

บทคัดย่อ

รหัสโครงการ : RDG5950052

ชื่อโครงการ : การพัฒนาศักยภาพการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

ชื่อนักวิจัย 1. รองศาสตราจารย์ ดร. รานี อีสัยกุล
 หน่วยงาน มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
 2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รชพร จันทร์สว่าง
 หน่วยงาน มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

E-mail Address : ranee.esi@stou.ac.th; esichai@gmail.com

ระยะเวลาโครงการ: 1 มิถุนายน 2559 ถึง 31 พฤษภาคม 2560

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย (2) เพื่อพัฒนาศักยภาพการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน (3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน และ (4) เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศักยภาพการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ประชากรและกลุ่มตัวอย่างคือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและภาคีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึกและประชุมกลุ่มย่อยประกอบด้วยผู้บริหารของหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน ภาคชุมชนและภาควิชาการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญในส่วนกลางและในส่วนภูมิภาค จำนวน 29 คน ระหว่างเดือนกันยายน 2559 ถึง เมษายน 2560 และผู้วิจัยได้แจกแบบถามเพื่อประเมินศักยภาพการเป็นท่าเรือหลัก กลุ่มท่องเที่ยวเรือสำราญอันดามัน การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากแบบสอบถามใช้การสรุปผลเป็นค่าร้อยละ ความถี่ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ความสำคัญและผลการดำเนินงาน การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อน

ผลการวิจัยพบว่า (1) ประเทศไทยให้บริการเรือสำราญมาเป็นเวลายาวนานกว่า 30 ปี แต่ท่าที่ผ่านมาบทบาทท่าเรือของประเทศไทยเป็นท่าเรือแวะพักเป็นหลัก โดยเรือสำราญนำนักท่องเที่ยวมาท่องเที่ยวเข้าไปเยือนกลับโดยไม่ค้างคืนบนฝั่ง แล้วกลับขึ้นเรือเดินทางต่อไปยังท่าเรืออื่น ประเทศไทยปัจจุบันมีท่าเรือโดยสาร (Cruise Terminal) เพียงท่าเดียวที่แหลมฉบังแต่ยังขาดการพัฒนาและบริหารเพื่อรองรับเรือสำราญอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยท่าเทียบที่ให้บริการหลักในไทยมีอยู่ 5 แห่ง เมืองท่าที่มีเรือสำราญมาใช้บริการมากที่สุด คือ การนำเรือมาจอดทอดสมอที่อ่าวป่าตองและจอดเทียบท่าเรือน้ำลึก จังหวัดภูเก็ต รองลงมา ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าเรือจังหวัดกระบี่ และท่าเรือคลองเตย กรุงเทพฯ ตามลำดับ ภูเก็ตได้รับคัดเลือกเป็นท่าเรือแวะพักของสายการบินเรือฝั่งทะเลอันดามันตลอดมา

อย่างต่อเนื่อง สืบเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือหลักในสิงคโปร์และความหลากหลายของเมืองท่าเชื่อมโยงในเส้นทางเดินเรือระยะสั้นที่สามารถเชื่อมโยงกับภูเก็ตได้ โดยวัฒนธรรมในด้านการท่องเที่ยวของคนเอเชีย สักส่วนของผู้โดยสารที่เดินทางพร้อมครอบครัวมีอัตราส่วนเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเติบโตอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจในเอเชีย ทำให้กลุ่มผู้โดยสารที่มีรายได้ปานกลางถึงรายได้สูงในเอเชียมีสัดส่วนมากขึ้น ทำให้ธุรกิจเรือสำราญขยายตัวอย่างก้าวกระโดดในเอเชีย โดยใช้เรือสำราญขนาดกลางและใหญ่มาแวะพักท่องเที่ยวแบบเข้ามาเยือนกลับ

(2) ผลการวิจัยศักยภาพการเป็นท่าเรือสำราญ พบว่า ระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพการเป็นท่าเรือหลัก กลุ่มท่องเที่ยวเรือสำราญอันดามัน ในภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย = 3.38) และ**ความเป็นจริง**ของปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพการเป็นท่าเรือหลัก กลุ่มท่องเที่ยวเรือสำราญอันดามัน ในภาพรวม อยู่ใน**ระดับน้อย** (ค่าเฉลี่ย = 2.45) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ระดับความสำคัญของทุกด้านอยู่ในระดับมากที่สุด คือ ด้านปัจจัยสนับสนุนและสภาพแวดล้อม (ค่าเฉลี่ย = 3.47) รองลงมา คือ ด้านนโยบายและการจัดการเมืองปลายทาง (ค่าเฉลี่ย = 3.41) ด้านสภาพ/เงื่อนไขของท่าเรือ (ค่าเฉลี่ย = 3.34) และด้านผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและการบริการ (ค่าเฉลี่ย = 3.29) ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาเป็นรายได้ ระดับความเป็นจริง ด้านผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและการบริการ (ค่าเฉลี่ย = 2.84) อยู่ในระดับมาก นอกนั้นอยู่ในระดับน้อย คือ ด้านนโยบายและการจัดการเมืองปลายทาง (ค่าเฉลี่ย = 2.38) ด้านปัจจัยสนับสนุนและสภาพแวดล้อม (ค่าเฉลี่ย = 2.35) และด้านสภาพ/เงื่อนไขของท่าเรือ (ค่าเฉลี่ย = 2.23) ตามลำดับ จึงสรุปได้ว่าผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและการบริการเป็นปัจจัยหลักที่ดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญมาท่องเที่ยว ในประเทศไทยในปัจจุบันแม้ว่าปัจจัยด้านอื่น ๆ เช่น ด้านปัจจัยสนับสนุนและสภาพแวดล้อม ด้านนโยบายและการจัดการเมืองปลายทาง และด้านสภาพ/เงื่อนไขของท่าเรือในประเทศไทยยังต้องการพัฒนาอีกมาก

ผลการวิจัยความสำคัญและความเป็นจริงของปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพการเป็นท่าเรือหลัก กลุ่มท่องเที่ยวเรือสำราญอันดามัน (IPA) พบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญสูงและมีสภาพความเป็นจริงยังไม่ดีในระดับที่น่าพอใจ ประกอบด้วย ปัจจัยสภาพ/เงื่อนไขของท่าเรือ ได้แก่ ด้านขนาดและความลึกของร่องน้ำ และแอ่งกลับลำเพียงพอ จำนวนที่จอดเรือเพียงพอ ท่าเทียบเรือสามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ ท่าเทียบเรือสามารถรองรับเรือได้ตลอดปี สิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารผู้โดยสาร พื้นที่ อุปรกรณ์ และความเร็วในการบรรจุและขนถ่ายกระเป๋า การตรวจกระเป๋า ความรู้และทักษะของผู้ให้บริการของท่าเรือ และการจัดการขยะและของเสียบริเวณท่าเรือ ด้านนโยบายและการจัดการเมืองปลายทาง ได้แก่ นโยบายรัฐบาลและหน่วยงานหลักในการสนับสนุนการท่องเที่ยวเรือสำราญ ความโปร่งใสในการจัดการภาครัฐและหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง และปัจจัยสนับสนุนและสภาพแวดล้อม ได้แก่ ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา ความสะอาด สุขภาพ และสุขอนามัย และระยะทางการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ส่วนปัจจัยที่มีความสำคัญสูงและมีสภาพความเป็นจริงอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจแล้ว และควรรักษาระดับเอาไว้ ประกอบด้วย ปัจจัยผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและการบริการ ได้แก่ ด้านจำนวนและความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยว

บนชายฝั่ง/รายการนำเที่ยวก่อน-หลังล่องเรือ ความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากของแหล่งท่องเที่ยว และประสิทธิภาพของตัวแทนเรือ ปัจจัยสภาพ/เงื่อนไขของท่าเรือ ได้แก่ ด้านตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือและระยะห่างระหว่างท่าเรืออื่น ๆ และการเชื่อมโยงระหว่างสนามบิน/ท่าเรือ/โรงแรม ปัจจัยนโยบายและการจัดการเมืองปลายทาง อาทิ ด้านนโยบายด้านวีซ่า และปัจจัยสนับสนุนและสภาพแวดล้อม อาทิ ด้านความปลอดภัยและความมั่นคง เป็นปัจจัยที่ดำเนินการได้ดีอยู่แล้วและควรรักษาคุณภาพให้ดีขึ้นต่อไป

(3) ผลการวิจัยปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันสรุปปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาท่าเรือสำราญของกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน ได้แก่ ข้อจำกัดเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคของท่าเรือ การขาดความพร้อมของท่าเทียบเรือ นโยบายรัฐบาลยังขาดความชัดเจน การขาดการจัดระเบียบการรับส่งผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพ การขาดทรัพยากรเพื่อบริการนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ ความเข้าใจธุรกิจเรือสำราญ การใช้เรือท่องเที่ยวขนถ่ายนักท่องเที่ยวเรือสำราญขึ้นฝั่ง แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม วิถีชีวิต และประวัติศาสตร์ยังมีน้อย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(4) ข้อค้นพบจากการวิจัยนำไปสู่ข้อเสนอแนะสำหรับภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคชุมชนในการดำเนินการเพื่อพัฒนาประเทศไทยควรเริ่มต้นจากการวางแผนแม่บทในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Thailand Cruise Master Plan) โดยกำหนดกรอบการพัฒนาปัจจัยด้านอุปทานเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเทียบเรือและการเชื่อมโยง (Hard Infrastructure Development) และการพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการและบุคลากรให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน (Soft Infrastructure Development) โดยวางแผนดำเนินการพัฒนาและกำหนดกลยุทธ์เป็น 3 ระยะ รวมเป็นเวลา 10 ปีอย่างต่อเนื่อง คือ ระยะเร่งด่วน (1-2 ปี) กำหนดให้อันดามันเป็น “Preferred Cruise Destination” โดยการพัฒนาและปรับปรุงท่าเทียบเรือสำราญที่มีอยู่ ระยะกลาง (3-5 ปี) กำหนดให้อันดามันเป็น “Top 10 Asia’s Port of Call” โดยการพัฒนาท่าเทียบเรือเล็กในเส้นทางเชื่อมโยงและก่อสร้างและปรับปรุงท่าเรือภูเก็ตเพื่อเสริมสร้างศักยภาพของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางในฝั่งทะเลอันดามัน และระยะยาว (6-10 ปี) กำหนดให้อันดามันเป็น “Multi-purpose Home Port” โดยการพัฒนาให้ภูเก็ตเป็นท่าเรือหลักฝั่งอันดามันของภูมิภาคอาเซียน

คำหลัก: การพัฒนาศักยภาพ การเป็นท่าเรือสำราญ กลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน

ABSTRACT

Project Code: RDG5950052

Project Title: Potential Development of Cruise Home Port in Andaman Tourism Cluster of Thailand

Investigators: Esichaikul, R.; Chansawang, R.

Sukhothai Thammathirat Open University

E-mail Address: ranee.esi@stou.ac.th; esichai@gmail.com

Project Duration: 1 June 2016-31 May 2017

The purposes of this research were (1) to study contexts of cruise tourism in Thailand; (2) to examine level of potential development of cruise home port in Andaman Tourism Cluster of Thailand; (3) to investigate problems and obstacles of cruise home port development; and (4) to provide some guidelines of how to develop a cruise home port in Andaman Tourism Cluster of Thailand.

This research was a mixed method of qualitative and quantitative 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-nine interviews and focus groups were conducted through purposive sampling from related key informants during September 2016 to April 2017. For quantitative data analysis of assessment standards, statistical tools for descriptive analysis were employed including percentage, frequency, mean, and standard deviation and Importance Performance Analysis. For qualitative data analysis, content analysis strength and weakness analysis were 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, 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 are the most popular landing piers, followed by Laem

Chabang Port in Choburi Province, Koh Samui Port in Suratthani Province, Krabi Port, and Klongtoey Port in Bangkok respectively. 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 ports and Phuket. Moreover, the number of Asian tourists who like to travel with their family is increasing and the continued economic growth in Asia helps increase the proportion of Asian middle and upper income cruise passengers. As a result, cruise ship business expands very quickly, especially middle and large cruise ships sail around Asian ports of call for day trippers.

(2) The results of analyzing potential attributes of cruise home port showed that the total of the importance level from overall home port attributes were at the highest level (mean = 3.38). The total of the satisfaction level from overall home port attributes were at a low level (mean = 2.45). When considering each aspect of attribute factors, it was found that the level of importance of all four aspects were at the highest level. Support factors and environment was the highest (mean = 3.47), followed by destination policy and management (mean = 3.41), home port conditions (mean = 3.34), and tourism products and services (mean = 3.29) respectively. The result of satisfaction level showed that tourism products and services was at a high level (mean = 2.84). The other three aspects were at a low level as follows: destination policy and management (mean = 2.38), support factors and environment (mean = 2.35) and home port conditions (mean = 2.23) respectively. In conclusion, tourism products and services were pull factors among cruise tourists even though the other three aspects required certain degree of improvements.

The result of importance-performance analysis (IPA) showed that factors in quadrant 1 (concentration here) were home port conditions aspect such as depth of channel and turning basin, sufficient berthing pier for cruise vessel, port handling capacity for mega cruise ships, port handling capacity for all year round, services and facilities in cruise port terminal, space for speedy luggage handling, knowledge and skills of port staff, and port waste disposal facilities. Factors in quadrant 2 (keep up good work) were tourism products and services aspect such as quantity and variety of attractions on shore, tourist carrying capacity of attractions, proficiency of port agent. Home port conditions aspect included geographical location of the home port and distance to other ports of call, transportation system link between port, hotel, and airport.

(3) 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, in-efficient local transport, lack of competent personnel, and environmental impact.

(4) The research findings lead to guidelines for the public sector, private sector and the communities for developing cruise home ports including formulating Thailand Cruise Master Plan, hard infrastructure development, and soft infrastructure development. The planning process should cover three phases for ten years. The first phase aims to develop Andaman as “Preferred Cruise Destination” by developing and improving the existing port. The second phase aims to develop Andaman as “Top 10 Asia’s Port of Call by developing and standardizing connecting ports. The third phase aims to develop Andaman a “Multi-purpose home port” by developing Phuket Cruise Home Port for ASEAN.

Keywords: Potential Development, Cruise Home Port, Andaman Tourism Cluster