ดำเนินการกับเรือสำราญที่มีความสำคัญ 3 อันดับแรกของประเทศ ซึ่งยังไม่ครอบคลุมท่าเรือที่มีความสำคัญรองลงไป ได้แก่ ท่าเรือ เกาะสมุย ท่าเรือสงขลา ท่าเรือสตูล ท่าเรือปากบารา ท่าเรือระนอง

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการประเมินความสามารถและสมรรถนะจากกลุ่มตัวอย่างทั้งสองส่วนพบว่ามีความสอดคล้องกับ Jeon, Duru & Yeo,(2019) ด้านลักษณะโครงสร้างท่าเรือ (Port Sites) และแตกต่างด้านลักษณะเรือ (Ship's Characteristic) ด้านโครงสร้างด้านการท่องเที่ยวท่าเรือ (Port Situation) สำหรับท่าเรือสำราญหลักของไทยพบว่าเกณฑ์การประเมิน ด้านโครงสร้างท่าเรือ มีความสอดคล้องกัน 27 ด้าน แตกต่างกัน 18 ด้าน โดยให้คะแนนระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือระดับปานกลาง ได้แก่ ความเหมาะสมของพื้นที่ท่าเรือ ความกว้างของน้ำ ความลึกและความยาวของท่าเรือ ท่าเรือที่ตั้ง จำนวนท่าเทียบ อัตราค่าภาระ ระบบอำนวยความสะดวก ระบบเชื่อมโยงการขนส่งในรูปแบบอื่น ระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญระดับมากของกลุ่มกิจการต่อเนื่อง ได้แก่ โครงสร้างอาคารท่าเทียบเรือและระบบรักษาความปลอดภัย ซึ่งตรงข้ามกับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญปานกลาง ด้านลักษณะเรือมีความสอดคล้อง 4 เกณฑ์ แตกต่างกัน 1 เกณฑ์ กลุ่มกิจการต่อเนื่องประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญ ระดับปานกลาง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญ ระดับมากที่สุด ด้านโครงสร้างการท่องเที่ยวท่าเรือ มีความสอดคล้องกัน 9 เกณฑ์ แตกต่างกัน 10 เกณฑ์ กลุ่มกิจการต่อเนื่องประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญ ระดับมาก กลาง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญ ระดับน้อย

ผลการศึกษาปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือเรือ เปรียบเทียบกับข้อมูลของความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญหลักของไทย ณ ปัจจุบัน จาก 3 เมืองท่าได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ท่าเรือแหลมฉบัง (A1) ท่าเรือภูเก็ต ผลการศึกษาดังตารางที่ 3 ดังนี้

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญหลักของไทย

ปัจจัย	เมืองท่ากรุงเทพ	เมืองท่าแหลมฉบัง	เมืองท่าภูเก็ต
โครงสร้างท่าเรือ			
ความเหมาะสมพื้นที่ท่าเรือต่อการดำเนินกิจกรรมของเรือสำราญ			
- จุดจอดรถโดยสารรับส่งนักท่องเที่ยว	บริเวณท่าเรือ OB จอดรถโดยสารรับนักท่องเที่ยวได้ 14 คัน	16,000 ตารางเมตร	3,600 ตารางเมตร
ความกว้างท้องน้ำเพียงพอสำหรับเรือสำราญ มากกว่า 250 เมตร	ทางตรง 150 เมตร ทางโค้ง 250 เมตร	500 เมตร	360 เมตร
ความยาวเรือ 175 เมตรขึ้นไป	133 เมตร	365 เมตร	180 เมตร
ความลึกร่องน้ำ 15 -20 เมตร	8.23 เมตร	14.0 เมตร	9.0 เมตร
ท่าเรือที่ตั้งท่าเรือ ห่างจากขนส่งสาธารณะสู่เมืองรัศมีไม่เกิน 1 กิโลเมตร	2.5 กิโลเมตร	3.8 กิโลเมตร	0.55 กิโลเมตร
จำนวนท่าเทียบตั้งแต่ 1 ลำขึ้นไป	1 ลำ	2 ลำ	1 ลำ
ระบบการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น			
- สนามบิน	สุวรรณภูมิ 37.4 กม.	อุตะเพา 58.6 กม.	ภูเก็ต 56.6 กม.
- สถานีรถไฟ	กรุงเทพฯ 10.2 กม.	ศรีราชา 16.3 กม.	N/A
รถแท็กซี่ รถประจำทาง	2.5 กิโลเมตร	3.8 กิโลเมตร	.55 กิโลเมตร
แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์ เดินทางจากท่าเรือไม่เกิน 30 นาที	พระบรมราชวัง	เกาะสีชัง	ตึกโบราณ
	12.7 กม.	15.4 กม.	สถาปัตยกรรมแบบชิโน - ยูโรเปียน 10 กม.
แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ เดินทางจากท่าเรือไม่เกิน 30 นาที	คู้้งบางกระเจ้า 1 กม.	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาเขียว 32.6 กม.	แหลมพรหมเทพ 22.1 กม.
แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ เดินทางจากท่าเรือไม่เกิน 30 นาที	คู้้งบางกระเจ้า 1 กม.	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาเขียว 32.6 กม.	แหลมพรหมเทพ 22.1 กม.

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ปัจจัย	เมืองท่ากรุงเทพ	เมืองท่าแหลมฉบัง	เมืองท่าภูเก็ต
ห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลอดภาษี เดินทางจากท่าเรือไม่เกิน 30 นาที	King Power รางน้ำ	King Power พัทยา	King Power ภูเก็ต 9.8 กม.
ความสามารถและสมรรถนะท่าเรือ	ร้อยละ 31	ร้อยละ 38	ร้อยละ 31

เมื่อเปรียบเทียบทั้ง 3 เมืองท่าพบว่าเมืองท่าที่มีระดับความสามารถและสมรรถนะในมุมมองของผู้ใช้บริการคือ เมืองท่าแหลมฉบัง (A1) ส่วนเมืองท่ากรุงเทพ (คลองเตย) และเมืองท่าภูเก็ตอยู่ในระดับเดียวกัน แต่ด้วยการวางแผนของการท่องเที่ยวทางเรือสำราญจะพบว่าแต่ละเมืองท่าจะมีเอกลักษณ์ที่เฉพาะ ตัวอย่างเช่น เมืองท่าแหลมฉบัง เด่นเรื่องความสามารถและสมรรถนะการรับเรือหลายลำด้วยโครงสร้างท่าเรือที่ถูกสร้างเพื่อให้รองรับเรือปัจจุบัน เมืองท่ากรุงเทพ เด่นด้านความเป็นเมืองและแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และธรรมชาติ เมืองท่าภูเก็ต เด่นด้านการท่องเที่ยวทางทะเล

เพื่อปรับปรุงพัฒนาศักยภาพของท่าเรือให้สูงขึ้น ส่วนหลักที่ต้องพัฒนาคือโครงสร้างท่าเรือ จุดจอดรถโดยสารรับนักท่องเที่ยว ความกว้างท้องน้ำ ความลึกน้ำ ความยาวเรือ ท่าเรือที่ตั้งท่าเรือ จำนวนท่าเทียบเรือ สำหรับการลงทุนพัฒนาต้องอาศัยภาครัฐเพราะใช้งบประมาณจำนวนมากกับการพัฒนาที่กล่าวมา สำหรับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติปรับปรุงโดยขอความร่วมมือจากจังหวัดใกล้เคียง เพื่อให้มีทางเลือกเพิ่มขึ้น

เอกสารอ้างอิง

กรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2553). *สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 - 2554)*.

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). *ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2561 - 2570*. ค้นหามือ 16 เมษายน 2563, จาก

www.cutl.chula.ac.th/triresearch/learnchabang/learnchabang.html

เกตุวดี จังวัฒนกุล. (2557). *สถิตินอนพาราเมตริก “The Mann - Whitney U Test*. ค้นหามือ

16 เมษายน 2563, จาก https://library.ipst.ac.th/bitstream/handle/ipst/721/188_40-43_%E0%B9%80%E0%B8%81%E0%B8%95%E0%B8%B8%E0%B8%A7%E0%B8%94%E0%B8%B5%20%E0%B8%88%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%A7%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%81%E0%B8%B8%E0%B8%A5.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ณิชภัทร สุวัฒนานนท์. (2562). *การท่องเที่ยวกับบทบาทขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย ฮีโร่จำเป็นหรือ ฮีโร่ตัวจริง?*.

ค้นหามือ 12 พฤษภาคม 2563, จาก <https://www.bot.or.th/Thai/Research>

- อานุกาฬ มีศิลป์, วัชรระ ยี่สุนเทศ และทศพร มะหะหมัด. (2562). พฤติกรรมการท่องเที่ยวทางเรือสำราญของนักท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร (CRUISE TRAVEL BEHAVIOR OF TOURISTS IN BANGKOK). *วารสารเครือข่ายส่งเสริมการวิจัยทางมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 2(2), 12-21.
- ธนาคารโลก. (2561). *Gross Domestic Product: GDP*. ค้นหามือ 20 พฤษภาคม 2563, จาก https://www.google.com/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=ny_gdp_mktp_cd&idim=country:THA:PHL:SGP&hl=th&dl=th
- นครินทร์ ทั้งทอง เพชรศรี นนทศิริ. (2562). การเสริมสร้างประสบการณ์ความทรงจำที่พิเศษของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแฉะพักเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย, 14(3), 41-55.
- รพงษ์ คงสัจย์ ธีรชาติ ธรรมวงศ์. (2551). การหาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (IOC). ค้นหามือ 20 เมษายน 2563, จาก <https://www.mcu.ac.th/article/detail/14329>
- ศูนย์วิจัยด้านการตลาดการท่องเที่ยว. (2560). การท่องเที่ยวเรือสำราญกับความท้าทายของประเทศไทย. ค้นหามือ 15 เมษายน 2563, จาก <http://www.etatjournal.com/web/menu-read-tat/menu-2015/menu-42015/682-42015-cruise>
- อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ ศรีธนา บุญญเศรษฐ์ โธมทัย งามวิชัยกิจ กลัยนุช กิตติพงศ์พิทยา และสุรเดช หวังทอง (2561). พฤติกรรมผู้บริโภคการท่องเที่ยวเรือสำราญและการให้บริการของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน. 16(1), 193-206.
จาก AndPublications/articles/Pages/Article_29Oct2019.aspx
- สุมาลี สุขदानนท์. (2554). *ท่าเรือแหลมฉบัง*. สืบค้นเมื่อ 18 เมษายน 2563, จาก <http://www.cutichula.ac.th/triresearch/bangkokport/bangkokport.html>
- Adams, M., Quinonez, P., Pallis, A. A., & Wakeman, T. (2009). *Environmental issues in port competitiveness*. Dalhousie University, Halifax.
- Cruise Line International Association. (2019). *2019 Global Market Report*. Retrieved [global-market-report.ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/updated/2019-global-market-report.ashx)
[https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/updated/2019-](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-year-end/updated/2019-global-market-report.ashx)
- Jeon, J.-W., Duru, O., & Yeo, G.-T. (2019). Cruise port centrality and spatial patterns of cruise shipping in the Asian market. *Maritime Policy Management*, 46(3), 257-276.
- Taber, K., S., (2018). The use of Cronbach's alpha when developing and reporting research instruments in science education. *Research in Science Education*, 48(6), 1273-1296.