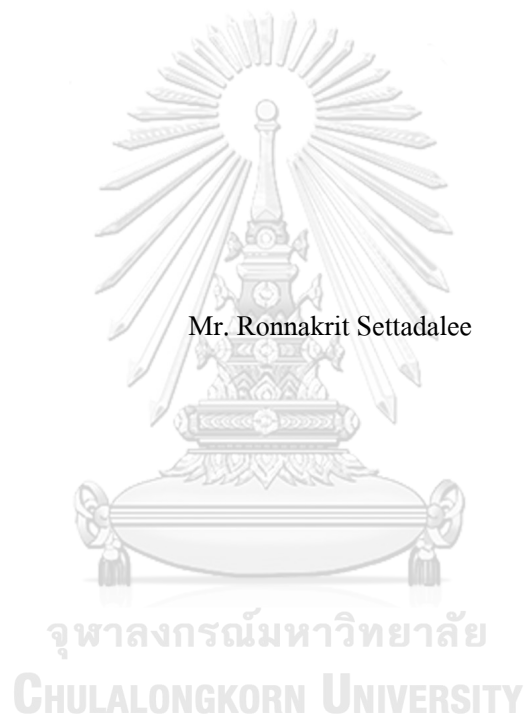


ปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล สหสาขาวิชาการบริหารทางทะเล
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2563
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Factors for Considering to Develop Thailand Cruise Port



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Science in Maritime Administration

Inter-Department of Maritime Administration

GRADUATE SCHOOL

Chulalongkorn University

Academic Year 2020

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย
โดย	นายรณกฤต เศรษฐาคาลี
สาขาวิชา	การบริหารกิจการทางทะเล
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมติ

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

.....	คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.ธรรมนุญ หนูจักร)	
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	
.....	ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.อัจฉราภรณ์ เปี่ยมสมบูรณ์)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมติ)	
.....	กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์สุพจน์ ชววิวรรณ)	

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

รณกฤต เศรษฐชาติ : ปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย. (Factors for Considering to Develop Thailand Cruise Port) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ศ. ดร.กมลชนก สุทธิวาตนฤพุดิ

การเดินทางท่องเที่ยวเป็นการข้ามพรมแดน เรือสำราญเป็นช่องทางสำคัญที่นำนักท่องเที่ยวจำนวนมากเข้าสู่ประเทศ ท่าเรือมีสำคัญใช้ต่อการเปิดรับนักท่องเที่ยว วัตถุประสงค์การศึกษาเพื่อสำรวจสภาพของท่าเรือสำราญไทยปัจจุบันและปัจจัยที่จำเป็นต่อการปรับปรุงพัฒนาท่าเรือสำราญไทย โดยใช้แบบสอบถามและมีตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหา ความสอดคล้อง IOC > 0.67 (ผลการทดสอบความน่าเชื่อถือ ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา > 0.87 และสอบถามกลุ่มกิจการต่อเนื่อง ประกอบด้วยสมาชิก 40 ตัวอย่างจากสมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ATTA) และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ ประกอบด้วยผู้ประกอบการเรือสำราญ 10 ตัวอย่างและสมาชิกสมาคมวิชาชีพเรือสำราญ 7 ตัวอย่าง. ผลวิเคราะห์จากข้อมูลการตอบแบบสอบถาม พบว่าค่าเฉลี่ยระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญ กลุ่มกิจการต่อเนื่อง ระดับค่าเฉลี่ยสูง 3.72 กลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ ระดับค่าเฉลี่ยกลาง 2.95 ทั้งสองส่วนมีระดับค่าเฉลี่ยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ดังนี้ ด้านโครงสร้างท่าเรือ (ปัจจัย 18/45) ด้านการท่องเที่ยว (ปัจจัย 10/19) ด้านลักษณะเรือ (ปัจจัย 1/5) โดยผลการศึกษาเสนอเพื่อนำเสนอต่อการวางแผนกลยุทธ์ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือสำราญไทย ดังนี้ โครงสร้างท่าเรือ ต้องปรับปรุงความกว้าง ความลึก ท่าเทียบ โดยรัฐต้องสนับสนุนการลงทุน ด้านการท่องเที่ยว สถานที่ท่องเที่ยวควรได้รับการฟื้นฟู ท่าเรือสำราญไทยมีศักยภาพระดับหนึ่ง แต่ยังคงต้องการส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐมากขึ้นเพื่อยกระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทย

สาขาวิชา การบริหารกิจการทางทะเล

ลายมือชื่อนิติต

ปีการศึกษา 2563

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6187303320 : MAJOR MARITIME ADMINISTRATION

KEYWORD: Transport, Port, Tourism, Cruise

Ronnakrit Settdalee : Factors for Considering to Develop Thailand Cruise Port.

Advisor: Prof. KAMONCHANOK SUTHIWARTNARUEPUT, Ph.D.

There are many ways to travel across borders. A cruise ship is one of them which can take the throng of rich travelers to our country. A seaport is a major gateway for cruises. This study was intended to explore the present status of Thai ports and which factors were needed to improve. The investigator had designed the questionnaires. To determine content validity, the Item-Objective Congruence index (IOC) had to be > 0.67 . To test the reliability of the responses, the Cronbach alpha coefficient had to be > 0.87 . The questionnaires were sent purposively to the Continuing Business (CB) group comprising of 40 members of the Association of Thai Travel Agency (ATTA) and to the Cruise Specialists (CS) group comprising of 10 cruise specialists and 7 members of the Cruise Ship Professional Association. The questionnaire responses were analyzed. According to the CB group, the potential range was high 3.72; however, among the CS group, it was moderate 2.95. Both groups scored significantly different, especially in the infrastructure (18/45 factors), travel destinations (10/19 factors), and the ship's characteristics (1/5 factors). The strategic plans to further development were suggested, including the port's infrastructure. Moreover, width, depth, number, and location should be appropriately designed and tailored. The Government should be responsible for the investment and tourist attractions should be restored and maintained. The Thai ports have potentials for cruise travel; however, they need more government investment to improve.

Field of Study: Maritime Administration

Student's Signature

Academic Year: 2020

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล ข้าพเจ้า
ขอบพระคุณทุกท่านที่มีส่วนให้ข้าพเจ้าบรรลุวัตถุประสงค์และสำเร็จการศึกษาในครั้งนี้ อาจารย์ที่
ปรึกษา ศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาหนพุฒิ ให้ความเมตตาและแนะนำแง่มุมการศึกษาและการใช้ชีวิต
คุณครูอรนุช ชาลีรินทร์ ผู้อุปการะและเป็นบุคคลตัวอย่างที่หลานคนนี้จะไม่มีลืมแม่สัทวินาที่ พ่อหนุณา
แม่แตงศรี เศรษฐดา ป้าแพงทรัพย์ ชาลีรินทร์ น้องสาว นางสาวศรัณญา เศรษฐดา ผู้สนับสนุนในทุก
เรื่องที่ข้าพเจ้าอยากทำและเรื่องที่ทำให้เกิดประโยชน์กับสังคม ผศ.นพ.ชาญยุทธ บัณฑิตวัฒนาวงศ์
ผู้สนับสนุนเคียงข้างให้กำลังใจเสมอ และกัลยมิตรที่ให้คำปรึกษา ดร.ประพันธ์ ไตรยสุทธิ ผศ.ดร.
ณัฐพจน์ วาฤทธิ ผศ.ดร.ปริชญานา คปรัม ผศ.ดร.ปกรณ์ เมฆแสงสวย ดร.ธวิษ ถนนอมจิตส์ ข้าพเจ้า
ขอขอบคุณทุกท่านจากใจ

รณกฤต เศรษฐดาดี



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ฌ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
1.3 ขอบเขตการศึกษา	5
1.4 ระเบียบวิธีวิจัย	6
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
บทที่ 2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 การท่องเที่ยวเรือสำราญภูมิภาคเอเชีย	9
2.2 ยุทธศาสตร์ชาติ รูปแบบการท่องเที่ยวเรือสำราญ ท่าเรือ	10
2.3 รูปแบบและสภาพของท่าเทียบเรือที่เรือสำราญใช้เข้าเทียบท่าเป็นหลักในปัจจุบันของไทย.11	11
2.4 ปัจจัยสำคัญกับท่าเรือสำราญ	12
2.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978.....	14
2.6 ด้านทฤษฎีและวิชาการ	15
2.7 ด้านปฏิบัติการ	17

2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	17
บทที่ 3 วิธีการดำเนินงานวิจัย	21
3.1 แหล่งข้อมูล.....	21
3.2 ประชากร	21
3.3 เครื่องที่ใช้ในการวิจัย.....	21
บทที่ 4 ผลการวิจัย	24
4.1 ผลการตรวจสอบเครื่องมือ.....	24
4.2 ผลการวิจัยเชิงปริมาณ แบ่งออกเป็น 5 ส่วน.....	25
บทที่ 5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	35
5.1 สรุปผลการวิจัย	35
5.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ	38
5.3 ข้อเสนอเชิงทฤษฎี.....	38
ภาคผนวก	40
ผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะ (efficiency) ทำเรือสำราญไทย.....	40
แบบสอบถาม.....	52
บรรณานุกรม	59
ประวัติผู้เขียน	63

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1	จำนวนเที่ยวเรือ เรือ สายการเรือสำราญ ผู้ใช้บริการ ลูกเรือ ทำเรือสำราญไทย ปี 2020 .10
ตารางที่ 2	ความเชื่อมั่นปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาทำเรือไทย25
ตารางที่ 3	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับตำแหน่งปฏิบัติงาน26
ตารางที่ 4	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงอายุ.....26
ตารางที่ 5	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์การทำงาน.....27
ตารางที่ 6	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับ27
ตารางที่ 7	รูปแบบผู้ประกอบการ27
ตารางที่ 8	ข้อเสนอแนะความสำคัญของปัจจัย29
ตารางที่ 9	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับตำแหน่งปฏิบัติงาน31
ตารางที่ 10	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงอายุ.....31
ตารางที่ 11	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์การทำงาน.....31
ตารางที่ 12	สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา.....32
ตารางที่ 13	รูปแบบผู้ประกอบการ32
ตารางที่ 14	เปรียบเทียบความสามารถและสมรรถนะทำเรือสำราญหลักของไทย.....37
ตารางที่ 15	ผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะ (efficiency) ทำเรือสำราญไทย ระหว่างส่วนกิจการต่อเนื่อง (CB) และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (CS) และผลการ ประเมินความสอดคล้องของผลการประเมิน40

สารบัญภาพ

หน้า

รูปที่ 1	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภูมิภาคเอเชียแปงรายภาค	1
รูปที่ 2	จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวประเทศไทยระหว่างปี 2004 – 2019	2
รูปที่ 3	ข้อมูลทางเศรษฐกิจประเทศไทย ปี 2013	2



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สภาพโครงสร้างทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนประกอบด้วย 2 ภาคส่วนที่มีสัดส่วนรวมกันเกินร้อยละ 50 ทั้งจากส่วนของภาคการส่งออกและการนำเข้าของภูมิภาคอาเซียน อันได้แก่ ภาคการขนส่งและการท่องเที่ยว ดังนั้นประเทศไทยตั้งอยู่ในทวีปเอเชีย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 50 ของโลกและเป็นลำดับที่ 12 ของทวีปเอเชีย มีประชากร 66.4 ล้านคน มีระบบเศรษฐกิจแบบผสม คือรัฐเข้าไปดำเนินการในบางภาคส่วน กิจกรรมทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่เป็นของเอกชน มีการแข่งขันด้านการค้าและการผลิตตามระบบการค้าเสรี รายได้ที่สำคัญของประเทศมาจากการส่งออกสินค้าทางการเกษตร แม้ระยะหลังรายได้จากภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวมีความสำคัญมากขึ้น มีจำนวนนักท่องเที่ยวประเทศเพิ่มขึ้นมากกว่า 25 ล้านคนหลายปีติดต่อกัน ซึ่งตัวชี้วัดความจำเป็นทางเศรษฐกิจของประเทศมีหลายตัวชี้วัด แต่ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ที่ 455.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ธนาคารโลก, 2018) จากรูปที่ 1

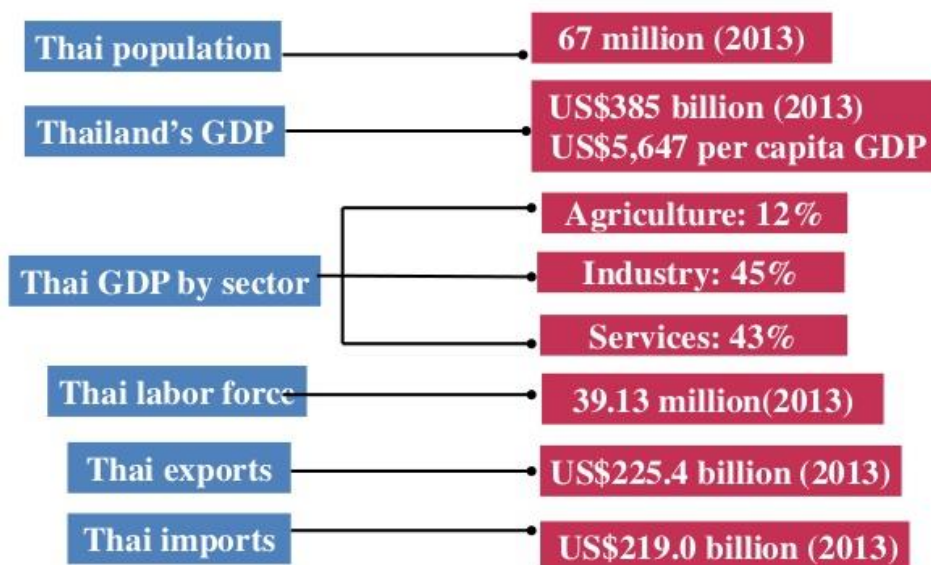


รูปที่ 1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภูมิภาคเอเชียแบ่งรายภาค



รูปที่ 2 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยระหว่างปี 2004 – 2019

Thailand's Fast Facts



Source: NESDB as of Feb 17, 2014 and Pocket World in Figures 2014 Edition

THAILAND! An Asian Hub,
a World of Opportunity



รูปที่ 3 ข้อมูลทางเศรษฐกิจประเทศไทย ปี 2013

1) ภาคการเกษตร 2) ภาคการบริการ 3) ภาคอุตสาหกรรม จากแผนภาพดังกล่าวอธิบายแนวโน้มของสัดส่วนของ GDP ของแต่ละประเทศ ภาคบริการมีสัดส่วนมากขึ้นกับการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ ซึ่งประเทศไทยมีสัดส่วนร้อยละ 43 ของ GDP สำคัญต่อการพัฒนาและรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศปีละหลายแสนล้านบาท ปัจจุบันบริษัท

การเปลี่ยนแปลงเป็นช่องทางหนึ่งช่วยสร้างโอกาสการพัฒนาธุรกิจของประเทศให้ขยายตัว รวมทั้งการขับเคลื่อนของสังคมไทยที่มีโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ กรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (กรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน, 2553) การปรับโครงสร้างภาคบริการจึงเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศที่ถูกกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 เป็นต้นมา

ภาคบริการของประเทศไทย ประกอบด้วย ภาคบริการ โดยรวม ภาคค้าปลีก ค้าส่ง โรงแรมและภัตตาคาร ขนส่ง คลังสินค้าและการสื่อสาร บริการการเงิน อสังหาริมทรัพย์ บริการภาครัฐ บริการการศึกษา บริการสังคมและสุขภาพ

การท่องเที่ยวของไทยเป็นกลไกที่สำคัญอีกปัจจัยหนึ่งที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ (นิชาภัทร สุรวฒนานนท์, 2019) นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยจำนวน 21 ล้านคน สร้างรายได้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) สำหรับนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งตามช่องทางการสัญจรดังนี้ ทางบก ทางอากาศ ทางน้ำ ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ถึงศักยภาพการจับจ่ายใช้สอย คุณลักษณะของนักท่องเที่ยวจะมีรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป

สำหรับนักท่องเที่ยวที่ใช้ช่องทางการเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญมีคุณสมบัติ 1) รายได้สูง 2) ให้ความสำคัญกับคุณภาพการบริการ ความปลอดภัย 3) กิจกรรมบนเรือและบนฝั่ง 4) ลูกค้ำส่วนใหญ่เป็นลูกค้ำผู้สูงอายุ สำหรับในภูมิภาคเอเชียจำนวนนักท่องเที่ยวมีจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น (ศนย์วิจัยด้านการตลาดการท่องเที่ยว, 2560) แต่อัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว 2010 สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางท่องเที่ยวทางเรือมี ร้อยละ 2.4 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 และร้อยละ 4.4 2013 และ 2014 ปัจจุบันรูปแบบของการวางตำแหน่งของกลุ่มลูกค้ำของการให้บริการเรือสำราญขยายฐานลูกค้ำไปยังกลุ่มคนทำงาน กลุ่มครอบครัว เพิ่มกิจกรรมสอดคล้องกับคนทุกช่วงวัยมากขึ้นเพื่อให้ทุกคนเข้าถึงการท่องเที่ยวเรือสำราญ

สำหรับประเทศไทย รัฐบาลกำหนดให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นหน่วยงานหลักขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2561 – 2570 วิสัยทัศน์ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล มีการกระจายรายได้ ที่สร้างความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนให้กับชุมชนและประเทศชาติ” เป้าประสงค์ (6) ท่าเรือหลัก (Home Port) ท่าเรือแวะพัก (Port of call) รวมทั้งท่าเรือเล็ก (Landing Pier) รองรับจุดทอดสมอ ได้รับการปรับปรุง และพัฒนาให้

สำเร็จครบถ้วนภายใน 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) (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2018b) ลักษณะทางกายภาพท่าเรือที่ตั้งระหว่างหลักกิโลเมตรที่ +26.5 ถึง 28.5 บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ร่องน้ำสันดอนท่าเรือกรุงเทพมีความยาว 18 กิโลเมตร ความกว้างร่องน้ำในทางตรง 150 เมตร ความกว้างร่องน้ำในทางโค้ง 250 เมตร ความลึก 8.5 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง ข้อจำกัดด้านร่องน้ำท่าเรือกรุงเทพ เรือมีขนาดไม่เกิน 12,000 เดคเวทตัน(dwt) ยาวไม่เกิน (LOA) 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8 เมตร สถิติเรือสำราญเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ พ.ศ.2557 -2561 จำนวน 20, 15, 13, 14 และ 14 เที่ยวเรือ

ท่าเรือแหลมฉบัง (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2018a) เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ท่าเรือตั้งอยู่ภาคตะวันออกของประเทศ มีท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro/Ro 1 ท่า (A1) ซึ่งถูกกำหนดตามยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2561 – 2570 ให้เป็นท่าเรือหลัก ความลึกตามโครงการแหลมฉบังขั้นที่ 1 ณ ระดับความลึก 14 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง ความยาวหน้าท่า 365 เมตร รองรับเรือโดยสารขนาด 70,000 เดคเวทตัน(dwt) สถิติการเข้าเทียบท่า สถิติเรือสำราญเข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ.2557 -2561 จำนวน 41, 47, 56, 71 และ 72 เที่ยวเรือ

ตัวอย่างเส้นทางการเดินเรือสำราญและผู้ให้บริการเรือสำราญผ่านเมืองท่าของประเทศไทย

5 วัน 4 คืน สิงคโปร์ พอร์ตเกลด (มาเลเซีย) ภูเก็ต สิงคโปร์

(Royal Caribbean International: Voyager of the Seas)

6 วัน 5 คืน สิงคโปร์ พอร์ตเกลด (มาเลเซีย) ปีนัง (มาเลเซีย) ภูเก็ต สิงคโปร์

(Royal Caribbean International: Quantum of the Seas)

7 วัน 6 คืน สิงคโปร์ ภูเก็ต ลังกาวิ (มาเลเซีย) ปีนัง (มาเลเซีย) สิงคโปร์

(Norwegian Cruise Line: Norwegian Jade)

8 วัน 7 คืน สิงคโปร์ เกาะสมุย แหลมฉบัง (กรุงเทพฯ) สีหนุวิลล์ (กัมพูชา)
สิงคโปร์ (Costa: Costa Fortuna)

9 วัน 8 คืน สิงคโปร์ ภูเก็ต ลังกาวิ (มาเลเซีย) ปีนัง (มาเลเซีย) พอร์ตกลอง
(มาเลเซีย) สิงคโปร์ (Costa: Costa Fortuna)

9 วัน 8 คืน สิงคโปร์ สีหนุวิลล์ (กัมพูชา) แหลมฉบัง (กรุงเทพฯ) เกาะสมุย
สิงคโปร์ (Costa: Costa Fortuna)

10 วัน 9 คืน สิงคโปร์ เกาะสมุย สีหนุวิลล์ (กัมพูชา) ฟู๊ก๊วก (เวียดนาม)
สิงคโปร์ (Costa: Costa Fortuna)

จากข้อมูลจำนวนเรือสำราญเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมแหลมฉบัง และเมืองท่าของไทย เปรียบเทียบกับจำนวนเส้นทางการเดินทางเรือสำราญผ่านภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีจำนวนเรือสำราญให้บริการ 68 เส้นทางจาก 111 เส้นทางเดินเรือ เนื่องด้วยเรือสำราญมีความอิสระต่อการเทียบท่าน้อยต้องมีความเหมาะสมกับลักษณะท่าเรือ เพื่อให้มีประสิทธิภาพของการเทียบท่าและอำนวยความสะดวกแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ด้วยข้อมูลที่กล่าวมาข้างต้น ได้เล็งเห็นความสำคัญของการทำเรือสำราญเป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถพัฒนาและเพิ่มมูลค่าทางการท่องเที่ยว เศรษฐกิจและการเพิ่มอัตราการจ้างงานของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำเรือสำราญ ให้มีความมั่นคงและมั่นคงของประเทศชาติต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาสภาพของท่าเทียบเรือที่เรือสำราญใช้เข้าเทียบท่าเป็นหลักในปัจจุบันของไทย
- 2) เพื่อสำรวจปัจจัยที่ผู้ประกอบการเรือสำราญและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือสำราญที่ส่งผลต่อการปฏิบัติงาน
- 3) เพื่อรวบรวมและเสนอท่าเรือสำราญที่เหมาะสมกับประเทศไทย

1.3 ขอบเขตการศึกษา

- 1) ท่าเรือสำราญหลักของไทย (ท่าเรือกรุงเทพฯ)
- 2) สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ
- 3) สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว

- 4) ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษา ดำเนินการในปี พ.ศ. 2562 – 2563

1.4 ระเบียบวิธีวิจัย

- 1) การศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยของท่าเรือสำราญเพื่อกำหนดกลยุทธ์ของท่าเรือสำราญไทย กลุ่มเป้าหมายจากกลุ่มกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business; CB) ได้แก่ สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ผู้ประกอบการ โรงแรม ท่องเที่ยว นวด สปา สถานบันเทิง) และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists; CS) ได้แก่ผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise) ผู้ประกอบด้วย ผู้ประกอบการเรือสำราญ และสมาชิกสมาคมวิชาชีพเรือสำราญ
- 2) ศึกษาค้นคว้าทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 3) ข้อมูลปฐมภูมิ จากกลุ่มเป้าหมาย
- 4) เป้าหมายของแบบสอบถาม เพื่อสอบถามความคิดเห็นความสอดคล้องของพื้นที่และสถานการปัจจุบันของท่าเรือสำราญประเทศไทย ทั้ง 3 ด้านและองค์ประกอบย่อยอีก 69 ข้อ โดยให้คะแนนความจำเป็นต่อการพัฒนาของท่าเรือสำราญกับสถานการณ์ปัจจุบันจากน้อย-มาก 1 2 3 4 5 ตามที่ประสพกับเรือสำราญที่เข้ามาใช้บริการท่าเรือ ท่าเรือกรุงเทพ ดังนี้

1.ด้านท่าเรือ

- ความเหมาะสมพื้นที่ท่าเรือ
- ความกว้างตื้นน้ำ ความยาวหน้าท่า (Berth Facility)
- ท่าเลที่ตั้งท่าเรือมีความเหมาะสม
- จำนวนท่าเทียบมีเพียงพอ
- โครงสร้างอาคารผู้โดยสาร
- ความเหมาะสมอัตราค่าภาระท่าเรือ
- ระบบอำนวยความสะดวกน้ำดื่มและเชื้อเพลิง
- ระบบรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร
- ระบบรักษาความปลอดภัยท่าเรือ
- บุคลากร/เจ้าหน้าที่ของท่าเรือ
- ระบบการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น
- มาตรการด้านสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อม
 - มาตรการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน

- มาตรการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม
- มาตรการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ
- มาตรการป้องกันมลพิษอันเกิดจากสิ่งปฏิกูลเรือ
- มาตรการควบคุมปริมาณขยะบนท่า
- มาตรการจัดการขยะที่เกิดจากเรือสำราญ
- มาตรการป้องกันมลภาวะทางอากาศจากเรือ
- มาตรการจัดการปัญหาฝุ่นละออง
- มาตรการควบคุมโรค

2. ด้านลักษณะเรือ

- จำนวนความจุผู้โดยสาร

3. ด้านการท่องเที่ยว

- ความหลากหลายของโปรแกรมการท่องเที่ยว
- แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์
- แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ
- ความสะอาดปลอดภัยการใช้ขนส่งสาธารณะ
- ความปลอดภัยการท่องเที่ยว
- การให้บริการนำเที่ยว
- ห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลอดภาษี
- โรงแรมที่พัก

- 5) กำหนดค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เพื่อพิจารณาความพร้อมของแต่ละด้านเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือและวัดระดับสรรถนะและความสามารถของท่าเรือสำราญไทยในปัจจุบัน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) มีท่าเรือสำราญ
- 2) รู้สภาพท่าเรือสำราญไทยปัจจุบัน
- 3) นำเสนอทิศทางการพัฒนาท่าเรือสำราญไทย

บทที่ 2

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 การท่องเที่ยวเรือสำราญภูมิภาคเอเชีย

การท่องเที่ยวทางเรือสำราญสำหรับภูมิภาคเอเชีย (Cruise Line International Association (CLIA), 2019) ปี 2017 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 4.052 ล้านคนเพิ่มขึ้น 20.6 % การเติบโตของตลาดนักท่องเที่ยวทางเรือสำราญภูมิภาคเอเชีย 59% มาจากนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน อุปสงค์ความต้องการเรือสำราญสูงเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ปี 2018 การเติบโตของธุรกิจเรือสำราญลดลง 2% แต่ภูมิภาคเอเชียการเติบโตยังเพิ่มขึ้น เนื่องจากหลายสายการบินให้ความสำคัญกับภูมิภาคเอเชียมากขึ้น การเดินเรือใหม่เข้ามาให้บริการ เรือมีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญและเฝ้าสังเกตการณ์แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ เพื่อให้เข้าใจลักษณะและศักยภาพของธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ และเตรียมพร้อมจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญตอบสนองกับการขยายตัวของตลาดการท่องเที่ยวทางเรือสำราญ

เพื่อให้เกิดการบรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจ จากการวิเคราะห์ของ Cruise Line International Association (CLIA) ร่วมกับ Chart Management Consultants ได้วิเคราะห์แนวโน้มของการท่องเที่ยวทางเรือ โดยความร่วมมือ 43 สายการบินเดินเรือทั้งสากลและระดับภูมิภาคครอบคลุม 98 % ของการให้บริการ บนพื้นฐานของข้อมูลตั้งแต่ปี 2015 -2017 ขอการให้บริการเรือสำราญที่ให้บริการมากกว่า 2 คันแต่ละเที่ยวเรือ พบว่าปัจจัยสำคัญที่ให้บริการบรรลุเป้าหมายความสำเร็จ ดังนี้

- 1) ผู้ประกอบการ
 - แนวโน้มและปัจจัยสำคัญของการให้บริการเรือสำราญ ได้แก่ ชีตความสามา
มารถการให้บริการ แนวทางการให้บริการ เส้นทางบริการ
 - ข้อมูลความถูกต้องของการเติบโตจำนวนผู้ใช้บริการและภาวะตลาด
- 2) โครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือการทำงานของรัฐ เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจระยะยาวของธุรกิจเรือสำราญ
 - มีการจัดตั้งหน่วยงานรัฐ และสร้างนโยบายและกฎระเบียบเข้ามาดูแลกิจการ
การให้บริการเรือสำราญโดยเฉพาะ
 - สนับสนุนการลงทุนและสร้างโครงสร้างพื้นฐานรองรับธุรกิจ

3) รวบรวมข้อมูล (Big data) ปริมาณการเดินทางเพื่อนำมาประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจ

จากที่กล่าวมาเบื้องต้นการประกอบธุรกิจการให้บริการเรือสำราญต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยหลัก ซึ่งเรือสินค้าทุกชนิดจะไม่มีความเป็นอิสระจากท่าเรือ เพราะต้องมีการขนถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสาร ดังนั้นท่าเรือจึงเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่สนับสนุนการให้บริการของเรือสำราญประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย สำหรับประเทศไทยมีแผนเส้นทางการเดินเรือสำราญประจำปี 2020 (Crew Center, 2020) ตั้งแต่ มกราคม ถึง ธันวาคม (การพยากรณ์ก่อนเกิดเหตุการณ์โควิด 19) ประกอบด้วยท่าเรือสำราญ ดังนี้

ตารางที่ 1 จำนวนเที่ยวเรือ เรือ สายการเรือสำราญ ผู้ใช้บริการ ลูกเรือ ท่าเรือสำราญไทย ปี 2020

Cruise Port	Call	Ship	Cruise Line	Guests	Crew
Koh Samui	68	24	15	167,886	60,001
Koh Hong	20	1	1	3,570	1,512
Koh Kood	6	2	1	3,730	1,980
Koh Rok Nok	14	1	1	2,380	1,008
LCB (BKK)	155	30	16	366,054	130,337
Phuket	120	34	19	319,892	106,159

ที่มา: <http://crew-center.com>

สายเรือที่ให้บริการ ได้แก่ Aida, Azamara Club Cruises, Carnival Cruise Line, Celebrity Cruises, Crystal Cruises, Cunard, Disney Cruises Line, Fred Olsen, Holland America Line, Hapag Lloyd, MSC, Norwegian Cruise line, Oceania, P&O Cruises, Princess Cruises, Royal Caribbean, Regent Seven Seas, Seabourn, Silversea, Star Clippers, Viking Ocean Cruises, Windstar, Costa Cruise, Pullmantur, TUI เป็นต้น

2.2 ยุทธศาสตร์ชาติ รูปแบบการท่องเที่ยวเรือสำราญ ท่าเรือ

2.2.1 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2561 – 2570 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญให้เป็นรูปธรรมสอดคล้องกับบริบทของโลก พัฒนาเมืองท่าหลัก ท่าแวะพัก ท่าเรือเล็กรองรับจุดทอดสมอ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ปัจจุบันท่าเรือหลักได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเรือ A1) ท่าเรือภูเก็ต การปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือสำราญให้มีศักยภาพรองรับเรือและนักท่องเที่ยวได้อย่างเพียงพอ สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบของไทยและควบคุมปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบตามข้อบังคับของ MARPOL และ IMO

2.2.2 รูปแบบการท่องเที่ยวเรือสำราญ การท่องเที่ยวเรือสำราญระยะเริ่มต้นเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวสูงอายุและมีรายได้สูง ทัศนคติชอบการท่องเที่ยวให้ความสำคัญกับคุณภาพการให้บริการ ความปลอดภัย กิจกรรมบนเรือและบนฝั่ง การล่องเรือรอบ โลก (World Cruise) ท่าเรือหลัก (Home Port) ท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ท่าเรือผสม (Hybrid Port)

- 1) **ท่าเรือหลัก (Home Port)** (ไทยทรिบุณ, 2559) คือ ท่าเรือต้นทางเป็นจุดตั้งต้นและสิ้นสุดของเรือสำราญ ผู้โดยสารบินมาลงเรือและขึ้นเรือ นักท่องเที่ยวใช้เวลา 2-3 วันก่อนเรือออกจากเมืองท่า
- 2) **ท่าเรือแวะพัก (Port Of call)** คือ ท่าเรือที่เรือเข้ามาแวะพักสำหรับการรอเดินทางต่อ (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2015) ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการท่าเรือแวะพักมีดังต่อไปนี้
 - 2.1) ผลผลิตจากการท่องเที่ยวและปัจจัยการให้บริการ ได้แก่ สถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรม สิ่งอำนวยความสะดวกกับนักท่องเที่ยว ตัวแทนผู้ให้บริการ การเชื่อมต่อกับเมืองท่า และค่าใช้จ่ายในการจองจ่ายใช้สอย
 - 2.2) ความปลอดภัย ได้แก่ ความมั่นคงและความปลอดภัย สุขอนามัย ความสะอาด และแผนฉุกเฉิน
 - 2.3) ลักษณะท่าเรือ ได้แก่ การเชื่อมต่อของท่าเรือกับโหมดการขนส่งอื่น การเข้าถึง สิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือ สันฐานท่าเรือ สภาพภูมิอากาศและสภาพทะเล การจัดการท่าเรือ โครงสร้างท่าเรือ
 - 2.4) สภาพะทางการเมือง นโยบายการควบคุมดูแลการท่องเที่ยว ได้แก่ พิธีการตรวจเข้าเมืองและกฎระเบียบศุลกากร เสถียรภาพทางการเมือง นโยบายเรือสำราญของชาติ ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และความยอมรับทางสังคม
- 3) **ท่าเรือผสม (Hybrid Port)** (McCalla, 1998) ท่าเรือที่ทำหน้าที่เป็นทั้งท่าเรือหลักและท่าเรือแวะพัก (Monpanthong, 2017) ให้ความสำคัญรองรับการเดินทางของตู้ท่าเรือ โรงแรมที่พัก สนามบิน กฎระเบียบและระบบสาธารณสุขปลอดภัย รวมทั้งสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน

2.3 รูปแบบและสภาพของท่าเทียบเรือที่เรือสำราญใช้เข้าเทียบท่าเป็นหลักในปัจจุบันของไทย

- 1) ท่าเรือแหลมฉบัง A1 (Laem Chabang Port, A1) อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ระยะห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 130 กิโลเมตร ดำเนินการโดย บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ความยาวหน้าท่า 365 เมตร ความลึกหน้าท่า 14 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง รับเรือโดยสารขนาด 70,000 เดทเวทตัน (NYK AUTO

LOGISTICS (THAILAND), 2020) ลักษณะรูปแบบการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวระยะเวลา 1 วัน

- ระยะเวลาเดินทาง 40 นาที แหล่งเที่ยวพัตยา เมืองตากอากาศชายฝั่งทะเลตะวันออก
 - ระยะเวลาเดินทาง 2 ชั่วโมง แหล่งท่องเที่ยวใจกลางกรุงเทพฯ
 - ระยะเวลาเดินทาง 2 ชั่วโมง 40 นาที แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และเมืองหลวงเก่า อโยธยา
- 2) ท่าเรือภูเก็ต (Phuket Port) ความยาวหน้าท่า 360 เมตร ความลึกหน้าท่า 9 เมตร ด้วยระดับความลึกหน้าท่าดังกล่าวไม่สามารถตอบสนองกับความต้องการเทียบท่าของเรือที่มีอัตราการกินน้ำลึกมากกว่า 9 เมตร การเดินทางจากท่าเรือถึงตัวเมืองระยะทาง 8 กิโลเมตร ระยะทางจากท่าเรือถึงสนามบินระยะทาง 43 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 56 นาที (สุมาลี สุขदानนท์, 2557)
- 3) ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port) อยู่ในความดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทำเทียบเรือท่องเที่ยวตั้งอยู่ที่เขื่อนตะวันตก ความยาวหน้าท่า 133 เมตร รับเรือที่มีความยาวไม่เกิน 172.25 เมตร อัตราการกินน้ำลึก 8.23 เมตร (สุมาลี สุขदानนท์., 2554) มีแผนปรับปรุงสร้างอาคารเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยกับผู้โดยสาร การเดินทางจากท่าเรือถึงสนามบินสุวรรณภูมิระยะทาง 34 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 40 นาที
- การพัฒนาเมืองท่าเรือกรุงเทพรูปแบบการพัฒนาเป็น Modern Port City ศูนย์กลางการท่องเที่ยวแห่งใหม่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางน้ำ ประกอบด้วยอาคารแบบ Mixed Use ศูนย์การค้า พื้นที่จอดรถ และโรงแรม (นฤมล เกษมสุข, 2560)
- 4) ท่าเรือสมุย (Koh Samui Port) เรือสำราญที่เดินทางมายังเกาะสมุยไม่สามารถเทียบท่าได้ การขึ้นท่องเที่ยวบนเกาะนักท่องเที่ยวต้องลงเรือเล็กขึ้นฝั่ง บริเวณท่าเรือเฟอร์รี่ตั้งอยู่หน้าทอนเป็นจุดรับส่งผู้โดยสาร เกาะสมุยมีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยวและกิจกรรมที่เชื่อมโยงกับเกาะบริเวณใกล้เคียง (โพสค์ทุเคย์, 2561)

2.4 ปัจจัยสำคัญกับท่าเรือสำราญ

2.4.1 ปัจจัยทางภูมิศาสตร์

McCalla (1998) การวิเคราะห์พื้นที่และสถานการณ์กับท่าเรือสำราญ ซึ่งการพัฒนาท่าเรือสำราญมีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากท่าเรือทั่วไป โดยระดับความสำคัญขึ้นอยู่กับเวลาและขนาดของพื้นที่ศึกษา พิจารณาแบ่งได้ 2 ปัจจัยตามลักษณะทางภูมิศาสตร์

- 1) ปัจจัยพื้นที่ ตัวอย่างเช่น ปัจจัยพื้นที่ท่าเรือ ความต้องการเรือเข้าเทียบท่ามีขนาดใหญ่
ขึ้น ความยาวหน้าท่า ความลึกหน้าท่า ความลึกร่องน้ำ ต้องมีการขยายตัวไปทิศทาง
เดียวกับเรือ โดยแบ่งปัจจัยพื้นที่ได้ 3 ประการดังนี้
 - คุณลักษณะท่าเรือ (Port Attributes)
 - ท่าเรือและการให้บริการเรือสำราญ (Port and Cruise Ship Service)
 - สิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมือง (City and Town Amenities)
- 2) ปัจจัยสถานการณ์ คือปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับภาวะตลาดและศักยภาพของ
นักท่องเที่ยวเรือสำราญที่สัมพันธ์กับจุดหมายเส้นทางเดินทางเรือและเมืองท่า
ปลายทาง โดยแบ่งปัจจัยสถานการณ์ได้ 3 ประการดังนี้
 - การเชื่อมต่อกับทะเล (Sea Connections)
 - การเชื่อมทางบกและทางอากาศ (Land and/or Air Connections)
 - สถานที่ท่องเที่ยว (Regional Attractions : Day Trips)

2.4.2 ปัจจัยประเภทท่าเรือ

การเติบโตของธุรกิจท่องเที่ยวเรือสำราญเติบโตอย่างต่อเนื่องทั่วโลกก่อนวิกฤตการณ์
โควิด 2019 (Cruise Line International Association (CLIA), 2019) เกิดการขยายตัวทาง
เศรษฐกิจของอุตสาหกรรมเรือสำราญปี 2017 มูลค่า 134 พันล้านเหรียญสหรัฐ มีการจ้างงาน
1,108,676 ตำแหน่ง จำนวนนักท่องเที่ยว 26.7 ล้านคน สัดส่วนนักท่องเที่ยวเรือสำราญภูมิภาค
เอเชียมีสัดส่วนร้อยละ 9.2 ท่าเรือสำราญแบ่งได้ 3 ประเภทคือ ท่าเรือหลัก ท่าเรือแวะพัก ท่าเรือ
ผสม บทบาทของท่าเรือแบบผสมคือการรวมลักษณะของท่าเรือหลักและท่าเรือแวะพักเข้า
ด้วยกัน ท่าเรือเป็นที่สำคัญสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นจุดที่ลูกค้าเดินทางลงเรือเรือ
และขึ้นฝั่งเพื่อเดินทางกลับบ้าน (Wood, 2002) มูลค่าที่เกิดขึ้นกับท่าเรือแบบผสมระดับรายได้
มากกว่าท่าเรือแวะพัก 14 -15 เท่า (Hawke, 2012) ท่าเรือหลักสร้างรายได้ 8 เท่าของท่าเรือแวะ
พัก (Monpanthong, 2017) การวิเคราะห์องค์ประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมกับบริบทการ
ท่องเที่ยวเรือสำราญ ได้สรุปจากองค์ประกอบสำคัญ 33 ด้านและจัดประเภทของปัจจัยออกเป็น
4 ด้านได้แก่

- 1) ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Factor)
 - สาธารณูปโภค (Amenity)
 - โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Port Infrastructure & Facility)
 - การเข้าถึง (Accessibility)
 - การเชื่อมโยง (Connectivity)

- สภาพอากาศ/ทะเล (Weather and Sea Condition)
 - แผนฉุกเฉิน (Emergency Plan)
 - ลักษณะท่าเรือ (Port Characteristic)
 - นโยบายการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism Policy)
- 2) ปัจจัยด้านการจัดการ (Management Factor)
- การจัดการท่าเรือ (Port Operation)
 - พิธีการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration Formality)
 - การจัดการนำเที่ยว (Shore Excursion Management)
 - การมีส่วนร่วมของภาคี (Collaboration of Stakeholders)
- 3) สินค้าการท่องเที่ยว (Tourism Products)
- แหล่งท่องเที่ยว (Attraction)
 - กิจกรรมการท่องเที่ยว (Activity)
 - สนามบิน (Airport)
 - โรงแรมที่พัก (Accommodation)
- 4) ภาพลักษณ์ของท่าเรือ (Destination Image)
- ความปลอดภัย (Safety)
 - ความสะอาด (Cleanliness)
 - สุขอนามัย (Sanitation)
 - ผู้ให้บริการ (Service Provider)
 - ความคุ้มค่าเงิน (Value for Money)
 - การยอมรับของชุมชน (Social Acceptance)
 - สถานการณ์การเมือง (Political Situation)
 - ชื่อเสียงท่าเรือ (Reputation of Port)

การประเมินศักยภาพท่าเรือ แบบผสมถูกวัดด้วยตัวชี้วัด 3 ตัวชี้วัดได้แก่

- 1) ความสามารถในการเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่น (Port Comparativeness)
- 2) ความได้เปรียบในการแข่งขัน (Port Competitiveness)
- 3) ความสามารถในการดึงดูดของท่าเรือ (Port Attractiveness)

2.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978

ชุมพร ปัจจุบันนนท์. ธรรมนิศย์ สุมนันตกุล (2555) อนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดขึ้นภายใต้ต้องการทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่

2 ตุลาคม 2526 วัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือ
ครอบคลุมสิ่งที่ก่อมลพิษทางทะเล อนุสัญญาฉบับนี้วางกฎระเบียบให้รัฐภาคีต้องดำเนินการลด
และป้องกันมลพิษจากเรือ โดยจะต้องมีมาตรการลงโทษเรือที่ซ้กธงของตนที่ละเมิดกฎเกณฑ์

อนุสัญญา MARPOL 73/78 ประกอบด้วย 6 ภาคผนวกดังนี้

- ภาคผนวกที่ 1 ข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน
- ภาคผนวกที่ 2 ข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม
- ภาคผนวกที่ 3 ข้อบังคับสำหรับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ
- ภาคผนวกที่ 4 ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษอันเกิดจากการขจัดสิ่งปฏิกูลจากเรือ
- ภาคผนวกที่ 5 ข้อบังคับเกี่ยวกับของกันมลพิษจากขยะบนเรือ
- ภาคผนวกที่ 6 ข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ

ประเทศไทยได้ลงนามในภาคยานุวัติสารเป็นภาคีอนุสัญญา MARPOL 73/78 ต่อองค์การ
ทางทะเลระหว่างประเทศเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2550 และมีผลบังคับใช้กับประเทศไทย
เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 โดยครอบคลุมเฉพาะข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันและ
มลพิษจากเรือ ภาคผนวกที่ 1 และ 2

2.6 ด้านทฤษฎีและวิชาการ

ปัจจุบันสังคมมีการเปลี่ยนแปลง องค์กรต้องปรับเปลี่ยนรับกับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น รวมทั้ง
ปรับตัวให้เข้ากับบริบทสังคมและขับเคลื่อนองค์กรตามเป้าหมายที่วางไว้ การให้ความสำคัญกับการ
เปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นและตอบสนองทันกับสถานการณ์ที่มีประสิทธิภาพ จึงมีความจำเป็นต้องมี
เครื่องมือกำหนดทิศทางการพัฒนาขององค์กรที่สำคัญต่อการบริหารจัดการ

การจัดการเชิงกลยุทธ์ (พัคตร์ผจง วัฒนสินธุ์, 2542) คือเครื่องมือที่ช่วยให้องค์กรกำหนด
ทิศทางและเป้าหมายที่ชัดเจน ด้วยการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง ภารกิจ และวัตถุประสงค์ของ
องค์กรอย่างเป็นระบบ วิเคราะห์และประเมินปัจจัยภายในและภายนอกขององค์กร และส่วนที่
เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ค่านิยม ทศนคติ ความคาดหวัง ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์กร (Stakeholder)
เพื่อค้นหาแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ คือการวิเคราะห์ปัจจัยและสภาวะที่เกี่ยวข้องกับองค์กรและกลยุทธ์
ขององค์กร เพื่อความรู้และความเข้าใจกับสถานะขององค์กรทั้งด้านทรัพยากรและด้าน
ความสามารถ นำไปสู่ความได้เปรียบทางการแข่งขัน

ปัจจัยภายนอกกับการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ประกอบด้วย

- 1) ปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้องกับองค์กรโดยตรง ได้แก่ การประกอบกิจการที่องค์กรดำเนินการอยู่ คู่แข่งขัน คู่ค้า ผู้จัดส่งวัตถุดิบ
- 2) ปัจจัยภายนอกที่ไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับองค์กร แต่สามารถทำให้เกิดข้อจำกัดกับองค์กร ได้แก่ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย การค้า เทคโนโลยี เป็นต้น

ปัจจัยภายในองค์กร วิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงจุดแข็งจุดอ่อนขององค์กร เพื่อนำผลไปกำหนดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร โดยมีวิธีการวิเคราะห์ เช่น การวิเคราะห์ตามสายงาน (Functional Analysis) การวิเคราะห์แบบ Value Chain การวิเคราะห์แบบ 7-S เป็นต้น การดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพการทำงาน จากการประชุมองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations, 1976) ได้กำหนดตัวชี้วัดประสิทธิภาพของท่าเรือ 2 ส่วนดังนี้

- 1) ตัวชี้วัดทางการเงิน (Financial Indicator)
 - จำนวนเรือที่เข้าเทียบท่า
 - จำนวนสินค้าผ่านท่าเรือ
 - ต้นทุนแรงงาน
 - ต้นทุนอุปกรณ์การยกขนสินค้า
- 2) ตัวชี้วัดด้านปฏิบัติการ (Operational Indicators)
 - อัตราเรือถึง (Arrival Rate) จำนวนเที่ยวเรือที่ปฏิบัติการระยะเวลา 1 เดือน
 - เวลารอคอย (Waiting time) เวลาที่เรือมาถึงเขตท่าเรือรอทำการเข้าเทียบท่า
 - เวลาให้บริการ (Service Time) เวลาเรือปฏิบัติงานและเวลาออกจากท่าเรือ
 - เวลาจวนรอบ (Turn-around Time) เวลาที่เรือเข้าท่าถึงเวลาที่เรือออกจากท่า
 - จำนวนสินค้าต่อลำ (Tonnage per ship)
 - เวลาปฏิบัติงานจริง (Fraction of time berthed ship worked)
 - จำนวนสายปฏิบัติงาน (Number of gangs employed per ship per shift)
 - จำนวนสินค้าที่ปฏิบัติงานในท่าเรือ (Tons per ship hours in port)
 - จำนวนสินค้าที่ปฏิบัติงาน ณ เวลาเทียบท่า (Tons per ship hour at berth)
 - จำนวนสินค้าต่อสายปฏิบัติงาน (Ton per gang-hours)
 - เวลาทำงานของสายปฏิบัติงาน (Fractions gangs idle)

การพัฒนาประสิทธิภาพของท่าเรือปัจจุบันสอดคล้องตามกระบวนทัศน์ การพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable development Goals : SDGs)

(Klukas, Kirsch, Darba, Doms, & Schepper, 2015) วัดประสิทธิภาพท่าเรือสอดคล้องกับ SDGs แบ่งดังนี้

- 1) โครงสร้างและแนวโน้มของตลาด (Market Trend and Structure)
- 2) ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม (Socio – Economic impact)
- 3) ประสิทธิภาพทางสิ่งแวดล้อม (Environmental Performance)
- 4) ห่วงโซ่โลจิสติกส์และประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน (Logistics Chain and Operation Performance)
- 5) หน่วยงานภาครัฐ (Governance)

2.7 ด้านปฏิบัติการ

เรือและท่าเรือมีความสัมพันธ์กันไม่เป็นอิสระจากกัน ตัวอย่าง เรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ ต้องเข้าเทียบท่าผู้คอนเทนเนอร์เพื่อปฏิบัติการยกขนสินค้า สำหรับเรือสำราญต้องเทียบท่าเรือสำราญเพื่อทำการขนถ่ายผู้โดยสาร (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, 2553) ภาระหน้าที่ของการท่าเรือ จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ สำหรับเรือสำราญที่เข้ามาให้บริการในประเทศไทยจากที่กล่าวมาทั้ง 5 ท่า เมื่อพิจารณาผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stockholders) เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเรือสำราญไทยมีส่วนประกอบดังต่อไปนี้

- 1) เรือ ตัวแทนสายเรือสำราญ
- 2) สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ
- 3) ท่าเรือ

บทบาทสำคัญเพื่อสะท้อนถึงการดำเนินงานท่าเรือสำราญให้มีประสิทธิภาพส่งเสริมสังคม เศรษฐกิจของประเทศรวมทั้งสอดคล้องกับองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลจากเรือ การพิจารณาหน้าที่พื้นฐานของท่าเรือมีความเอื้ออำนวยต่ออุตสาหกรรมเรือสำราญ ปัจจัยการดำเนินงานของเรือ และข้อคิดเห็นของผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรม เพื่อพัฒนาและสร้างกรอบกลยุทธ์ท่าเรือสำราญ เพิ่มความสามารถการแข่งขันของประเทศให้มีระดับสูงขึ้น

2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทศพร มะหะ อานุภาพ มีศิลป์ และวัชรระ ยี่สุนเทศ (2019) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยส่วนบุคคล อิทธิพลของทัศนคติ และพฤติกรรมทางท่องเที่ยวทางเรือสำราญของนักท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพฯ ปัจจัยส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมทางท่องเที่ยวเรือสำราญได้แก่ เพศ อายุ และระดับการศึกษา ส่วนอาชีพและรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่มีผลต่อพฤติกรรม ปัจจัยด้าน

ทัศนคติที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการทำงานที่เกี่ยวข้องเรือสำราญ ได้แก่ ระยะเวลา ความเหมาะสมของช่วงอายุ ช่วงเวลาก่อนออกเดินทาง

ธนวัฒน์ รื่นวงศ์ (2552) ศึกษาสภาพการทำงานและปัจจัยที่ส่งผลต่อสภาพการทำงานของแรงงานนอกระบบในประเทศ จากแรงงานภาคเกษตรกรรม ภาคการผลิต ภาคการบริการ เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยปัจจัยด้านประชากร สังคม และเศรษฐกิจ เพื่อหาสัดส่วนที่ส่งผลต่อสภาพการทำงาน ผลการศึกษาที่ได้เพื่อเสนอแนวทางและปรับปรุงคุณภาพชีวิตในการทำงานของแรงงานนอกระบบให้ดีขึ้น

นกรินทร์ ทั้งทอง เพชรศรี นนทีศิริ (2019) ศึกษาประสบการณ์ความทรงจำที่พิเศษ ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะของท่าเรือ และแนวทางส่งเสริมประสบการณ์สำหรับนักท่องเที่ยวในท่าเรือแฉะพัก โดยคุณลักษณะของท่าเรือแฉะพัก การศึกษาท่าเรือแฉะพักของประเทศไทย 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเกาะสมุย ท่าเรือภูเก็ต นักท่องเที่ยวเรือสำราญได้รับประสบการณ์พิเศษ เกิดจากประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม อาหารไทย แหล่งท่องเที่ยว มัคคุเทศก์ คนในพื้นที่ ระบบคมนาคมและระบบสาธารณสุข โภค ผ่านการโปรแกรมการท่องเที่ยว ออกแบบกิจกรรมให้สอดคล้องกับชุมชน ความหลากหลายทางทรัพยากรและสถานที่ท่องเที่ยว สอดแทรกวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นอันเป็นเอกลักษณ์ของชุมชน

(สุรพร มุลกณี, 2017) แนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือสำราญสำหรับการท่องเที่ยวเรือ จากองค์ประกอบการจัดการท่าเรือ ตามแนวความคิดทฤษฎีวิเคราะห์ระดับความสำคัญผ่านความคาดหวัง และการปฏิบัติงานผ่านความพึงพอใจ อธิบายความแตกต่างของความคาดหวังและความพึงพอใจ และประเมินศักยภาพท่าเรือด้วยเทคนิค Important Performance Analysis (IPA) และวิเคราะห์เชิงคุณภาพใช้ Thematic Analysis เพื่อวิเคราะห์แก่นสาระ

อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ ศรีธนา บุญญเศรษฐ์ อโณทัย งามวิชัยกิจ กัลยงษ์ กิตติพงษ์พิทยา และสุรเดช หวังทอง (2018) การท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน นักท่องเที่ยวหลักคือนักท่องเที่ยวเอเชีย ลักษณะการมาท่องเที่ยวแบบครอบครัว ข้อมูลการตัดสินใจจากช่องทางเว็บไซต์ โดยตัดสินใจบนพื้นฐานข้อมูลคำแนะนำจากเพื่อนและสมาชิกในครอบครัว วิธีการจองผ่านบริษัทเรือสำราญโดยตรง วัตถุประสงค์การท่องเที่ยวอันดามันคือการท่องเที่ยวธรรมชาติ ผู้ประกอบการกำหนดแผนเส้นทางการท่องเที่ยว การวางแผนให้บริการในเรือสำราญและการตลาดก่อนออกเดินทางตามแผนที่วางไว้

Adams, Quinonez, Pallis, and Wakeman (2009) ความสามารถทางการแข่งขันของท่าเรือ ภายใต้ข้อกำหนดทางสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานของท่าเรือควบคู่กับการยกระดับมาตรฐานสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การออกใบอนุญาตเพื่อการดำเนินงาน การตระหนักถึงการมีส่วนร่วม และข้อ

ได้เปรียบต่อการแข่งขัน จากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือด้านนโยบายทางสิ่งแวดล้อมรวมไป เป็นเป้าหมายหนึ่งของการดำเนินงาน แต่ละกิจกรรมของท่าเรือ (Motive) จะถูกขับเคลื่อน (Driver) ภายใต้กรอบ(Pressure) ทั้งจากทางสังคมและหน่วยงานภาครัฐ และผล (Effect) ที่เกิดขึ้น นำไปสู่การพัฒนาท่าเรือควบคู่กับการพัฒนาสิ่งแวดล้อม

Braun, Xander, and White (2002) ผลกระทบทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ของ กิจกรรมที่เกิดขึ้นจากเรือสำราญ การวิเคราะห์ด้านมูลค่าเพิ่มพบว่า เกิดการค่าใช้จ่ายจากการ ตำแหน่งงานที่เพิ่มมากขึ้น ภาษีรายได้ จากการท่องเที่ยวเรือสำราญ จากการศึกษาข้อมูลปฐมภูมิและ ทฤษฎี จากผู้ให้บริการเรือสำราญ ผู้เชี่ยวชาญ ลูกจ้างและนักท่องเที่ยว ผลกระทบทางเศรษฐกิจ เกิดการใช้จ่ายของสายการบินเรือ ลูกเรือ และนักท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เกิดมูลค่าเพิ่มกับ ผู้ค้าท้องถิ่นที่ให้การสนับสนุนกิจกรรมของเรือสำราญที่เกิดขึ้น เกิดการจ้างงานใน พื้นที่เกิดผลกระทบทางอ้อมที่ภาคครัวเรือนมีการใช้จ่ายใช้สอยมากขึ้นจากเงินค่าจ้างที่ได้รับ กิจกรรมของเรือสำราญที่เกิดขึ้นส่งผลทางตรงและทางอ้อมกับระบบเศรษฐกิจ

Jeon, Duru, and Yeo (2019) วิเคราะห์เมืองท่าหลักเรือสำราญของภูมิภาคเอเชียจากข้อมูล เครือข่ายเมืองท่าด้วยวิธี Social Network Analysis (SNA) กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การ วิเคราะห์เมืองท่า รูปแบบการท่องเที่ยว เส้นทางท่องเที่ยวบนฝั่งหลังจากที่เรือเทียบท่า รวบรวม ข้อมูลให้ค่าน้ำหนักและวิเคราะห์ดัชนีต่อการพัฒนาเป็นเมืองท่าหลัก รูปแบบการเดินทางแบบ เครือข่ายเชื่อมโยง นักท่องเที่ยวนิยมการเชื่อมโยงของท่าเรือกับแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ ค่าของ ดัชนีกำหนดค่าน้ำหนักใช้กับอุตสาหกรรมเรือสำราญเท่านั้นเพราะแตกต่างจากอุตสาหกรรมเรือ ประเภทอื่น

Karlis and Polemis (2018) การแข่งขันการเป็นเมืองท่าหลัก (Home Port) ความสำคัญต่อ การตัดสินใจของผู้ใช้บริการท่าเรือจากประสิทธิภาพการแข่งขันของท่าเรือและการตัดสินใจของ ท่าเรือและผู้กำหนดนโยบาย การวิเคราะห์ด้วยสมการ Shift Share Effects ทดสอบกับ 10 เมืองท่า หลัก พิจารณาผลกระทบกับพื้นที่ อัตราการขยายตัวของท่าเรือกับความหนาแน่นของเรือสำราญที่ ทำการเข้าออกท่าเรือ อัตราการขยายตัวของท่าเรือบริเวณใกล้เคียง ความได้เปรียบทางการแข่งขัน ของเมืองท่า ผลของการศึกษาถูกใช้กับการตัดสินใจต่อการลงทุนและการกำหนดกลยุทธ์เพื่อการ แข่งขันและตรงจุดกับการพัฒนาท่าเรือสำราญในระยะยาว

Lekakou, Pallis, and Vaggelas (2009) การเลือกเมืองท่าหลัก (Home Port) สำหรับเรือ สำราญ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของผู้เชี่ยวชาญ บริษัทเรือสำราญ ตัวแทน ท่าเรือสำราญ การที่ท่าเรือ ถูกเลือกให้เป็นท่าเรือหลักศักยภาพของท่าเรือและการตอบสนองต่อการพัฒนาในอนาคตของท่าเรือ สำหรับการท่องเที่ยวทางทะเล ปัจจัยที่สำคัญของการเข้าเทียบท่าคือ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคม

ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่มีต่อท่าเรือ และ ชุมชนในพื้นที่ รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจของ จุดหมายของการเดินทาง และความเหมาะสมของระบบ โครงสร้าง สาธารณูปโภค การคมนาคมที่ สนับสนุนการให้บริการกับเรือสำราญและนักท่องเที่ยว

Pallis, Rodrigue, and Notteboom (2014) การเติบโตของสายเรือสำราญที่ให้บริการกับ ท่าเรือสำราญต้องมีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างและกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพตอบสนอง การเปลี่ยนแปลงโลกและการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว สายการบินเรือพิจารณา รูปแบบของการให้บริการบนเรือ เส้นทาง เมืองท่าแวะพัก สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือ ท่าเรือสำราญ สิ่งที่สำคัญสำหรับการเติบโตของท่าเรือคือ สิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการ ตอบสนองกับเรือและผู้โดยสาร รวมทั้งเชื่อมโยงโหมดการขนส่งอื่นที่ตอบสนองกับกิจกรรมของ เรือสำราญ อาทิเช่น สายการบินเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวต่อการขึ้นลงเรือ ธุรกิจเรือสำราญ ส่งเสริมธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น โรงแรม ท่าจอดเรือ คอนโดมิเนียม รีสอร์ท สถานบันเทิง ห้างสรรพสินค้า ท่าเรือหลักมีความสำคัญกับเรือสำราญ สร้างการขยายตัวของเมืองท่าและการ เติบโตทางเศรษฐกิจ

Ravanfar (2015) ศึกษาหลัก McKinsey 7s Framework กับกระบวนการทำงานและนโยบาย จากศึกษาและรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทฤษฎีภูมิ ประสิทธิภาพขององค์กรขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ ของปัจจัย 7 ประการ คือ โครงสร้าง (Structure) กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy) ระบบการดำเนินงาน (System) ลักษณะแบบแผน (Style) สมาชิก (Staff) ความรู้ความสามารถ (Skills) ค่านิยม (Shared Values) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยทั้ง 7 ทำให้ทราบถึงตำแหน่งขององค์กรที่จะ ขยับเคลื่อนไปสู่ความสำเร็จ ช่วงระยะเวลาการปรับเปลี่ยน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของ องค์กร

Wang, Jung, Yeo, and Chou (2014) การเลือกทำเลที่ตั้งท่าเรือสำราญด้วยวิธีการ Analyticts Hierarchy Process (AHP) ผลการศึกษาจาก 4 หมวดหลัก ได้แก่ ระบบสาธารณูปโภคของท่าเรือ สำราญ สิ่งแวดล้อม สถานที่ท่องเที่ยว ระบบขนส่งเชื่อมโยง แยกออกเป็น 14 ปัจจัยเพื่อพิจารณาค่า ถ่วงน้ำหนักและทิศทาง ศึกษาเปรียบเทียบท่าเรือสำราญ 5 เมืองท่า พิจารณาลำดับและค่า ความสำคัญที่เกิดขึ้นใช้ในตัดสินใจกำหนดเมืองท่าหลักและเมืองท่าแวะพักของสายเรือสำราญที่ ให้บริการ

บทที่ 3

วิธีการดำเนินงานวิจัย

การศึกษากลยุทธ์ท่าเรือสำราญของประเทศไทย การวิจัยเชิงผสมผสาน (Mix Method) รวบรวมตัวชี้วัดของท่าเรือสำราญที่ผลต่อประสิทธิภาพการดำเนินงาน จากแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำแบบสอบถามกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ กลุ่มกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business; CB) ได้แก่ สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ผู้ประกอบการ โรงแรม ท่องเที่ยว นวด สปา สถานบันเทิง) และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists; CS) ได้แก่ผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise) ผู้ประกอบด้วย ผู้ประกอบการเรือสำราญและสมาชิกสมาคมวิชาชีพเรือสำราญรวบรวมข้อมูลประมวลผลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) วิเคราะห์และประเมินรูปแบบของท่าเรือสำราญไทย

3.1 แหล่งข้อมูล

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) รวบรวมจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากบทที่ 2 ประกอบด้วย 4 แนวทาง รวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามและสัมภาษณ์ เพื่อกำหนดแนวทางการศึกษาสอดคล้องกับวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบกลยุทธ์

3.2 ประชากร

กลุ่มเป้าหมายของประชากรที่ศึกษารั้งนี้ การเลือกกลุ่มตัวอย่างเป็นไปแบบเจาะจง (Purposive sampling) เพื่อให้ลักษณะของกลุ่มที่เลือกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย งานวิจัยนี้ได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างแบ่งเป็น กลุ่มกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business; CB) ได้แก่ สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ผู้ประกอบการ โรงแรม ท่องเที่ยว นวด สปา สถานบันเทิง) จำนวน 40 ตัวอย่าง และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists; CS) ได้แก่ผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise) ผู้ประกอบด้วย ผู้ประกอบการเรือสำราญ 10 ตัวอย่าง และสมาชิกสมาคมวิชาชีพเรือสำราญอีก 7 ตัวอย่าง รวมเป็น 57 ตัวอย่าง

3.3 เครื่องที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามเกี่ยวกับตัวชี้วัดด้านความพร้อมของท่าเรือ ที่มีผลต่อการให้บริการของท่าเรือสำราญ มีรายละเอียดและโครงสร้างของแบบสอบถามดังนี้

3.3.1 การสร้างแบบสอบถาม

1. รวบรวมแนวทาง กระบวนการปฏิบัติงาน อนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่มีผลต่อการดำเนินงานของท่าเรือสำราญ จากเอกสารอ้างอิง งานวิจัยภายในประเทศ และต่างประเทศ รวบรวมปัจจัยและความสามารถของท่าเรือสำราญ สรุปเป็นข้อคำถาม
2. สร้างแบบสอบถามฉบับร่าง
3. ทดสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของแบบสอบถามเสนออาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญจากผู้ให้บริการสายเรือสำราญ พิจารณาความคาดหวัง
4. นำผลการพิจารณาความคาดหวังของแบบสอบถาม มาปรับปรุงตามข้อคำถาม
5. ตรวจสอบความเที่ยง (Reliability) ทดสอบกับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มที่ต้องการศึกษา
6. หลังการทดสอบความตรงเชิงเนื้อหาและความเที่ยง ปรับปรุงแบบสอบถาม นำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาความถูกต้องของเนื้อหาและความเหมาะสมของภาษา

3.3.2 รายละเอียดแบบสอบถาม

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามประกอบด้วยคำถามปรนัยปลายเปิด 4 ข้อ
 - ระดับตำแหน่ง
 - อายุ
 - ระดับการศึกษา
 - อายุงาน
2. ข้อมูลสถานประกอบการ ประกอบด้วยคำถามปรนัยปลายเปิด 1 ข้อ และปลายปิด
 - ชื่อสถานประกอบการ
 - รูปแบบการประกอบการ
 - 1) ตัวแทนสายเรือสำราญผู้ให้บริการในประเทศไทย
 - 2) สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ
 - 3) สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว
3. สภาพของท่าเรือสำราญกับการปฏิบัติงานจริง ทั้ง 3 ด้าน โดยกำหนดระดับความเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน 5 ระดับได้แก่
 - ระดับที่ 1 หมายถึง น้อยที่สุด
 - ระดับที่ 2 หมายถึง น้อย
 - ระดับที่ 3 หมายถึง กลาง

ระดับที่ 4 หมายถึง มาก

ระดับที่ 5 หมายถึง มากที่สุด

การระบุน้ำหนักระดับความสามารถและสมรรถนะของท่าเรือทั้ง 3 ด้านมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

น้อยที่สุด	เท่ากับ 1 คะแนน
น้อย	เท่ากับ 2 คะแนน
กลาง	เท่ากับ 3 คะแนน
มาก	เท่ากับ 4 คะแนน
มากที่สุด	เท่ากับ 5 คะแนน

การรวบรวมคะแนนดิบที่ได้จากกลุ่มเป้าหมาย จากการวัดระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญ นำมาจัดลำดับของความสำเร็จของแต่ละด้าน เพื่อวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและประเมินสถานะของท่าเรือสำราญ และเสนอแนวพัฒนาของท่าเรือสำราญ

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามที่รวบรวมได้ดังนี้

- 1) ตรวจสอบข้อมูล
- 2) ประมวลผลและแปรค่าของข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statics)
- 3) เสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือสำราญของไทย
4. ข้อเสนอเพิ่มเติม คำถามปลายเปิดให้กลุ่มเป้าหมายแสดงความคิดเห็น
 - 1) สถานประกอบการของท่านให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านใดต่อการใช้บริการท่าเรือ
 - 2) อุปสรรคที่มีผลต่อการดำเนินงานของท่าเรือสำราญของไทย
 - 3) ท่านคิดว่าหน่วยงานรัฐ หน่วยงานใดควรเข้ามาสนับสนุนท่าเรือสำราญของไทย
 - 4) ข้อเสนอแนะ

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย โดยทำการแจกแบบสอบถามเพื่อสำรวจผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยแบ่งผลการวิจัยออกดังนี้

4.1 ผลการตรวจสอบเครื่องมือ

ส่วนที่ 1 ผลการตรวจสอบค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (IOC: Index of item objective congruence)¹ โดยให้ผู้เชี่ยวชาญตั้งแต่ 3 คนขึ้นไปตรวจสอบตามเกณฑ์การพิจารณาข้อคำถามดังนี้

- 1) +1 แน่ใจข้อคำถามวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์
- 2) 0 ไม่แน่ใจข้อคำถามวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์
- 3) -1 แน่ใจข้อคำถามวัดได้ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์

แล้วนำผลคะแนนที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่า IOC เกณฑ์ ข้อคำถามมีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50 – 1.00 มีค่าความเที่ยงตรง ข้อคำถามใช้ได้ ถ้าข้อคำถามมีค่า IOC ต่ำกว่า 0.50 ต้องปรับปรุงข้อคำถาม ไม่สามารถนำไปใช้ได้

ผลการตรวจสอบค่าความเที่ยงตรงของข้อคำถามปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย จากผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน ทุกข้อคำถามมีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50 – 1.00 ดังนั้น ข้อคำถามของการสอบถามปัจจัยฯ สามารถนำไปใช้ได้ ผลการตรวจสอบค่า IOC ตามภาคผนวกหัวข้อ 1.1

ส่วนที่ 2 ผลการตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามจาก 30 ตัวอย่างปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย แบ่งเป็น 3 ด้าน และมีค่า Cronbach's Alpha ดัง ตารางที่ 2

¹ สุรพงษ์ คงศักดิ์ ชีรชาติ ธรรมวงศ์. (2551). การหาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม (IOC). Retrieved from <https://www.mcu.ac.th/article/detail/14329>

ตารางที่ 2 ความเชื่อมั่นปัจจัยในการพิจารณาคัดสินใจพัฒนาท่าเรือไทย

ปัจจัยในการพิจารณาคัดสินใจ พัฒนาท่าเรือสำราญไทย	จำนวนปัจจัย (N)	Cronbach's Alpha
ด้านโครงสร้างท่าเรือ (ST)	45	0.971
ด้านลักษณะของเรือ (CAP)	5	0.879
ด้านการท่องเที่ยว (TOU)	19	0.948

ผลการทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ค่า Cronbach's Alpha 0.8 \square α \square 0.9 และจากตารางของ Jum C. Nunnally Lunneborg Clifford (1979)² ค่า Cronbach's Alpha \square 0.7 แบบสอบถามสามารถนำไปใช้ได้

4.2 ผลการวิจัยเชิงปริมาณ แบ่งออกเป็น 5 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปด้านประชากรศาสตร์ของ การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จากสมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (นำเที่ยว โรงแรม สถานที่ท่องเที่ยว นวดสปา) สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญ) สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ สถิติที่ใช้ คือ การแจกแจงความ (Frequency Distribution) และค่าร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 2 รูปแบบผู้ประกอบการ สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ สถิติที่ใช้ คือ การแจกแจงความ (Frequency Distribution) และค่าร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 3 ระดับความสามารถ สมรรถนะของท่าเรือสำราญที่พบเจอจากสภาพการปฏิบัติงาน เนื่องจากข้อมูลที่รวบรวมจากแบบสอบถามข้อมูลมีการกระจายไม่ปกติใช้ มัชฐาน (median) และพิสัยควอไทล์ (inter-quartile range หรือ IQR)

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม สถิติที่ใช้ คือ การแจกแจงความ (Frequency Distribution) และค่าร้อยละ (Percentage)

² Lunneborg Clifford. (1979). Book Review: Psychometric Theory: Second Edition Jum C.

Nunnally New York: McGraw-Hill, 1978, 701 pages. *Applied Psychological Measurement*, 3(2), 279-280.

ส่วนที่ 5 ข้อมูลมีการแจกแจงไม่เป็นพารามетริก (non-parametric) ใช้ Mann-Whitney U test ผลการประเมินในเกณฑ์ข้อใดที่พิสูจน์พบว่ามีความไม่สอดคล้องกันที่ระดับความเชื่อมั่นน้อยกว่า 0.05 ($p < 0.05$) ถือว่ามีนัยสำคัญ เพื่อเปรียบเทียบระดับความสามารถ สมรรถนะของท่าเรือสำราญระหว่างส่วนกิจการต่อเนื่องกับส่วนผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญ

ส่วนกิจการต่อเนื่อง สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (นำเที่ยว โรงแรม สถานที่ท่องเที่ยว นวด สปา)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปด้านประชากรศาสตร์

ผลการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง 40 ตัวอย่างแบ่งระดับตำแหน่งปฏิบัติงานดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับตำแหน่งปฏิบัติงาน

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
ปฏิบัติการ (Operation Level)	27	67.5
บริหาร (Management Level)	13	32.5
รวม	40	100.0

การจำแนกสถานภาพของกลุ่มตัวอย่างตามช่วงอายุ ผลการศึกษาดัง ตารางที่ 4

ตารางที่ 4 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงอายุ

ช่วงอายุ	จำนวน	ร้อยละ
20 – 30 ปี	13	32.5
31 – 40 ปี	13	32.5
41 – 50 ปี	7	17.5
51 – 60 ปี	6	15.0
มากกว่า 60 ปี	1	2.5
รวม	40	100.0

ผลการศึกษาสถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์ทำงานดัง ตารางที่ 5

ตารางที่ 5 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์การทำงาน

ระยะเวลาการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
0.5 – 5 ปี	12	30.0
5 – 10 ปี	10	25.0
11 – 15 ปี	8	20.0
มากกว่า 15 ปี	10	25.0
รวม	40	100.0

ผลการศึกษสถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับดัง ตารางที่ 6

ตารางที่ 6 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับ

การศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า ปริญญาตรี	6	15.0
ปริญญาตรี	23	57.5
ปริญญาโท หรือ สูงกว่า	11	27.5
รวม	40	100.0

ส่วนที่ 2 รูปแบบผู้ประกอบการ

ผลการศึกษของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรูปแบบผู้ประกอบการดัง ตารางที่ 7

ตารางที่ 7 รูปแบบผู้ประกอบการ

รูปแบบผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
นำเที่ยว	19	47.5
โรงแรม สถานที่ท่องเที่ยว นวด สปา	18	45.0
กิตติมศักดิ์	3	7.5
รวม	40	100.0

จากกำหนดระดับความสามารถและสมรรถนะทำเรือสำราญไทยต่อการปฏิบัติงาน 5 ระดับ ได้แก่

ระดับที่ 1 หมายถึง น้อยที่สุด

ระดับที่ 2 หมายถึง น้อย

ระดับที่ 3 หมายถึง กลาง

ระดับที่ 4 หมายถึง มาก

ระดับที่ 5 หมายถึง มากที่สุด

นำคะแนนจากแบบสอบถามมาวิเคราะห์แปลผลของค่ามัธยฐานตามระดับความสำคัญ³ โดยเกณฑ์คะแนนแต่ละระดับดังนี้

$$\begin{aligned} \text{อินตรัภาคชั้น} &= \frac{\text{พิสัย}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} \\ &= 0.8 \end{aligned}$$

ระดับคะแนน	ความหมาย
คะแนนค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00 - 1.80	คือ ความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานน้อยที่สุด
คะแนนค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.81 - 2.60	คือ ความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานน้อย
คะแนนค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.61 - 3.40	คือ ความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานกลาง
คะแนนค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.41 - 4.20	คือ ความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานมาก
คะแนนค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.21 - 5.00	คือ ความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานมากที่สุด

ส่วนที่ 3 ระดับความสามารถ ผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะ (efficiency) ทำเรือสำราญไทย ระหว่างส่วนกิจการต่อเนื่อง (CB)

ผลการศึกษาอ้างอิง ตารางที่ 14 ในภาคผนวกเมื่อจำแนกตามปัจจัยหลักได้แก่ ด้านโครงสร้างทำเรือ ด้านลักษณะของเรือ ด้านโครงสร้างการท่องเที่ยว ผลการศึกษาจำแนกได้ดังต่อไปนี้

- 1) ด้านโครงสร้างตัวเรือ มีความสามารถและสมรรถนะระดับมากที่สุด 3 ด้าน (ร้อยละ 7) ระดับมาก 26 ด้าน (ร้อยละ 57) ระดับกลาง 16 ด้าน (ร้อยละ 36)

³ John W Best. (2005). *Research In Education (10th Edition)* (10 ed.): Pearson.

- 2) ด้านลักษณะของเรือเรือ มีความสามารถและสมรรถนะ ระดับมาก 4 ด้าน (ร้อยละ 80) ระดับกลาง 1 ด้าน (ร้อยละ 20)
- 3) ด้าน โครงสร้างการท่องเที่ยว มีความสามารถและสมรรถนะระดับมาก 17 ด้าน (ร้อยละ 89) ระดับกลาง 2 ด้าน (ร้อยละ 11)

จากผลการศึกษาพบว่าส่วนกิจการต่อเนื่องมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับความสามารถและสมรรถนะของท่าเรือสำราญไทย อยู่ในระดับที่มีความสามารถและสมรรถนะ “มาก”ต่อการรองรับการท่องเที่ยวทางเรือสำราญ

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ผลการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างจำแนกหัวข้อเสนอแนะและความถี่ของข้อมูลดัง ตารางที่ 8
 ตารางที่ 8 ข้อเสนอแนะความสำคัญของปัจจัย

หัวข้อเสนอแนะ	จำนวนวามถี่	ร้อยละ
4.1 สถานประกอบการของท่านให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านใดต่อการให้บริการท่าเรือ		
1) ความปลอดภัย	8	30
2) ความสะอาด	7	27
3) ความสะดวก	7	27
4) ความเป็นระเบียบ	2	8
5) มาตรฐานการจัดการ	1	4
6) ระบบขนส่ง	1	4
4.2 อุปสรรคที่มีผลต่อการดำเนินงานของท่าเรือสำราญของไทย		
1) ระบบโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงการขนส่ง	17	47
2) ต้นทุนการดำเนินงาน	5	13
3) ความต่อเนื่องในการพัฒนา	4	11
4) ระบบสาธารณสุขโลก	4	11
5) การสื่อสาร	2	6

ตารางที่ 8 (Continue)

หัวข้อเสนอแนะ	จำนวนวามถึ	ร้อยละ
6) หน่วยงานราชการ	2	6
7) บุคลากร	1	3
8) Covid-19	1	3
4.3 ท่านคิดว่าหน่วยงานรัฐ หน่วยงานใดควรเข้ามาสนับสนุนท่าเรือสำราญของไทย		
1) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	8	28
2) กระทรวงคมนาคม	5	17
3) กรมเจ้าท่า	5	17
4) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	4	14
5) ทหารเรือ	1	3
6) กระทรวงมหาดไทย	1	3
7) กระทรวงสาธารณสุข	1	3
8) กรมการขนส่ง	1	3
9) กรมการค้าภายใน	1	3
10) กรมควบคุมมลพิษ	1	3
11) ตรวจคนเข้าเมือง	1	3
12) สุลกากร	1	3

4.3 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

1. การบริหารจัดการด้านเวลาและประสิทธิภาพท่าเทียบเรือ
2. การปรับปรุงท่าเรือยกระดับสู่การเป็น Home Port และแหล่งเที่ยวที่สำคัญ
3. ส่งเสริมความรู้และความเข้าใจของหน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับเรือสำราญ

ส่วนผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญ สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว และสมาคมวิชาชีพเรือสำราญ
ผลการศึกษากลุ่มตัวอย่าง 17 ตัวอย่างแบ่งระดับตำแหน่งปฏิบัติงานดัง ตารางที่ 9
ตารางที่ 9 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับตำแหน่งปฏิบัติงาน

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
ปฏิบัติการ (Operation Level)	4	23.5
บริหาร (Management Level)	13	76.5
รวม	17	100.0

การจำแนกสถานภาพของกลุ่มตัวอย่างตามช่วงอายุ ผลการศึกษาดัง ตารางที่ 10
ตารางที่ 10 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงอายุ

ช่วงอายุ	จำนวน	ร้อยละ
20 – 30 ปี	0	0.0
31 – 40 ปี	5	29.4
41 – 50 ปี	3	17.6
51 – 60 ปี	9	52.9
มากกว่า 61 ปี	0	0.0
รวม	17	100.0

ผลการศึกษาสถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์ทำงานดัง ตารางที่ 11
ตารางที่ 11 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์การทำงาน

ระยะเวลาการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
0.5 – 5 ปี	0	0.0
5 – 10 ปี	4	23.5
11 – 15 ปี	2	11.8

มากกว่า 15 ปี	11	64.7
รวม	17	100.0

ผลการศึกษาสถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับดัง ตารางที่ 12

ตารางที่ 12 สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

การศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า ปริญญาตรี	9	52.9
ปริญญาตรี	4	23.5
ปริญญาโท หรือ สูงกว่า	4	23.5
รวม	17	100.0

ส่วนที่ 2 รูปแบบผู้ประกอบการ

ผลการศึกษากลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรูปแบบผู้ประกอบการดัง ตารางที่ 13

ตารางที่ 13 รูปแบบผู้ประกอบการ

รูปแบบผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
นำเที่ยว	11	64.7
โรงแรม สถานที่ท่องเที่ยว นวด สปา	6	35.3
กิตติมศักดิ์	0	0.0
รวม	17	100.0

ส่วนที่ 3 ระดับความสามารถ ผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะ (efficiency) ทำเรือ

สำราญไทย ระหว่างส่วนผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญ (CS)

ผลการศึกษาอ้างอิง ตารางที่... ในภาคผนวกเมื่อจำแนกตามปัจจัยหลักได้แก่ ด้านโครงสร้างทำเรือ ด้านลักษณะของเรือ ด้านโครงสร้างการท่องเที่ยว ผลการศึกษาจำแนกได้ดังต่อไปนี้

- 1) ด้านโครงสร้างตัวเรือ มีความสามารถและสมรรถนะระดับมากที่สุด 2 ด้าน (ร้อยละ 4) ระดับมาก 1 ด้าน (ร้อยละ 2) ระดับกลาง 34 ด้าน (ร้อยละ 76) ระดับน้อย 8 ด้าน (ร้อยละ 18)
- 2) ด้านลักษณะของเรือเรือ มีความสามารถและสมรรถนะระดับมากที่สุด 1 ด้าน (ร้อยละ 20) ระดับมาก 2 ด้าน (ร้อยละ 40) ระดับกลาง 2 ด้าน (ร้อยละ 40)
- 3) ด้านโครงสร้างการท้องเที่ยว มีความสามารถและสมรรถนะระดับมาก 4 ด้าน (ร้อยละ 21) ระดับกลาง 8 ด้าน (ร้อยละ 42) ระดับน้อย 7 ด้าน (ร้อยละ 36)

จากผลการศึกษาพบว่าส่วนผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับความสามารถและสมรรถนะของท่าเรือสำราญไทย อยู่ในระดับที่มีความสามารถและสมรรถนะ “กลาง” และแนวโน้มไปทาง “น้อย” ต่อการรองรับการท้องเที่ยวทางเรือสำราญ

ส่วนที่ 5 เปรียบเทียบระดับความสามารถ สมรรถนะของท่าเรือสำราญระหว่างส่วนกิจการต่อเนื่องกับส่วนผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญ

การทดสอบการแจกแจงของข้อมูล ข้อมูลที่รวบรวมจากส่วนกิจการต่อเนื่องจำนวน 40 ตัวอย่าง และส่วนผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญจำนวน 17 ตัว

สมมติฐานการทดสอบการกระจายตัวของข้อมูล

H_0 : ข้อมูลแจกแจงปกติ $\alpha \leq 0.05$

H_1 : ข้อมูลแจกแจงไม่ปกติ $\alpha \leq 0.05$

ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 95 เปอร์เซ็นต์

ผลการทดสอบ Normality พบว่าทุกตัวแปรมีค่า $\alpha \leq 0.05$ ปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 สรุปได้ว่าข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลแจกแจงไม่ปกติ จึงต้องใช้สถิติแบบ Nonparametric มาทดสอบ

สมมติทดสอบเปรียบเทียบความต่างของระดับความสามารถ สมรรถนะของท่าเรือสำราญระหว่างส่วนกิจการต่อเนื่องกับส่วนผู้เชี่ยวชาญด้านเรือสำราญ

H_0 : ระดับความสามารถ สมรรถนะของท่าเรือสำราญ เท่ากัน $p \leq 0.05$

H_1 : ระดับความสามารถ สมรรถนะของท่าเรือสำราญ ต่างกัน $p \leq 0.05$

ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 95 เปอร์เซ็นต์

ผลการทดสอบ Nonparametric ด้วย Legacy Dialogs ทดสอบข้อมูลการแจกแจงไม่ปกติ และเป็นอิสระต่อกันของ 2 กลุ่มตัวอย่าง (Two-Independent samples Tests) ด้วยสถิติ Mann-Whitney U และค่า Asymp. Sig. จากผลการศึกษา ตารางที่ 15 ในภาคผนวกเปรียบเทียบความต่างของการวัดระดับความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญไทยพบว่า

- 1) ด้านโครงสร้างท่าเรือมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน 27 ด้านคิดเป็นร้อยละ 60 และต่างกัน 18 ด้าน คิดเป็นร้อยละ 40
- 2) ด้านลักษณะของเรือมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน 4 ด้านคิดเป็นร้อยละ 80 และต่างกัน 1 ด้าน คิดเป็นร้อยละ 20
- 3) ด้านการท่องเที่ยวมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน 9 ด้านคิดเป็นร้อยละ 47 และต่างกัน 10 ด้าน คิดเป็นร้อยละ 53



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 5

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพของท่าเทียบเรือที่เรือสำราญใช้เข้าเทียบท่าเป็นหลักในปัจจุบันของไทย สํารวจปัจจัยที่ผู้ประกอบการเรือสำราญและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือสำราญที่ส่งผลต่อการปฏิบัติงานรวบรวมและเสนอท่าเรือสำราญที่เหมาะสมกับประเทศไทย ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการเจาะจงเลือก (Purposive Sampling) ผลการวิจัยได้ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการวิจัยพบว่า แบบสอบถามปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย ตรวจสอบความสอดคล้องเชิงเนื้อหา (IOC) มีค่าตั้งแต่ 0.67 – 1.0 ทุกข้อคำถาม ผลการตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) องค์กรประกอบทั้ง 3 ด้านค่า Cronbach's Alpha มากกว่า 0.8

ผลของข้อมูลที่ได้รับจากส่วนกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business ; CB) สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (นำเที่ยว โรงแรม สถานที่ท่องเที่ยว นวด สปา) พบว่าความเหมาะสมและสมรรถนะของท่าเรือสำราญที่ดำเนินงานของไทยปัจจุบันอยู่ระดับความเหมาะสมมาก (CB: \bar{x} 3.72) ค่อนไปทางปานกลาง ส่วนของผู้เชี่ยวชาญเรือสำราญ (Cruise Specialists; CS) ผู้ประกอบการและสมาคมวิชาชีพเรือสำราญ (CS: \bar{x} 2.95) อยู่ระดับความเหมาะสมปานกลาง

ผลการทดสอบเปรียบเทียบความต่างระดับความสามมารถ สมรรถนะท่าเรือสำราญไทย เนื่องจากการรวบรวมเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ พบว่าข้อมูลไม่มีการแจกแจงปกติ สถิติที่ใช้ทดสอบเปรียบเทียบความต่างระหว่าง 2 กลุ่มตัวอย่าง ด้วยการทดสอบ Mann-Whitney U พบว่าระดับค่าเฉลี่ยความเหมาะสม สมรรถนะท่าเรือสำราญไทย ที่ต้องให้ความสำคัญและจัดการพัฒนาลำดับแรกมีดังนี้

ด้าน โครงสร้าง 18 ปัจจัย ได้แก่

- 1) ความลึกร่องน้ำ
- 2) ห้องพักรอผู้โดยสาร
- 3) ระบบขนย้ายกระเป๋าสัมภาระ
- 4) ระบบเรือเชื่อมต่อน้ำท่า
- 5) เครื่อง X – ray ตรวจสอบอาวุธ

- 6) มาตรการเพิ่มเติมโรคอุบัติใหม่
- 7) การจัดลำดับขั้นความปลอดภัยท่าเรือ
- 8) แสดงลำดับขั้นความปลอดภัยให้ผู้ปฏิบัติรับทราบ
- 9) จุดและเจ้าหน้าที่ให้บริการความช่วยเหลือ
- 10) ระบบเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างท่าเรือกับสนามบิน
- 11) ระบบเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างท่าเรือรถแท็กซี่ รถประจำทาง
- 12) มาตรการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน
- 13) มาตรการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษในปริมาณรวม
- 14) มาตรการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ
- 15) มาตรการป้องกันมลพิษอันเกิดจากสิ่งปฏิกูลเรือ
- 16) มาตรการควบคุมปริมาณขยะบนท่า
- 17) มาตรการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ
- 18) มาตรการจัดการปัญหาฝุ่นละออง

ด้านลักษณะเรือ 1 ปีจชัย ได้แก่ ขนาดเรือ Small Ships จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ไม่น้อยกว่า 750 คนด้านการท่องเที่ยว 10 ปีจชัย ได้แก่

- 1) โปรแกรมท่องเที่ยว Contemporary & Premium (3-7 Nights)
- 2) โปรแกรมท่องเที่ยว Upscale (+Superior dining etc.)
- 3) โปรแกรมท่องเที่ยว Expedition (high standard)
- 4) การเดินทางจากท่าเรือไปแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์ ระยะเวลา 0.5 – 2 ชั่วโมง
- 5) การเดินทางจากท่าเรือไปแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์ ระยะเวลา มากกว่า 2 ชั่วโมง
- 6) การเดินทางจากท่าเรือไปแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ ระยะเวลา 0.5 – 2 ชั่วโมง
- 7) การเดินทางจากท่าเรือไปแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ ระยะเวลา มากกว่า 2 ชั่วโมง
- 8) ความสามารถให้บริการนำเที่ยว
- 9) การเดินทางจากท่าเรือไปห้างสรรพสินค้า ร้านค้าปลอดภาษี ระยะเวลา 0.5 – 2 ชั่วโมง
- 10) การเดินทางจากท่าเรือไปโรงแรมที่พัก ระยะเวลา มากกว่า 2 ชั่วโมง

ผลการศึกษาปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือเรือ เปรียบเทียบกับข้อมูลของความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญหลักของไทย ณ ปัจจุบัน จาก 3 เมืองท่าได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือ OB) ท่าเรือแหลมฉบัง (A1) ท่าเรือภูเก็ต ผลการศึกษาดัง ตารางที่ 14 ดังนี้

ตารางที่ 14 เปรียบเทียบความสามารถและสมรรถนะท่าเรือสำราญหลักของไทย

ปัจจัย	เมืองท่ากรุงเทพ	เมืองท่าแหลมฉบัง	เมืองท่าภูเก็ต
1. โครงสร้างท่าเรือ			
ความเหมาะสมพื้นที่ท่าเรือต่อการ			
ดำเนินกิจกรรมของเรือสำราญ			
- จุดจอดครดโดยสารรับส่งนักท่องเที่ยว	บริเวณท่าเรือ OB จอดครดโดยสารรับนักท่องเที่ยวได้ 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
ทำเลที่ตั้งท่าเรือ 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.	อู่ตะเภา 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 12.7 กม.	เกาะสีชัง 15.4 กม.	ตึกโบราณ - ยูโรเปียน 10 กม.
แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ เดินทางจากท่าเรือไม่เกิน 30 นาที	คุ้งบางกระเจ้า 1 กม.	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาเขียว 32.6 กม.	แหลมพรหมเทพ 22.1 กม.
ห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลอดภาษี เดินทางจากท่าเรือไม่เกิน 30 นาที	King Power รางน้ำ 11.6 กม.	King Power พัทยา 21.6 กม.	King Power ภูเก็ต 9.8 กม.

เมื่อเปรียบเทียบทั้ง 3 เมืองพบว่าเมืองท่าที่มีระดับความสามารถและสมรรถนะในมุมมองของผู้ใช้บริการคือ เมืองท่าแหลมฉบัง (A1) ส่วนเมืองท่ากรุงเทพ (ท่าเรือ OB) และเมืองท่าภูเก็ตอยู่ในระดับเดียวกัน แต่ด้วยการวางแผนของการท่องเที่ยวทางเรือสำราญจะพบว่าแต่ละเมืองท่าจะมีเอกลักษณ์ที่เฉพาะ ตัวอย่างเช่น เมืองท่าแหลมฉบัง เน้นเรื่องความสามารถและสมรรถนะการรับเรือหลายลำด้วยโครงสร้างท่าเรือที่ถูกสร้างเพื่อให้รองรับเรือปัจจุบัน เมืองท่ากรุงเทพ เน้นด้านความเป็นเมืองและแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และธรรมชาติ เมืองท่าภูเก็ต เน้นด้านการท่องเที่ยวทางทะเล

เพื่อปรับปรุงพัฒนาศักยภาพของท่าเรือให้สูงขึ้น ส่วนหลักที่ต้องพัฒนาคือ โครงสร้างท่าเรือ จุดจอดเรือโดยสารรับนักท่องเที่ยว ความกว้างท้องน้ำ ความลึกน้ำ ความยาวเรือ ท่าเลที่ตั้งท่าเรือ จำนวนท่าเทียบเรือ สำหรับการลงทุนพัฒนาต้องอาศัยภาครัฐเพราะใช้งบประมาณจำนวนมาก การพัฒนาที่กล่าวมา สำหรับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติปรับปรุงโดยขอความร่วมมือจากจังหวัดใกล้เคียง เพื่อให้มีทางเลือกเพิ่มขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยพบว่าเกณฑ์ด้าน โครงสร้างท่าเรือ โดยเฉพาะเกณฑ์ด้านมาตรฐานของท่าเรือทั้งด้าน โครงสร้างและระบบรักษาความปลอดภัยยังมีความจำเป็นต้องมีการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ.2561-2570 เกณฑ์ด้านแหล่งท่องเที่ยว แม้ผู้ประกอบการธุรกิจทั่วไปมองเป็นจุดแข็ง เพราะให้ผลการประเมินความพึงพอใจดีมาก แต่ในด้านผู้ประกอบการเรือสำราญกลับให้คะแนนความพึงพอใจปานกลาง บ่งว่ารัฐบาลและทุกภาคส่วนต้องมีการบูรณะ และดูแลแหล่งท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน รวมถึงต้องหาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ ทั้งแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ และธรรมชาติควบคู่ไป เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวที่ต้องการความหลากหลายและสามารถใช้เวลากับการท่องเที่ยวได้นานขึ้นและคุ้มค่า

5.3 ข้อเสนอเชิงทฤษฎี

การศึกษาปัจจัยในการตัดสินใจพิจารณาพัฒนาท่าเรือสำราญไทย เนื่องด้วยภาวะโรค COVID-19 ทำให้ขอบเขตการศึกษากลุ่มตัวอย่างได้ไม่ครอบคลุมไปยังส่วนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องด้วยไม่มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติทางเรือสำราญเข้ามาในประเทศ ตลอดระยะเวลาการศึกษา ขอบเขตของการศึกษาได้เปรียบเทียบเฉพาะท่าเรือที่ใช้ดำเนินการกับเรือ

สำราญที่มีความสำคัญ 3 อันดับแรกของประเทศ ซึ่งยังไม่ครอบคลุมท่าเรือที่มีความสำคัญรองลงไป ได้แก่ ท่าเรือ เกาะสมุย ท่าเรือสงขลา ท่าเรือสตูล ท่าเรือปากบารา ท่าเรือระนอง



ภาคผนวก

ผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะ (efficiency) ทำเรือสำราญไทย

ตารางที่ 15 ผลการประเมินระดับความสามารถและสมรรถนะ (efficiency) ทำเรือสำราญไทย ระหว่างส่วนกิจการต่อเนื่อง (CB) และกลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (CS) และผลการประเมินความสอดคล้องของผลการประเมิน

ปัจจัย	ส่วนกิจการต่อเนื่อง (Continuing Business: CB)			กลุ่มผู้มีความชำนาญด้านเรือสำราญ (Cruise Specialists: CS)			p^b
	Median	IQR ^a	Efficiency	Median	IQR ^a	Efficiency	
1) จุดขึ้น - ลง เรือของนักท่องเที่ยว	4.0	2.25 - 4.75	มาก	3.0	2.00 - 4.00	กลาง	.267
2) จุดจอดรอโดยสารรับส่งนักท่องเที่ยว	3.5	3.00 - 4.00	มาก	3.0	3.00 - 3.00	กลาง	.409

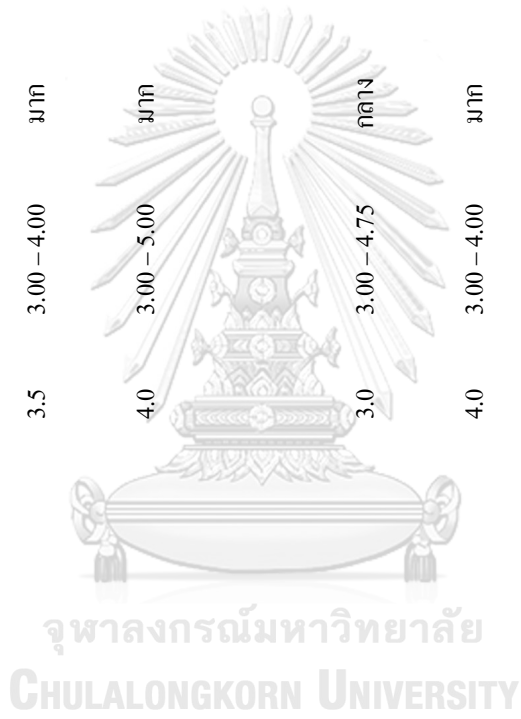
1. โครงสร้างทำเรือ

ความเหมาะสมพื้นที่ทำเรือ

- จุดขึ้น - ลง เรือของนักท่องเที่ยว H_0
- จุดจอดรอโดยสารรับส่งนักท่องเที่ยว H_0

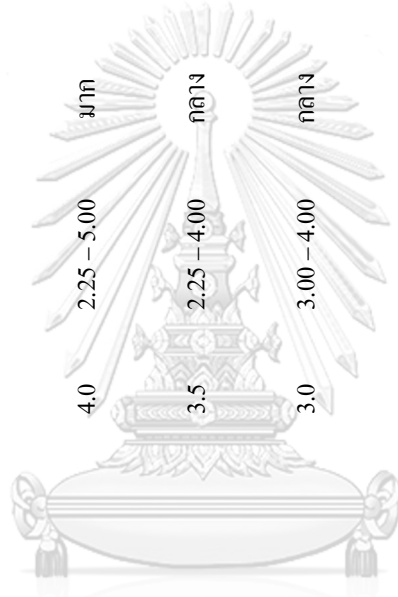
ความกว้างท้องฟ้า

3) < 250 เมตร	3.0	3.00 – 4.00	กกลาง	3.0	3.00 – 3.00	กกลาง	.306	H_0
4) 250 – 400 เมตร	3.5	3.00 – 4.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กกลาง	.088	H_0
5) 400 เมตรขึ้นไป	4.0	3.00 – 5.00	มาก	5.0	3.00 – 5.00	มากที่สุด	.116	H_0
ความลึกท่าเรือที่ใช้รองรับเรือ								
6) < 10 เมตร	3.0	3.00 – 4.75	กกลาง	4.0	3.00 – 4.00	มาก	.629	H_0
7) 10 – 15 เมตร	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กกลาง	.393	H_0
8) 15 – 20 เมตร	3.5	3.00 – 4.00	กกลาง	5.0	3.00 – 5.00	มากที่สุด	.010	H_1
ความยาวท่าเรือที่ใช้รองรับเรือ								
9) < 175 เมตร	3.0	3.00 – 4.00	กกลาง	3.0	3.00 – 3.00	กกลาง	.170	H_0



10) 175 – 250 เมตร	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.095	H_0
11) > 250 เมตร	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	2.00 – 4.50	กลาง	.162	H_0
ทำเลที่ตั้งทำเรือกับระยะห่างระบบขนส่งสาธารณะผู้เมือง	4.0	2.25 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.50	น้อย	.186	H_0
12) < รัศมี 1 กม.	3.5	2.25 – 4.00	กลาง	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.232	H_0
13) รัศมี 1- 3 กม.	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.142	H_0
14) > 3 กม.								
จำนวนท่าเทียบ								
15) เทียบท่า 1 ลำ	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	2.0	2.00 – 3.50	น้อย	.142	H_0
16) เทียบท่า 2 ลำ	3.5	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	3.00 – 3.50	กลาง	.175	H_0
17) เทียบท่า > 2 ลำ	3.0	2.25 – 4.00	กลาง	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.515	H_0

ทำเลที่ตั้งทำเรือกับระยะห่างระบบขนส่งสาธารณะผู้เมือง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
GULALONGKORN UNIVERSITY

โครงสร้างอาคารผู้โดยสาร

18) ห้องพักรอผู้โดยสาร	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 3.00	น้อย	.009	H ₁
19) ระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.00	น้อย	.022	H ₁
อัตราค่ากระทำเรือ ^c								
20) < 18,000	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	3.00 – 3.50	กลาง	.514	H ₀
21) 18,000 – 27,000	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.126	H ₀
ระบบอำนวยความสะดวก								
22) ระบบเชื่อมต่อหน้าท่า	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.294	H ₀
23) ระบบรถเคลื่อนที่	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.121	H ₀
24) ระบบเรือเชื่อมต่อหน้าท่า	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.018	H ₁

ระบบรักษาความปลอดภัยผู้โดยสาร

25) เครื่อง X-rays ตรวจสอบอาวุธ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.025	H ₁
26) มาตรการเพิ่มเติมโรคอุบัติใหม่	4.5	3.00 – 5.00	มากที่สุด	2.0	1.00 – 3.50	น้อย	.000	H ₁

ระบบรักษาความปลอดภัยท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code ; ISPS Code)

27) การจัดลำดับขั้นความปลอดภัยท่าเรือ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.003	H ₁
28) แสดงลำดับขั้นให้ผู้ปฏิบัติงานทราบทั่วถึง	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.011	H ₁
29) จุดและเจ้าหน้าที่ที่บริการให้ความช่วยเหลือเพียงพอ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	1.00 – 4.00	น้อย	.003	H ₁

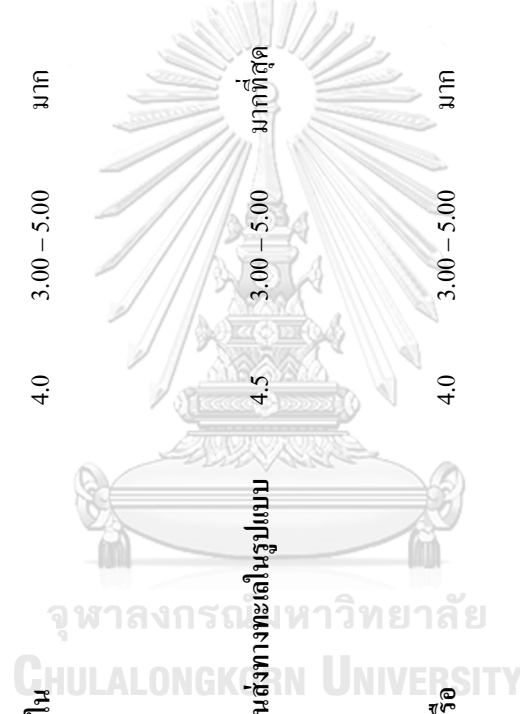
ระบบเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

30) สนามบิน

30.1) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	1.00 – 4.00	น้อย	.029	H ₁
-----------------	-----	-------------	-----	-----	-------------	------	-------------	----------------

มาตรการด้านสุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อม

33) มาตรการป้องกันมลพิษจากน้ำฝน	4.5	3.00 – 5.00	มากที่สุด	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.026	H ₁
34) มาตรการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษใน ปริมาตรรวม	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	1.00 – 4.00	กลาง	.004	H ₁
35) มาตรการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทาง ทะเลในรูปแบบ หีบห่อ	4.5	3.00 – 5.00	มากที่สุด	3.0	1.00 – 4.00	กลาง	.003	H ₁
36) มาตรการป้องกันมลพิษอันเกิดจากสิ่งปฏิกูลเรือ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	1.00 – 3.00	กลาง	.000	H ₁
37) มาตรการควบคุมปริมาณขยะบนท่า	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	1.00 – 4.50	กลาง	.012	H ₁
38) มาตรการป้องกันมลภาวะทางอากาศจากเรือ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 3.50	กลาง	.003	H ₁
39) มาตรการจัดการปัญหาฝุ่นละออง	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 3.00	กลาง	.001	H ₁



2. ต้นลักษณะของเรือ

ขนาดเรือ

- 1) Mega Ships ผู้โดยสาร 3,500 คนขึ้นไป
- 2) Large Ships ผู้โดยสาร 2,500 – 3,500 คน
- 3) Midsize Ships ผู้โดยสาร 700 – 2,000 คน
- 4) Small Ships ผู้โดยสาร > 750 คน
- 5) Expedition Ships ผู้โดยสาร 100 – 300 คน

4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 3.50	กลาง	.104	H_0
4.0	3.00 – 5.00	มาก	4.0	3.00 – 4.00	มาก	.356	H_0
4.0	3.00 – 4.00	มาก	4.0	3.00 – 5.00	มาก	.149	H_0
3.0	3.00 – 4.00	กลาง	5.0	3.50 – 5.00	มากที่สุด	.011	H_1
4.0	2.25 – 4.00	มาก	3.0	1.00 – 3.00	กลาง	.082	H_0

3. โครงสร้างด้านการท่องเที่ยวที่เรือ

โปรแกรมการท่องเที่ยว

- 1) Contemporary &

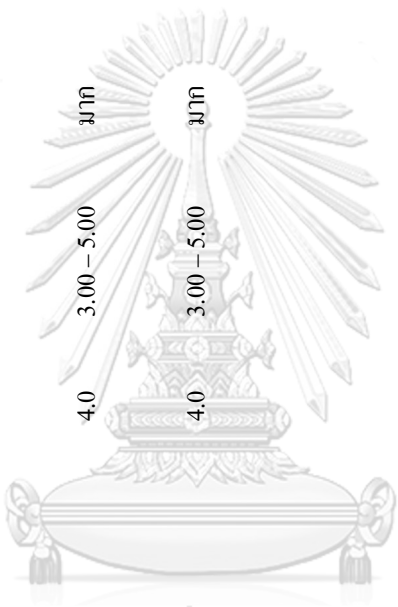
4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	2.00 – 4.00	กลาง	.016	H_1
-----	-------------	-----	-----	-------------	------	-------------	-------

Premium (3-7 Nights)

4.0 3.00 – 4.75 มาก 3.0 2.00 – 3.50 กลาง **.014** H₁

2) Upscale (+Superior

dinning etc.)



3) Luxury (12 Night++)

4.0 3.00 – 5.00 มาก 3.0 3.00 – 3.00 กลาง .082 H₀

4) Expedition (high

standard)

4.0 3.00 – 5.00 มาก 2.0 2.00 – 4.00 น้อย **.012** H₁

แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์

5) < 0.5 ชม.

4.0 3.00 – 5.00 มาก 2.0 2.00 – 4.00 น้อย .090 H₀

6) 0.5 – 2.0 ชม.

4.0 3.00 – 4.00 มาก 3.0 2.00 – 3.00 กลาง **.003** H₁

7) > เวลา 2.0 ชม.

3.0 3.00 – 4.00 กลาง 2.0 2.00 – 3.00 น้อย **.034** H₁

แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ

8) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.00	น้อย	.088	H ₀
9) 0.5 – 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 4.00	มาก	3.0	1.00 – 3.00	กลาง	.000	H ₁
10) > 2.0 ชม.	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	2.0	1.00 – 3.500	น้อย	.007	H ₁
ความสะดวกปลอดภัยการขนส่งสาธารณะ	4.0	3.00 – 5.00	มาก	4.0	4.00 – 5.00	มาก	.913	H ₀
ความปลอดภัยการท่องเที่ยว	4.0	3.00 – 5.00	มาก	4.0	3.50 – 5.00	มาก	.631	H ₀
ความสามารถนำเที่ยว	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 4.00	กลาง	.013	H ₁
จำนวนห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลอดภาษี	4.0	3.00 – 5.00	มาก	2.0	2.00 – 4.00	น้อย	.090	H ₀
11) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.004	H ₁
12) 0.5 – 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.004	H ₁

13) > 2.0 ชม.	3.5	3.00 – 4.00	มาก	3.0	3.00 – 3.00	กลาง	.085	H_0
จำนวนโรงแรมที่พัก								
14) < 0.5 ชม.	4.0	3.00 – 5.00	มาก	4.0	4.00 – 4.50	มาก	.818	H_0
15) 0.5 – 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 4.00	มาก	4.0	4.00 – 5.00	มาก	.275	H_0
16) > 2.0 ชม.	4.0	3.00 – 4.00	มาก	2.0	2.00 – 3.50	น้อย	.022	H_1
				3.72 ^d (มาก)			2.95 ^d (กลาง)	

ระดับความสามารถและสมรรถนะทำเรือดำน้ำไทย

หมายเหตุ: ^a Interquartile range (พิสัยควอไทล์)

^b Mann-Whitney U test กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

^c อัตราค่าการะ = (GRTx7.5xBerth time)/100

^d การแปลผลค่าคะแนน แปลผลโดยถือตามเกณฑ์คะแนนเฉลี่ย โดยใช้สูตรอันดับภาคพื้น

ช่องว่างของอันดับภาคพื้น = (คะแนนสูงสุด - คะแนนต่ำสุด) / จำนวนชั้น

$$= (5 - 1) / 5$$

$$= 0.80$$

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80

หมายถึงมีค่าระดับความสามารถและสมรรถนะทำเรือดำน้ำไทยระดับน้อยที่สุด

- คำเฉลย 1.81-2.60 หมายถึงมีค่าระดับความสามารถและสมรรถนะทำเรือดำนาญไทยอยู่ในระดับน้อย
- คำเฉลย 2.61-3.40 หมายถึงมีค่าระดับความสามารถและสมรรถนะทำเรือดำนาญไทยอยู่ในระดับกลาง
- คำเฉลย 3.41-4.20 หมายถึงมีค่าระดับความสามารถและสมรรถนะทำเรือดำนาญไทยอยู่ในระดับมาก
- คำเฉลย 4.21-5.00 หมายถึงมีค่าระดับความสามารถและสมรรถนะทำเรือดำนาญไทยอยู่ในระดับมากที่สุด



แบบสอบถาม

ปัจจัยในการพิจารณาตัดสินใจพัฒนาท่าเรือสำราญไทย

แบบสอบถามชุดนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ ของนิสิตปริญญาโท วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารทางทะเล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยมีวัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาสภาพของท่าเทียบเรือที่เรือสำราญใช้เข้าเทียบท่าเป็นหลักในปัจจุบันของไทย
- 2) เพื่อสำรวจปัจจัยที่ผู้ประกอบการเรือสำราญและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือสำราญ ที่ส่งผลต่อการปฏิบัติงาน

ผู้วิจัยขอความกรุณาจากท่านได้ช่วยตอบแบบสอบถามนี้ ข้อมูลที่ได้รับจากท่านจะเก็บเป็นความลับและนำเสนอผลการวิจัยในลักษณะของภาพรวมเท่านั้น

กรณีมีข้อสงสัยในแบบสอบถาม สามารถติดต่อได้โดยตรงที่ นายรณกฤต เศรษฐศาสตร์ บริษัท ฟอเรสต์สยาม จำกัด 225/14 หมู่ 9 ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20250

e-mail: forestsiam6@gmail.com

ขอขอบพระคุณที่ท่านเสียสละเวลาตอบแบบสอบถาม

รณกฤต เศรษฐศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

แบบสอบถามประกอบด้วย 4 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดตอบคำถามตามความเป็นจริง โดยระบุเครื่องหมาย (/) หน้าข้อที่ท่านคิดว่าตรงกับความจริงมากที่สุด

1. ระดับตำแหน่ง

(...) ปฏิบัติการ (Operation Level) (.....) บริหาร (Management Level)

2. อายุ

() 20 – 30 ปี () 31 – 40 ปี

() 41 – 50 ปี () 51 – 60 ปี

(...) > 60 ปี

3. อายุงาน

() 0.5 - 5 ปี () 5-10 ปี () 11 -15 ปี () มากกว่า 15 ปี

4. ระดับการศึกษา

() ต่ำกว่า หรือเทียบเท่าปริญญาตรี () ปริญญาตรี

() ปริญญาโท หรือสูงกว่า () อื่นๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 2

คำชี้แจง โปรดตอบคำถามตามความเป็นจริง โดยระบุเครื่องหมาย (/) หน้าข้อที่ท่านคิดว่าตรงกับความจริงมากที่สุด

รูปแบบการประกอบการ

() ตัวแทนสายเรือสำราญ

() สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ

() สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 วัดระดับความสามารถ สมรรถนะของท่าเรือสำราญที่พบเจอจากสภาพการปฏิบัติงาน ท่านมีระดับความคิดเห็นอย่างไรต่อรูปแบบของท่าเรือสำราญที่ใช้งานปัจจุบัน

โดยกำหนดความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน 5 ระดับได้แก่

ระดับที่ 1 หมายถึง น้อยที่สุด

ระดับที่ 2 หมายถึง น้อย

ระดับที่ 3 หมายถึง กลาง

ระดับที่ 4 หมายถึง มาก

ระดับที่ 5 หมายถึง มากที่สุด

1.ด้านโครงสร้างท่าเรือ	ความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน				
	1	2	3	4	5
ความเหมาะสมพื้นที่ท่าเรือต่อการดำเนินกิจกรรมของเรือสำราญ <input type="checkbox"/> จุดขึ้น - ลง เรือของนักท่องเที่ยว					
<input type="checkbox"/> จุดจอดรถโดยสารรับส่งนักท่องเที่ยว					
ความกว้างท้องน้ำเพียงพอสำหรับเรือสำราญ <input type="checkbox"/> 250 เมตร					
<input type="checkbox"/> 250 – 400 เมตร					
<input type="checkbox"/> 400 เมตรขึ้นไป					
ความลึก เพียงพอกับเรือสำราญ <input type="checkbox"/> ระดับความลึกไม่เกิน 10 เมตร					
<input type="checkbox"/> ระดับความลึก 10 - 15 เมตร					
<input type="checkbox"/> ระดับความลึก 15 - 20 เมตร					
ความยาวเรือมากที่สุดเพียงพอกับเรือสำราญ <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 175 เมตร					
<input type="checkbox"/> ความยาว 175 – 250 เมตร					
<input type="checkbox"/> ความยาวมากกว่า 250 เมตร					
ทำเลที่ตั้งท่าเรือมีความเหมาะสมมีความปลอดภัยแก่การเข้า – ออกของเรือสำราญ					

<input type="checkbox"/> ระยะห่างขนส่งสาธารณะสู่เมืองรัศมี 1 กม.					
<input type="checkbox"/> ระยะห่างขนส่งสาธารณะสู่เมืองรัศมี ตั้งแต่ 1 – 3 กม.					
<input type="checkbox"/> ระยะห่างขนส่งสาธารณะสู่เมืองรัศมี ตั้งแต่ 3 กม.					
จำนวนท่าเทียบมีเพียงพอสามารถเทียบท่าเรือสำราญได้ จำนวนหลายลำ					
<input type="checkbox"/> เทียบท่า 1 ลำ					
<input type="checkbox"/> เทียบท่า 2 ลำ					
<input type="checkbox"/> เทียบท่าตั้งแต่ 2 ลำขึ้นไป					
โครงสร้างอาคารผู้โดยสารอำนวยความสะดวกกับ นักท่องเที่ยว					
<input type="checkbox"/> ห้องพักรอผู้โดยสาร					
<input type="checkbox"/> ระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร					
อัตราค่าภาระท่าเรือจัดเก็บในอัตราที่เหมาะสม (GRT X 7.5 X Berth time)/100					
<input type="checkbox"/> 18,000 บาท ต่อวัน					
<input type="checkbox"/> 18,000 – 27,000 บาท ต่อวัน					
<input type="checkbox"/> มากกว่า 27,000 บาท ต่อวัน					
ระบบอำนวยความสะดวกน้ำดื่มและเชียวเพลิงเพียงพอ ตอบสนองต่อความต้องการของเรือสำราญที่เข้าเทียบท่า					
<input type="checkbox"/> ระบบเชื่อมต่อหน้าท่า					
<input type="checkbox"/> ระบบรถเคลื่อนที่					
<input type="checkbox"/> ระบบเรือเชื่อมต่อหน้าท่า					
ระบบรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสารมีกระบวนการ ตรวจสอบและอุปกรณ์ป้องกันที่น่าเชื่อถือ					
<input type="checkbox"/> เครื่อง X-ray ตรวจสอบอาวุธ					
<input type="checkbox"/> มาตรการเพิ่มเติมสำหรับโรคอุบัติใหม่					
ระบบรักษาความปลอดภัยท่าเรือ ดำเนินการตาม					

INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS Code)					
<input type="checkbox"/> การจัดลำดับชั้นความปลอดภัยท่าเรือ					
<input type="checkbox"/> แสดงลำดับชั้นให้ผู้ปฏิบัติได้รับทราบทั่วถึง					
บุคลากร/เจ้าหน้าที่ของท่าเรือ ประสานงานกับ นักท่องเที่ยวและบุคคลมาติดต่ออย่างมีประสิทธิภาพ					
<input type="checkbox"/> มีจุดและเจ้าหน้าที่ให้ความช่วยเหลือเพียงพอ					
ระบบการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นกับท่าเรือ สำราญ					
<input type="checkbox"/> สนามบิน					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 ชั่วโมง					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 – 1.5 ชั่วโมง					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 1.5 ชั่วโมงขึ้นไป					
<input type="checkbox"/> สถานีรถไฟ					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 ชั่วโมง					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 – 1.5 ชั่วโมง					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 1.5 ชั่วโมงขึ้นไป					
<input type="checkbox"/> รถแท็กซี่ รถประจำทาง					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 ชั่วโมง					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 – 1.5 ชั่วโมง					
เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 1.5 ชั่วโมงขึ้นไป					
มาตรการด้านสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อมมีการ ดำเนินการมาตรการต่าง ๆ ดังนี้					
<input type="checkbox"/> มาตรการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน					
<input type="checkbox"/> มาตรการควบคุมมลพิษจากของเหลวที่มีพิษใน ปริมาณรวม					
<input type="checkbox"/> มาตรการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ					
<input type="checkbox"/> มาตรการป้องกันมลพิษอันเกิดจากสิ่งปฏิกูลเรือ					

<input type="checkbox"/> มาตรการควบคุมปริมาณขยะบนท่า					
<input type="checkbox"/> มาตรการป้องกันมลภาวะทางอากาศจากเรือ					
<input type="checkbox"/> มาตรการจัดการปัญหาฝุ่นละออง					
2.ด้านลักษณะของเรือ					
ขนาดเรือ					
<input type="checkbox"/> Mega Ships จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ 3,500 คนขึ้นไป					
<input type="checkbox"/> Large Ships จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ 2,500 - 3,500 คน					
<input type="checkbox"/> Midsize Ships จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ 700 – 2,000 คน					
<input type="checkbox"/> Small Ships จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ต่ำกว่า 750 คน					
<input type="checkbox"/> Expedition Ships จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ต่ำกว่า 100 - 300 คน					
3. ด้านการท่องเที่ยว					
ระยะทางและระยะเวลาการเดินทางกับความหลากหลาย ของโปรแกรมการท่องเที่ยว					
<input type="checkbox"/> Contemporary & Premium (3-7 Night)					
<input type="checkbox"/> Upscale (+Superior dining etc.)					
<input type="checkbox"/> Luxury (12 Nights +)					
<input type="checkbox"/> Expedition (high standard)					
แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 ชั่วโมง					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 - 2 ชั่วโมง					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 2 ชั่วโมง ขึ้นไป					
แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางธรรมชาติ					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 ชั่วโมง					

<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 - 2 ชั่วโมง					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 2 ชั่วโมง ขึ้นไป					
ความสะดวกปลอดภัยการขนส่งสาธารณะ					
ความปลอดภัยการท่องเที่ยว					
ความสามารถการให้บริการนำเที่ยว					
จำนวนห้างสรรพสินค้าและร้านค้าปลอดภาษี					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 ชั่วโมง					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 - 2 ชั่วโมง					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 2 ชั่วโมง ขึ้นไป					
จำนวนโรงแรมที่พักที่เพียงพอ					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 ชั่วโมง					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 0.5 - 2 ชั่วโมง					
<input type="checkbox"/> เดินทางจากท่าเรือใช้เวลา 2 ชั่วโมง ขึ้นไป					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

4.1 สถานที่ประกอบการของท่านให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านใดต่อการให้บริการท่าเรือ

.....

4.2 อุปสรรคที่มีผลต่อการดำเนินงานของท่าเรือสำราญของไทย

.....

4.3 ท่านคิดว่าหน่วยงานรัฐ หน่วยงานใดควรเข้ามาสนับสนุนท่าเรือสำราญของไทย

.....

4.4 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ (ถ้ามี)

.....

ขอขอบพระคุณที่ท่านให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามและเสนอแนะ###

บรรณานุกรม

- Adams, M., Quinonez, P., Pallis, A. A., & Wakeman, T. (2009). Environmental issues in port competitiveness. *Dalhousie University, Halifax*.
- Braun, B. M., Xander, J. A., & White, K. R. (2002). The impact of the cruise industry on a region's economy: a case study of Port Canaveral, Florida. *Tourism Economics*, 8(3), 281-288.
- Crew Center. (2020). Cruise Port Schedule. Retrieved from <http://crew-center.com/cruise-ships-ports-schedules-2020>
- Cruise Line International Association (CLIA). (2019). *2019 Cruise Trends & Industry Outlook*, 26.
- Hawke, A. (2012). Independent review of the potential for enhanced cruise ship access to Garden Island Sydney. *Australian Government*, 1-165.
- 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.
- Karlis, T., & Polemis, D. (2018). Cruise homeport competition in the Mediterranean. *Tourism Management*, 68, 168-176.
- Klukas, A., Kirsch, D., Darba, R. M., Dooms, M., & Schepper, S. (2015). KPIs for Inland ports (Pre-selection). *Portopia*, 75.
- 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.
- McCalla, R. J. (1998). An investigation into site and situation: Cruise ship ports. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 89(1), 44-55.
- Monpanthong, P. (2017). Analytical Factors on Hybrid Port Management for Cruise Tourism. *WMS Journal of Management*, 6(3), 107-124.
- NYK AUTO LOGISTICS (THAILAND). (2020). บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด หรือ NALT (ท่าเทียบเรือเอ 1). Retrieved from <http://nykautologistics.com/>
- Pallis, A. A., Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2014). Cruises and cruise ports: Structures and strategies. *Research in transportation business management*, 13(1), 5.
- Ravanfar, M. M. (2015). Analyzing Organizational Structure based on 7s model of McKinsey. *Global Journal of Management Business Research*.

- United Nations. (1976). *Port Performance Indicators*. Geneva: U.N. Geneva Retrieved from https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdbc4d131sup1rev1_en.pdf.
- Wang, Y., Jung, K.-A., Yeo, G.-T., & Chou, C.-C. J. T. M. (2014). Selecting a cruise port of call location using the fuzzy-AHP method: A case study in East Asia. *42*, 262-270.
- Wood, E. (2002). Caribbean of the East. *Global Interconnections and the Southeast Asian Cruise Industry. AJSS, 30*, 420-440.
- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. (2553). การขนส่งสินค้าทางทะเล: บริษัท สำนักพิมพ์ท็อป จำกัด.
- กรมพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน. (2553). *สรุปสาระสำคัญแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 - 2554)*.
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). *ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2561 - 2570*.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2018a). *ท่าเทียบเรือ A1*. Retrieved from http://lcp.port.co.th/cs/internet/lcp/%E0%B8%97%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B8%9A%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD_A1.html
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2018b). *ท่าเรือกรุงเทพ ข้อมูลทั่วไป*. Retrieved from <http://bcp.port.co.th/cs/internet/bcp/%E0%B8%82%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%A1%E0%B8%B9%E0%B8%A5%E0%B8%97%E0%B8%B1%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B9%84%E0%B8%9B.html>
- ชุมพร บัจจุสานนท์. ธรรมนิติย์ สุมนตกุล. (2555). *โครงการศึกษาความเป็นไปได้และเตรียมความพร้อมเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา International Convention for the Prevention of Pullution from Ships (MARPOL 73/78) ภาคผนวกที่ III - VI*.
- ฉิชาภัทร สุรวัดนานนท์. (2019). *การท่องเที่ยวกับบทบาทขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย สีโร่จำเป็นหรือ สีโร่ตัวจริง?* Retrieved from https://www.bot.or.th/Thai/ResearchAndPublications/articles/Pages/Article_29Oct2019.aspx
- ทศพร มะหะ อานุกภาพ มีศิลป์ และวัชระ ชีสุนเทศ. (2019). *พฤติกรรมนักท่องเที่ยวทางเรือสำราญของนักท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร (CRUISE TRAVEL BEHAVIOR OF TOURISTS IN BANGKOK)*. *2(2)*.
- ไทยทริบูน. (2559). *เรียนรู้เรื่องเรือสำราญจากโครเอเชีย*. Retrieved from http://thaitribune.org/contents/detail/381?content_id=24101&rand=1479829766

- ชนวัฒน์ รีนวงศ์. (2552). สภาพการทำงานของแรงงานนอกระบบในประเทศไทย. (ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- ธนาคารโลก. (2018). Gross Domestic Product: GDP. Retrieved from 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. (2019). การเสริมสร้างประสบการณ์ความทรงจำที่พิเศษของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแฉะพักเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย. *14*(3), 41-55.
- นฤมล เกษมสุข. (2560). ท่าเรือขบวนเรือสำราญต้นแหลมฉะเชิงเทรา-คลองเตย'บุกครุยส์โลก. Retrieved from <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/749232>
- พัคตร์ผอง วัฒนสินธุ์. (2542). การจัดการเชิงกลยุทธ์และนโยบายธุรกิจ (2 Ed.). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- โพสต์ทูเดย์. (2561). กรมเจ้าท่าผุดโปรเจกต์ท่าเรือสำราญ 4 พันล้านบาทรับนักท่องเที่ยวตลาดบน เล็งดึงเอกชนร่วมทุนหลังชาวบ้านไม่คัดค้าน. Retrieved from <https://www.posttoday.com/economy/news/536674>
- ไพฑูริย์ มนต์พานทอง เทิดชาย ช่วยบำรุง. (2015). ANALYSIS OF PHUKET'S PORT OF CALL MANAGEMENT FOR CRUISE TOURISM. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต, *11*(2), 165-188.
- ศนย์วิชัยด้านการตลาดการท่องเที่ยว. (2560). การท่องเที่ยวเรือสำราญกับความท้าทายของประเทศไทย. Retrieved from <http://www.etajournal.com/web/menu-read-tat/menu-2015/menu-42015/682-42015-cruise>
- สุมาลี สุขदानนท์. (2557). ท่าเรือภูเก็ต. Retrieved from <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/phuket/phuket.html>
- สุมาลี สุขदानนท์. (2554). ท่าเรือกรุงเทพ. Retrieved from <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/bangkokport/bangkokport.html>
- สุรพร มุลกณี. (2017). แนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง.
- อัญญา ชีวะตระกูลกิจ ศรีธนา บุญญเศรษฐ์ อโณทัย งามวิชัยกิจ กัลยณัฐ กิตติพิงศ์พิทยา และสุรเดช หวังทอง. (2018). พฤติกรรมผู้บริโภคการท่องเที่ยวเรือสำราญและการให้บริการของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน. *16*(1), 193-206.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นายรณกฤต เศรษฐดาดี
วัน เดือน ปี เกิด	12 มกราคม 2526
สถานที่เกิด	ชัยภูมิ
วุฒิการศึกษา	วิทยาศาสตรบัณฑิต (วิทยาการเคินเรือ) เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยบูรพา เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ที่อยู่ปัจจุบัน	215 หมู่ 1 ตำบลหนองบัวใหญ่ อำเภอจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ 36130
ผลงานตีพิมพ์	วารสารศรีวนาลัยวิจัย ISSN 2229-2268