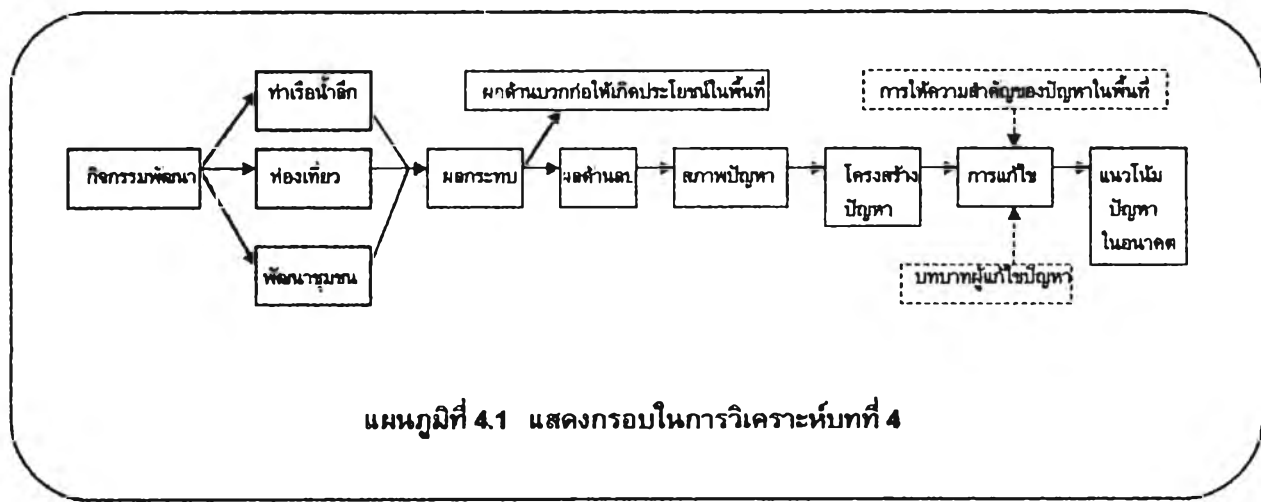


สภาพการพัฒนา ผลกระทบ และปัญหาในพื้นที่

จากการวิเคราะห์ถึงบทบาทและสภาพทั่วไปในบทที่ 3 ทำให้ทราบถึงกิจกรรมการพัฒนาหลักที่ส่งผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆในเกาะสีชัง โดยเฉพาะการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก การพัฒนาการท่องเที่ยวและการพัฒนาชุมชน การพัฒนาดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบทั้งบวกและลบขึ้นในพื้นที่ โดยปัญหาที่เกิดขึ้นจะมีความสัมพันธ์กับผลกระทบเชิงลบ แต่มีความซับซ้อนของรายละเอียดและความรุนแรงมากกว่าผลเชิงลบ ซึ่งจะนำมาวิเคราะห์เชื่อมโยงกับกระบวนการพัฒนาเพื่อให้เห็นโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัญหาอย่างเป็นระบบ เพื่อให้สามารถวางแผนป้องกันและแก้ไข ปัญหาในพื้นที่ได้อย่างตรงจุด นอกจากนี้ยังมีการศึกษาเพิ่มเติมถึงการให้ความสำคัญของปัญหา จากทัศนคติและมุมมองของคนในพื้นที่รวมทั้งบทบาทความสำคัญของผู้แก้ไขปัญหาในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้มองเห็นแนวทางการแก้ไขและพัฒนาพื้นที่ในอนาคตได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น



4.1 สภาพการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเกาะสีชัง

รายละเอียดการวิเคราะห์สภาพการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจะกล่าวถึงพัฒนาการและสภาพ การพัฒนาด้านต่างๆที่มีผลต่อการเกิดขึ้นของผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ นอกจากนี้ยังได้เพิ่มเติมถึงปัญหาและปัจจัยสนับสนุนในการประกอบการ เพื่อให้ทราบถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนา และแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ศักยภาพและการวางแผน พัฒนาเพื่อรองรับ โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

4.1.1 ความเป็นมาของการสร้างท่าเรือน้ำลึกเกาะสีชัง

นับจากอดีตจนถึงปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นการขนส่งทางทะเลโดยส่วนใหญ่ นับว่าเป็นเส้นทางขนส่งหลักของการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีท่าเรือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่สำคัญต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ หากท่าเรือขาดความพร้อมไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและประหยัดแล้วจะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยิ่ง ดังนั้นกล่าวได้ว่า “ท่าเรือคือประตูสู่การพัฒนาเศรษฐกิจ” โดยรัฐบาลได้ริเริ่มแนวความคิดที่จะให้มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกตั้งแต่ปีพ.ศ.2495 เนื่องจากระบบการขนส่งสินค้าพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว จากการขนส่งในลักษณะเทกอง หรือหีบห่อสินค้า เปลี่ยนเป็นระบบตู้สินค้า (Container) การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นข้อจำกัดทางสมรรถวิสัย ในการรองรับคอนเทนเนอร์ของท่าเรือกรุงเทพฯ (วิเชียร, 2533) เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศเป็นท่าเรือแม่น้ำที่มีขีดจำกัด ในการรับเรือสินค้าที่มีขนาดกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร และความยาวของเรือไม่เกิน 565 ฟุต ดังนั้นรัฐบาลจึงลงทุนสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังขึ้นซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ และมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและส่งเสริมการส่งออกในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยเริ่มดำเนินการในปีพ.ศ. 2533

ทั้งนี้จากการศึกษาบริษัท เทสโก้ จำกัด(2534)กล่าวถึง สมรรถนะในการรองรับการขนส่งทางทะเลตลอดบริเวณแนวชายฝั่งทะเลตะวันออกซึ่งรวมท่าเรือแหลมฉบังด้วยว่า ท่าเรือและทะเลบริเวณดังกล่าวมีการใช้ประโยชน์ที่ต่างกัน 3 วัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อรองรับเรือสินค้าขนาดเล็กกว่า 50,000 DWT เพื่อรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่กว่า 50,000 DWT และเพื่อรองรับเรือบรรทุกน้ำมัน โดยในช่วงแผนพัฒนาศึกษาและสังคมแห่งชาติฉบับที่6 มีการก่อสร้างท่าเรือในพื้นที่อยู่ 3 ประเภทคือ

1. การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยและบริษัทน้ำมันอื่นๆรองรับเรือบรรทุกน้ำมันและเป็นคลังน้ำมันใช้สำหรับกิจกรรมการเก็บและขนถ่ายน้ำมันและกระบวนการปิโตรเลียมเท่านั้น
2. ท่าเทียบเรือพาณิชย์แหลมฉบังและคลังสินค้าขนาดเล็กกว่า 50,000 DWT
3. ท่าเทียบเรือพาณิชย์แหลมฉบังและคลังสินค้าขนาดใหญ่กว่า 50,000 DWT

โดยท่าเทียบเรือพาณิชย์แหลมฉบังในข้อ 2 และ 3 ใช้เป็นท่าเรือพาณิชย์หลักแห่งใหม่สำหรับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถใช้บริการท่าเรือกรุงเทพฯได้ นอกจากนี้บริษัทเทสโกยังกล่าวว่าท่าเทียบเรือแหลมฉบังที่เริ่มเปิดบริการบางส่วนมาตั้งแต่ปลายปีพ.ศ. 2533 แม้จะมีการใช้บริการทั้งหมดทุกส่วนตามแผนการหลักแล้วก็ตาม ท่าเทียบเรือแหลมฉบังก็ยังไม่สามารถรองรับเรือสินค้าได้ทั้งหมด เพราะเป็นอ่าวเปิดน้ำตื้นและร่องน้ำลึกไม่พอ และจะเกิดความแออัดในปี พ.ศ. 2538 อุปสรรคใหญ่ที่สำคัญของท่าเทียบเรือทั้งหลายที่มีอยู่ในประเทศไทยปัจจุบันนี้ คือ ไม่มีท่าเทียบเรือใดที่เป็น “ท่าเทียบเรือน้ำลึกที่แท้จริง” คือสามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่กว่า 20,000 DWT ได้เพราะร่องน้ำลึกไม่พอ โครงการปรับปรุงของร่องน้ำที่ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง โดยการระเบิดหินใต้น้ำและขุดลอกร่องน้ำต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มอีก 40 ล้านบาท จากลึก 12 เมตร เป็น 13.8 เมตร เพื่อจะเพิ่มขีดความสามารถรองรับเรือสินค้าจาก 20,000 DWT เป็น 30,000 DWT เท่านั้น ในขณะที่เรือสินค้าจากต่าง

ประเทศที่เดินทางมายังประเทศไทยมีขนาดเกิน 50,000 DWT และเรือเหล่านี้ทำการขนส่งถ่ายสินค้าลงเรือเล็กบริเวณหน้าเกาะสีชัง ซึ่งไม่สะดวกเนื่องจากคลื่นลมทำให้ล่าช้าและก่อให้เกิดมลพิษทางทะเล อย่างไรก็ตามอุปสรรคด้านความลึกของร่องน้ำ เป็นสาเหตุข้อหนึ่งที่ทำให้บริการท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลาไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

โครงการสีชังซึ่งจัดตั้งโดยบริษัท สยามเคมี จึงได้มีการศึกษาเพื่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แท้จริงสามารถรองรับเรือสินค้าที่มีระวางบรรทุกมากกว่า 50,000 DWT และจากการศึกษาหาความเหมาะสมระดับมหภาคของบริษัทกล่าวโดยสรุปคือ ที่ตั้งที่เหมาะสมจะต้องมีร่องน้ำธรรมชาติลึกไม่น้อยกว่า 15 เมตร คิดชายฝั่งขณะน้ำลงเต็มที่สามารถรับเรือที่มีระวางบรรทุกสูงสุด 150,000 ตันตลอดปี แหล่งดังกล่าวของชายฝั่งอ่าวไทยมีเพียง 4 แห่ง คือ ชายฝั่งด้านใต้เกาะคราม อ.สัตหีบ และฝั่งอ่าวสัตหีบ ฝั่งด้านใต้เกาะพะงัน และเกาะสีชัง ดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.1 ซึ่งเปรียบเทียบความลึกร่องน้ำธรรมชาติและระยะทางจากกรุงเทพซึ่งเป็นศูนย์กลางพาณิชย์และการบริหารอุตสาหกรรมเศรษฐกิจของประเทศ

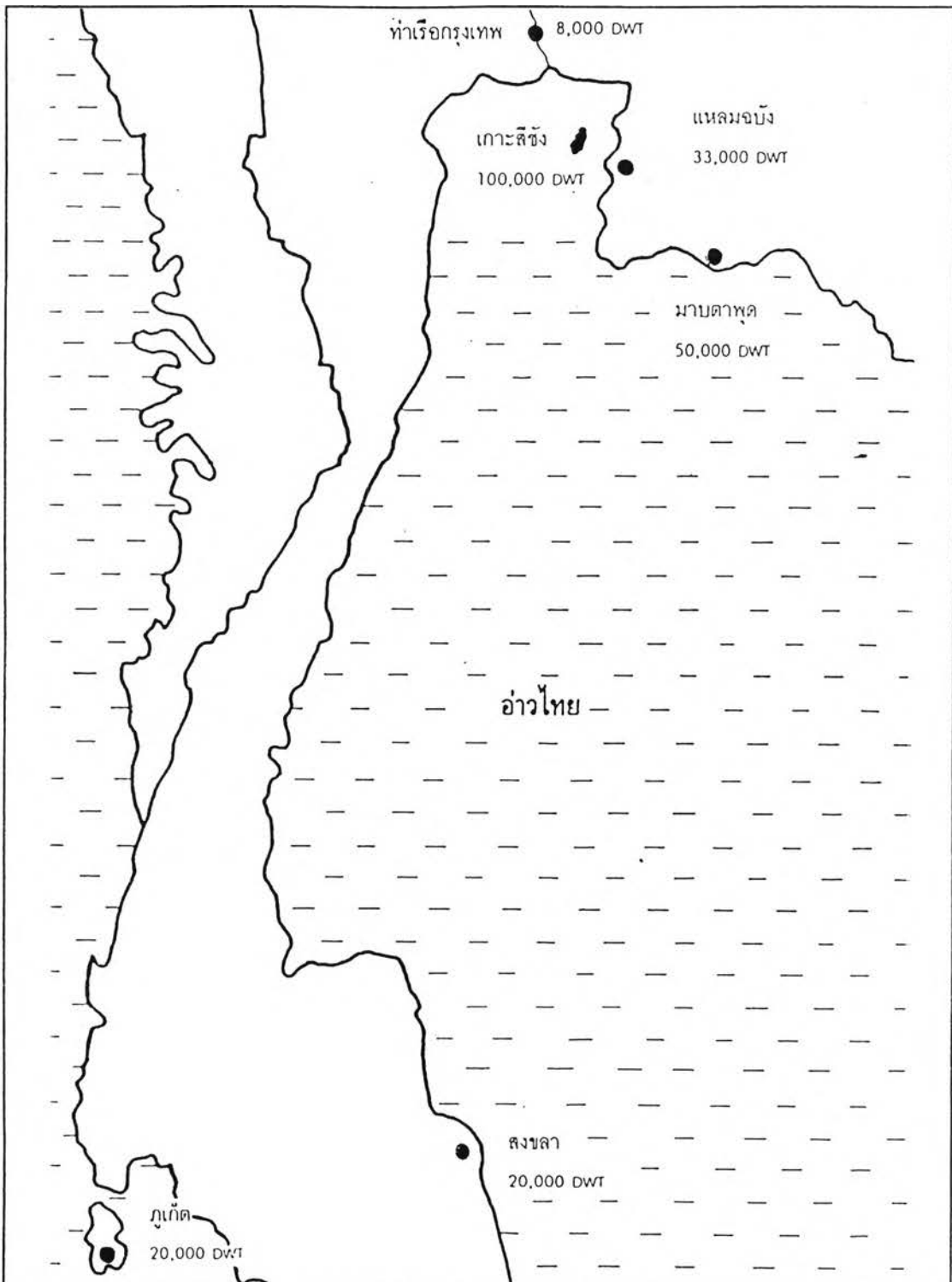
ตารางที่ 4.1 แสดงการเปรียบเทียบร่องน้ำธรรมชาติชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ระยะทางถึงกรุงเทพและระยะจากฝั่งถึงเกาะ

สถานที่	ความลึกร่องน้ำธรรมชาติ (เมตร)	ระยะทางถึงกรุงเทพ(กม.)		
		ทางทะเล	ทางบก	จากฝั่ง
1.เกาะครามด้านใต้อ่าวสัตหีบ	20	180	175	8
2.เกาะสีชัง จ.ชลบุรี	18	120	135	12
3.เกาะพะงันด้านเหนือ สุราษฎร์ธานี	20	1,100	644	120
4.อ่าวสัตหีบ ต.จุกเสม็ด จ.ชลบุรี	11	320	175	0
5.ท่าเรือมาบตาพุด จ.ระยอง	13.9	500	195	0
6.ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี	12-14*	150	140	0
7.ท่าเรือสงขลา	12-14*	1,760	950	0

ที่มา : บริษัทเทสโก้ 2534 และร่องน้ำลึกจากแผนที่กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ

หมายเหตุ : *ถ้าขุดลอกเพิ่มและระเบิดหินได้น้ำ

จากตารางพบว่าเกาะครามด้านใต้เป็นทำเลที่เหมาะสมที่สุด แต่เนื่องจากเป็นเขตกองทัพเรือจึงไม่สามารถใช้การได้เพราะเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ ส่วนอ่าวสัตหีบกองทัพเรือก็มีนโยบายจะใช้เพื่อกองทัพแต่เพียงอย่างเดียว ดังนั้นสถานที่ที่มีความเหมาะสมรองลงมาคือเกาะสีชัง และเกาะพะงัน ซึ่งได้สรุปผลการประเมินความเหมาะสมไว้ในตารางที่ 4.2



แผนที่ 4.1 แสดงที่ตั้งและศักยภาพการรับเรือตามระวางบรรทุกเป็น DWT ในอ่าวไทย



สัญลักษณ์

● ที่ตั้งท่าเรือพาณิชย์

แนวทางพัฒนาเกาะสีชัง

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : แผนลงทุนจังหวัดชลบุรี , 2539

ตารางที่ 4.2 ประเมินความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อมที่ตั้งโครงการระหว่างแหลมภูเขาสิขังและเกาะพะงันด้านเหนือ

(0 = ไม่เหมาะสม 1 = เหมาะสม 2 = เหมาะสมกว่า 3 = เหมาะสมที่สุด)

ปัจจัยชี้วัด	ค่าคะแนน		เหตุผล	
	สิขัง	พะงัน	เกาะสิขัง	เกาะพะงัน
1.ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	3	1	- ด้านใต้เกาะสิขังเหมาะสมเพราะเป็นพื้นที่ระดับดิน ซึ่งให้ออกทางลมอยู่แล้ว	- พื้นที่ยังสามารถพัฒนาเพื่อกิจกรรมหลักได้ เช่น สวนสาธารณะ และอยู่ใกล้ลานอุทยานธรรมวชิรวิภา
2.คมนาคมทางน้ำ	3	0	- ยาวเป็นทิวเขียบริเวณชายฝั่งกว่า 200 ปี และอยู่ในบริเวณทิวเขียบริเวณไฮ ไทยออยล์ ปตท. ซึ่งเป็นสมาชิกกลุ่มอนุรักษ์สภาพแวดล้อมอุตสาหกรรมน้ำมัน(ESG) ก่อให้เกิดความร่วมมือในการกู้ภัยซึ่งกันและกัน	- มีข้อจำกัดด้านภูมิอากาศ คลื่นลมแรงตลอดฤดูมรสุม 4 เดือน และห่างจากท.ม. 1,100 กม. ห่างนิคมบาตาศุข 1,000 กม. โดยทางเรือจึงไม่เหมาะเป็นที่ตั้งโครงการ
3.ทรัพยากรประการัง	3	0	- เหลือเฉพาะบริเวณด้านใต้เกาะกิ่งกา เกาะท้ายสามฝั่งซึ่งอยู่ในสภาพป่าเบญจพรรณ ส่วนบริเวณอื่นอยู่ในสภาพเสื่อมโทรม (สรุป สวส.เม.ย 2536)*	- ประการังเกาะพะงันด้านเหนือและหมู่เกาะต่างๆที่อยู่ในสภาพดีเป็นอันดับ 2 ของประการังทั่วประเทศ สมควรรักษาไว้
4.การใช้ประโยชน์ที่ดิน	3	0	- พื้นที่แห้งแล้งเพาะปลูกได้ผลผลิตต่ำ เพราะเป็นไร่ดงเขียบริเวณบาง	- มีการใช้พื้นที่เป็นกิจกรรม มีผลผลิตหลักคือมะพร้าวและข้าว มีแผนพัฒนาการใช้ที่ดินจากการพัฒนาที่ดินและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เพาะปลูกพืชต่าง ๆ ไร่ละเงิน
5.คมนาคมทางบก	2	0	- โครงการใช้ถนนคมนาคมหลักเป็นหลัก ซึ่งจึงเหมาะกว่าเพราะมีทิวเขียบริเวณ 2 ท. จากท่ามีถนนตอนเหนือถึงโครงการ	- ไม่มีท่าเทียบเรือและห่างจากฝั่งถึง 120 กม.
6.ความปลอดภัย/เสี่ยง	3	0	- โกลฝั่งเพียง 12 กม. การคมนาคมติดต่อกับศรีราชาสะดวก มีโรงพยาบาล มีความหนาแน่นจราจรต่ำและถนนสภาพดีกว่า	- เปรียบเทียบความพร้อมในเรื่องเดียวกันกับเกาะสิขัง เกาะพะงันน้อยกว่า
7.คุณภาพอากาศ	2	0	- ชุมชนตั้งอยู่ด้านเหนือเกาะ ลมที่พัดผ่านมี 2 ชนิด คือลมตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันตกเฉียงใต้ อนาคตหลังจะพัฒนาจากโครงการเข้าชุมชน แต่ทว่าระหว่างชุมชนกับโครงการมีเขาระวังสูง 117 เมตร เป็นกำแพงธรรมชาติกันไว้	- (ไม่ได้กล่าวถึง)
8.คุณภาพน้ำ	3	0	- มีเรือเดินสมุทรสัญจรมาก มีการขนถ่ายแปรรูปน้ำประปา ซึ่งเมื่อต่อคุณภาพน้ำ ทำเรือช่วยให้การขนถ่ายเป็นระเบียบขึ้น	- คุณภาพน้ำดีกว่าสมุทรวชิรวิภา
9.ป่าชายเลน	3	0	- ไม่มีป่าชายเลนและแหล่งเพาะเลี้ยงชายฝั่ง	- มีป่าชายเลน
10.การท่องเที่ยว	3	1	- บริเวณด้านหน้าด้านอ่าวอ่าวธรรมชื่อนี้เกาะมีทิวเขียบริเวณขนาดใหญ่ อยู่มาก จึงไม่มีข้อกระทบด้านสุนทรียภาพเมื่อเทียบกับทัศนียภาพโดยรอบ(Viewshed)และให้ทัศนียภาพที่กลมกลืน	- (ไม่ได้กล่าวถึง)

ที่มา : สรุปจากการประเมินเพื่อหาที่ตั้งของบริษัท สิขังทองเทอร์มินัล จำกัด พ.ศ 2533

หมายเหตุ : *ไม่ตรงกับกรวิเคราะห์ในบทที่ 3

จากข้อมูลข้างต้นสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการมีความเห็นว่าเกาะสิขังมีศักยภาพในการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสูง โดยพิจารณาปัจจัยหลักของพื้นที่ ประกอบด้วย

1. ด้านภูมิศาสตร์ เกาะสิขังห่างชายฝั่งศรีราชา 12 กม.และประมาณ 60 กม. จากปากแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีแนวร่องน้ำลึกเชื่อมต่อกันจึงเป็นประโยชน์ต่อการคมนาคมทางน้ำ ประกอบกับเป็นแหล่งพักเรือตามธรรมชาติมานานแล้วและปัจจุบันยังมีการขนส่งสินค้าท่าอ่าวเสมอ
2. ด้านกายภาพ โครงสร้างทางธรณีวิทยาเป็นภูเขาหินขนาดใหญ่สามารถใช้เป็นวัตถุดิบในการก่อสร้าง ทำให้ประหยัดเงินทุนและง่ายต่อการบำรุงรักษา

ทั้งนี้การมีท่าเทียบเรือขนาดใหญ่บนเกาะจะส่งผลต่อประโยชน์ในระดับประเทศ โดยทำให้สินค้าเข้า-ออกราคาถูกลง เนื่องจากการขนส่งสินค้าโดยอาศัยเรือขนาดใหญ่และการขนถ่ายรวดเร็วมีประสิทธิภาพทำให้ค่าระวางเรือลดลง และช่วยเพิ่มสมรรถนะในการรองรับของท่าเรือแหลมฉบังหรือเพิ่มจุดอิ่มตัว(Saturation Point) ของท่าเรือแหลมฉบังได้ถึงร้อยละ 57

4.1.2 พัฒนาการของโครงการทำเรื่อน้ำลิกเกาะสีซัง

จากการศึกษาของบริษัทสีซังทอง เทอร์มินัล จำกัด (2534) ได้กล่าวถึงข้อมูลเกี่ยวกับการเริ่มต้นโครงการว่าแต่เดิมบริษัท สยามเคมี จำกัด ได้ทำหน้าที่เป็นแกนกลางเพื่อประสานงานโครงการ ได้ทำการศึกษาทำเลท่าเรือและพบว่าบริเวณหมู่เกาะสีซังมีความเหมาะสมและเคยถูกใช้เป็นท่าเรือมาตั้งแต่ในอดีตและได้เลือกเกาะสีซังเป็นที่ตั้งท่าเรื่อน้ำลิก

นอกจากนี้ยังพบว่าผลพวงจากการกำหนดที่ตั้งท่าเรื่อน้ำลิกเกาะสีซัง คือทำเลที่อยู่ใกล้กับนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งเป็นแหล่งแยกก๊าซธรรมชาติ (Dry Gas) จากแหล่งในอ่าวไทย อาทิ แหล่งเอราวัณ บรรพต สตูล กะพง ฯลฯ และได้ก๊าซธรรมชาติเหลว (Condensate) เป็นผลผลิตพร้อมกับก๊าซธรรมชาติแห้ง การแยกคอนเดนเสทออกระหว่างการผลิตนั้นเป็นสิ่งจำเป็นเพราะการส่งก๊าซตามท่อนั้นจะต้องส่งก๊าซที่มีสถานะเป็นก๊าซแต่อย่างเดียว และคอนเดนเสทที่แยกออกมานั้นนำไปจำหน่ายได้ ในปัจจุบันบริษัท ยูโนแคลไทยแลนด์ จำกัด ผู้ได้สัมปทานการขุดก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยได้จัดส่งคอนเดนเสทส่วนใหญ่ที่ผลิตได้ไปขายต่างประเทศ เนื่องจากยังไม่มีโรงงานที่จะผลิตสารตัวทำละลายจากคอนเดนเสทตัวทำละลายนี้เรียกว่า โซลเวนท์ ได้แก่ Benzene, Toluene, Cyclohexane, Xylene เป็นต้น เป็นตัวทำละลายที่สำคัญยิ่งในอุตสาหกรรมผลิตสี ทำกาวและใยสังเคราะห์สำหรับอุตสาหกรรมสิ่งทอ ในประเทศไทยต้องซื้อตัวทำละลายเหล่านี้กลับมาจากต่างประเทศในราคาสูงเป็นการเสียเปรียบในการค้าอย่างเห็นได้ชัด ฉะนั้นการทำเรื่อน้ำลิกเกาะสีซังอยู่ในเส้นทางขนส่งก๊าซธรรมชาติจากแหล่งเอราวัณไปนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จึงเื้ออำนวยการขนส่งวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี โครงการสีซังจึงได้รวบรวมโครงการผลิตตัวทำละลาย (Solvent) เข้าไว้ด้วย ผลิตภัณฑ์เหล่านี้จะต้องรองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในประเทศไทยที่นับว่าจะพัฒนาขยายตัวมากขึ้นและมีความต้องการตัวทำละลายมากขึ้นทวีคูณ และเพื่อทดแทนการนำเข้าจากต่างประเทศเป็นมูลค่ากว่าพันล้านบาทต่อปี

ผลจากการศึกษาข้างต้นทำให้บริษัท สยามเคมี จำกัด จึงได้จัดตั้งโครงการที่มีชื่อว่า "โครงการสีซัง" และยื่นคำขอรับการส่งเสริมเมื่อธันวาคม 2531 ได้มติส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2532 จากนั้นได้จัดตั้งบริษัทขึ้น 2 บริษัท คือบริษัท สีซังทอง เทอร์มินัล จำกัด ทำกิจการท่าเรือขนถ่ายสินค้า และบริษัท สีซังสยามโซลเวนท์ จำกัด ทำกิจการผลิตโซลเวนท์ ในบริษัทสีซังสยามโซลเวนท์เป็นบริษัทที่จดทะเบียนเพื่อประกอบกิจการอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยนำเอาคอนเดนเสทซึ่งเป็นทรัพยากรจากอ่าวไทยมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดผลิตภัณฑ์ที่จะผลิต คือ NAPHTHA และผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีอื่น ๆ ที่จะส่งเข้าเป็นวัตถุดิบของการผลิตสิ่งทอและพลาสติก และต่อมาในปี พ.ศ.2533 โครงการได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ในขณะที่เดียวกันกระทรวงอุตสาหกรรมและคณะกรรมการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกได้ร่วมกันพิจารณาและมีมติว่า "โครงการนี้จะไม่มีความกระทบต่อกิจการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง และท่าเทียบเรือมาบตาพุด และเห็นสมควรได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล"

ภายหลังเมื่อเริ่มมีการวางโครงการพัฒนาอย่างจริงจังในพื้นที่พบว่า โครงการประสบปัญหาการต่อต้านอย่างรุนแรงจากชาวบ้าน โดยอาทิตย์วิเคราะห์(24-30ธ.ค.38) กล่าวถึงเหตุการณ์ในช่วงเวลาดังกล่าว ว่า บริษัทสีซังทองเทอร์มินัล จำกัด ประสบปัญหาเรื่องมีอบจากชาวบ้านเกาะสีซัง ที่คัดค้านโครงการโดยตั้งประเด็นสิ่งแวดล้อมมาเป็นตัวชูโรง ขณะเดียวกันกลุ่มนายทุนผู้สูญเสียประโยชน์ จากท่าเรือน้ำลึกก็พลอยผสมโรงออกมาต่อต้านโครงการไปด้วย จนกระทั่งเหตุการณ์บานปลายไปในที่สุด ทำให้โครงการท่าเรือน้ำลึกซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ คลังน้ำมันและคลังเก็บสารเคมีประเภทโซลเวนท์หรือสารทำลายมูลค่าหลายพันล้านบาท ต้องชะงักไปและกว่าจะเริ่มโครงการใหม่ได้อีกครั้งก็คือ เมื่อเวลาได้ผ่านเลยไปเกือบ 3 ปีเต็ม แม้ว่าโครงการจะได้รับอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือน้ำลึกจากกระทรวงคมนาคม โครงการก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากกลุ่มสยามเคมีประสบปัญหาเรื่องเงินลงทุน จนในที่สุดประมาณต้นปี พ.ศ. 2538 นายสมบัติ พานิชชีวะได้เข้ามารับช่วงดำเนินงานต่อ ทำให้โครงการสามารถดำเนินการต่อไปได้โดยเปลี่ยนแปลงชื่อบริษัทใหม่เป็น บริษัทไทยพับลิกพอร์ต จำกัด พร้อมกับตัดโครงการผลิตสารโซลเวนท์ออกจากโครงการท่าเรือน้ำลึกแห่งนี้ โดยจากการดำเนินงานก่อสร้างของ บริษัท ไทยพับลิกพอร์ต จำกัด ทำให้โครงการท่าเรือเริ่มเปิดดำเนินการภายในปี พ.ศ. 2539 จนถึงปัจจุบัน โดยยังคงใช้แผนพัฒนาและนโยบายหลักจากการศึกษาและวางแนวทางไว้แล้วของบริษัท สีซังทองเทอร์มินัล จำกัด

4.1.3 แนวทางในการดำเนินงาน

ในการวางแนวทางของโครงการท่าเรือน้ำลึกเป็นไปเพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์เดิมที่วางไว้ตั้งแต่แรก คือ

1. เพื่อให้ได้มาซึ่งประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึก
2. เพื่อจัดเตรียมความจำเป็นของโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
3. เพื่อลดต้นทุนในการส่งสินค้าออกและบริการ
4. เพื่อการขยายโอกาสการจ้างแรงงานท้องถิ่นให้สูงขึ้น

แต่ทั้งนี้เมื่อมีการเปลี่ยนการบริหารทำให้มุมมองหรือแนวทางอาจปรับเปลี่ยนไปบ้างจากการสรุปบทสัมภาษณ์ผู้บริหารในอาทิตย์วิเคราะห์ (2538) พบว่า ในการดำเนินงานระยะแรกช่วงปีพ.ศ. 2539 จะเน้นการขนส่งน้ำมัน เนื่องจากบริษัท ไทยพับลิกพอร์ต มองเห็นข้อได้เปรียบเทียบจากการขนถ่ายน้ำมันว่าลักษณะการทำธุรกิจน้ำมันในประเทศที่มีมูลค่ามากกว่าแสนล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าจากต่างประเทศ 70% ของปริมาณการใช้้ำมันทั้งประเทศ ดังนั้นการขนส่งจึงต้องพึ่งทางเรือเป็นสำคัญ แต่ท่าเรือที่รองรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จะมีเพียงเมเจอร์ออยล์ สำหรับผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่เพียงไม่กี่ราย และโรงกลั่นน้ำมันอีกบางโรงเท่านั้น ส่วนผู้ค้าน้ำมันที่เหลืออีก 20 กว่าราย จะใช้วิธีขนส่งน้ำมันโดยการใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กไปเทียบเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จากต่างประเทศเพื่อขนส่งเข้าคลังต่อไปและแหล่งขนส่งน้ำมันกลางทะเลที่สำคัญอยู่บริเวณเกาะสีซังปากทะเลอ่าวไทยนั่นเอง จากลักษณะการขนส่งน้ำมันกล่าวกันว่ามีต้นทุนต่ำกว่าการใช้

บริการทำเรื่อน้ำลึกสีซังและคลังสำรองน้ำมันบนเกาะสีซัง แต่แม้ว่าการใช้บริการทำเรื่อน้ำลึกสีซังจะมีต้นทุนสูงกว่าการขนถ่ายน้ำมันกลางทะเล การใช้บริการทำเรื่อสีซังจะใช้เวลาขนถ่ายเพียง 3 วัน เท่านั้นสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 100,000 ตัน แต่ถ้าขนถ่ายน้ำมันกลางทะเลสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเดียวกันต้องใช้เวลาประมาณ 15 วัน ทำให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมไม่แตกต่างกัน ซึ่งในปัจจุบันทางทำเรื่อได้ขออนุญาตและดำเนินการในฐานะคลังสินค้าทัณฑ์บน ทำให้เกิดความสะดวกในเรื่องภาษีนำเข้าน้ำมัน เพราะการนำเข้าน้ำมันขนาด 100,000 ตัน ต้องเสียภาษีประมาณ 300 ล้านบาทต่อเที่ยว แต่ในฐานะที่เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนสามารถทยอยจ่ายภาษีดังกล่าวได้เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ค้าน้ำมัน ซึ่งผู้บริหารของบริษัทได้กล่าวถึงกลยุทธ์สำคัญของการขนส่งน้ำมัน คือปัจจัยสนับสนุนจากกระบวนการขนส่ง ขนาดเรือและขนาดสินค้า ดังนั้นทำเรื่อสีซังจึงมีความได้เปรียบเรื่องประสิทธิภาพและการประหยัดจากขนาด ซึ่งสอดคล้องกับการทำธุรกิจน้ำมันในประเทศที่มีการแข่งขันอย่างรุนแรง ในขณะที่การขนถ่ายน้ำมันกลางทะเลมีความเสี่ยงสูงทั้งด้านความปลอดภัยและปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากน้ำมันรั่วไหล ส่งผลให้แนวคิดนโยบายการพัฒนาหลัก คือ ความต้องการพัฒนาทำเรื่อน้ำลึกเกาะสีซังเป็นท่าเรือนานาชาติเป็นฐานธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งน้ำมันโดยเฉพาะระยะแรกของรองรับเรือบรรทุกน้ำมัน และจะเป็นคลังน้ำมันที่ใหญ่ที่สุดเพื่อรองรับการขนถ่ายน้ำมันกลางทะเล ในอนาคตจะพัฒนาทำเรื่อสีซังให้แข่งกับท่าเรือแหลมฉบัง เป็นที่วางตู้คอนเทนเนอร์สำหรับสินค้าทั่วไป เช่น เหล็ก ปูน เป็นต้น และในการดำเนินงานแบ่งการพัฒนาเป็นระยะตามแผนการลงทุนเดิม มีดังนี้

เฟส 1 ทำเรื่อสำหรับการขนถ่ายสินค้าเหลวหรือน้ำมัน

เฟส 2 ทำเรื่อสำหรับสินค้าเทกอง ตู้คอนเทนเนอร์ และอู่ซ่อมเรือ

เฟส 3 การลงทุนด้านซิงเกิลพอยต์โมลิ่ง เพื่อรับน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง และพัฒนาเป็นกองเรือน้ำมัน ซึ่งต้องถมทะเลเพิ่มจากเฟส 2 อีก 150 ไร่ เพื่อรองรับตู้คอนเทนเนอร์ 6,000 ตู้ และมีท่าเรือสินค้าขนาด 50,000-60,000 ตัน ในเฟสนี้จะรองรับน้ำมันได้ 300,000 ตัน และตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของเกาะ โดยต่อท่อน้ำมันใต้ทะเลมาขึ้นคลังน้ำมันอีกด้านของเกาะ ซึ่งมีพื้นที่สามารถสร้างถังน้ำมันเพิ่มเติมได้อีก ด้านการพัฒนาเป็นกองเรือน้ำมัน ต้องขออนุญาตเป็นผู้ค้าน้ำมัน ตามมาตราที่ 8 จากกระทรวงพาณิชย์ และต้องมีเรือบรรทุกน้ำมันเป็นของตนเอง

ทั้งนี้จากการประเมินการพัฒนาของบริษัท ซึ่งระบุในข้อมูลพื้นฐานจังหวัดชลบุรี(2538) กล่าวว่าหากมีการพัฒนาตามแนวทางดำเนินงานข้างต้น ทำให้ทำเรื่อน้ำลึกสีซังอาจพัฒนาเป็นท่าเรือนานาชาติ เป็นฐานธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลขนส่งน้ำมันรวมถึงการวางตู้คอนเทนเนอร์สำหรับสินค้าทั่วไปส่งผลให้มีบทบาทหลักโดยสรุป ประกอบด้วย

1. การลดภาระท่าเรือกรุงเทพและเพิ่มสมรรถนะในการรองรับเรือท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจากการประเมินจากบริษัท เทสโก้สามารถเพิ่มสมรรถนะได้ถึงร้อยละ 57

2. ลดขั้นตอนการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ โดยเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่(แสดงในภาพที่ 3.2-3.2) ซึ่งจะช่วยย่นระยะการขนส่งสินค้าสำหรับเรือสินค้าที่จะเดินทางไปอินโดจีนและจีน

4.1.4 สถานการณ์การดำเนินงานในปัจจุบัน

หลังจากบริษัทไทยฟับลิคพอร์ต จำกัด เปิดดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 จนถึงปัจจุบันยังไม่ประสบความสำเร็จในด้านการลงทุนเท่าไรนัก จากการสัมภาษณ์ผู้จัดการบริษัท(13 พ.ศ. 2541)เกี่ยวกับการเช่าพื้นที่ดำเนินงานของบริษัทเอกชนทำให้ทราบว่าในปี พ.ศ. 2539 บริษัทเพชรบุรี ได้ทำสัญญาเพื่อเช่าพื้นที่ดำเนินงาน 1 ปี แต่ใช้ประโยชน์เพียง 9 เดือน ก็เลิกไป จากนั้นในปี พ.ศ. 2540 บริษัทเจริญมั่นคง ได้เข้ามาทำสัญญาเช่าถึง 3 ปี แต่ทำได้เพียง 6 เดือนก็เลิกไป และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2541 จนถึงปัจจุบันบริษัทประสบภาวะขาดลูกค้า เนื่องจากภาวะวิกฤติทางเศรษฐกิจ (ยุค IMF) ทำให้ต้องลดจำนวนแรงงานลง โดยปัจจุบันเหลือแรงงานในพื้นที่เกาะสีชังเพียง 7 คน เท่านั้น ซึ่งเป็นแรงงานที่มาจากท้องถิ่นและภายนอกเกาะสีชังรวมกัน

และจากการสำรวจภาคสนามพบว่า รูปแบบการดำเนินงานจะดำเนินงานเฉพาะการขนถ่ายสินค้าเหลวหรือน้ำมันเพียงอย่างเดียว ซึ่งในปัจจุบันมีการบรรจุน้ำมันไว้เต็มคลังน้ำมันแล้วรอการขนถ่ายออกเท่านั้นและไม่มีการเก็บพักเพิ่มเติมอีกเนื่องจากขาดลูกค้า โดยการลงทุนอยู่ในระยะการดำเนินงานตามแผนการลงทุนในเฟสที่ 1 เท่านั้น ทั้งนี้จากการดำเนินงานที่ผ่านมาเป็นไปอย่างไม่เต็มรูปแบบ ส่งผลให้การจัดเก็บและการจ้างงานไม่เป็นไปตามความคาดหมาย ส่งผลให้เกิดการลดผลประโยชน์ต่อพื้นที่ที่พึงมีพึงได้จากโครงการท่าเรือน้ำลึก

4.1.5 ปัญหาและอุปสรรคในการประกอบการ

4.1.5.1 ปัญหาการขาดการให้บริการจากผู้ค้าน้ำมัน เนื่องจากวิกฤติทางเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบต่อสถานภาพทางการเงินผู้ค้าน้ำมัน ซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงต่อการให้บริการท่าเรือน้ำลึก เกาะสีชัง ทำให้โครงการต้องประสบกับภาวะขาดทุนอย่างเห็นได้ชัด

4.1.5.2 ปัญหาการขาดการสนับสนุนผู้ค้าน้ำมันจากธนาคารภายในประเทศ โดยขาดเครดิตทำให้ไม่สามารถส่งน้ำมันมาจำหน่ายได้

จากปัญหาข้างต้น เป็นที่น่าสังเกตว่าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกทั้งสิ้นและเป็นปัญหาที่ขึ้นกับอำนาจการแก้ไขจากภาครัฐทั้งสิ้น ทั้งนี้แสดงให้เห็นว่า สมรรถภาพในการดำเนินงานของโครงการค่อนข้างดี ทั้งด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและระบบการบริหาร แต่การประสบปัญหาภาวะขาดทุนล้วนแต่เกิดจากปัจจัยภายนอกทั้งสิ้น สำหรับปัญหาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ในพื้นที่ปัจจุบันไม่ปรากฏให้เห็นชัดเจนอีก โดยจากการสัมภาษณ์ผู้จัดการบริษัทกล่าวว่าในปัจจุบันไม่มีการคัดค้าน และทางโครงการได้รับความร่วมมือดีทั้งจากประชาชนและจากเจ้าหน้าที่ เนื่องจากก่อให้เกิดรายได้ทางตรงจากการจ้างงาน และทางอ้อมจากเงินหมุนเวียนของร้านค้า

4.1.6 ปัจจัยสนับสนุนต่อการประกอบการ

จากปัญหาและอุปสรรคในการประกอบการข้างต้น พบว่าปัจจัยหรือเงื่อนไขสำคัญที่จะส่งผลให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จคือการส่งเสริมจากภาครัฐทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่บริษัท ไทยพัตริคพอร์ท(13 พ.ศ 2540)เกี่ยวกับความต้องการปัจจัยสนับสนุนในการประกอบการจากภาครัฐ มีดังนี้

4.1.6.1 การปรับเปลี่ยนรูปแบบการรับสินค้าของคลังสินค้าทัณฑ์บน เนื่องจากท่าเรือน้ำลึกสี่ขัง ซึ่งเป็นแห่งเดียวในประเทศที่มีใบอนุญาตประเภทคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปประเภทน้ำมัน โดยจะรับเก็บน้ำมันจากผู้นำเข้าน้ำมันซึ่งเป็นสินค้าจากต่างประเทศเท่านั้นไม่สามารถรับน้ำมันจากในประเทศได้ แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันไม่มีการนำเข้าน้ำมันเพราะโรงกลั่นน้ำมันในประเทศมีสูง ทำให้กำลังผลิตน้ำมันในประเทศสูงขึ้นตามลำดับ ส่งผลให้ผู้บริโภคใช้น้ำมันจากในประเทศ อีกทั้งความต้องการในการใช้ของผู้บริโภคเมื่อเทียบกับกำลังผลิตแล้วกำลังผลิตมีมากกว่า ดังนั้นภาครัฐควรปรับทิศทางใหม่เพื่อเอื้อต่อการประกอบการ โดยอนุญาตให้คลังสินค้าทัณฑ์บนสามารถรับน้ำมันที่กลั่นจากโรงกลั่นในประเทศไปเก็บพักเพื่อรอการส่งออกต่างประเทศ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการลดความยุ่งยากของการจัดเก็บภาษีทั้งผู้ซื้อและผู้ขายน้ำมัน เพราะคลังสินค้าทัณฑ์บนสามารถเก็บพักสินค้าและส่งสินค้าออกต่างประเทศ โดยไม่ต้องเสียภาษี

4.1.6.2 สนับสนุนให้เกิดความมั่นคงทางการเงินของธนาคารในประเทศ

4.1.7 การกำหนดการพัฒนาในอนาคต

แม้ว่าในปัจจุบันโครงการจะประสบภาวะการขาดทุน แต่ทั้งนี้ความพร้อมในการให้บริการของท่าเรือยังคงอยู่ในระดับสูง เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ยังคงมีสภาพดีและมีความสามารถในการรองรับสูง รวมทั้งการที่ท่าเรือน้ำลึกเกาะสี่ขังเป็นท่าเรือใหญ่สำหรับการขนถ่ายน้ำมันแห่งเดียวในประเทศและช่วยเพิ่มสมรรถนะในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังไม่มีท่าเทียบน้ำมัน ดังนั้นจากความพร้อมและลักษณะเฉพาะในการให้บริการ ส่งผลให้การพัฒนายังคงดำเนินต่อไปทั้งที่อยู่ในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจในปัจจุบัน โดยแผนการลงทุนยังคงใช้แผนงานเดิมที่วางไว้ในสมัยสี่ขังของเทอร์มินัล แต่ทั้งนี้การดำเนินงานจะเต็มรูปแบบหรือไม่ขึ้นอยู่กับการใช้บริการของผู้ค้าน้ำมันเท่านั้น และเนื่องจากการดำเนินงานในปัจจุบันเป็นไปไม่ถึงร้อยละ 50 ของแผนงานที่วางไว้ในอดีต จากการสัมภาษณ์ผู้จัดการบริษัท (13 พ.ศ 2540) พบว่า ในการแบ่งการพัฒนาเป็นระยะตามแผนการลงทุนจะถูกปรับเปลี่ยนให้มีบทบาทในการดำเนินงานการขนถ่ายสินค้าเหลวเท่านั้น ซึ่งอยู่ในเฟสที่ 1 ของการวางแผนพัฒนา ในขณะที่เฟสที่ 2 ซึ่งกำหนดให้เป็นท่าเรือสำหรับสินค้าเทกอง ตู้คอนเทนเนอร์และอู่ซ่อมเรือ รวมทั้งเฟสที่ 3 ซึ่งกำหนดการลงทุนด้านซิงเกิลพอยต์โมลต์รับน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง และพัฒนาเป็นกองเรือน้ำมันจะต้องถูกตัดออกไปเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

ดังนั้นการพัฒนาในอนาคตของท่าเรือน้ำลึกสี่ขังจึงถูกกำหนดให้เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ใช้ประโยชน์เพื่อการขนส่งสินค้าเหลวหรือน้ำมันอย่างเต็มรูปแบบ และในการพัฒนายังได้มีการกำหนดแนวทางในการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไว้ ซึ่งปฏิบัติอยู่แล้วในปัจจุบันคือ ในการพัฒนาทุกด้านจะต้องมีการจัดทำการศึกษาประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการทุกครั้ง เรื่องกำจัดคราบน้ำมันจะต้องจัดเตรียมการตลอดเวลาและการกำจัดขยะโดยเตาเผาขยะที่มีประสิทธิภาพ สำหรับการเชื่อมโยงกับพื้นที่ในอนาคต ในด้านแหล่งงานบริษัทกล่าวว่าจะสามารถรองรับแรงงานในพื้นที่มากขึ้น รวมทั้งผลประโยชน์ในรูปแบบภาษีโรงเรือนที่จะคืนกลับสู่ท้องถิ่นจำนวนมาก นอกจากนี้โครงการในอนาคตที่เกี่ยวกับการเดินเรือจะมีการจัดตั้งศูนย์อบรมพาณิชย์นาวีกับทางราชการเพื่อเป็นการเปิดให้หน่วยงานภายนอกเข้ามามีส่วนร่วม

4.2 สภาพการพัฒนากำหนดของเกาะสี่ขัง

4.2.1 พัฒนาการการท่องเที่ยวกะเกาะสี่ขัง

หลักฐานที่แสดงถึงจุดเริ่มต้นในการพัฒนากำหนดของเกาะสี่ขังไม่ปรากฏเด่นชัด แต่ทั้งนี้สันนิษฐานว่าเริ่มต้นมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งเป็นช่วงที่เกาะสี่ขังมีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด จากการกล่าวอ้างเกี่ยวกับการท่องเที่ยวกะเกาะสี่ขังของวาสนา(2520) กล่าวว่าเกาะสี่ขังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เฟื่องฟูในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เก่าแก่มาก ในขณะที่พัตยาเป็นเพียงหมู่บ้านชาวประมงเล็ก ๆ ที่แอบอยู่ในเวียงอ่าว และเกาะล้านยังคงเป็นเกาะร้างโดดเดี่ยวกลางทะเล โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพอพระราชหฤทัยในทัศนียภาพบรรยากาศ และสิ่งแวดล้อมที่เกาะสี่ขัง โดยเฉพาะการที่เกาะสี่ขังมีอากาศบริสุทธิ์เหมาะให้ผู้เจ็บป่วยมาพักผ่อน และตามหลักฐานที่กล่าวไว้ในสรุปเหตุการณ์สำคัญในเกาะสี่ขัง ปรากฏว่ามีเจ้านายเดินทางมาพักผ่อนหลายพระองค์ ทั้งสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ (รัชกาลที่ 6) และพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรีพระราชเทวี เป็นต้น ทำให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสร้างพระราชฐานท่ามกลางพระราชอุทยานที่งดงามขึ้น ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นผู้บุกเบิกเกาะสี่ขังให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและตากอากาศพระองค์แรก

ต่อมาหลังจากมีการยกเลิกเป็นพระราชวังที่เกาะสี่ขังในปี พ.ศ. 2440 ก็ไม่ปรากฏหลักฐานที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวกะเกาะสี่ขัง จนกระทั่งใน พ.ศ. 2493-2495 เป็นช่วงที่เกาะสี่ขังเริ่มมีบทบาทอีกครั้งในด้านการท่องเที่ยว โดยจากหลักฐานการบันทึกของ วิชชล (2509) และ วนิดา (2510) กล่าวว่าในช่วงดังกล่าวเกาะสี่ขังเป็นท่าเทียบเรือสินค้าต่างประเทศจำนวนมากโดยเรือสินค้าที่เทียบท่าเรือกรุงเทพไม่ได้จะจอดขนถ่ายสินค้าที่นี้ สี่ขังจึงกลายเป็นแหล่งสำราญตอนกลางคืนของลูกเรือ มีบาร์และไนท์คลับเกิดขึ้นทำให้เกาะมีชีวิตชีวาจนได้ชื่อว่าเป็น "เกาะสำราญของชาวต่างประเทศ" และทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น ในระยะนั้น ต่อมาเรือสินค้าต่างประเทศสามารถเข้าเทียบถ่ายสินค้าที่ท่าเรือคลองเตยได้ ส่งผลให้การท่องเที่ยวกะเกาะสี่ขังซบเซาลงมาก

หลังจากนั้นก็มิได้มีการพัฒนาท่องเที่ยวใดๆในเกาะสีชังแต่ทั้งนี้ยังคงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีการกล่าวถึงอยู่อีก โดยในปี พ.ศ. 2509 2510 และ 2520 มีการสำรวจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเกาะสีชังจาก อ.ส.ท. โดยได้กล่าวถึงสภาพการท่องเที่ยวไว้ว่า สีชังเป็นแหล่งท่องเที่ยวเก่าแก่และเป็นเกาะที่แปลกกว่าเกาะกลางทะเลหลายแห่งแม้ว่าจะเคยชมเซาร่วงโรยไประยะหนึ่ง แต่สิ่งดึงดูดใจของเกาะสีชังมีมากมายซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะตัวทั้งสภาพแวดล้อมธรรมชาติ อากาศ และโบราณสถาน แต่ทั้งนี้โบราณสถานในช่วงเวลานั้นมีสภาพทรุดโทรมเป็นอย่างมาก การท่องเที่ยวในช่วงเวลานั้นจึงมีได้แพร่หลายมากนัก นักท่องเที่ยวมักชื่นชมกับธรรมชาติชีวิตความเป็นอยู่นอกเหนือจากแหล่งท่องเที่ยวของที่ระลึกจากการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในสมัยนั้น ได้แก่ ทับทิม และน้อยหน้า รวมทั้งกระรอกขาว ที่มีการซื้อขายกันอย่างแพร่หลายจากนักท่องเที่ยว โดยเชื่อว่าเป็นสัตว์ที่มีที่เฉพาะเกาะสีชัง ซึ่งในปัจจุบันยังปรากฏให้เห็นบ้างแต่จะมีจำนวนน้อยลง แต่ไม่มีการปลูกทับทิมและน้อยหน้าแล้ว

การท่องเที่ยวเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญและก่อให้เกิดความเจริญในพื้นที่มากขึ้นจากการอ้างถึงของระพีพรณ(2529) กล่าวถึงความเจริญของเกาะสีชังว่าเป็นผลพวงจากการท่องเที่ยว โดยบ้านเรือนมีการเปลี่ยนแปลงมากเนื่องจากรายได้หลักส่วนหนึ่งมาจากการให้บริการนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูร้อนซึ่งเป็นฤดูกาลท่องเที่ยวของเกาะ นับเป็นรายได้ที่สูงกว่าการทำงานอื่นไม่ว่าจะเป็นประมงหรือรับจ้างขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือใหญ่และเรือเล็ก อันเป็นอาชีพหลักของเกาะในช่วงเวลานั้น ต่อมาในปีพ.ศ.2532คณะรัฐมนตรีประกาศให้เกาะสีชังเป็นแหล่งธรรมชาติอันควรอนุรักษ์ รวมทั้งมีการศึกษาศักยภาพและการวางแผนทางการพัฒนาการท่องเที่ยวของเกาะสีชัง โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ซึ่งในช่วงเวลานี้การท่องเที่ยวเริ่มได้รับความนิยมและแพร่หลายมากขึ้นจนกระทั่งในปี พ.ศ.2534 กรมศิลปากรได้ทำการบูรณะอาคารและสิ่งก่อสร้างในเขตพระราชวังเดิมเกือบทั้งหมด เว้นแต่เจดีย์อักษฎาภรณ์และสะพานอักษฎาภรณ์ซึ่งได้เสร็จสิ้นเมื่อปี พ.ศ.2538 ในการบูรณะโบราณสถานดังกล่าวส่งผลให้เกาะสีชังมีความสมบูรณ์ของทรัพยากรการท่องเที่ยวมากขึ้น และก่อให้เกิดการปรับปรุงพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างชัดเจนในทุกด้านจนถึงปัจจุบัน

ปัจจุบัน มีการพัฒนาเพื่อรองรับการท่องเที่ยวโดยมีการวางโครงสร้างพื้นฐาน ปรับสภาพพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว เปิดเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ ๆ โดยเฉพาะการสร้างถนนและเปิดพื้นที่ชายหาดถ้าพัง บูรณะโบราณสถาน และส่งเสริมการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว และเนื่องจากในปัจจุบันซึ่งเป็นช่วงเวลาส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ (ปี Amazing Thailand) ทำให้เกาะสีชังมีความตื่นตัวในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างรุนแรง โดยมีการฟื้นฟูประเพณีและจัดกิจกรรมเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวในเทศกาลต่างๆมากขึ้น แต่ทั้งนี้จากการพัฒนาดังกล่าวพบว่ารูปแบบการพัฒนายังขาดทิศทางที่ชัดเจน ขาดเอกลักษณ์และความเชื่อมโยงทางประวัติศาสตร์ มักนำเสนอความงามตามธรรมชาติมากกว่าชีวิตความเป็นอยู่และความสำคัญที่แท้จริง นอกจากนี้ในการวางแผนการท่องเที่ยวยังขาดความเชื่อมโยงการท่องเที่ยวของจังหวัด อย่างไรก็ตามแม้ว่าการพัฒนาการท่องเที่ยวจะยังคงไม่สมบูรณ์ในรูปแบบและทิศทางที่เหมาะสม แต่เกาะสีชังก็จัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจสูงและนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวมากขึ้นกว่าในอดีต ทั้งที่เดินทางมาสักการะศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ มาเยี่ยมชมโบราณสถาน หรือแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติอื่นๆ รวมทั้งมาเพื่อประกอบกิจกรรมการท่องเที่ยวต่างๆเป็นจำนวนมาก

จากพัฒนาการข้างต้น จะเห็นได้ว่าเกาะสีชังมีบทบาทเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวนับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ในรูปแบบของที่พักรอกอากาศ และในช่วงปีพ.ศ. 2493-2495 กลับกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวกลางคืนของชาวต่างประเทศที่มากับเรือขนส่งสินค้าซึ่งเป็นไปในช่วงระยะเวลาสั้นๆ หลังจากนั้นการท่องเที่ยวก็เริ่มขยายตัวอย่างช้า ๆจนมีบทบาทเด่นชัดในปัจจุบัน ทั้งนี้เมื่อนำไปเทียบกับขั้นตอนวิวัฒนาการของ Butler(1980) เกาะสีชังจัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ผ่านวิวัฒนาการในขั้นที่ 1 หรือขั้นตอนการค้นพบ(Exploration)มานานแล้ว และกำลังอยู่ระหว่างขั้นที่ 2 ช่วงเกี่ยวพัน (Involvement) และขั้นที่ 3 ซึ่งเป็นขั้นตอนที่มีการพัฒนา เพราะเป็นช่วงที่นักท่องเที่ยวและประชาชนเดินทางเข้าสู่พื้นที่มากขึ้น และเริ่มมีการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน โดยมีการส่งเสริมสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวส่งผลให้พื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงในด้านกายภาพมากที่สุด

4.2.2 ทรัพยากรการท่องเที่ยว

4.2.2.1. แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ

แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติมี 18 แห่ง แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญประกอบด้วย

1. หาด 5 แห่งที่สำคัญ คือ หาดท่าวัง หาดทรายแก้ว หาดถ้ำพัง หาดหินกลม (หรือแหลมเขาขาด) และถ้ำหาดทราย
2. เกาะ 3 แห่ง ที่สำคัญ คือ เกาะขามใหญ่ เกาะยายท้าว และเกาะท้ายค้างคาว
3. แหลม 4 แห่ง ที่สำคัญ คือ แหลมสีชัง แหลมท่าวัง แหลมถ้ำพังและแหลมเขาขาด

4.2.2.2 แหล่งท่องเที่ยวประเภทวัฒนธรรม

หมายถึงสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นมีคุณค่าและความสำคัญทางประวัติศาสตร์หรือเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมในพื้นที่ ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์โบราณวัตถุสถาน และศาสนสถาน มีประมาณ 12 แห่ง ประกอบด้วย

1 พระจุฑาราชราชนหรือพระราชวังเดิม เป็นอนุสรณ์สถานที่มีความงดงามตามธรรมชาติรวมทั้งสิ่งก่อสร้างทางภูมิสถาปัตยกรรมที่แวดล้อมพระที่นั่งและตำหนักต่างๆ แม้ว่าในปัจจุบันอาคารบางส่วนจะไม่ปรากฏอยู่ก็ตาม แต่สิ่งก่อสร้างทางภูมิสถาปัตยกรรมต่างๆได้แก่ ทางเดิน บันได บ่อน้ำ สระ ธาร น้ำพุ ถลา ลานลายสวนและที่ปลูกต้นไม้ยังคงมีอยู่ นอกจากนี้ลักษณะเด่นของภูมิสถาปัตยกรรมคือการปรุงแต่งพื้นที่เป็นอุทยาน โดยออกแบบให้สอดคล้องกับลักษณะตามธรรมชาติของพื้นที่ได้อย่างงดงามตามแบบ Terrace Garden ซึ่งเป็นอิทธิพลของสถาปัตยกรรม Italian Renaissance ซึ่งสิ่งก่อสร้างทั้งหมดล้วนแต่มีชื่อที่ได้รับพระราชทานให้คล้องจองกัน จากการสำรวจในปัจจุบันพบว่า ได้มีการบูรณะซ่อมแซมสถาปัตยกรรมต่างๆเสร็จสมบูรณ์แล้ว คงเหลือเพียงแต่โครงการในอนาคตคือ สะพานอัมรินทร์

2 โบราณวัตถุสถานและศาสนสถาน ประกอบด้วย รอยพระพุทธรูปจำลอง โบสถ์พระแก้ว (อัมรินทร์มิตร) ศาลาจารึกของรัชกาลที่ 5 ศาลาพักร้อนหลังคาแก้ว ส่วนศาสนสถานประกอบ

ด้วย วัดจุฬาทิศธรรมสภาราม สำนักสงฆ์ถ้ำจักรพงษ์ สำนักวิปัสสนาถ้ำยายปรัก ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ และศาลเจ้าแม่กวนอิม

3 แหล่งท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม เกาะสีซึ่งมีสิ่งที่น่าสนใจคือกิจกรรม และชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้านบนเกาะและชาวประมง และมีแหล่งที่ซื้อของที่ระลึกและผลิตภัณฑ์อาหารแห้งจากทะเล

4.2.2.3 แหล่งท่องเที่ยวประเภทกลุ่มสนใจ (Interested Group)

เกาะสีชังเป็นพื้นที่ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวประเภทตกปลา โดยกิจกรรมนักท่องเที่ยวจะเช่าเรือจากที่อื่นหรือจากเกาะสีชังเพื่อตกปลา นอกจากนี้ทางสุขาภิบาลได้จัดให้มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องหลายครั้ง

ทั้งนี้ที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆได้แสดงไว้ในแผนที่ 4.2 ในขณะที่รายละเอียดเกี่ยวกับสภาพทั่วไป ลักษณะเด่น ที่ตั้ง การเข้าถึง และการรองรับกิจกรรมต่างๆในปัจจุบันของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งแยกตามประเภท ซึ่งรวบรวมจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย(2532) มหาวิทยาลัยมหิดล(2536) ร่วมกับการสำรวจภาคสนามในปัจจุบันได้แสดงไว้ในภาคผนวก

4.2.3 การประเมินศักยภาพและการจัดกลุ่มแหล่งท่องเที่ยว

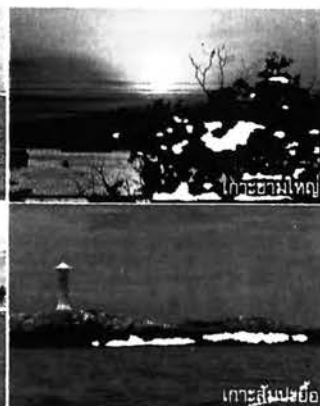
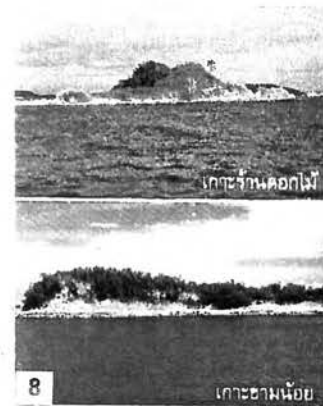
จากสภาพของทรัพยากรการท่องเที่ยวข้างต้น ได้มีการศึกษาจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในปี พ.ศ 2532 และมหาวิทยาลัยมหิดลในปี พ.ศ 2536 ในการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว โดยผลในการประเมินมีค่าใกล้เคียงกันแต่ในการศึกษาจะยึดเอาผลจากการประเมินของมหิดลเป็นหลัก เนื่องจากสภาพแหล่งท่องเที่ยวและปัจจัยชีวิตอื่น ๆ ใกล้เคียงปัจจุบันมากที่สุด การประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวมีวัตถุประสงค์เพื่อ จัดลำดับคุณค่าของสถานที่ประเภทต่างๆว่าทรัพยากรการท่องเที่ยวแต่ละประเภทมีประสิทธิภาพและคุณลักษณะเหมาะสมจะใช้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวได้หรือไม่ เพื่อเอื้อต่อการวางแผนด้านการท่องเที่ยว โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินศักยภาพประกอบด้วย การประเมินค่าจากสิ่งแวดล้อมทรัพยากรการท่องเที่ยว การประเมินค่าจากความพร้อมในการพัฒนา ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ความสนใจคนในท้องถิ่นและความปลอดภัย การประเมินค่าจากแรงดึงดูดแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ ลักษณะเด่น ความประทับใจและคุณค่าแหล่งท่องเที่ยว และการประเมินค่าจากภูมิทัศน์ที่รองรับหมายถึงทัศนียภาพและสภาพแวดล้อม ซึ่งจากการประเมินสามารถสรุปศักยภาพทรัพยากรการท่องเที่ยวแต่ละประเภทได้ดังนี้

1. แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วย

1.1 ชายหาด ชายหาดที่มีศักยภาพสูงคือ หาดท่าวัง หาดทรายแก้ว และหาดถ้ำพัง ส่วนถ้ำหาดทรายมีศักยภาพปานกลาง

1.2 แหลม แหลมที่มีศักยภาพสูงคือ แหลมเขาขาด และมีศักยภาพปานกลางคือ แหลมท่าวัง แหลมถ้ำพัง และแหลมสีชัง

1.3 เกาะ มีศักยภาพปานกลาง คือ เกาะขามใหญ่ เกาะยายท้าว เกาะท้ายค้างคาว

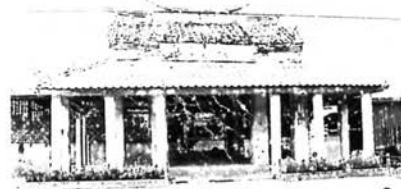


ภาพที่ 4.1 แสดงแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ

1. อ่าวเขาขาดหรือหาดหินกลม
2. หาดถ้ำพังยามสงบ
3. หาดทรายแก้ว
4. หาดท่าวัง
5. หาดถ้ำพังช่วงที่มีการใช้กิจกรรม
6. แหลมถ้ำพัง
7. เกาะยายท้าวและเกาะคังคาง
8. เกาะอื่นๆ

ภาพที่ 4.2 แสดงแหล่งท่องเที่ยวประเภทวัฒนธรรม

1. สถาปัตยกรรมในพระจุลฑาลักษณาราชฐาน
 - 1.1 ตำนานรัชกาลที่ 5 (สร้างปีพ.ศ 2539)
 - 1.2 พระอุโบสถเจดีย์วัดอัมพวันคีรีนิมิตร
 - 1.3 ดึกผ่องศรี
 - 1.4 ดึกวิวัฒนา
 - 1.5 สระมหาอินดาด
 - 1.6 เรือนไม้
2. ปรากฏการณ์ในบริเวณแหลมมวัง
3. ศาลาพักผ่อนหลังคาแก้ง (แก้งจีน)
4. ศิลาจารึก ร. 5
5. วัดถ้ำจักรพงษ์
6. รถมอเตอร์ไซด์นำเที่ยว
7. ที่เก็บอัฐิเจ้าอคิดอวาส
8. เจ้าพ่อเขาใหญ่
9. ทางขึ้นศาลเจ้าพ่อ
10. พลับพลา ร.5 เป็นจุดชมวิว



2. แหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์โบราณวัตถุสถานและศาสนสถาน พระจุฑาธุชราชฐาน มีศักยภาพสูงสุด และมีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ พระพุทธบาท ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ สำนักสงฆ์ถ้ำจักรพงษ์ วัลป์พลารักษ์กาลที่ 5 ศิลาจาริกและวัดจุฑาธุชธรรมสมาธิ

3. ภูมิทัศน์เมือง กิจกรรมชีวิตความเป็นอยู่มีระดับศักยภาพสูง ลักษณะภูมิทัศน์เมืองของเกาะมีเอกลักษณ์โดดเด่นและให้ความประทับใจแก่ผู้มาเยือน รวมทั้งอากาศ น้ำทะเล ชายหาด อรรถาศัยและชีวิตความเป็นอยู่ ตลอดจนความปลอดภัยนักท่องเที่ยว

จากการพิจารณาที่ตั้ง การประเมินศักยภาพและความพร้อมด้านการท่องเที่ยว สามารถแบ่งกลุ่มแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญเป็น 3 กลุ่ม ตามแผนที่ 4.3 คือ

1. กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวทางใต้ของเกาะ ได้แก่ พระจุฑาธุชราชฐาน หาดท่าวัง หาดทรายแก้ว และหาดถ้ำพัง

2. กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวทางตอนเหนือของเกาะ ได้แก่ พระพุทธบาท ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ ถ้ำจักรพงษ์ เก่งจีน ศิลาจาริก และชีวิตความเป็นอยู่ชุมชนชาวเกาะ

3. กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวทางตะวันตกของเกาะ ได้แก่ หาดหินกลม(แหลมเขาขาด)และ วัลป์พลาร.5

4.2.4 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

4.2.4.1 การคมนาคมและเส้นทางท่องเที่ยว

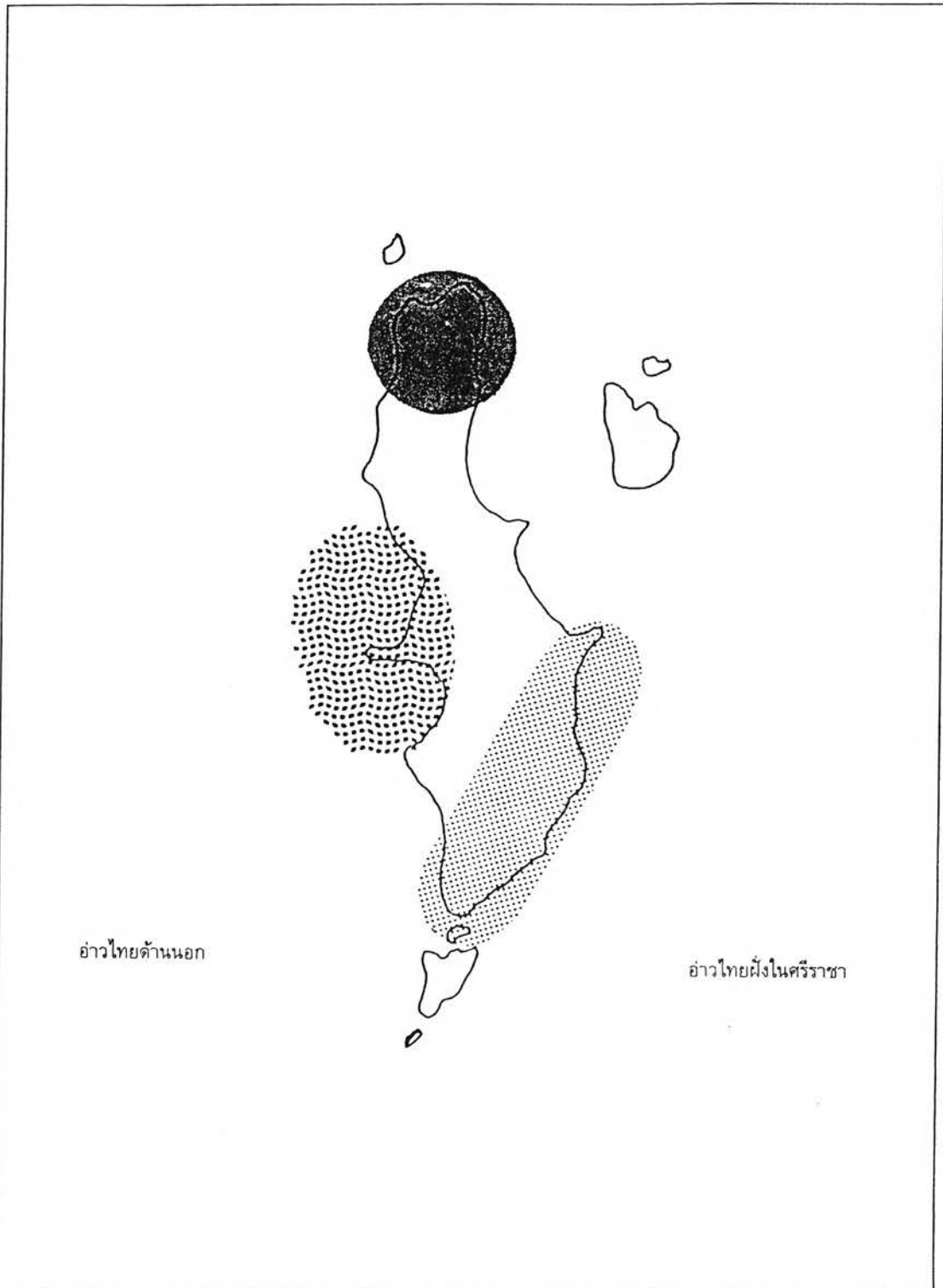
ในด้านการคมนาคมมีทั้งรถสามล้อ และรถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการซึ่งมีจำนวนเพียงพอต่อความต้องการนักท่องเที่ยวทั้งในวันปกติและในช่วงเทศกาล ในการให้บริการจะแบ่งเส้นทางท่องเที่ยวออกเป็น 2 เส้นทาง เพื่อสะดวกต่อการกำหนดเวลา และราคาค่าจ้างให้เหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยแบ่งเป็น

รอบเล็ก เริ่มต้นที่ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ เขาขาด สำนักสงฆ์ถ้ำจักรพงษ์ และสิ้นสุดที่กลุ่มโบราณสถานที่ทำวังหรือพระจุฑาธุชราชฐาน ราคาค่าบริการ 150 บาท

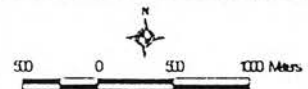
รอบใหญ่ เริ่มต้นที่ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ เขาขาด สำนักสงฆ์ถ้ำจักรพงษ์ กลุ่มโบราณสถานที่ทำวัง แหลมถ้ำพังและสิ้นสุดที่หาดถ้ำพัง ราคาค่าบริการ 250 บาท

4.2.4.2 ที่พักแรม




ที่พักแรมเกาะสีชังมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วโดยในปี พ.ศ. 2522 มีเพียง 5 แห่ง ประกอบด้วยโรงแรม 2 แห่ง บังกะโล 3 แห่ง ซึ่งดำเนินการโดยธุรกิจท่องเที่ยวท้องถิ่น โดยมีจำนวนห้องพักทั้งสิ้น 35 ห้อง แต่ในปี พ.ศ. 2540 มีการขยายตัวของที่พักแรมในเกาะสีชัง ทั้งประเภทและจำนวนได้แก่ โรงแรม บังกะโล และ เกสเฮ้าส์หรือบ้านพัก โดยมีจำนวนห้องพักรวมทั้งหมด 167 ห้อง สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ 2-3 คนต่อห้องต่อคืน และเมื่อนำมาคำนวณปริมาณการรองรับนัก



แผนที่ 4.3 แสดงการจัดกลุ่มแหล่งท่องเที่ยวเกาะสีชัง



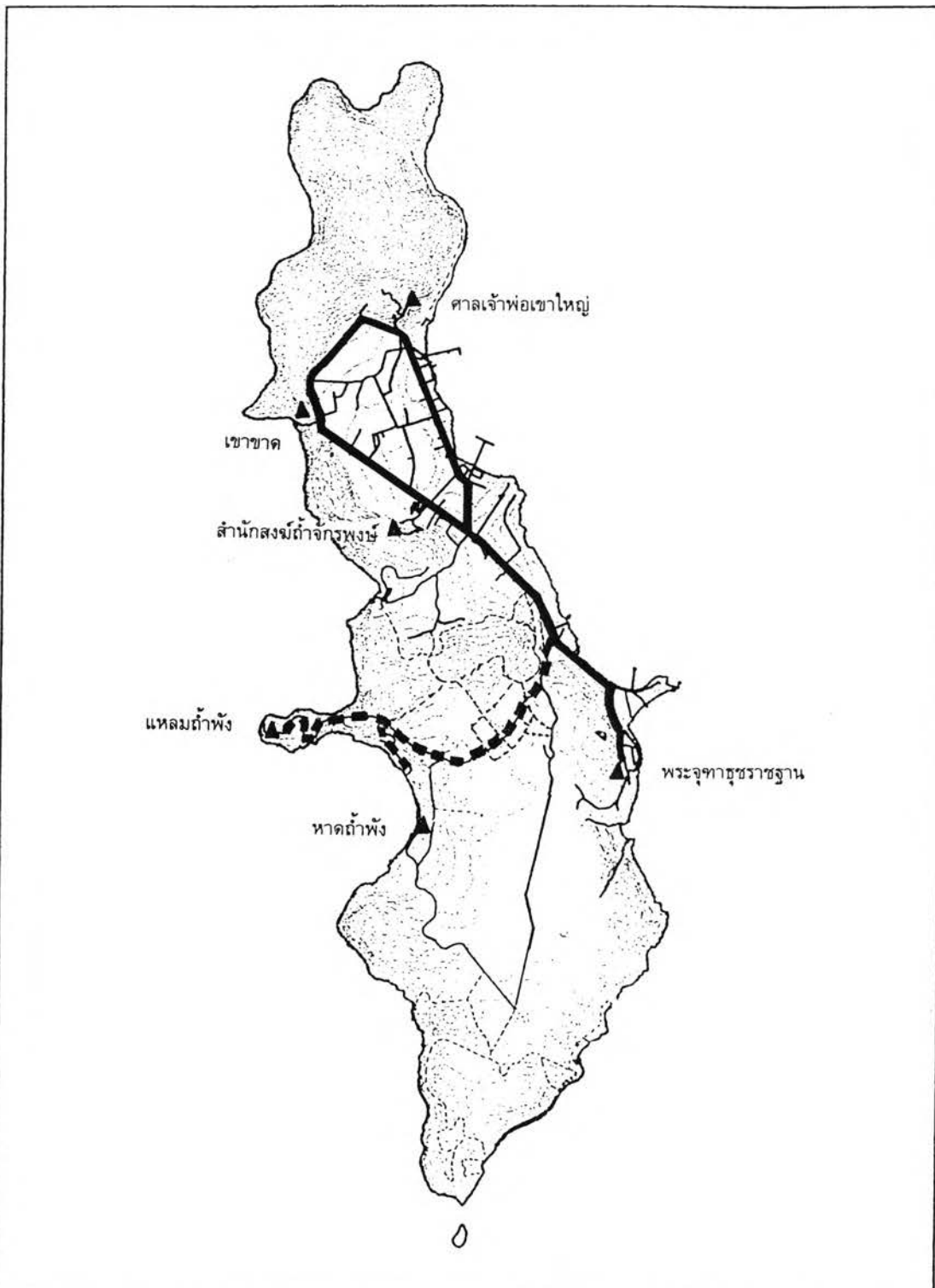
สัญลักษณ์

-  กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวคอนเท็นของเกาะ
-  กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวฝั่งตะวันตกของเกาะ
-  กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวคอนไต้และฝั่งตะวันออกของเกาะ

แนวทางพัฒนาเกาะสีชัง

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ 2532



แผนที่ 4.4 แสดงเส้นทางการท่องเที่ยวในเกาะสีชัง



สัญลักษณ์

- วนเล็ก
- วนใหญ่
- จุดท่องเที่ยวหลัก

แนวทางการพัฒนาเกาะสีชัง

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม

ท่องเที่ยวโดยใช้จำนวนห้องพักคูณกับความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวได้ห้องละ 3 คน พบว่าที่พักแรมในเกาะสีชังสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้สูงถึง 501 คนวัน

ในขณะที่ตามสภาพความเป็นจริง บังกะโลและเกสเฮาส์หลายแห่ง ประสบกับภาวะขาดทุนเนื่องจากขาดนักท่องเที่ยว แม้ว่าจะเป็นเทศกาลการท่องเที่ยวก็ตาม อีกทั้งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ นิยมเดินทางแบบเข้าไป-เย็นกลับ ส่งผลให้ปริมาณการรองรับของที่พักแรมมีมากเกินความต้องการของนักท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดการชล่อตัวของการลงทุนธุรกิจที่พักแรมในปัจจุบัน

ตารางที่ 4.3 แสดงรายละเอียดของที่พักแรมในเกาะสีชัง

ประเภท	รายชื่อ	จำนวนห้องพัก	ปริมาณการรองรับ	ราคา
โรงแรม	สีชังพาเลซ	50	130-150	700-2,000
	บังกะโล	39	78-117	400-600
เกสเฮาส์/บ้านพัก	ศรีพิษณุ	13	26-39	500-600
	สีชังวิว	11	22-33	600
	ลำโรงเลื่อย	3	6-9	600
	บ้านอารีย์	18	36-54	600
	กรีนฮิลล์	8	16-24	600
	โอซินสวีทโฮม	8	16-24	600-800
	เกสเฮาส์ทิวไม้	12	24-36	100-600
	แสงประทีป	5	10-15	500
รวม		167	364-501	

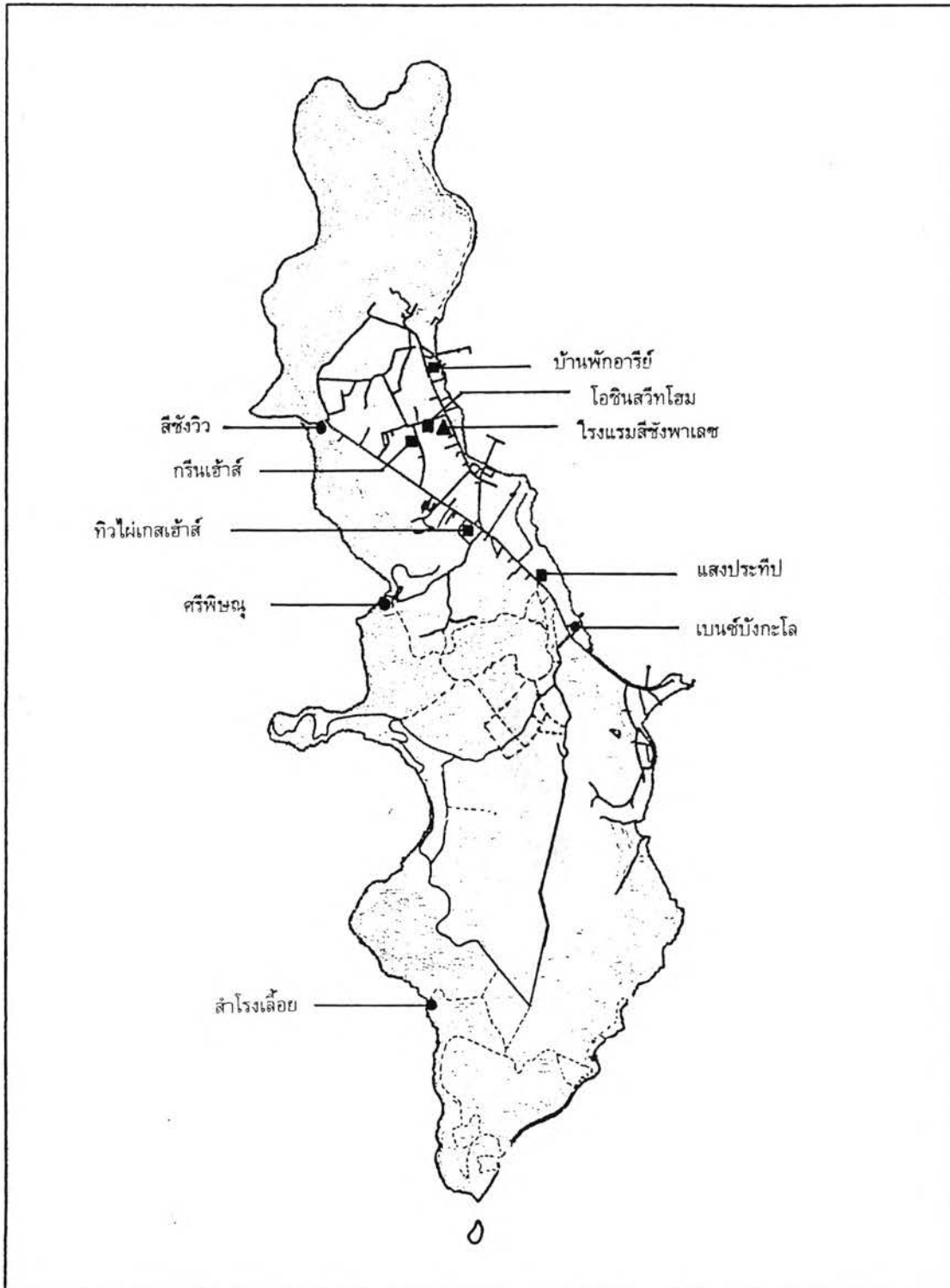
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม

4.2.4.3 ร้านอาหารและร้านค้าของที่ระลึก

ร้านอาหารที่สามารถให้บริการนักท่องเที่ยวในเกาะสีชังมี ทั้งหมด 12 แห่ง และมีปริมาณเพียงพอต่อการให้บริการนักท่องเที่ยว ทั้งนี้จากการศึกษาการเพิ่มขึ้นร้านอาหารพบว่าในปี พ.ศ. 2522 มีทั้งหมด 4 แห่ง ในขณะที่ ปี พ.ศ.2536 เพิ่มขึ้นถึง 14 แห่ง และลดลงเหลือ 12 แห่งในปัจจุบัน สำหรับร้านค้าของที่ระลึก พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มาเกาะสีชัง มักจะซื้อ ปลาแห้ง และปลาหมึกแห้งกลับไปเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นแหล่งในการจับจ่ายซื้อของนักท่องเที่ยวจึงอยู่บริเวณตลาดบนและตลาดล่าง ซึ่งเป็นการใช้พื้นที่ร่วมกับชาวบ้านทำให้บริเวณดังกล่าวหนาแน่นขาดระเบียบ

4.2.5 ตลาดการท่องเที่ยว

ในการศึกษาตลาดการท่องเที่ยวซึ่งต้องใช้จำนวนนักท่องเที่ยวเป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ ส่วนแบ่งตลาดและศึกษาการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ จัดว่าเป็นเรื่องยุ่งยากมาก เนื่องจากข้อมูลปริมาณนักท่องเที่ยวในเกาะสีชังมีการประมาณการไว้โดยสุขาภิบาลเกาะสีชังเฉพาะในปี พ.ศ. 2539 เป็นจำนวน 10,000 คนปี เท่านั้น และไม่มีการรวบรวมข้อมูลไว้จากหน่วยงานใด ทั้งนี้เนื่องจากการเข้าถึงเกาะ



<p>แผนที่ 4.5 แสดงการกระจายตัวที่พักรวม</p>	
<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ โรงแรม ● บังกะโล ■ เกสแฮัส/บ้านพัก <p>ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม</p>	<p>แนวทางพัฒนาเกาะสีซัง</p> <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>

สี่ซึ่งมาได้หลายทางคือ เรือโดยสาร เรือรับจ้างเหมา เรือบริษัททัวร์ หรือเรือเช่าจากพัทยา ดังนั้นจึงจะใช้ตัวเลขประมาณการในปี พ.ศ. 2539 เป็นหลักในการวิเคราะห์ โดยส่วนแบ่งการตลาดของจังหวัดชลบุรีที่มีผลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวเกาะสี่ซึ่งพบว่าผู้มาเยือนเกาะสี่ซึ่งมีค่าร้อยละ 0.35 ของผู้มาเยือนจังหวัดชลบุรีเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งในจังหวัดชลบุรีมีแรงดึงดูดสูงกว่าทั้งด้านความสะดวกในการเข้าถึง กิจกรรมการให้บริการ หรือความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น ในการคาดการณ์ผู้เยี่ยมชมเกาะสี่ซึ่งในอนาคต จะคิดจากส่วนแบ่งการตลาดของจังหวัดและประเทศตามลำดับ เนื่องจากเป็นวิธีคิดที่ได้จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนใกล้เคียงความจริงมากที่สุด และจากการคาดการณ์ผู้เยี่ยมชมเยือนในระดับประเทศด้วยแบบจำลองเส้นตรง พบว่า ในปี พ.ศ 2545 จะมีผู้เยี่ยมชมเยือนถึง 9,072,695 คน และเพิ่มเป็น 10,796,088 คน และ 14,242,873 คน ในปี พ.ศ 2550 และ 2560 ตามลำดับ ซึ่งร้อยละการเปลี่ยนแปลงผู้เยี่ยมชมเยือนส่วนใหญ่มีค่าเพิ่มขึ้นในแต่ละปี โดยมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยในระยะเวลา 8 ปี เท่ากับร้อยละ 5.62 ในขณะที่ผู้เยี่ยมชมเยือนในระดับจังหวัดมีส่วนแบ่งตลาดผู้เยี่ยมชมเยือนระดับประเทศโดยเฉลี่ยร้อยละ 39.36 ทั้งนี้หากการเติบโตของผู้เยี่ยมชมเยือนจังหวัดชลบุรีเป็นไปตามปกติและไม่มีปัจจัยอื่นมากระทบ โดยมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 39.36 ของผู้เยี่ยมชมเยือนประเทศโดยตลอด จังหวัดชลบุรีจะมีผู้เยี่ยมชมเยือนในปีพ.ศ 2545 ประมาณ 3,570,784 คน และเพิ่มเป็น 4,249,068 คน และ 5,605,635 คน ในปี พ.ศ 2550 และ 2560 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของผู้มาเยือนจังหวัด ซึ่งจะมีผลโดยตรงต่อการเพิ่มขึ้นของผู้มาเยือนเกาะสี่ซึ่ง พบว่า ผู้มาเยือนมีร้อยละการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 8.81 ซึ่งมากกว่าแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของผู้มาเยือนในระดับประเทศเพียงเล็กน้อย สำหรับการคาดการณ์ผู้มาเยือนเกาะสี่ซึ่งซึ่งมีส่วนแบ่งการตลาดเพียง 0.35 ของนักท่องเที่ยวจังหวัดซึ่งหากไม่มีปัจจัยอื่นมากระทบเกาะสี่ซึ่งจะมีผู้มาเยือนในปี พ.ศ2545 ประมาณ 12,500 คน และในปี พ.ศ 2550 จะมี 14,874 คน และจะเพิ่มถึง 19,623 คน ในปี พ.ศ 2560 ตามลำดับ

4.2.6 ลักษณะพฤติกรรมและทัศนคตินักท่องเที่ยว

ในการศึกษาลักษณะพฤติกรรมและทัศนคติด้านต่างๆของนักท่องเที่ยวในเกาะสี่ซึ่ง ผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลจากการออกแบบสอบถามนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในเกาะสี่ซึ่ง โดยดำเนินการในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม พ.ศ 2540 โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวแบ่งตามสถานที่ท่องเที่ยว ที่พักรวมและท่าเรือโดยสาร เป็นหลัก โดยเก็บตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย 100 ชุด และชาวต่างประเทศ 20 ชุด โดยคิดตามความเหมาะสมของสัดส่วนปริมาณนักท่องเที่ยวที่เข้าสู่พื้นที่ โดยรายละเอียดแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 5 ส่วนสำคัญ คือ ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว รูปแบบพฤติกรรมการท่องเที่ยว ทัศนคติต่อสภาพการท่องเที่ยวและแนวทางการพัฒนา สภาพปัญหาและสมรรถนะในการรองรับการพัฒนา และข้อเสนอแนะทั่วไป โดยจะแยกส่วนเพื่อใช้วิเคราะห์ตามความเหมาะสม

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดการณ์โดยคิดจากส่วนแบ่งตลาด

ปีพ.ศ	นักท่องเที่ยวระดับประเทศ			นักท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี				นักท่องเที่ยวเกาะสีชัง		
	จำนวน	(+/-%)change	คาดการณ์*	จำนวน	%share	(+/-%)change	คาดการณ์	จำนวน	%share	คาดการณ์
2531	4,230,737	-	4,247,196							
2532	4,809,508	13.68	4,591,874							
2533	5,298,860	10.17	4,936,553							
2534	5,086,899	(4.00)	5,281,231							
2535	5,136,443	0.97	5,625,910	2,049,660	39.90					
2536	5,760,533	12.15	5,970,588	2,181,255	37.87	6.42				
2537	6,166,496	7.05	6,315,267	2,568,953	41.66	17.77				
2538	6,951,566	12.73	6,859,945	2,616,443	37.64	1.85				
2539	7,192,145	3.46	7,004,624	2,856,689	39.72	9.18		10,000	0.35	
ค่าเฉลี่ย		5.82			39.38	8.81			0.35	
2540			7,349,302				2,892,500			10,125
2541			7,693,981				3,028,157			10,600
2542			8,038,659				3,163,813			11,075
2543			8,383,338				3,299,470			11,550
2544			8,728,016				3,435,127			12,025
2545			9,072,695				3,570,784			12,500
2546			9,417,374				3,706,440			12,975
2547			9,762,052				3,842,097			13,449
2548			10,106,731				3,977,754			13,924
2549			10,451,409				4,113,411			14,399
2550			10,796,088				4,249,088			14,874
2551			11,140,766				4,384,724			15,349
2552			11,485,445				4,520,381			15,824
2553			11,830,123				4,656,038			16,299
2554			12,174,802				4,791,695			16,774
2555			12,519,480				4,927,351			17,248
2556			12,864,159				5,063,008			17,723
2557			13,208,837				5,198,665			18,198
2558			13,553,516				5,334,322			18,673
2559			13,898,194				5,469,978			19,148
2560			14,242,873				5,605,635			19,623

ที่มา : จากสำนักงานท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี ข้อมูลพื้นฐานอำเภอเกาะสีชังและรายงานสถิติประจำปีพ.ศ 2539 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : คาดการณ์ด้วยแบบจำลองเส้นตรง

4.2.6.1 โครงสร้างนักท่องเที่ยว

จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวเกาะสีชังในตารางที่ 4.5 ทำให้ทราบว่าโครงสร้างนักท่องเที่ยวเกาะสีชังที่มีความหลากหลายทั้งเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้และแหล่งที่มา โดยนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือนเกาะสีชังมีความแตกต่างระหว่างเพศน้อย โดยเพศชายมีร้อยละ 52.5 ส่วนเพศหญิงมีร้อยละ 47.5 โดยมีช่วงอายุระหว่าง 16-35 ปี และมีการศึกษาอยู่ระหว่างปริญญาตรีเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาคือกลุ่มมัธยมและมากกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ ผลจากความกว้างของช่วงอายุและการศึกษาส่งผลให้เกิดความหลากหลายของอาชีพและจำนวนรายได้ที่ไม่แตกต่างกันอย่างชัดเจน แต่ทั้งนี้จากข้อมูลพบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีรายได้สูงกว่านักท่องเที่ยวชาวไทยอย่างเด่นชัด ซึ่งอาจหมายถึงกำลังในการใช้จ่ายที่มากกว่า นอกจากนี้จากการศึกษาแหล่งที่มาของนักท่องเที่ยวจากกลุ่มตัวอย่างในตารางที่ 4.6 พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่จะมาจากกรุงเทพมหานครมากถึงร้อยละ 68 รองลงมาคือภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 17 และภาคกลางร้อยละ 11 ตามลำดับ โดยเป็นที่น่าสังเกตว่าพื้นที่ที่มีแรงดึงดูดต่อคนที่อยู่ไกลอย่างเห็นได้ชัดแสดงว่าการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ที่มีความสะดวก ในขณะที่นักท่องเที่ยวต่างชาติของกลุ่มตัวอย่างจะมาจากหลายประเทศ แต่ทั้งนี้จากสภาพความเป็นจริงพบว่า นักท่องเที่ยวชาวจีนในกลุ่มใต้หวันจะมีจำนวนมากที่สุด โดยจะเดินทางเป็นทัวร์ครั้งละประมาณ 40-50 คน และเข้ามาท่องเที่ยวหลายกลุ่มในฤดูกาลท่องเที่ยว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำมาฝากเจ้าพ่อเขาใหญ่

4.2.6.2 รูปแบบและพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

จากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวร้อยละ 45.83 ไม่เคยมาเกาะสีชัง ในขณะที่นักท่องเที่ยวร้อยละ 54.17 เคยมาแล้ว และเคยมาแล้วประมาณ 1-5 ครั้ง เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจุดประสงค์ในการเดินทางทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างประเทศเกือบทั้งหมด เดินทางมาเพื่อต้องการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยข้อมูลแผนการท่องเที่ยวในตารางที่ 4.7 พบว่า นักท่องเที่ยวที่มามีความตั้งใจมาเกาะสีชังโดยตรง นอกจากนี้ยังนิยมเดินทางมาเป็นกลุ่มมากกว่ามาคนเดียว ในด้านรูปแบบการเดินทางนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งต่างจากการเดินทางท่องเที่ยวในเกาะอื่นๆ ที่นิยมใช้บริการรถโดยสารประจำทางมากกว่า เพราะสะดวกในการเปลี่ยนวิธีการเดินทางจากรถไปเรือ แต่ทั้งนี้การนั่งเรือไปเกาะสีชังใช้ระยะเวลาสั้น ในขณะเดียวกันที่จอดรถบริเวณท่าเรือหรืออยู่ใกล้เคียงมีจำนวนมากพอในการรองรับ ความสะดวกดังกล่าวส่งผลให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางจำนวนมาก สำหรับช่วงเวลาที่นิยมมาท่องเที่ยวจะอยู่ในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนเมษายน เนื่องจากเป็นช่วงที่มีเทศกาลปีใหม่ ตรุษจีน และสงกรานต์ ซึ่งพื้นที่จะมีการจัดกิจกรรมต่างๆ โดยเฉพาะในช่วงตรุษจีนจะมีนักท่องเที่ยวชาวจีนทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ พาภัณฑ์ไหลเพื่อมานำมาฝากเจ้าพ่อเขาใหญ่ตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน ซึ่งเป็นความเชื่อและประเพณีที่ต้องถือปฏิบัติกันเป็นประจำทุกปี ส่งผลให้การท่องเที่ยวในช่วงเวลาดังกล่าวมีความคึกคักมากที่สุดในรอบปี และเนื่องจากความสะดวกของระยะทางและเวลาในการเดินทาง ทำให้ความแตกต่างระหว่างกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ค้างและไม่ค้างไม่ต่างกันเท่าไรนัก โดยนักท่องเที่ยวร้อยละ 58.34 จะค้างที่เกาะสีชัง ในขณะที่นักท่องเที่ยวร้อยละ 41.67 จะเดินทางแบบเช้าไป-เย็นกลับ เนื่องจากเกาะสีชังเป็นเกาะขนาดเล็ก การเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวหลักต่างๆ ใช้เวลาไม่นานนัก นักท่องเที่ยวสามารถเที่ยว

ครบทุกที่ภายใน 1 วัน ซึ่งสังเกตได้จากการให้บริการการท่องเที่ยวของรถรับจ้างที่แบ่งเป็นรอบใหญ่ และรอบเล็ก รถรับจ้างหลายรายสามารถให้บริการในรอบใหญ่ได้ถึง 2 รอบ/วัน แต่ทั้งนี้นักท่องเที่ยวที่ไม่พักค้างจะมีข้อจำกัดของเวลาในการทำกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ มาก ดังนั้นนักท่องเที่ยวจำนวนมากกว่าจึงนิยมค้างที่เกาะสีชัง ซึ่งจะค้างเพียง 1-2 คืน เป็นส่วนใหญ่ โดยนักท่องเที่ยวที่พักค้างจะนิยมพักที่โรงแรมและบังกะโลมากที่สุด เนื่องจากโรงแรมมีความสะดวกสบายในการให้บริการต่าง ๆ และตั้งอยู่ในแหล่งชุมชน ในขณะที่บังกะโลเกือบทั้งหมดตั้งอยู่ในแหล่งท่องเที่ยว ส่วนเกสเฮาส์ไม่เป็นที่นิยมนักเพราะไม่ได้อยู่ในแหล่งท่องเที่ยวและถึงแม้จะอยู่ใกล้แหล่งชุมชนแต่ความสะดวกสบายต่างกับโรงแรมมาก ส่วนด้านค่าใช้จ่ายนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 100-500 บาท/วันคน และมักจะใช้เป็นค่าอาหารและค่ารถรับจ้างเป็นหลัก

สำหรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมเดินเล่นพักผ่อนมากที่สุดโดยเป็นกิจกรรมหลักที่ทำเป็นอันดับแรก รองลงมาคือชมการสังสรรค์ศิลปะ และกิจกรรมทางน้ำ แต่ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะให้ความสำคัญกับ เดินเล่นพักผ่อนและกิจกรรมทางน้ำเป็นอันดับแรกเช่นกัน แต่ต่างตรงที่ว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดไม่ได้ให้ความสำคัญกับการชมการสังสรรค์ศิลปะเป็นอันดับแรกเลยและเมื่อนำพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ไปพิจารณาร่วมกับเงื่อนไขในการพักค้างของนักท่องเที่ยวพบว่า ความแตกต่างของกิจกรรมในลำดับแรกของนักท่องเที่ยวขึ้นกับการพักค้าง โดยนักท่องเที่ยวในกลุ่มที่ไม่พักค้างส่วนใหญ่จะมาเพื่อนมัสการสังสรรค์ศิลปะก่อน ในขณะที่นักท่องเที่ยวในกลุ่มที่พักค้างส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับกิจกรรมเดินเล่นพักผ่อนเป็นลำดับแรก นอกจากนี้พฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมดังกล่าวยังส่งผลต่อความรู้สึกประทับใจในแหล่งท่องเที่ยว โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติต่างเห็นว่า แพลมและหาดถ้ำพิงมีความน่าประทับใจสูงสุดถึงร้อยละ 56.67 รองลงมาคือบริเวณท่าวังหรือพระราชวังเดิมและศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ตามลำดับ ทั้งนี้สอดคล้องกับทัศนคติต่อประเภทของแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวคิดว่ามีความโดดเด่นในเกาะสีชัง ซึ่งพบว่านักท่องเที่ยวร้อยละ 51.67 เห็นว่าแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติมีความโดดเด่นมากที่สุด มากกว่าลำดับ 2 คือ แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรมถึง 2 เท่า และแหล่งท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่นเป็นลำดับ 3 คือ ศาสนสถาน ตามลำดับ ทั้งนี้ความรู้สึกประทับใจและทัศนคติต่อประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่โดดเด่นทำให้สามารถคาดการณ์ถึงแนวโน้มแรงกดดันที่จะเกิดขึ้นในแต่ละแหล่งท่องเที่ยว และมีประโยชน์ต่อการวางแผนการใช้พื้นที่เพื่อให้เหมาะสมกับสมรรถภาพการรองรับของแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและสำหรับทัศนคติเกี่ยวกับความพึงพอใจต่อสภาพการท่องเที่ยวในตารางที่ 4.10 พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความพอใจในสภาพการท่องเที่ยวเกาะสีชัง เนื่องจากนักท่องเที่ยวร้อยละ 95.83 กล่าวว่า จะกลับมาท่องเที่ยวในเกาะสีชังอีก โดยเหตุผลสำคัญที่ดึงดูดให้กลับมาอีกคือ แรงดึงดูดของแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจร้อยละ 50.43 รองลงมาได้แก่ความสะดวกในการเดินทาง ประเพณี และกิจกรรมน่าสนใจ ตามลำดับ

จากรูปแบบพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวข้างต้นแสดงให้เห็นถึง การให้ความสำคัญต่อการท่องเที่ยวในเกาะสีชังของกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ โดยปรากฏในรูปของ ปริมาณการพักค้างของนักท่องเที่ยว ความตั้งใจที่จะจะเดินทางมาเกาะสีชังโดยปราศจากแผนการท่องเที่ยวในพื้นที่อื่น และ

ตารางที่ 4.5 แสดงโครงสร้างนักท่องเที่ยวกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลเฉพาะบุคคล	นักท่องเที่ยวชาวไทย รวม 100 คน		นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ รวม 20 คน		นักท่องเที่ยวทั้งหมด รวม 120 คน	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
เพศ						
ชาย	48	48.00	15	75.00	63	52.50
หญิง	52	52.00	5	25.00	57	47.50
อายุ						
ต่ำกว่า15	3	3.00	-	-	3	2.50
16-25	39	39.00	8	40.00	47	39.17
26-35	35	35.00	8	40.00	43	35.83
36-45	14	14.00	3	15.00	17	14.17
46-60	9	9.00	1	5.00	10	8.33
การศึกษา						
ประถม	5	5.00	-	-	5	4.17
มัธยม	32	32.00	2	10.00	34	28.33
ป.ตรี	47	47.00	8	40.00	55	45.83
โทหรือมากกว่า	16	16.00	10	50.00	26	21.67
อาชีพ						
นักเรียนนักศึกษา	19	19.00	-	-	19	15.83
รับราชการ	17	17.00	3	15.00	20	16.67
ค้าขาย	4	4.00	-	-	4	3.33
รับจ้าง	32	32.00	9	45.00	41	34.17
ธุรกิจส่วนตัว	13	13.00	6	30.00	19	15.83
อื่นๆ	15	15.00	2	10.00	17	14.17
รายได้						
ต่ำกว่า5,000	19	19.00	-	-	19	15.83
5001-10000	27	27.00	-	-	27	22.50
10001-20000	29	29.00	-	-	29	24.17
20,001-30,000	25	25.00	4	20.00	29	24.17
มากกว่า 30,000	-	-	16	80.00	16	13.33

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ตาราง 4.6 แสดงแหล่งที่มาของนักท่องเที่ยว

แหล่งที่มา	นักท่องเที่ยวชาวไทย รวม 100 คน		แหล่งที่มา	นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ รวม 20 คน	
	จำนวน	%		จำนวน	%
กรุงเทพ	68	68.00	Holland	3	15.00
ภาคกลาง	11	11.00	Ireland	1	5.00
ตะวันออก	17	17.00	Japan	3	15.00
ภาคเหนือ	2	2.00	Australia	3	15.00
อีสาน	1	1.00	Brazil	1	5.00
ภาคใต้	1	1.00	Newzealand	1	5.00
			England	2	10.00
			Germany	1	5.00
			Taiwan	4	20.00
			USA	1	5

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.7 แสดงรูปแบบและพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

ข้อมูลเฉพาะบุคคล	นักท่องเที่ยวชาวไทย		นักท่องเที่ยวต่างชาติ		นักท่องเที่ยวทั้งหมด	
	รวม 100 คน		รวม 20 คน		รวม 120 คน	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
จำนวนครั้งที่เดินทาง						
ครั้งแรก	45	45.00	10	50.00	55	45.83
1-5 ครั้ง	36	36.00	8	40.00	44	36.67
6-10 ครั้ง	11	11.00	1	5.00	12	10.00
มากกว่า 10 ครั้ง	8	8.00	1	5.00	9	7.50
จุดประสงค์การเดินทาง						
ท่องเที่ยว	83	83.00	17	85.00	100	83.33
ติดต่อธุรกิจ	7	7.00	1	5.00	8	6.67
เยี่ยมญาติ/เพื่อน	5	5.00	2	10.00	7	5.83
ปฏิบัติธรรม	1	1.00	-	-	1	0.83
ไหว้พระประจำปี	4	4.00	-	-	4	3.33
ลักษณะการเดินทาง						
คนเดียว	2	2.00	3	15.00	5	4.17
เพื่อน	66	66.00	13	65.00	79	65.83
ครอบครัว	24	24.00	4	20.00	28	23.33
ที่ทำงาน	8	8.00	-	-	8	6.67
ช่วงเวลา						
ม.ค-เม.ย	58	58.00	7	35.00	65	54.17
พ.ค-ส.ค	1	1.00	5	25.00	6	5.00
ก.ย-ธ.ค	3	3.00	3	15.00	6	5.00
ตลอดทั้งปี/ไม่แน่นอน	38	38.00	5	25.00	43	35.83
พาหนะ						
รถส่วนตัว	70	70.00	9	45.00	79	65.83
รถโดยสาร	23	23.00	7	35.00	30	25.00
รถไฟ	-	-	-	-	-	-
ทัวร์	7	7.00	4	20.00	11	9.17
ปริมาณการพักค้าง						
ไม่ค้าง	42	42.00	8	40.00	50	41.67
1-2 คืน	49	49.00	7	35.00	56	46.67
มากกว่า 2 คืน	9	9.00	5	25.00	14	11.67

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.7 แสดงรูปแบบและพฤติกรรมนักท่องเที่ยว(ต่อ)

ข้อมูลเฉพาะบุคคล	นักท่องเที่ยวชาวไทย		นักท่องเที่ยวต่างชาติ		นักท่องเที่ยวทั้งหมด	
	รวม 100 คน		รวม 20 คน		รวม 120 คน	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ประเภทที่พัก*						
โรงแรม	15	25.86	7	58.33	22	31.43
บังกะโล	20	34.48	3	25.00	23	32.86
เกสเฮ้าส์	-	-	2	16.67	2	2.86
บ้านญาติ/เพื่อน	9	15.52	-	-	9	12.86
กางเต็นท์	5	8.62	-	-	5	7.14
วัด	1	1.72	-	-	1	1.43
บ้านพักรับรองจุกๆ	8	13.79	-	-	8	11.43
ค่าใช้จ่ายต่อวัน						
น้อยกว่า 100 บาท	5	5.00	1	5	6	5.00
100-500 บาท	42	42.00	6	30	48	40.00
501-1000 บาท	35	35.00	10	50	45	37.50
มากกว่า 1000 บาท	18	18.00	3	15	21	17.50
แผนท่องเที่ยวชลบุรี						
มีแผน	42	42.00	6	30	48	40.00
ไม่มี	58	58.00	14	70	72	60.00
แหล่งท่องเที่ยวที่ประทับใจ						
ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่	44	44.00	5	25	49	40.83
แหลม/หาดถ้ำพัง	57	57.00	11	55	68	56.67
เขาขาด	37	37.00	1	5	38	31.67
สำนักสงฆ์ถ้ำจรรย์พงษ์	7	7.00	1	5	8	6.67
ท่าวัง	51	51.00	5	25	56	46.67
จุดที่มีการระเบิดหิน	2	2.00	-	-	2	1.67
สภาพชีวิตความเป็นอยู่	2	2.00	-	-	2	1.67
ทั้งหมด	1	1.00	-	-	1	0.83
ไม่ระบุ	8	8.00	-	-	8	6.67

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ* : เป็นข้อมูลที่ต้องคิดร้อยละจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องข้างต้นไม่ได้ใช้ตัวเลขนักท่องเที่ยวรวมเช่นเดียวกับข้อมูลอื่น

ตารางที่ 4.8 แสดงการประกอบกิจกรรมของนักท่องเที่ยว

กิจกรรม	นักท่องเที่ยวชาวไทย		กิจกรรม	นักท่องเที่ยวต่างชาติ	
	รวม 100 คน			รวม 20 คน	
	จำนวน	%		จำนวน	%
ลำดับ 1					
เดินเล่นพักผ่อน	42	42.00	พักผ่อน	14	70.00
นมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์	29	29.00	กิจกรรมทางน้ำ	6	30.00
กิจกรรมทางน้ำ	16	16.00			
ลำดับ 2					
เดินเล่นพักผ่อน	29	29.00	พักผ่อน	2	10.00
นมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์	19	19.00	นมัสการ	4	20.00
กิจกรรมทางน้ำ	10	10.00	กิจกรรมทางน้ำ	3	15.00
ลำดับ 3					
นมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์	15	15.00	กิจกรรมทางน้ำ	2	10.00
กิจกรรมทางน้ำ	10	10.00	นมัสการ	1	5.00
เดินเล่นพักผ่อน	9	9.00			

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.9 แสดงความแตกต่างของการประกอบกิจกรรมในลำดับแรกของนักท่องเที่ยวที่ขึ้นกับการพักค้าง

กิจกรรม	นักท่องเที่ยวที่ไม่พักค้าง				นักท่องเที่ยวพักค้าง			
	รวม 50 คน				รวม 70 คน			
	ไทย	เทศ	จำนวน	%	ไทย	เทศ	จำนวน	%
เดินเล่นพักผ่อน	13	4	17	34.00	29	10	39	55.71
นมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์	20	-	20	40.00	9	-	9	12.86
กิจกรรมทางน้ำ	9	4	13	26.00	7	2	9	12.86

ที่มา : จากแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.10 แสดงทัศนคติต่อสภาพการท่องเที่ยว

ข้อมูลเฉพาะบุคคล	นักท่องเที่ยวชาวไทย		นักท่องเที่ยวต่างชาติ		นักท่องเที่ยวทั้งหมด	
	รวม 100 คน		รวม 20 คน		รวม 120 คน	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
การกลับมาท่องเที่ยว						
ไม่มา	4	4.00	1	5.00	5	4.17
มา	96	96.00	19	95.00	115	95.83
เหตุผลที่กลับมาอีก*						
สถานที่ที่ชวนน่าสนใจ	50	52.08	8	42.11	58	50.43
เดินทางสะดวก	36	37.50	5	26.32	41	35.65
ประเพณีน่าสนใจ	21	21.88	3	15.79	24	20.87
กิจกรรมน่าสนใจ	12	12.50	5	26.32	17	14.78
ประชาสัมพันธ์	2	2.08	5	26.32	7	6.09
เยี่ยมญาติ	1	1.04	-	-	1	0.87
ไหว้พระประจำปี/แก้บน	4	4.17	-	-	4	3.48
อากาศ/บรรยากาศ	1	1.04	2	10.53	3	2.61
ไม่ระบุ	11	11.46	3	15.79	14	12.17
แหล่งท่องเที่ยวเด่น						
แหล่งธรรมชาติ	55	55.00	7	35.00	62	51.67
ศิลปวัฒนธรรม	22	22.00	3	15.00	25	20.83
ศาสนสถาน	11	11.00	5	25.00	16	13.33
ธรรมชาติ/ศิลปวัฒนธรรม	-	-	2	10.00	2	1.67
ศิลปวัฒนธรรม/ศาสนสถาน	-	-	1	5.00	1	0.83
ทั้งหมด	9	9.00	-	-	9	7.50
ไม่ระบุ	3	3.00	2	10.00	5	4.17

ที่มา : จากแบบสอบถาม

หมายเหตุ : เป็นข้อมูลที่ต้องคิดร้อยละจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องข้างต้นไม่ได้ใช้ตัวเลขนักท่องเที่ยวรวมเช่นเดียวกับข้อมูลอื่น

ความต้องการเดินทางกลับเข้ามาอีกครั้งเนื่องจากเหตุผลต่างๆ ดังนั้นจึงสามารถคาดการณ์ถึงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวได้ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนอุปสงค์มีมากขึ้นตามลำดับ และมีผลต่อการวางแผนพัฒนาเพื่อเพิ่มสมรรถภาพในการรองรับ รวมทั้งหลีกเลี่ยงปัญหาและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นและสนองตอบความต้องการนักท่องเที่ยวในรูปแบบที่เหมาะสม

4.2.7 ความสัมพันธ์ผู้ประกอบการกับการท่องเที่ยว

ผู้ประกอบการมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาการท่องเที่ยว ในฐานะที่ผู้ประกอบการเป็นตัวแปรสำคัญที่มีส่วนในการเพิ่มอุปทานการท่องเที่ยวในพื้นที่ ในแง่ของการให้บริการในที่พัก ร้านอาหาร และการคมนาคม เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ นอกเหนือไปจากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่หน่วยงานในพื้นที่รับผิดชอบในการจัดหาโดยตรง ดังนั้นในการวางแผนพัฒนาจึงต้องคำนึงถึงความสำคัญของกลุ่มผู้ประกอบการ เช่นเดียวกับกลุ่มนักท่องเที่ยว ทั้งนี้เพื่อให้การวางแผนสอดคล้องกับความต้องการและเอื้อกับการประกอบการ ซึ่งจะส่งผลต่อการขยายขนาดของอุปทานในการรองรับนักท่องเที่ยวและเพื่อให้เกิดการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ในการรวบรวมข้อมูลจะแบ่งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเป็น 4 กลุ่ม โดยแบ่งตามการให้บริการตามลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกการท่องเที่ยว ประกอบด้วย กลุ่มธุรกิจการเดินทาง กลุ่มรถรับจ้าง ร้านอาหารและที่พักแรม และจากการที่เกาะสีชังเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวขนาดเล็ก จำนวนผู้ประกอบการในพื้นที่มีไม่มากนัก อีกทั้งสภาพแวดล้อมและการดำเนินการคล้ายคลึงกันในแต่ละกลุ่ม ส่งผลต่อทัศนคติและความคิดเห็นในแต่ละกลุ่มใกล้เคียงกัน ดังนั้นจึงเป็นเหตุผลสำคัญต่อการใช้จำนวนกลุ่มตัวอย่างไม่มากนัก โดยการคัดเลือกตัวแทนในแต่ละกลุ่มจะมีเกณฑ์การตัดสินใจขึ้นกับจำนวนผู้ใช้บริการในกิจการดังกล่าว การกระจายที่ตั้ง และสัดส่วนที่เหมาะสมกับจำนวนผู้ประกอบการในกลุ่มเดียวกัน โดยประเด็นที่น่าสนใจวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงสภาพการพัฒนาในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต คือ ความต้องการปัจจัยสนับสนุนในการประกอบการ และการกำหนดการพัฒนาในอนาคตที่จะกล่าวถึงแนวทางในการป้องกันผลกระทบและแผนการลงทุนในอนาคต

4.2.7.1 ปัจจัยสนับสนุนในการประกอบการ

จากตารางที่ 4.11 ซึ่งสรุปผลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้ง 4 กลุ่ม พบว่าปัจจัยที่ผู้ประกอบการทุกกลุ่มให้ความสำคัญมากที่สุดคือ การให้การสนับสนุนทั้งการประชาสัมพันธ์และการประสานงานการท่องเที่ยวจากหน่วยงานราชการในพื้นที่ โดยมีความต้องการถึงร้อยละ 90.91 รองลงมาคือการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานในด้าน น้ำ ไฟฟ้าและการแก้ปัญหาในเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินร้อยละ 36.36 นอกจากนี้คือความต้องการส่งเสริมการลงทุน การจัดเก็บภาษีเพื่อเอื้อกับการประกอบการจากภาครัฐและการพัฒนาท่าเทียบเรือ ที่มีความต้องการเท่ากันร้อยละ 27.27 และเมื่อพิจารณาความต้องการดังกล่าวแยกตามกลุ่มผู้ประกอบการพบว่า ในแต่ละกลุ่มจะมีความต้องการปัจจัยสนับสนุนต่างกันไปตามรูปแบบการดำเนินงาน แต่จากตารางที่ 4.11 พบว่าปัจจัยสนับสนุนในข้อ 1-4 มีความสำคัญต่อการสนองตอบความต้องการได้มากกว่า 1 กลุ่ม และเป็นที่น่าสนใจที่ปัจจัยดังกล่าวสัมพันธ์กับการ

ตารางที่ 4.11 แสดงความต้องการปัจจัยในการสนับสนุนการประกอบการของผู้ประกอบการ

กลุ่มผู้ประกอบการ N=11	ปัจจัยสนับสนุน							
	1	2	3	4	5	6	7	8
ธุรกิจการเดินทาง	3			2		3		
รถรับจ้าง	2				2			
ร้านอาหาร	2	1	1	1			1	
ที่พักแรม	3	3	3		1			1
รวม	10	4	4	3	3	3	1	1
ร้อยละ	90.91	36.36	36.36	27.27	27.27	27.27	9.09	9.09

ที่มา : สรุปจากแบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

หมายเหตุ : 1 หมายถึง การสนับสนุนการประชาสัมพันธ์และ
การประสานงานการท่องเที่ยวจากหน่วยงานราชการ
2 หมายถึง โครงสร้างพื้นฐาน(น้ำ, ไฟฟ้า)
3 หมายถึง ความต้องการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
4 การส่งเสริมแหล่งเงินทุน

5 หมายถึง การจัดการด้านการจัดเก็บภาษีของรัฐ
6 หมายถึง พัฒนาท่าเทียบเรือและการให้บริการ
7 หมายถึง การรักษาสิ่งแวดล้อม
8 หมายถึง การเปิดคาสีโนดิงนักท่องเที่ยว

ตาราง 4.12 การเปรียบเทียบความต้องการในปัจจัยสนับสนุนที่ต่างกันระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการตามลำดับความต้องการ

ประเด็น	ความต้องการของผู้ประกอบการ	
	ทำเรือสำลิก	การท่องเที่ยว
ปัจจัยสนับสนุน	<ol style="list-style-type: none"> 1. การอนุญาตให้เก็บน้ำมันที่กลั่นจากในประเทศ 2. การส่งเสริมสถานภาพการเงินผู้ค้าน้ำมัน 3. ความมั่นคงทางการเงินของธนาคารในประเทศ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การสนับสนุนการประชาสัมพันธ์และการประสานงาน การท่องเที่ยวจากหน่วยงานราชการ 2. โครงสร้างพื้นฐาน(น้ำ, ไฟฟ้า)และกรรมสิทธิ์ที่ดิน 3. การส่งเสริมแหล่งเงินทุน 4. การจัดการด้านจัดเก็บภาษีภาครัฐ 5. การพัฒนาท่าเทียบเรือทั้งกายภาพและการให้บริการ 6. การรักษาสิ่งแวดล้อม 7. เปิดคาสีโนดิงนักท่องเที่ยว
ผู้มีบทบาทในการส่งเสริม	ภาครัฐและผู้ค้าน้ำมัน	หน่วยงานภาครัฐและสุขภาพ

ที่มา : สรุปจากแบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

ดำเนินการของหน่วยงานราชการในท้องถิ่นทั้งสิ้น ดังนั้นเงื่อนไขสำคัญที่จะสนับสนุนการประกอบการ จึงขึ้นกับประสิทธิภาพการดำเนินงานของหน่วยงานราชการเป็นสำคัญ

จากข้อมูลข้างต้นเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับความต้องการในปัจจัยสนับสนุนของกลุ่มผู้ประกอบการทำเรื่อน้ำลึกตามลำดับความต้องการพบว่า มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน ทั้งในแง่ของขนาดการลงทุน ความต้องการปัจจัยสนับสนุนและความแตกต่างของผู้ที่มีบทบาทในการส่งเสริม โดยในแง่ขนาดการลงทุนพบว่าผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวจะเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก และมีความแตกต่างในเรื่องของแรงงานและงบประมาณในการลงทุน ในขณะเดียวกัน ความต้องการปัจจัยสนับสนุนมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนระหว่างผู้ประกอบการท่องเที่ยวและทำเรื่อน้ำลึกซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4.12 โดยปัจจัยที่ทำเรื่อต้องการประกอบด้วย การอนุญาตให้เก็บพักน้ำมันจากในประเทศ รองลงมาคือการลงทุนส่งเสริมสถานภาพการเงินของผู้ค้าน้ำมันและการเงินของธนาคารในประเทศ ตามลำดับ ทั้งนี้ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่อย่างสิ้นเชิง แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการคำนึงถึงเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการดำเนินงานเชิงเศรษฐกิจเป็นหลัก และมองการดำเนินงานแยกออกจากพื้นที่ชัดเจนแม้ว่าพื้นที่จะมีความสัมพันธ์ในแง่ของการเป็นที่ตั้งและแหล่งงานก็ตาม ดังนั้นเงื่อนไขใดก็ตามที่อยู่ในระดับพื้นที่จึงมิได้มีความสำคัญต่อการพัฒนาอย่างเห็นได้ชัด จากแนวคิดดังกล่าวนี้ส่งผลให้ความสัมพันธ์ในการดำเนินการของทำเรื่อน้ำลึกกับประชาชนในพื้นที่ ขาดการเชื่อมโยงและก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งในระดับต่างๆอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งได้วิเคราะห์อย่างละเอียดในสภาพปัญหาของพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีความแตกต่างของผู้มีบทบาทในการให้การสนับสนุน ซึ่งเกิดขึ้นจากความต้องการปัจจัยสนับสนุนที่แตกต่างกัน โดยผู้ประกอบการทำเรื่อน้ำลึกต้องพึ่งพาการดำเนินงานของภาครัฐและผู้ค้าน้ำมันเป็นหลัก ซึ่งต่างจากการดำเนินงานผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวที่มีเงื่อนไขขึ้นกับประสิทธิภาพของหน่วยงานราชการในพื้นที่

4.2.7.2 การกำหนดการพัฒนาในอนาคต

ในการพัฒนาในอนาคตผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ไม่มีแนวโน้มจะขยายกิจการหรือเพิ่มการลงทุนมากถึงร้อยละ 90.9 ทั้งนี้เพราะต่างก็ประสบปัญหาทางเศรษฐกิจและมีข้อจำกัดในเรื่องของการขาดกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นหลัก ซึ่งก่อให้เกิดการชะลอตัวของการลงทุนในพื้นที่ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต แต่ทั้งนี้อาจเกิดการเปลี่ยนแปลงแนวโน้มการลงทุนได้อีกในอนาคต ขึ้นกับการสนองตอบเรื่องของปัจจัยสนับสนุนและการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามการกำหนดการพัฒนาทั้งในปัจจุบันและในอนาคต สิ่งหนึ่งที่ผู้ประกอบการต้องคำนึงถึงตลอดเวลาคือ แนวทางในการป้องกันผลกระทบจากการประกอบการ จากตารางที่ 4.13 แสดงให้เห็นถึงแนวทางต่างๆ โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับการควบคุมคุณภาพน้ำจากการทิ้งขยะและการบำบัดน้ำเสีย มีถึงร้อยละ 81.82 และการกำจัดขยะร้อยละ 54.55 ตามลำดับ และเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับแนวทางของผู้ประกอบการทำเรื่อน้ำลึกในตารางที่ 4.14 พบว่า มีการคำนึงถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม การกำจัดคราบน้ำมันและขยะ ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าแนวทางในการป้องกันผลกระทบของผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่ม ต่างก็มีความชัดเจนในประเด็นสิ่งแวดล้อมเป็นหลักและมีรายละเอียดไม่แตกต่างกันมากนัก

ตารางที่ 4.13 แสดงแนวทางการป้องกันผลกระทบจากการประกอบกิจการ

กลุ่มผู้ประกอบการ N=11	แนวทางในการป้องกันผลกระทบ			
	ควบคุมคุณภาพน้ำ	ควบคุมควันดำและเสียง	กำจัดขยะ	ป้องกันอัคคีภัย
ธุรกิจการเดินเรือ	3	-	3	-
รถรับจ้าง	-	2	-	-
ร้านอาหาร	2	-	2	-
ที่พักแรม	4		1	1
รวม	9	2	6	1
ร้อยละ	81.82	18.18	54.55	9.09

ที่มา : สรุปจากแบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

ตารางที่ 4.14 แสดงการเปรียบเทียบการวางแนวทางในการป้องกันผลกระทบที่ต่างกันระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการ	
ท่าเรือพาณิชย์	การท่องเที่ยว
1. จัดทำการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมก่อนการดำเนินการ 2. มีเรือกำจัดคราบน้ำมันจอดเตรียมการตลอดเวลา 3. มีเตาเผาขยะเพื่อกำจัดขยะ	1. ควบคุมคุณภาพน้ำ 2. ควบคุมและป้องกันควันดำและเสียง 3. การกำจัดขยะ 4. การป้องกันอัคคีภัย

ที่มา : สรุปจากแบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

4.2.8 ปัญหาในการพัฒนาการท่องเที่ยว

เนื่องจากการท่องเที่ยวในเกาะสีชังเริ่มนิยมแพร่หลายมากขึ้นในช่วงเวลาไม่กี่ปี ทำให้การพัฒนาในด้านต่างๆอยู่ในระยะเริ่มต้นไม่สอดคล้องกับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้ ส่งผลให้เกิดปัญหาซึ่งเป็นอุปสรรคในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยปัญหาในการพัฒนาการท่องเที่ยว ประกอบด้วย

1. แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งขาดการพัฒนาที่มีสภาพเสื่อมโทรมโดยเฉพาะในแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่ได้รับความนิยมและเข้าถึงลำบาก เช่น หาดทรายแก้ว โบราณสถานบางแห่งในพระจุฬารัฐราชฐาน พระพุทธรบาท และแก่งจั้น เป็นต้น
2. ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่และแหล่งท่องเที่ยว เช่น น้ำเสีย ขยะมูลฝอย โดยเฉพาะในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม และบริเวณชายหาดต่างๆมักจะได้รับผลกระทบของน้ำเสียและขยะมูลฝอยกิจกรรมในชุมชน การพัดพาขยะในทะเลจากพื้นที่อื่นและจากการทิ้งของนักท่องเที่ยวโดยตรง โดยแหล่งที่เกิดปัญหาชัดเจนคือ ท่าเรือและหาดท่าวัง
3. การด้อยการประชาสัมพันธ์ของแหล่งท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ยังไม่แพร่หลายเท่าที่ควร นักท่องเที่ยวที่มาส่วนใหญ่จะทราบจากคำบอกเล่า รวมทั้งนักท่องเที่ยวขาดข้อมูลแนะนำแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่
4. ปัญหาป้ายชี้ทางและป้ายแหล่งท่องเที่ยวมีขนาดเล็ก และไม่มีภาษาอังกฤษซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญในการสื่อสารกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
5. ขาดความสะดวกในการเข้าถึงในบางแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากความไม่มาตรฐานของถนน และข้อจำกัดจากสภาพภูมิประเทศที่เป็นพื้นที่สูงชันทำให้ยากต่อการเข้าถึง เช่น หาดทรายแก้ว หาดทรายขาว แหลมสีชัง และพระพุทธรบาท
6. ขาดการพัฒนาท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร โดยท่าเรือมีความเสื่อมโทรมและมีการใช้งานปะปนหลายประเภท นอกจากนี้เวลาน้ำแห้งเรือไม่สามารถเทียบท่าได้เพราะความยาวที่ยื่นลงไปใ้ทะเลไม่เพียงพอ ซึ่งสภาพดังกล่าวส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
7. ขาดความปลอดภัยในการให้บริการเรือโดยสารข้ามฟากในเรื่องการบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยเฉพาะในฤดูกาลท่องเที่ยว
8. ขาดศูนย์ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวและจุดตรวจตามแหล่งท่องเที่ยว

นอกเหนือจากสภาพปัญหาดังกล่าวซึ่งส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับการพัฒนาการท่องเที่ยวแล้ว ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานผู้ประกอบการการท่องเที่ยวก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน เนื่องจากการพัฒนาการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับการดำเนินงานของกลุ่มผู้ประกอบการโดยตรงเช่นเดียวกับปัจจัยอื่น ดังนั้นจึงต้องให้ความสำคัญกับปัญหาของผู้ประกอบการด้วย โดยแบ่งปัญหาออกเป็นด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น น้ำ ไฟฟ้า ท่าเรือ และการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ส่วนในด้านการจัดการพบว่า สภาพปัญหาข้างต้นส่งผลให้นักท่องเที่ยวลดลงซึ่งมีผลต่อการลดลงของกำไรที่ได้ อีกทั้งการจราจรทางน้ำและเส้นทางเดินเรือที่อยู่ระหว่างศรีราชาและเกาะสีชังยังขาดระเบียบ โดยเฉพาะบริเวณหน้าอ่าวเกาะสีชังที่มีเรือขนส่งสินค้าเรือประมงจอดอยู่อย่างหนาแน่น ส่งผลต่อความสะดวกในการดำเนินงานของผู้ประกอบการกลุ่มการเดินทางเรือและความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดย

เฉพาะในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวที่มีการเดินทางในเวลากลางคืน แต่ทั้งนี้ปัญหาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการจัดการเป็นปัญหาที่มีความซ้ำซ้อนกับสภาพปัญหาในพื้นที่ทั่วไป และปัญหาในการพัฒนาการท่องเที่ยวที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ดังนั้นจึงจะนำไปวิเคราะห์อย่างละเอียดในสภาพปัญหาในพื้นที่ส่วน ปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคมได้แก่ การประสพภาวะตกต่ำของเศรษฐกิจจากต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงในปัจจุบันเมื่อเทียบกับปีก่อนๆ ส่งผลให้รายได้ต่ำและมีหนี้สินมากขึ้น ปัญหาการขาดสิทธิครอบครองที่ดิน ปัญหาการขาดแรงงานและการแข่งขันระหว่างธุรกิจที่สูงขึ้น

4.3 ผลกระทบจากการพัฒนา

จากการพัฒนาของกิจกรรมหลักในพื้นที่ซึ่งประกอบด้วย การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและการท่องเที่ยว และการพัฒนาชุมชน ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อย่างเห็นได้ชัด ทั้งก่อให้เกิดประโยชน์ และเกิดผลเสียซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากกระบวนการพัฒนาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้ปล่อยของเสียในรูปแบบต่างๆสู่สภาพแวดล้อมโดยขาดการบำบัดและเกินกว่าที่สภาพแวดล้อมจะบำบัดตนเองได้ โดยผลเสียดังกล่าวส่งผลต่อคุณภาพชีวิตทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม ตามลำดับ โดยในการศึกษาผลกระทบจะเน้นเพียงกระบวนการเกิดขึ้นของผลกระทบจากการพัฒนาในแต่ละด้านอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เข้าใจถึงขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงได้อย่างชัดเจน ในขณะที่รายละเอียดสภาพปัญหาที่เกิดจากผลกระทบเชิงลบจะยังไม่นำมากล่าวในที่นี้ และเนื่องจากการศึกษาคั้งนี้มุ่งศึกษาเพื่อหาแนวทางพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพในการพัฒนา โดยมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและการท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมชั้นนำ ดังนั้นจึงมุ่งเน้นศึกษาผลที่เกิดจากการพัฒนาทั้ง 2 ด้านเป็นหลัก ส่วนผลที่เกิดจากการพัฒนาชุมชนจะกล่าวโดยสรุปเท่านั้น เพราะการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาชุมชนจะแปรผันตามกิจกรรมชั้นนำข้างต้น ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงชุมชนจากการพัฒนาได้ถูกวิเคราะห์ไว้โดยละเอียดแล้วในบทที่ 3

โดยในการศึกษาจะนำเสนอผลกระทบทั้งด้านบวกและลบที่เกิดขึ้นกับพื้นที่โดยตรง ไม่นับรวมผลกระทบที่เกิดในระดับภาคและเมือง และผลกระทบต่อกลุ่มบุคคลภายนอก ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงผลประโยชน์และผลเสียในแต่ละกิจกรรมที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อการกำหนดรูปแบบการพัฒนาหรือการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับพื้นที่ และอยู่ภายใต้ขอบเขตของขีดความสามารถในการรองรับในพื้นที่ เป็นสำคัญ โดยข้อมูลผลกระทบที่นำมาใช้จะได้มาจากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้นำ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ องค์กรท้องถิ่น ประชาชน รวมทั้งจากการสำรวจภาคสนาม และในการวิเคราะห์ จะแบ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นตามการแบ่งของ ประมุขแก้วเนียม (2529) เนื่องจากการพัฒนาอยู่ในพื้นที่ชายฝั่งและเกาะ โดยแบ่งเป็น ด้านกายภาพ นิเวศวิทยา คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ และคุณภาพชีวิตมนุษย์ โดยมีรายละเอียด ประกอบด้วย

4.3.1 ผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก

4.3.1.1 ผลกระทบด้านบวกของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก

ในด้านกายภาพและนิเวศวิทยา ไม่พบผลกระทบในด้านบวก เนื่องจากการพัฒนาส่งผลกระทบโดยตรงต่อด้านคุณค่าคุณภาพชีวิตของมนุษย์ ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่จะชี้ให้เห็นว่าจากการเสียพื้นที่เพื่อการพัฒนา ผลตอบแทนที่คนในชุมชนและพื้นที่ได้รับมีอะไรบ้าง

1. ผลกระทบด้านบวกด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

1.1. การใช้ประโยชน์ของพื้นที่อย่างคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ จากการสัมภาษณ์ข้าราชการ และกลุ่มผู้นำท้องถิ่น เห็นว่าพื้นที่ในบริเวณที่ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก แต่เดิมเป็นที่รกร้างว่างเปล่า มีสภาพไม่เหมาะสมในการนำมาใช้ประโยชน์ การใช้พื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึก จึงเป็นการใช้ประโยชน์ของพื้นที่อย่างคุ้มค่าและมีส่วนในการสร้างภาพลักษณ์ (Image) ความเจริญของเกาะสีชังซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกที่มีความสำคัญระดับประเทศ

2.2 ก่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก โดยเฉพาะการสร้างถนนเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกที่ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของเกาะ ก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ต่อการสัญจร ในขณะเดียวกันเป็นการเปิดเส้นทางท่องเที่ยวไปยังท้ายเกาะ นอกจากถนนแล้วในระยะแรกของการพัฒนายังมีการสนับสนุนและบริจาคเงินทุนเพื่อใช้ในการปรับปรุงพื้นที่โดยเฉพาะการส่งเสริมด้านการศึกษา

2. ผลกระทบด้านบวกต่อคุณภาพชีวิตมนุษย์

2.1. เกิดการจ้างงานในท้องถิ่น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ในด้าน “การกระจายโอกาสและการจ้างงานในท้องถิ่นให้สูงขึ้น” แต่จากการวิเคราะห์ในเรื่องแรงงานและการจ้างงานพบว่าการจ้างงานจากแรงงานท้องถิ่นจะมีมากในการพัฒนาในระยะแรก และลดลงในปัจจุบันเนื่องจากการประสพภาวะเศรษฐกิจของโครงการ และจากการสัมภาษณ์ยังพบว่า แรงงานในท้องถิ่นส่วนใหญ่ขาดคุณภาพ เนื่องจากการศึกษาต่ำและมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านประมงเป็นหลัก ดังนั้นการจ้างงานมักจะให้แรงงานในท้องถิ่นทำหน้าที่เป็นหน่วยรักษาความปลอดภัยเท่านั้น ซึ่งก็จะรับในจำนวนไม่มากนัก ในขณะที่การจ้างงานส่วนใหญ่ต้องใช้เจ้าหน้าที่และบุคลากรจากภายนอกเป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่า การกระจายโอกาสที่จะรับแรงงานยังเป็นไปอย่างไม่ยุติธรรม โดยเปิดรับแรงงานท้องถิ่นเฉพาะกลุ่มที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเท่านั้น จากสภาพการจ้างงานที่เกิดขึ้นจริงนี้แสดงให้เห็นถึงช่องว่างระหว่างการพัฒนาขนาดใหญ่กับชุมชนขนาดเล็ก โดยช่องว่างดังกล่าวถูกทำให้ห่างออกด้วยปัจจัยสำคัญคือสภาพความพร้อมในการรองรับการพัฒนาโดยเฉพาะในด้านสังคม ซึ่งจากสภาพที่เกิดขึ้นพบว่าพื้นที่ยังขาดคุณภาพของประชากรและความพร้อมของบุคลากรต่อการรองรับการพัฒนา ส่งผลให้ผลกระทบแง่บวกในด้านการจ้างงานไม่ประสบความสำเร็จเท่าไรนัก อีกทั้งการขาดความรู้ความเข้าใจของประชากรต่อการดำเนินงาน ยังจะก่อให้เกิดผลกระทบทางลบขึ้นอีกด้วย อย่างไรก็ตามแม้ว่า

การจ้างงานในท้องถิ่น จะมีน้อยมากในปัจจุบัน แต่หากในอนาคตเกาะสีชังมีการพัฒนาในเรื่องของคุณภาพประชากรมากขึ้น ในขณะที่การดำเนินงานท่าเรือน้ำลึกสามารถพัฒนาได้เต็มรูปแบบมากขึ้น คาดว่าการจ้างงานในท้องถิ่นจะมีเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงประชากรในด้านการลดการอพยพออกของแรงงานคุณภาพ เนื่องจากมีท่าเรือน้ำลึกเป็นแหล่งรองรับแรงงานคุณภาพ

2.2. การเพิ่มขึ้นของรายได้ท้องถิ่น ผลกระทบทางบวกของการเพิ่มขึ้นของรายได้ท้องถิ่น เกิดขึ้นชัดเจนในระยะแรกของการพัฒนา เช่นเดียวกับการจ้างงาน โดยผลกระทบที่ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้ท้องถิ่นเกิดขึ้นทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม ประกอบด้วย

- การเพิ่มขึ้นรายได้จากการจัดเก็บภาษี การดำเนินงานของท่าเรือน้ำลึกที่ผ่านมาท้องถิ่นสามารถจัดเก็บภาษีในรูปของภาษีโรงเรือนได้เป็นจำนวนมาก โดยเก็บได้ถึง 1,010,000 บาทปี ในปี.ศ 2540 และ ปี.ศ2541 และจากการสัมภาษณ์พบว่า ทางข้าราชการมีความคิดเห็นว่าเงินภาษีที่ได้มีจำนวนมาก และเห็นชัดเจนมากกว่าการท่องเที่ยว ในขณะที่กลุ่มผู้นำท้องถิ่นและผู้ประกอบการมองว่า เงินที่ได้มิได้กระจายสู่ท้องถิ่นโดยตรงเหมือนการพัฒนาการท่องเที่ยว และภาษีที่ได้เป็นผลในระยะสั้นและไม่ชัดเจนเนื่องจากท่าเรือยังไม่ได้ดำเนินการเต็มรูปแบบ

- การเพิ่มขึ้นรายได้จากประชากรแฝง เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ท้องถิ่นทางอ้อมจากการใช้จ่ายของแรงงานภายนอกที่เข้ามาในพื้นที่ ทำให้เกิดและหมุนเวียนของเศรษฐกิจในพื้นที่

4.3.1.2 ผลกระทบด้านลบของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก

ผลกระทบซึ่งเกิดขึ้นมีความสัมพันธ์ทั้งด้านกายภาพ นิเวศวิทยา คุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิตของมนุษย์ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวเป็นสาเหตุสำคัญของปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่

1. ผลกระทบทางด้านลบต่อกายภาพ

1.1. การเปลี่ยนแปลงฐานฐานวิทยาชายฝั่ง จากการก่อสร้างสิ่งรุกล้ำลงไปทะเล ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทิศทางกระแสน้ำ ส่งผลให้การก่อตัวของหาดทรายเปลี่ยนแปลงไปโดยทรายบริเวณท่าวังหน้าพระจุฑาธุชราชฐานมีจำนวนมากขึ้นในขณะที่บริเวณหาดทรายแก้วลดลง

1.2. การพังทลายของดิน เป็นผลกระทบที่ไม่ได้เกิดจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกโดยตรง แต่เป็นผลกระทบที่เกิดเนื่องจากการระเบิดหินบางส่วนเพื่อนำไปใช้ในการสร้างท่าเรือน้ำลึก ซึ่งพื้นที่บริเวณที่ระเบิดหินมีการพังทลายของดินอย่างเห็นได้ชัด ส่งผลต่อการเสื่อมของคุณภาพดินและในปัจจุบันยังไม่มีการปรับสภาพบริเวณดังกล่าวเพื่อใช้ในการพัฒนาแต่อย่างใด

1.3. การลดลงของคุณภาพน้ำทะเลจากการปนเปื้อนคราบน้ำมัน แม้ว่าจะยังมิได้มีการระบุชัดเจนถึงสาเหตุที่มาของคราบน้ำมันว่ามาจากกิจกรรมประเภทใด แต่ทั้งนี้การดำเนินงานของท่าเรือน้ำลึกซึ่งจะต้องมีการขนถ่ายน้ำมันเป็นกิจกรรมหลัก อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันบ้างบางส่วน ซึ่งแม้จะมีจำนวนเล็กน้อยละไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน แต่ก็ถือว่ากิจกรรมการพัฒนาเป็น

สาเหตุหนึ่งของภาวะการปนเปื้อนคราบน้ำมันในทะเล แต่จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรวจพบว่ายังไม่เคยมีการรั่วไหลอย่างรุนแรง และทางโครงการก็มีอุปกรณ์และระบบป้องกันอย่างรัดกุมแล้ว

2. ผลกระทบด้านลบต่อนิเวศวิทยา

2.1 การสูญเสียพื้นที่ป่าไม้และที่อยู่อาศัยสัตว์จากการระเบิดหินและการสร้างท่าเรือน้ำลึก จากภาพถ่ายทางอากาศที่แสดงไว้ในบทที่ 3 ชี้ให้เห็นชัดเจนว่า แต่เดิมพื้นที่บริเวณโครงการและบริเวณแหลมมู ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการระเบิดหินใช้ในการก่อสร้างท่าเรือยังคงมีสภาพเป็นป่าไม้ แต่หลังจากมีการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกส่งผลให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้รวมถึงที่อยู่อาศัยของสัตว์

3 ผลกระทบทางด้านลบต่อคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

3.1 ความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดิน เนื่องมาจากการพัฒนาก่อให้เกิดการสูญเสียการใช้ประโยชน์ในพื้นที่เพื่อทำกินของชาวบ้านทั้งพื้นที่บนบกและในน้ำ โดยมีสาเหตุดังนี้

- การจำกัดเขตน้ำของโครงการท่าเรือน้ำลึก โดยบริเวณพื้นที่หน้าโครงการจะมีการจำกัดเขตห้ามเรือประมงเข้าโดยเฉพาะช่วงชนถ่ายสินค้า เนื่องจากทางท่าเรือเกรงอันตรายจากการหุงต้มของเรือประมงเพราะมีการขนถ่ายน้ำมันเป็นจำนวนมากในบริเวณดังกล่าวแต่การจำกัดเขตน้ำก่อให้เกิดการเสียพื้นที่ประมง และส่งผลกระทบต่อประมงพื้นบ้านขนาดเล็กซึ่งมีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ทำกิน นอกจากนี้ยังทำให้เสียพื้นที่หลบคลื่นลมและทำให้เส้นทางการสัญจรเปลี่ยนไปโดยเรือประมงที่ผ่านต้องขับอ้อมเป็นระยะไกลกว่าเดิมมาก

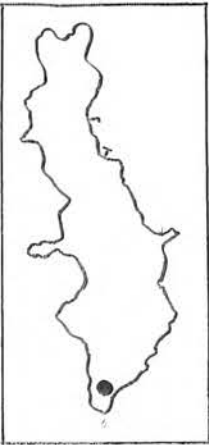
- การทับซ้อนของเขตท่าเรือกับพื้นที่ทำกินและพื้นที่ท่องเที่ยว โดยพื้นที่ของโครงการท่าเรือน้ำลึก แต่เดิมมีบางส่วนถูกใช้เป็นที่ทำกินโดยเฉพาะอาชีพต๋อยหอยขาย เมื่อมีการพัฒนาจึงทำให้ชาวบ้านเสียประโยชน์ในส่วนนี้ไปซึ่งก็ส่งผลกระทบแต่ไม่รุนแรงนัก ในขณะเดียวกันพื้นที่โครงการบางส่วนมีอาณาเขตติดพื้นที่หาดทรายแก้วรวมถึงครอบคลุมบริเวณที่เรียกว่าแหลมหินขาวซึ่งเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวมาตั้งแต่ในอดีต ทำให้มีการจำกัดการใช้ประโยชน์ในการพักผ่อนของชาวบ้านและนักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นเขตโครงการไม่สามารถเข้าไปได้

3.2 การสูญเสียพื้นที่ใช้ประโยชน์จากการระเบิดหินเพื่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ปัจจุบันสภาพพื้นที่บริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นผาหินสูงชันและพื้นที่โล่งเป็นระดับชั้นตามการระเบิด ซึ่งมีขอบเขตบริเวณกว้างและยังไม่มีมีการปรับสภาพเพื่อพัฒนาต่ออย่างใด ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบเชื่อมโยงในเรื่องของการพังทลายของดิน สภาพภูมิทัศน์ และลดพื้นที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า อย่างเห็นได้ชัด

4 ผลกระทบด้านลบต่อคุณภาพชีวิตมนุษย์

4.1 การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมวิถีชีวิตเป็นสังคมเมือง เป็นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมค่านิยม เนื่องจากอิทธิพลของประชากรแฝง แต่ทั้งนี้กลุ่มประชากรแฝงที่มาจากท่าเรือน้ำลึกไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านนี้มากเท่าไรนัก เนื่องจากมีจำนวนไม่มากและเป็นแรงงานคุณภาพ

4.2 ความขัดแย้งที่เกิดจากการพัฒนาระหว่างชาวบ้านกับนักลงทุน เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นรุนแรงในระยะแรกของการพัฒนา โดยประเด็นที่ชาวบ้านต่อต้านคือผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 4.3 แสดงพื้นที่ระเบิดหิน

1. ภาพมุมกว้างแสดงพื้นที่ที่มีการระเบิดหิน โดยมีลักษณะผาหินสูงชันและพื้นที่โล่งเป็นระดับชั้นตามการระเบิด
- 2-3 มุมมองที่แสดงให้เห็นชัดเจนถึงรอยตัดผ่านภูเขาและการพังทลายของหน้าดิน
4. บริเวณที่มีการลักลอบระเบิดจนเกือบทะลุถึงอีกฝั่งทะเล ซึ่งหากเกิดการพังทลายแนวสันดินบริเวณนี้จะทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลงทันที
5. พื้นที่โล่งกว้างเมื่อมองจากบริเวณชายหาด



ของโครงการโซลวันท์ซึ่งภายหลังได้ถูกระงับการดำเนินงานโครงการดังกล่าวไปแล้ว และแม้ว่าในปัจจุบันความขัดแย้งที่เกิดขึ้นจะไม่ชัดเจนเท่าในอดีตที่มีการเดินขบวนหรือการเผยแพร่ทางสื่อมวลชน แต่เหตุการณ์ในครั้งนั้นส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มชาวบ้านและนักลงทุนเป็นไปอย่างไม่ดีนักในปัจจุบัน และยังมีผลต่อความแตกแยกในระดับท้องถิ่นระหว่างกลุ่มที่สนับสนุนการพัฒนา และกลุ่มที่ไม่ต้องการให้มีท่าเรือน้ำลึกเกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งความขัดแย้งดังกล่าวเป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ โดยจะทำการวิเคราะห์อย่างละเอียดในปัญหาการขาดการประสานงานในการพัฒนาพื้นที่

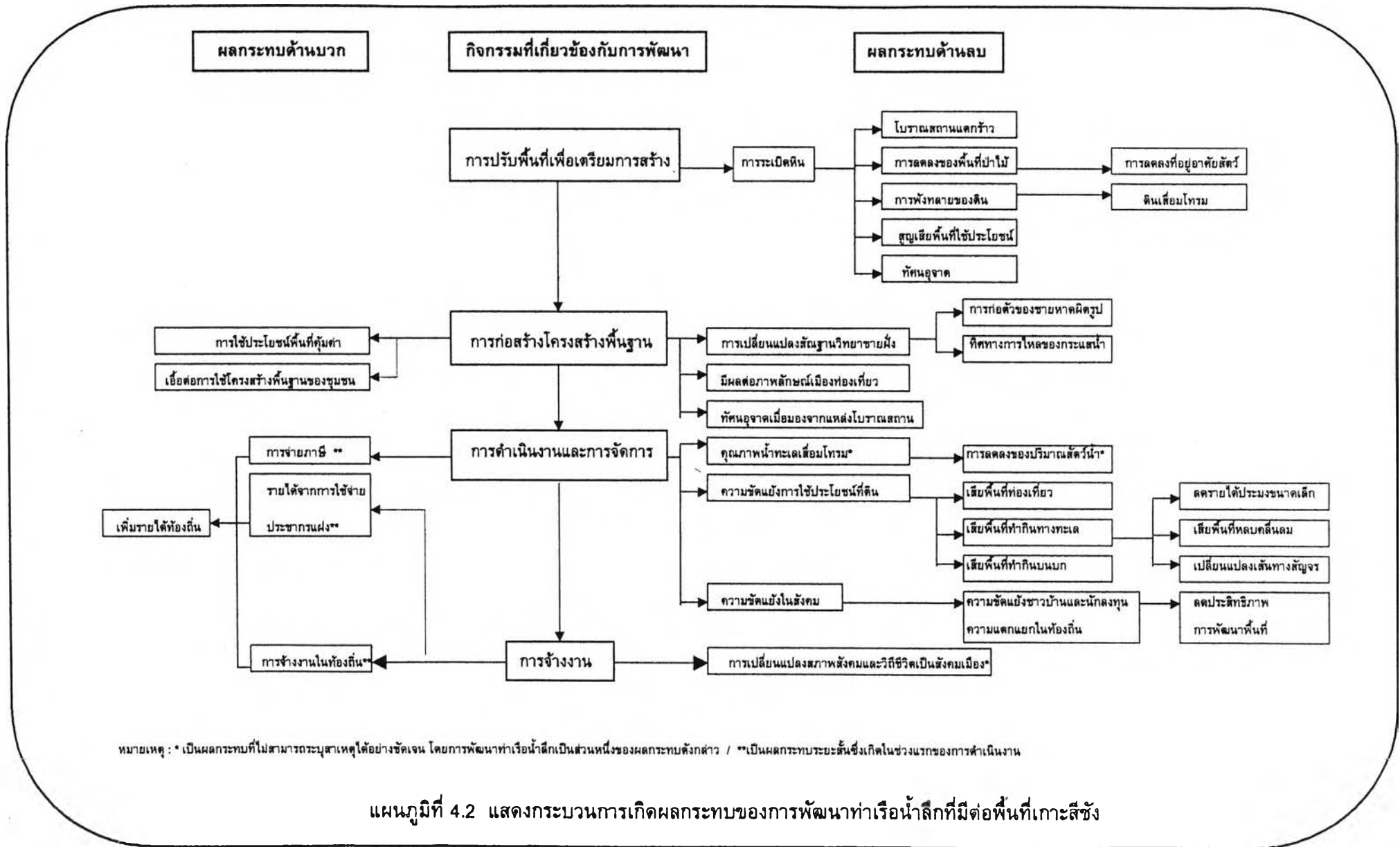
4.3 ผลกระทบต่อสภาพภูมิทัศน์การท่องเที่ยว นอกจากการสูญเสียสภาพภูมิทัศน์จากพื้นที่ระเบิดหินดังที่ได้อธิบายไว้แล้ว การสร้างท่าเรือยื่นลงไปในทะเลยังเป็นทัศนอุจาด (visual pollution) โดยเฉพาะเมื่อมองจากชายหาดในเขตโบราณสถาน ในขณะเดียวกันถึงน้ำมันขนาดใหญ่จำนวนมากที่สร้างบนที่สูงฝั่งตะวันออกของเกาะสามารถมองเห็นอย่างชัดเจนจากกลางทะเล ทั้งนี้มีความโดดเด่นมากกว่าพระพุทธรูปองค์ใหญ่ที่สุดของวัดถ้ำจักรพงษ์และศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ (image) การท่องเที่ยวของเกาะสีชัง

4.4 ผลกระทบต่อการแตกร้างโบราณสถาน เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะแรกของการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก โดยแรงสั่นสะเทือนทำให้พระอุโบสถเจดีย์วัดอัมพวงค์นิมิต เกิดการแตกร้างอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งจะมีการบูรณะซ่อมแซมจากกรมศิลปากรในอนาคต

4.3.1.3 ทัศนคตินักท่องเที่ยวด้านผลกระทบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกต่อการท่องเที่ยว

ในการศึกษาถึงทัศนคติกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว เกี่ยวกับผลกระทบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ได้นำมาแสดงไว้ในตารางที่ 4.15 โดยมุมมองนักท่องเที่ยวในเรื่องของผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกพบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 51 มองว่าการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกส่งผลกระทบต่อพัฒนาการท่องเที่ยว รองลงมาร้อยละ 33 เห็นว่าไม่ส่งผลกระทบใดๆ และร้อยละ 16 เห็นว่าเกิดได้ทั้งผลบวกและลบ ในขณะที่นักท่องเที่ยวส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดว่าก่อให้เกิดผลกระทบทางบวก โดยมีเพียงร้อยละ 9 และเป็นที่น่าสังเกตว่าเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยทั้งหมด ในกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เห็นว่าก่อให้เกิดผลกระทบทางลบ จะให้ความสำคัญกับปัญหามลภาวะและความเสื่อมโทรมทางธรรมชาติร้อยละ 32 รองลงมาคือการทำลายสภาพภูมิทัศน์ของการท่องเที่ยว และก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งในสังคม ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มองว่าการพัฒนาจะส่งผลกระทบต่อท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่า การมีท่าเรือน้ำลึกจะกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ในพื้นที่ โดยให้นักท่องเที่ยวได้มีโอกาสได้รับรู้และศึกษาการทำงานของท่าเรือน้ำลึก รองลงมาเห็นว่า จะก่อให้เกิดผลต่อเนื่องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเกิดผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจ

ทั้งนี้แม้ว่านักท่องเที่ยวจะเป็นกลุ่มคน ที่ได้สัมผัสกับผลกระทบต่างๆ น้อยกว่าคนในพื้นที่ แต่จากความคิดเห็นและการคาดการณ์ถึงผลกระทบด้านต่างๆ พบว่า มีความคล้ายคลึงกับผลกระทบที่วิเคราะห์ไปแล้วข้างต้น จะแตกต่างแค่เพียงผลบวกในแง่ของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ ซึ่งเป็นการเปิดมุมมองใหม่ และแสดงให้เห็นว่ายังมีนักท่องเที่ยวบางส่วนให้ความสนใจต่อการดำเนินงานท่าเรือน้ำลึกและเห็นว่าสามารถพัฒนาร่วมกับการท่องเที่ยวในเกาะสีชังได้



แผนภูมิที่ 4.2 แสดงกระบวนการเกิดผลกระทบของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีต่อพื้นที่เกาะสีชัง

ตาราง 4.15 ทศนคติด้านผลกระทบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีต่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

ผลกระทบจากการพัฒนา ท่าเรือน้ำลึกต่อท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยวชาวไทย รวม 100 คน		นักท่องเที่ยวต่างประเทศ รวม 20 คน		นักท่องเที่ยวทั้งหมด รวม 120 คน	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ไม่ส่งผล	26	26.00	7	35.00	33	27.50
ส่งผลทางลบ	42	42.00	9	45.00	51	42.50
ส่งผลทางบวก	9	9.00	-	-	9	7.50
เกิดทั้งบวกและลบ	16	16.00	-	-	16	13.33
ไม่ระบุ	7	7.00	4	20.00	11	9.17
ส่งผลบวก*						
คนรู้จักมากขึ้น	3	33.33	-	-	3	33.33
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	4	44.44	-	-	4	44.44
เศรษฐกิจดี	4	44.44	-	-	4	44.44
เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่	6	66.67	-	-	6	66.67
ไม่ระบุ	4	44.44	-	-	4	44.44
ส่งผลลบ*						
ธรรมชาติ/มลภาวะ	27	64.29	5	55.56	32	62.75
ทำลายทัศนียภาพ	20	47.62	3	33.33	23	45.10
ขัดแย้งกับสภาพสังคม	4	9.52	-	-	4	7.84
ทำให้ประชากรสูงขึ้น	1	2.38	-	-	1	1.96
ขาดความสงบ	1	2.38	-	-	1	1.96
เกิดการหนาแน่นการเดินทาง	1	2.38	-	-	1	1.96
กระแสน้ำเปลี่ยนทิศทาง	1	2.38	-	-	1	1.96

หมายเหตุ* : เป็นข้อมูลที่ต้องคิดรอยละจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องข้างต้นไม่ได้ใช้ตัวเลขนักท่องเที่ยวรวมเช่นเดียวกับข้อมูลอื่นและสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ
ที่มา : สรุปจากแบบสอบถาม

4.3.2 ผลกระทบจากการพัฒนาการท่องเที่ยว

4.3.2.1 ผลกระทบด้านบวกของการพัฒนาการท่องเที่ยว

1. ผลกระทบด้านบวกต่อคุณค่าการใช้ประโยชน์ต่อมนุษย์

1.1 ก่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวจากหน่วยงานราชการและองค์กรท้องถิ่น โดยปรับปรุงถนนและสร้างเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เห็นได้ชัดเจนบริเวณหาดถ้ำพัง นอกจากนี้ยังมีการติดป้ายตามแหล่งท่องเที่ยว ปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวโดยการบูรณะโบราณสถาน ภูมิทรายหาดทำวัง เปิดพื้นที่ชายหาดถ้ำพัง และปรับปรุงเส้นทางเข้าสู่พระพุทธรูป เป็นต้น

1.2 ก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างคุ้มค่า พื้นที่ท่องเที่ยวหลายแห่งแต่เดิมมีสภาพรกร้างว่างเปล่าขาดการพัฒนาใช้ประโยชน์ แต่หลังจากมีการพัฒนาการท่องเที่ยวหลายแห่งมีการปรับปรุงทั้งในแหล่งท่องเที่ยวและบริเวณโดยรอบ ทำให้การใช้ประโยชน์พื้นที่เป็นไปอย่างคุ้มค่าทั้งด้านการท่องเที่ยวและนันทนาการของชาวบ้าน เช่น การขยายพื้นที่สำนักวิปัสณาถ้ายายปริกเพื่อเป็นศาสนสถานและเอื้อต่อการท่องเที่ยว การเปิดพื้นที่แหลมและหาดถ้ำพัง เป็นต้น

1.3 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบและขนาดการใช้ที่ดิน โดยการมีการขยายตัวของการใช้ที่ดินด้านพาณิชย์กรรมหนาแน่นมากขึ้นในเขตชุมชน รวมทั้งมีการขยายตัวของเมืองจากการพัฒนาถนนและเปิดเส้นทางท่องเที่ยวซึ่งได้วิเคราะห์แล้วอย่างละเอียดในบทที่ 3

2 ผลกระทบด้านบวกต่อคุณภาพชีวิตมนุษย์

2.1 ก่อให้เกิดการจ้างงานและการเพิ่มขึ้นรายได้ท้องถิ่น การพัฒนาการท่องเที่ยวส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของอาชีพบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นโดยตรงและทำให้เกาะสีชังมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอาชีพจากประมงเป็นค้าขายและบริการ และจากฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นส่งผลให้คุณภาพชีวิตดีขึ้นตามลำดับ

2.2 การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมและวิถีชีวิตเป็นสังคมเมือง การเข้ามาสู่พื้นที่ของนักท่องเที่ยวและประชากรแฝงที่เกี่ยวข้องกับการบริการนักท่องเที่ยวก่อให้เกิดการพัฒนาทั้งด้านกายภาพและชีวิตความเป็นอยู่ ทั้งเพื่อตอบสนองความต้องการนักท่องเที่ยวและคล้อยตามลอกเลียนแบบทัศนคติและพฤติกรรมให้โน้มเอียงเป็นสังคมเมืองมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอาชีพโดยตรง เนื่องจากปัจจุบันแม้ว่าประมงยังคงเป็นอาชีพหลักแต่ความสนใจและตื่นตัวของคนรุ่นใหม่ต่ออาชีพการให้บริการด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ดังนั้นสภาพสังคมและวิถีชีวิตของหมู่บ้านประมงจึงมีการเปลี่ยนแปลงเป็นสังคมเมืองมากขึ้นและมีแนวโน้มจะเห็นชัดเจนมากกว่านี้ในอนาคต

2.3 เพิ่มพื้นที่นันทนาการสำหรับประชาชน จากข้อมูลการใช้ที่ดินในบทที่ 3 การใช้พื้นที่นันทนาการ แต่เดิมจะใช้บริเวณพระราชวังเดิม โรงลิเก และพื้นที่สนามโรงเรียน ซึ่งมีเนื้อที่ทั้งหมดเพียง 2 ไร่ แต่ภายหลังเมื่อมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการเดินทางสะดวกขึ้นทำให้ชาวบ้านสามารถใช้แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เป็นพื้นที่นันทนาการเพิ่มเติมได้ โดยเฉพาะชายหาดถ้ำพังซึ่งเป็นที่นิยมมากและปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อเพิ่มเนื้อที่นันทนาการบริเวณชายหาดถ้ำพังอีก 6 ไร่ เพื่อรองรับความต้องการในการใช้พื้นที่เพื่อนันทนาการมากขึ้น

4.3.2.2 ผลกระทบด้านลบของการพัฒนาการท่องเที่ยว

1. ผลกระทบด้านลบต่อด้านกายภาพ

1.1 การลดลงของคุณภาพน้ำทะเลจากการปนเปื้อนคราบน้ำมันและขยะ แม้ว่ายังไม่มีการระบุชัดเจนว่ากิจกรรมจากการท่องเที่ยว ส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทะเลโดยตรง แต่ทั้งนี้กิจกรรมดังกล่าว ได้แก่ ความหนาแน่นของจำนวนรอบการเดินทางเรือและกิจกรรมทางน้ำ อาจส่ง

ผลต่อการปนเปื้อนคราบไขมันและขยะ แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าสภาพการทอ้งเทียวกะเสีซังที่เกียวข้องกับกิจกรรมทางน้ำ ไม่ว่าจะเป็นค้ำน้ำคูปะการัง ตกปลา และเล่นน้ำชายหาดไม่น้ำจะก่อให้เกิดปัญหาเป็นเรีองของขยะมากนัก เนื่องจากการสำรวจภาคสนามพบว่าเศษขยะที่ลอยมาติดบริเวณชายหาดจะพบในช่วงเวลาที่ไม่มียักทอ้งเทียวและพบเฉพาะชายหาดท้าวังเป็นส่วนใหญ่ ซึ่เป็นชายหาดที่มีความนิยมในการเล่นกิจกรรมทางน้ำน้อยกว่า ทั้งนี้เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงกระแสน้ำและคลื่นลม เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ไม่สามารถระบุถึงสาเหตุที่แท้จริงว่ามีที่มาจากกิจกรรมชุมชน กิจกรรมของนักทอ้งเทียวหรือเป็นขยะที่พัดพามาจากฝั่งศรีราชากันแน่ แต่ในการวิเคราะห์ผลกระทบจะถือว่าการทอ้งเทียวเป็นสาเหตุหนึ่งของการลดลงคุณภาพน้ำทะเลโดยไม่สามารถวัดความรุนแรงที่เกิดขึ้นเนื่องจากไม่ทราบถึงสาเหตุที่แท้จริง

2. ผลกระทบด้านลบต่อนิเวศวิทยา

2.1 การลดลงของปริมาณสัตว์น้ำ เป็นผลกระทบทางอ้อมจากการลดลงของคุณภาพน้ำทะเล โดยคุณภาพน้ำทะเลที่ลดลงย่อมส่งผลกระทบต่อแพร์พันธ์และระบบนิเวศนวิทยาในน้ำตามลำดับ

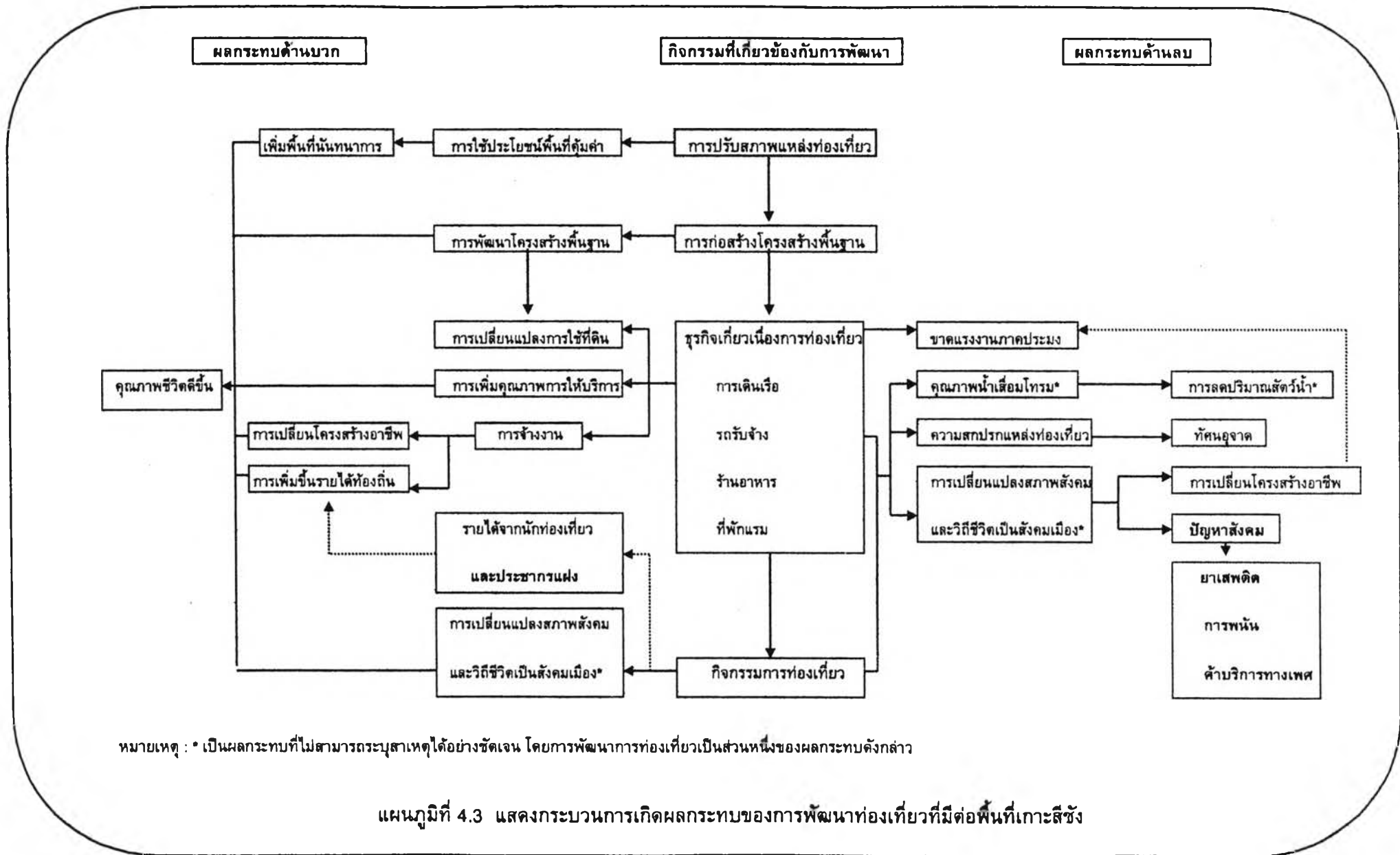
3. ผลกระทบด้านลบต่อคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

3.1 ความสกปรกของแหล่งทอ้งเทียว การใช้บริการของนักทอ้งเทียวก่อให้เกิดความสกปรกในแหล่งทอ้งเทียว แต่ทั้งนี้ปริมาณขยะบริเวณแหล่งทอ้งเทียวในปัจจุบันมีจำนวนไม่มาก เนื่องจากความสามารถในการจัดเก็บมีอยู่อย่างเพียงพอ

4. ผลกระทบด้านลบต่อคุณภาพชีวิตมนุษย์

4.1 การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมและวิถีชีวิตเป็นสังคมเมือง อิทธิพลของกลุ่มผู้มาเยือนนักทอ้งเทียวและประชากรแฝงที่เกียวข้องกับการทอ้งเทียว ย่อมก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกับผลกระทบเชิงลบจากประชากรแฝงของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ต่างกันที่การทอ้งเทียวมียทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ค่านิยมและวิถีชีวิตมากกว่า เนื่องจากมีผู้เกียวข้องจำนวนมากกว่า และมีความใกล้ชิดต่อประชากรในพื้นที่สูงกว่า แต่ทั้งนี้ในเกาะเสีซังมีกลุ่มประชากรแฝงหลายประเภท ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมที่เกิดจากการพัฒนาการทอ้งเทียวยังเป็นเพียงสาเหตุหนึ่งที่เกียวข้อง อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวยังก่อให้เกิดปัญหาเพิ่มขึ้นมากมาย ทั้งยาเสพติด การพนันและการขายบริการทางเพศ ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในการวิเคราะห์สภาพปัญหาในพื้นที่

4.2 การขาดแคลนแรงงานในภาคประมง จากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอาชีพประมงเป็นค้าขายและบริการ ส่งผลให้แรงงานทั้งในและนอกพื้นที่หลังไหลเข้าสู่ภาคการค้าและการบริการมากขึ้น ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วจากการวิเคราะห์โครงสร้างเศรษฐกิจในบทที่ 3 ปรากฏการณ์ดังกล่าวทำให้ประมงซึ่งเป็นโครงสร้างอาชีพหลักขาดแคลนแรงงาน ซึ่เป็นอุปสรรคสำคัญในการประกอบการในปัจจุบัน โดยจากสภาพความเป็นจริงประชากรที่ทำอาชีพประมงส่วนใหญ่ในพื้นที่มักเป็นเจ้าของกิจการมีส่วนน้อยที่รับจ้างด้านประมง ทั้งนี้เนื่องจากความเชี่ยวชาญต่อพื้นที่และวิชาชีพ อีกทั้งรายได้ในฐานะลูกจ้างมีมูลค่าต่ำประกอบกับเหตุผลที่ว่าเมื่อเกิดการพัฒนาการทอ้งเทียวทำให้



เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและค่านิยมที่พุ่งเพือมากขึ้น ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพไปเป็นอาชีพที่ก่อให้เกิดรายได้เพียงพอจะสนองความต้องการของวิถีชีวิตแบบใหม่ประกอบกับการพัฒนาการท่องเที่ยวทำให้เกิดโอกาสในการสร้างทางเลือกอาชีพอื่นนอกเหนือจากประมง ดังนั้นในปัจจุบันเกาะสีชังจึงประสบกับภาวะการขาดแคลนแรงงานประมงอย่างรุนแรง ทำให้ต้องอาศัยแรงงานจากภายนอกพื้นที่ซึ่งมีจำนวนและเวลาอยู่อาศัยไม่แน่นอน และยังขาดแคลนอีกมากในปัจจุบัน

การกล่าวถึงผลกระทบทางลบต่อคุณภาพชีวิตมนุษย์ ที่มีผลจากการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมข้างต้น จะกล่าวเพียงการเกิดขึ้นและการเชื่อมโยงของผลกระทบเท่านั้น โดยการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอาชีพและรายได้ รวมถึงปัญหาต่อเนื่องในด้านคุณภาพชีวิต เช่น ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ยาเสพติด การพนันและการขายบริการทางเพศ ตามลำดับ โดยรายละเอียดสภาพความรุนแรงและลักษณะของปัญหาจะนำไปวิเคราะห์อย่างละเอียดในระดับต่อไป

4.3.3 ผลกระทบจากการพัฒนาชุมชน

การพัฒนาชุมชนเป็นกิจกรรมการพัฒนาขั้นพื้นฐานของเมือง เป็นการพัฒนาเพื่อสนองตอบความต้องการที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของประชากรทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และเป็นการพัฒนาที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาของกิจกรรมชั้นนำในพื้นที่ ได้แก่ การท่องเที่ยวและทำเรือสำลึก เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเป็นปัจจัยที่เป็นตัวเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาชุมชนให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว จากความสัมพันธ์ดังกล่าวทำให้มองเห็นว่าผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาชุมชนจะมีบางส่วนทับซ้อนกับผลกระทบจากกิจกรรมชั้นนำข้างต้น เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การตัดถนนเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวและปรับสภาพถนนในชุมชน จัดเป็นการพัฒนาเพื่อสนองความต้องการชุมชนและสนับสนุนการท่องเที่ยว เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงในชุมชนหลายด้านจึงเป็นผลสืบเนื่องมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยวและทำเรือซึ่งมีอิทธิพลมากน้อยต่างกันขึ้นกับความสัมพันธ์การใช้พื้นที่ในการพัฒนาและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจกับพื้นที่ ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการนำเสนอข้อมูลซ้ำซ้อนจึงจะสรุปผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยอาศัยข้อมูลการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่จากบทที่ 3 เป็นหลัก โดยจากการวิเคราะห์ในบทที่ 3 จะเห็นได้ชัดว่า เกาะสีชังมีการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านกายภาพ การใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ และสังคมอย่างมาก เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับทัศนคติของผู้นำและประชาชนพบว่า โดยส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าสีชังมีความเจริญมากขึ้น โดยด้านกายภาพมีการเปลี่ยนแปลงชัดเจนที่สุด การขยายตัวของอาคารบ้านเรือน ถนน การเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคาร ซึ่งบางส่วนเห็นว่าดีและไม่มีผลกระทบใดๆเพราะค่อยเป็นค่อยไป แต่บางส่วนเห็นว่าการขยายตัวและความหนาแน่นที่มากขึ้นทำให้ชุมชนขาดระเบียบ เกิดการรุกร้าพื้นที่สาธารณะ และเป็นผลทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม น้ำเสีย ขยะและความขัดแย้งในสังคม ในขณะที่ด้านสังคมมีการเปลี่ยนแปลงด้านการพัฒนาจิตใจต่ำลง ความผูกพันระหว่างครัวเรือนลดลงอย่างชัดเจน คุณภาพการศึกษาต่ำ มีปัญหาด้านความปลอดภัย ยาเสพติด ความขัดแย้ง การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและค่านิยมของเยาวชน โดยการถูกดูดกลืนจากการเปลี่ยนแปลงภายนอกพื้นที่ และได้รับอิทธิพลจากเรือขนส่งสินค้าและประชากรแฝง ก่อให้เกิดการสูญเสียเอกลักษณ์ประเพณีและวัฒนธรรม แต่ทั้งนี้ในด้านบริการสังคมมีการพัฒนาขึ้นมากทำให้คุณภาพชีวิตด้านนี้ดีขึ้น

ทั้งนี้เมื่อนำมาพิจารณาโดยแบ่งลักษณะผลกระทบตามการวิเคราะห์ข้างต้นพบว่า การพัฒนาชุมชนจะส่งผลด้านบวกในด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ และด้านคุณภาพชีวิต โดยมีรายละเอียดโดยสรุป คือ

- ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ การพัฒนาก่อให้เกิดการใช้ที่ดินอย่างคุ้มค่า การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- ด้านคุณภาพชีวิต การพัฒนาก่อให้เกิดการจ้างงานและการสร้างอาชีพ คุณภาพชีวิตที่ได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตเป็นสังคมเมือง

ในขณะเดียวกันการพัฒนาชุมชนจะส่งผลด้านลบทั้งด้านกายภาพ นิเวศวิทยา คุณค่าการใช้ประโยชน์ และด้านคุณภาพชีวิต โดยมีรายละเอียดโดยสรุป คือ

- ด้านกายภาพและนิเวศวิทยา กิจกรรมการพัฒนาก่อให้เกิดผลต่อการเสื่อมโทรมน้ำทะเลซึ่งเกิดจากขยะและน้ำเสียที่ขาดการบำบัด และส่งผลกระทบต่อด้านนิเวศวิทยาในรูปแบบของการลดลงของปริมาณสัตว์น้ำ ตามลำดับ
- ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์มนุษย์ การขยายตัวประชากรก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยและประกอบกิจกรรมต่างๆ แต่เนื่องจากพื้นที่ที่เหมาะสมกับการพัฒนามีจำกัดส่งผลให้เกิดความขัดแย้งการใช้ประโยชน์ที่ดิน นอกจากนี้กิจกรรมการพัฒนายังก่อให้เกิดผลกระทบในด้านขยะมูลฝอยและความสะอาดเช่นเดียวกัน
- ด้านคุณภาพชีวิต การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตเป็นสังคมเมืองที่เกิดขึ้นในลักษณะไม่สอดคล้องกับวัฒนธรรมท้องถิ่นมีส่วนให้เกิดปัญหาทางสังคม และส่งผลกระทบต่อลดลงของคุณภาพชีวิตตามลำดับ ในขณะเดียวกันการใช้ที่ดินหนาแน่นทำให้ชุมชนขาดระเบียบ และมีการรุกรานพื้นที่สาธารณะ ซึ่งนอกจากจะส่งผลทางสิ่งแวดล้อมยังก่อให้เกิดทัศนอุจาด(Visual Pollution)และมีผลต่อการลดลงของพื้นที่นันทนาการเช่นเดียวกัน

4.4 ความสัมพันธ์ของการพัฒนาและผลกระทบที่เกิดขึ้น

การวิเคราะห์พบว่าการพัฒนาที่ผ่านมาส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อย่างเป็นระบบ แม้ว่าการพัฒนาทั้งท่าเรือน้ำลึกและการท่องเที่ยวซึ่งเป็นกิจกรรมหลักต่างมีการพัฒนาในระดับเริ่มต้น ยังไม่สมบูรณ์เต็มรูปแบบ แต่ก็ก่อให้เกิดผลกับพื้นที่หลายด้านและมีแนวโน้มในการขยายตัวของผลในอนาคต โดยเฉพาะการท่องเที่ยวในปัจจุบันมีระดับการพัฒนาตามเกี่ยวระหว่างขั้นที่ 2 ช่วงเกี่ยวพันและขั้นที่ 3 ขั้นที่มีการพัฒนาตามวิวัฒนาการของ Butler(1980) และมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่ซึ่งจะยิ่งผลักดันการพัฒนาในพื้นที่ให้เข้าสู่ขั้นที่ 4 ขั้นเป็นปึกแผ่น ซึ่งเป็นขั้นที่มีความชัดเจนทางธุรกิจเร็วขึ้น และหากจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มเกินกว่าขั้นนี้จะก่อให้เกิดผลกระทบเชิงลบกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นการพัฒนาในพื้นที่ทุกด้านจึงควรกำหนดความเหมาะสมให้การพัฒนาอยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหา ดังนั้นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ของผลกระทบที่เกิดขึ้นจะทำให้สามารถคาดการณ์ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่จากผลกระทบดังกล่าว

ได้ดีขึ้น อีกทั้งช่วยในการตัดสินใจเพื่อกำหนดรูปแบบที่เหมาะสมในการพัฒนาในแต่ละกิจกรรมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและหลีกเลี่ยงผลกระทบเชิงลบที่จะเกิดขึ้นได้

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาและผลกระทบที่เกิดขึ้น สามารถอธิบายได้ในรูปแบบของกระบวนการเกิดผลกระทบจากการพัฒนา ซึ่งได้แสดงไว้ในแผนภูมิที่ 4.2 และ 4.3 โดยจะเน้นเฉพาะกระบวนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและการท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากมีความชัดเจนในรูปแบบซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะตัวของการพัฒนา ส่วนการพัฒนาชุมชนซึ่งได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาทั้ง 2 ด้าน จะไม่นำเสนอในรูปแบบแผนภูมิเพื่อหลีกเลี่ยงความซ้ำซ้อน จากแผนภูมิดังกล่าวพบว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเชื่อมโยงกับระดับในการพัฒนาของแต่ละกิจกรรมตั้งแต่ในระยะแรกจนถึงการดำเนินงานในปัจจุบัน โดยความสัมพันธ์ดังกล่าวก่อให้เกิดผลทั้งทางตรงและทางอ้อม

ทั้งนี้เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับลักษณะของผลกระทบในแต่ละด้านดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.16 พบว่า ในด้านกายภาพและนิเวศวิทยา การพัฒนาของกิจกรรมหลักข้างต้นจะส่งผลทางเดียวคือผลกระทบต่อระบบทรัพยากรในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจะส่งผลลบในวงกว้างมากกว่าการพัฒนาการท่องเที่ยว และการพัฒนาชุมชน ในขณะที่ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์พบว่า การพัฒนาส่วนใหญ่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นหลัก ส่วนในด้านคุณภาพชีวิตซึ่งแบ่งพิจารณาเป็น 3 ด้าน พบว่า ท่าเรือน้ำลึกจะส่งผลลบมากที่สุดในขณะที่ผลด้านบวกจะเกิดกับการจ้างงานและการเพิ่มของรายได้จากการเก็บภาษีเท่านั้น แต่ทั้งนี้สภาพความเป็นจริงผลบวกดังกล่าวนี้เกิดขึ้นในระยะสั้นและเกิดในระยะแรกของการดำเนินงาน มิได้ครอบคลุมถึงปัจจุบัน และเมื่อเทียบกับการพัฒนาการท่องเที่ยวและการพัฒนาชุมชนจะก่อให้เกิดผลทางบวกในด้านเศรษฐกิจและสังคมมากกว่า ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าการพัฒนาในทุกด้านส่งผลดีต่อเศรษฐกิจซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญที่จะเร่งให้การพัฒนาขยายตัวอย่างไร้ขอบเขตและส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของปัญหาสิ่งแวดล้อมและทางสังคม ตามลำดับ

จากการเปรียบเทียบผลกระทบโดยรวม พบว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวมีลักษณะการเกิดผลกระทบคล้ายคลึงกับการพัฒนาชุมชนแต่มีผลทางบวกมากกว่า ส่วนการพัฒนาท่าเรือส่งผลทางลบมากที่สุด โดยการท่องเที่ยวก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่และคุณภาพชีวิตสูงกว่าการพัฒนาท่าเรือซึ่งเป็นการพัฒนาที่ส่งผลกระทบระดับภาค แต่ทั้งนี้สิ่งที่ควรคำนึงถึงมากที่สุด คือ ในการพัฒนาทุกด้านก่อให้เกิดผลลบเพียงด้านเดียวกับระบบนิเวศและทรัพยากร ดังนั้นในการวางแผนการพัฒนาจึงควรคำนึงถึงสมรรถนะในการรองรับหรือขีดจำกัดทางธรรมชาติเป็นหลัก เพื่อป้องกันการสูญเสียทรัพยากรและระบบนิเวศ ซึ่งเป็นเรื่องยากจนถึงไม่สามารถแก้ไขฟื้นฟูได้

นอกจากนี้ในด้านความสัมพันธ์ของผลกระทบของการพัฒนาในแต่ละด้านที่มีต่อกัน พบว่า การท่องเที่ยวไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆต่อการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ในขณะที่การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกกลับส่งผลต่อการท่องเที่ยวอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรซึ่งเป็นวัตถุดิบในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยแสดงในรูปแบบของ การเปลี่ยนแปลงการก่อตัวชายหาด การทำลายทัศนียภาพและการมีภาพลักษณ์ขัดต่อสาธารณูปการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์ และในการ

ตารางที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบผลกระทบของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและการท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะสีชัง

สาขาหลัก/ย่อย	ลักษณะผลกระทบ	กิจกรรมพัฒนาที่ก่อให้เกิดผล			
		ท่าเรือน้ำลึก	การท่องเที่ยว	พัฒนาชุมชน	
กายภาพ	ทรัพยากรดิน	การพังทลายของดิน	-	0	0
		การเปลี่ยนแปลงสัณฐานวิทยาชายฝั่ง	-	0	0
	ทรัพยากรน้ำ	คุณภาพน้ำทะเลเสื่อมโทรม	-	-	-
		เปลี่ยนแปลงทิศทางการไหล	-	0	0
นิเวศวิทยา	ทรัพยากรสิ่งมีชีวิตบนบก	การสูญเสียพื้นที่ป่าและที่อยู่อาศัยสัตว์	-	0	0
	ทรัพยากรสิ่งมีชีวิตในน้ำ	การลดลงปริมาณสัตว์น้ำ	-	-	-
การใช้ประโยชน์ของมนุษย์	การใช้ที่ดิน	การใช้ประโยชน์ที่ดินคุ้มค่า	+/-	+	+
		การขัดแย้งการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-	0	0/-
		การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน	0/+	0/+	0/+
	โครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	+	+	+
		ขยะมูลฝอยและความสะอาด	0	-	-
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต	เศรษฐกิจและสังคม	การสูญเสียพื้นที่ทำกิน	-/0	0	0
		การจ้างงานและสร้างอาชีพ	+	+	+
		การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอาชีพ	0/+	+/-	0
		คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	0	+	+/-
		การเพิ่มของรายได้ท้องถิ่น	+	+	+
		ขาดแคลนแรงงานประมง	0	-	0
		วิถีชีวิตเปลี่ยนเป็นสังคมเมือง	+/-	+/-	+/-
		ปัญหาสังคม	-	-	-
		ความขัดแย้งในสังคม	-	0	0
		สุนทรียภาพ	การทำลายทัศนียภาพ	-	0
การพักผ่อนหย่อนใจ	การเปลี่ยนแปลงภาพลักษณ์	+/-	+	0	
	เพิ่มแหล่งนันทนาการ	-	+	-	
	เพิ่มคุณภาพการบริการพื้นฐาน	0	+	+	

ที่มา : จากการวิเคราะห์

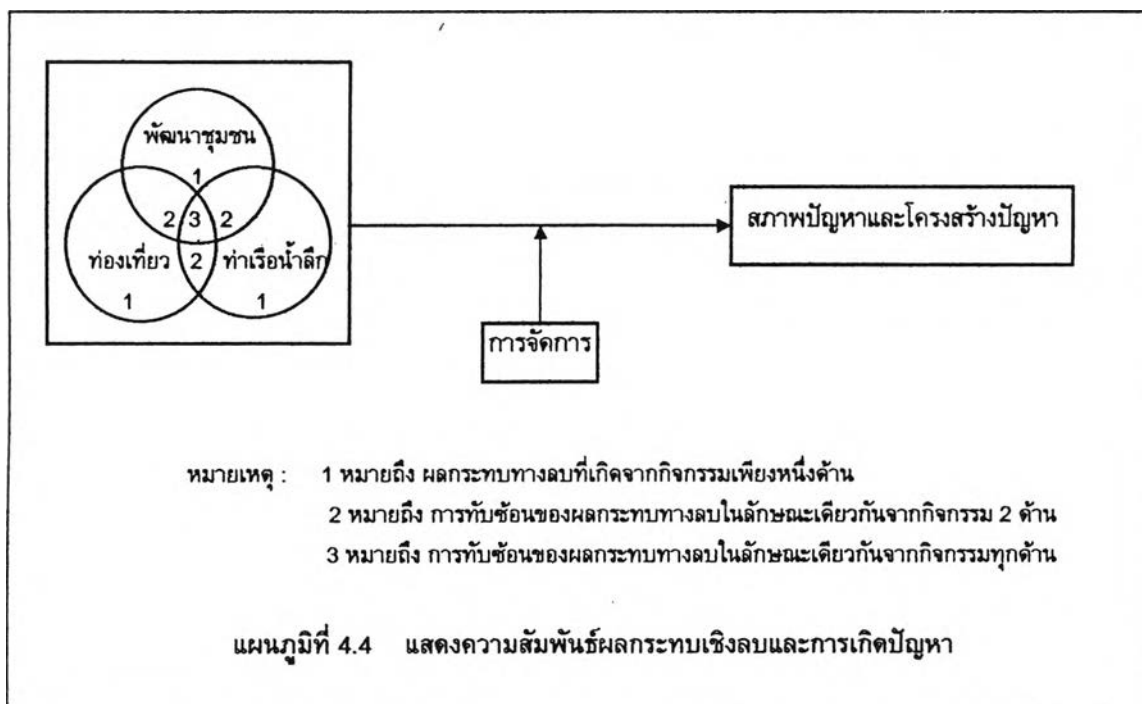
+ ผลกระทบด้านบวก

- ผลกระทบด้านลบ

0 ไม่ส่งผลกระทบ

ศึกษาทัศนคติของนักท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่เห็นว่าท่าเรือมีผลลบกับการท่องเที่ยว โดยก่อให้เกิดมลภาวะ ความเสื่อมโทรมของธรรมชาติและทำลายสภาพภูมิทัศน์เช่นเดียวกับการวิเคราะห์ข้างต้น ในขณะที่เดียวกันนักท่องเที่ยวจำนวนน้อยกว่ามีความเห็นว่า ท่าเรือจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่เปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษาการทำงานของท่าเรือ ซึ่งมุมมองดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าท่าเรือสามารถพัฒนาร่วมกับการท่องเที่ยวได้ ทั้งนี้แนวคิดดังกล่าวจะเป็นแนวทางเบื้องต้นที่จะช่วยพัฒนาท่าเรือมีจุดเอื้อต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว

จากความสัมพันธ์ของการพัฒนาและการเกิดขึ้นของผลกระทบข้างต้น ทำให้เข้าใจถึงสภาพความเป็นไปในการพัฒนา แนวโน้มการพัฒนาของกิจกรรมหลักในอนาคต รวมถึงการเชื่อมโยงกับผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการนำไปปรับใช้ในแผนพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาทั้งหมดได้เป็นอย่างดี แต่ทั้งนี้สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ มีจำนวนมากกว่าและมีความซับซ้อนสูงกว่าผลกระทบเชิงลบดังกล่าว เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นมีทั้งปัญหาที่เกิดจากผลกระทบเชิงลบจากกระบวนการพัฒนาและปัญหาด้านการจัดการ และในบางปัญหาเกิดขึ้นจากการได้รับผลกระทบจากการพัฒนามากกว่า 1 ด้าน โดยปัญหาอาจเกิดจากผลลบของกิจกรรมเพียง 1 ด้าน, 2 ด้าน หรือ 3 ด้าน ตามลำดับ ดังแสดงในแผนภูมิที่ 4.4 ทั้งนี้การทับซ้อนของผลเชิงลบในลักษณะเดียวกันของแต่ละกิจกรรม จะส่งผลให้ปัญหามีสภาพความรุนแรงและซับซ้อนมากขึ้น



4.5 สภาพปัญหาในพื้นที่

แม้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้นจะมีความสัมพันธ์กับผลกระทบเชิงลบแต่จะมีความแตกต่างในการวิเคราะห์ ทั้งนี้เพราะการศึกษาผลเชิงลบจะเน้นกระบวนการในการเกิดผลเท่านั้น แต่ในการศึกษาปัญหาจะนำเสนอรายละเอียดของสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจน โดยศึกษาจากการสำรวจภาคสนาม ทศนคติของคนในพื้นที่ และการอ้างอิงจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากแหล่งข้อมูลดังกล่าวทำให้ทราบว่าสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่มีความซับซ้อนและความรุนแรงต่างกัน การนำมาวิเคราะห์จะก่อให้เกิดความเข้าใจสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาและโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัญหาอย่างเป็นระบบ จากนั้นจึงศึกษาการดำเนินงานแก้ไขในพื้นที่ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้การคาดการณ์ถึงแนวโน้มการความรุนแรงของปัญหาในอนาคตมีความชัดเจนและใกล้เคียงสภาพความเป็นจริงมากที่สุด โดยในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

4.5.1 รายละเอียดสภาพปัญหา

การนำเสนอสภาพปัญหาจะสรุปไว้ในตารางที่ 4.17-4.21 โดยแยกพิจารณาเป็นสภาพปัญหา สาเหตุและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งประเด็นปัญหาออกเป็น 4 ด้าน ประกอบด้วย

4.5.1.1 ปัญหาด้านกายภาพ เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพยากร ระบบนิเวศวิทยา และการใช้พื้นที่ในการพัฒนา ปัญหาด้านกายภาพ ประกอบด้วย การเสื่อมโทรมของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมหลายประเภท การเปลี่ยนแปลงสัณฐานวิทยาชายฝั่ง การใช้ที่ดินและทัศนอุจาด

4.5.1.2 ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนใหญ่เกิดจากการขาดแคลนทั้งทางปริมาณ และคุณภาพ โดยโครงสร้างพื้นฐานที่มีปัญหา ประกอบด้วย น้ำ ไฟฟ้า สาธารณสุข พื้นที่นันทนาการ ท่าเรือ การบำบัดน้ำเสียและกำจัดขยะ

4.5.1.3 ปัญหาด้านการจัดการ เป็นปัญหาปลีกย่อยที่แยกมาจากผลกระทบเชิงลบด้านสังคม โดยเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาสังคมและการลดลงของคุณภาพชีวิต ทั้งนี้เกิดจากการจัดการในด้านการดำเนินงานพัฒนาผิดพลาด ขาดมาตรการการควบคุม หรือการกำหนดให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างไม่เหมาะสม โดยปัญหาที่เกิดขึ้น ประกอบด้วย การจราจรทางน้ำขาดระเบียบ ความปลอดภัยในการโดยสารเรือข้ามฟากและปัญหาขาดการประสานงานและตรวจสอบการดำเนินการ

4.5.1.4 ปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นปัญหาต่อเนื่องจากปัญหาทั้งหมดข้างต้น ซึ่งส่งผลกระทบในลำดับสุดท้ายกับเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ โดยเฉพาะผลกระทบต่อฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชน ซึ่งเมื่อพิจารณาร่วมกับโครงสร้างเศรษฐกิจในบทที่ 3 พบว่า เกาะสี่ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ขาดแหล่งงานและความหลากหลายของอาชีพ มีเพียงประมงและการค้าบริการเท่านั้นที่เป็นทางเลือกหลักซึ่งก็ต้องอาศัยทรัพยากรเป็นฐานในการพัฒนา นอกจากนี้การขาดความมั่นคงในทรัพย์สินจากสภาพการถือครองที่ดิน ยังเป็นข้อจำกัดสำคัญต่อการลงทุนพัฒนาของผู้ประกอบการต่างๆ โดยเฉพาะในกลุ่มที่พักแรมสำหรับนักท่องเที่ยวส่งผลให้การขยายตัวในด้านเศรษฐกิจของภาคพาณิชย์กรรมเป็นไปอย่างไม่เต็มที่ และในด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมและปัญหาสังคมเกิดขึ้นเนื่องจากการขยายตัวเพิ่มขึ้นของประชากรไม่สอดคล้องกับข้อจำกัดทางกายภาพ และประสิทธิภาพ

ตารางที่ 4.17 แสดงสภาพปัญหา สาเหตุและพื้นที่เกี่ยวข้อง ที่เกิดจากปัญหาด้านกายภาพ

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	สาเหตุ	พื้นที่
<p>1. ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม</p> <p>1.1 ความเสื่อมโทรมจากคุณภาพน้ำทะเล</p> <p>1.2 การลดลงของปริมาณสัตว์น้ำและปะการัง</p> <p>1.3 มลพิษทางอากาศ</p> <p>1.4 มลพิษทางเสียง</p>	<p>น้ำทะเลมีความสกปรกจากคราบน้ำมัน ขยะ ตะกอนแขวนลอยและน้ำทิ้งจากชุมชน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาเชื่อมโยงต่างๆทั้งด้านคุณภาพชีวิต การเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศ รวมทั้งการสูญเสียด้านทัศนียภาพ</p> <p>การลดลงของปริมาณสัตว์น้ำและปะการัง ส่งผลกับการประมงพื้นบ้านขนาดเล็กซึ่งต้องออกจับสัตว์น้ำไกลขึ้นและเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้น และเป็นการทำลายระบบนิเวศวิทยาทางทะเล ปัจจุบันมีการแก้ไขโดยวางทุ่นปะการังเทียมและเพาะพันธุ์ปลาบริเวณเกาะขาม ส่งผลต่อการแพร่พันธุ์ปลาและพันธุ์ของปะการังมากขึ้น</p> <p>มลพิษทางอากาศปรากฏในรูปของควันพิษ และฝุ่นละอองของแบริ่งมันที่ฟุ้งกระจายจากการขนถ่ายกลางทะเลเข้ามาเกาะตัวตามผนังและหลังคาบ้าน โดยเฉพาะบริเวณชุมชนทางทิศตะวันออกของเกาะ ก่อให้เกิดผลเสียกับคุณภาพชีวิตและไม่สามารถร่อนน้ำฝนไว้อุปโภค-บริโภคได้ นอกจากนี้มีผล(2536) ได้อ้างถึงกิจกรรมบนฝั่งแผ่นดินว่าอาจส่งผลกระทบต่อมลพิษทางอากาศ โดยโรงงานอุตสาหกรรมบริเวณอ่าวอุดมศรีราชา อาจปล่อยมลพิษทางอากาศออกมาเกาะสีชังซึ่งห่างฝั่ง 12 กิโลเมตร อาจได้รับผลกระทบขึ้นกับทิศทางลม แต่ทั้งนี้เกาะสีชังอาจได้รับผลกระทบเล็กน้อยในบางฤดูเท่านั้น</p> <p>มลพิษทางเสียงยังอยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อน เป็นเพียงแค่เสียงรบกวนที่ยังไม่อันตรายกับสุขภาพ</p>	<ol style="list-style-type: none"> เกิดจากอิทธิพลลมมรสุมที่พัดพาขยะจากแหล่งอื่นมาสู่เขตทะเลบริเวณเกาะ อิทธิพลจากแผ่นดินใหญ่ที่เป็นที่ตั้งแหล่งชุมชน แหล่งท่องเที่ยว โรงงาน ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม เกิดจากกิจกรรมในชุมชนเกาะสีชังที่ก่อให้เกิดของเสียจำนวนมาก โดยเฉพาะการปล่อยของเสียโดยปราศจากการบำบัดลงน้ำ และปล่อยของเสียลงสู่ชั้นดินซึ่งทำให้ของเสียไหลลงสู่ทะเลโดยตรง เกิดจากกิจกรรมทางน้ำหรือกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องของนักท่องเที่ยว เกิดจากกิจกรรมการขนถ่ายสินค้ากลางทะเล ซึ่งก่อให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน การปนเปื้อนตะกอนแขวนลอยจากการขนถ่ายโดยเฉพาะการขนถ่ายแบริ่งมันซึ่งขาดระบบป้องกัน เกิดจากการเดินเรือประเภทต่างๆทั้งเรือประมง เรือโดยสารและเรือท่องเที่ยว <ol style="list-style-type: none"> การทำประมงผิดวิธีของประมงขนาดเล็ก โดยใช้อวนลากและอวนล้อม การทิ้งสมอของเรือขนส่งสินค้ากลางทะเลทำให้ปะการังถูกทำลายและส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำน้อยลง คุณภาพน้ำทะเลเสื่อมโทรม <ol style="list-style-type: none"> รถจักรยานยนต์และสามล้อที่วิ่งในชุมชนก่อให้เกิดควันพิษจากพวกก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เรือขนส่งสินค้า/เรือประมงก่อให้เกิดฝุ่นละอองและก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ การขนถ่ายแบริ่งมันกลางทะเลโดยไม่มีกระบวนการฟุ้งกระจาย การเผาขยะมูลฝอยทำให้เกิดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และฝุ่นละออง <ol style="list-style-type: none"> จากรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง 	<p>พื้นน้ำทะเลโดยรอบแต่จะปรากฏชัดเจนบริเวณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นทะเลด้านตะวันออก - ชุมชนท่าบน-ท่าล่าง - หาดทรายแก้ว - หาดท่าวัง <p>พื้นทะเลด้านตะวันออก</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณชุมชนริมทะเลตั้งแต่ท่าบน-ท่าล่างจะได้รับผลจากฝุ่นแบริ่งมันมาก - บริเวณท่าเรือและชุมชนได้รับควันพิษของรถโดยสาร <ul style="list-style-type: none"> - บริเวณชุมชนและตลาด

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	สาเหตุ	พื้นที่
1.5 การพังทลายของหน้าดิน	พื้นที่ระเบิดหินท้ายเกาะมีการพังทลายของดิน และขาดการปรับสภาพเป็นเวลานานส่งผลต่อการเสื่อมคุณภาพดิน และส่งผลกระทบต่อเนื่องกับการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้และสภาพภูมิทัศน์	1. การระเบิดหิน 2. การปล่อยรกร้างขาดการพัฒนา	ท้ายเกาะ
1.6 ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรการท่องเที่ยว	แหล่งท่องเที่ยวมีสภาพเสื่อมโทรมตามกาลเวลา และเกิดจากความสกปรกของขยะมูลฝอยต่างๆ เว้นแต่แหล่งท่องเที่ยวประเภทศาสนสถานมีการจัดการดูแลอย่างดีและใช้เวลาสั้นในการประกอบกิจกรรม ทั้งนี้จากภาพรวมทรัพยากรการท่องเที่ยวเกาะสีชังยังไม่เสื่อมโทรมมากนักเมื่อเทียบกับพื้นที่อื่น แต่จากสภาพการท่องเที่ยวในปัจจุบันซึ่งมีนักท่องเที่ยวนิยมมาเที่ยวมากขึ้น อาจทำให้นวนใหม่เกี่ยวกับความเสื่อมโทรมแหล่งท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอนาคต	1. ขาดงบประมาณและบุคลากรในการจัดการดูแล บูรณะซ่อมแซมและทำความสะอาดแหล่งท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง 2. การขาดความรับผิดชอบของประชาชนและนักท่องเที่ยว	แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ โดยเฉพาะบริเวณท่าวังและชายหาดท่องเที่ยว
2. การเปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิประเทศชายฝั่ง	การก่อตัวของหาดทรายมีการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะบริเวณหาดทรายหน้าพระจุลราชฐานมีปริมาณเพิ่มขึ้นและก่อตัวสูงขึ้น ในขณะที่บริเวณหาดทรายแก้วมีทรายลดลง ซึ่งการแก้ไขได้มีการซื้อทรายมาถมซึ่งต้องใช้เงินทุนสูงและไม่ได้ผลในระยะยาว เพราะกระแสน้ำที่เปลี่ยนทิศทางทำให้การก่อตัวของหาดเปลี่ยนแปลงตามลำดับ ดังนั้นทรายที่ถมไว้จึงมีโอกาสถูกพัดพาไปโดยกระแสน้ำ สภาพดังกล่าวมีผลกระทบต่อระบบนิเวศชายฝั่งและสูญเสียทัศนียภาพ	1. โครงสร้างของท่าเรือน้ำลึกที่ยื่นลงไปทะเล ส่งผลให้กระแสน้ำเปลี่ยนแปลงทิศทางและทำให้การก่อตัวของหาดทรายเปลี่ยนแปลงไปตามลำดับ	- หาดท่าวัง - หาดทรายแก้ว
3 ปัญหาเกี่ยวกับสภาพการใช้ที่ดิน 3.1 ความหนาแน่นและขาดระเบียบของสิ่งก่อสร้าง	การขยายตัวของสิ่งก่อสร้างในชุมชนเป็นไปอย่างหนาแน่นแออัด ขาดการจัดระเบียบและมีการสร้างบ้านเรือนรุกล้ำถนน โดยขาดระยะถอยร่น(set back) ทำให้ขาดทางเดินเท้าซึ่งก่อให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัยในการสัญจร ปัญหาการให้บริการสาธารณสุขไม่ทั่วถึงจากเสียงและควัน ในขณะที่เดียวกันการที่มีพื้นที่จำกัดผนวกกับแรงดึงดูดที่ต้องการอยู่ใกล้แหล่งชุมชน ทำให้การขยายตัวของสิ่งก่อสร้างรุกล้ำลงไปทะเลก่อให้เกิดทัศนอุจาดและง่ายต่อการเกิดมลพิษทางน้ำ นอกจากนี้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารเป็นอาคารสูง ซึ่งไม่เหมาะสมต่อข้อจำกัดด้านน้ำและไฟฟ้าของพื้นที่ ทำให้อาคารสูงไม่สามารถมีลิฟท์ได้ เพราะการจ่ายไฟไม่ต่อเนื่อง นอกจากนี้การขยายตัวของเกสเฮ้าส์ บ้านเช่าและอาคารสมัยใหม่ อาจทำให้เกิดปัญหาความสับสนกับสภาพภูมิทัศน์ซึ่งขัดต่อภาพลักษณ์การเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ (image) และจากข้อจำกัดของพื้นที่ในการขยายตัวแนวราบ ส่งผลให้นวนใหม่ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารในลักษณะอาคารสูงมากขึ้น ดังนั้นในการวางแผนจึงต้องมีแนวทางควบคุมปริมาณและรูปแบบให้อยู่ในระดับเหมาะสมกับความสามารถในการรองรับประชากรในพื้นที่ รวมถึงความสัมพันธ์ต่อสภาพภูมิทัศน์	1. ความเข้มข้นการใช้พื้นที่สูงแต่ขาดการวางผังเมือง 2. จากแรงดึงดูดของแหล่งชุมชนทำให้มีการกระจุกตัวของร้านค้าและที่อยู่อาศัยมากขึ้น 3. การต้องการใช้ประโยชน์สูงสุดในพื้นที่ของผู้อยู่อาศัย 4. ข้อจำกัดในการขยายตัวของพื้นที่และความต้องการใช้ประโยชน์สูงสุดในการรองรับประชากรและนักท่องเที่ยว 5. อิทธิพลของค่านิยมที่มีต่อสถาปัตยกรรมสมัยใหม่	พื้นที่ชุมชน - ชุมชนที่เกาะตัวตามถนน - อ่างู้งา และบริเวณท่าบน-ท่าล่าง

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	สาเหตุ	พื้นที่
3.2 การขาดสิทธิการครอบครองที่ดิน	<p>สภาพการถือครองที่ดินในเกาะสีชัง ส่วนใหญ่ขาดกรรมสิทธิ์ในการครอบครอง โดยมีเพียงหลักฐาน ภ.บ.ท.5 ซึ่งไม่ได้ว่ามีสิทธิในการครอบครองและต้องเสียภาษีคอกหญ้าทำให้ประชาชนขาดความมั่นคงในทรัพย์สินเพราะเป็นการเช่าหลวงทำกินสามารถรื้อถอนได้ ทั้งนี้พื้นที่เกาะทั้งหมดประชาชนมีสิทธิครอบครองโดยประมาณเพียง 1 ใน 4 เท่านั้น โดยอีก 3 ส่วนเป็นพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เอกชนซึ่งส่วนใหญ่เป็นของเอกชนหรือนักลงทุน แม้ว่าสภาพความเป็นจริงในพื้นที่ราบชุมชนที่มีภ.บ.ท.5 ได้มีการปลูกสิ่งก่อสร้างทั้งที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรมกันอย่างถาวรแล้ว และจะไม่มีการเรียกคืนจากรัฐ ยกเว้นพื้นที่บนภูเขาที่มีปัญหาการใช้อำนาจจากผู้มีอิทธิพลออกโฉนดครอบครอง แต่ประชาชนก็ยังคงขาดความมั่นคงในทรัพย์สินและเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการลงทุน เนื่องจากขาดหลักทรัพย์สินในการค้าประกันกับธนาคาร นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดปัญหาความเหลื่อมล้ำของสิทธิการครอบครองระหว่างประชาชนเพราะในขณะที่พื้นที่ติดกันแต่ได้สิทธิครอบครองต่างกัน เนื่องจากออกโฉนดก่อนหน้านี้เป็นการออกตามรายบ้านที่ปรากฏในภาพถ่ายทางอากาศ จากสภาพการถือครองดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อประชาชนที่ขาดสิทธิ์ ในขณะที่เดียวกันก็ส่งผลทางอ้อมต่อการพัฒนาพื้นที่ โดยเป็นข้อจำกัดสำคัญต่อการพัฒนาและการขยายตัวของพื้นที่รวมทั้งการลดลงของการจัดเก็บภาษีท้องถิ่น</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ขาดความสนใจและการจัดการจากภาครัฐ 2. การเหลื่อมล้ำและความไม่เท่าเทียมเกิดจากการใช้อิทธิพลออกโฉนดโดยมิชอบทางกฎหมายจากบางคนในพื้นที่ 	พื้นที่เกาะสีชังทั้งหมด
4. การสูญเสียความงามตามสภาพภูมิทัศน์	<p>นอกจากความสกปรกแหล่งท่องเที่ยวแล้ว สภาพพื้นที่โล่งขาดการพัฒนาจากการระเบิดหินท้ายเกาะ และภาพของถังน้ำมันขนาดใหญ่รวมถึงท่าเรือที่ยื่นลงทะเล มีภาพลักษณ์ขัดแย้งกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ขาดการใส่ใจของเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นและเอกชนในการปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์และพัฒนาพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์ 2. นักท่องเที่ยวขาดความรับผิดชอบต่อการรักษาสะอาด 	<ul style="list-style-type: none"> - แหล่งท่องเที่ยว - บริเวณระเบิดหิน - ท่าเรือน้ำลึก

ที่มา : จากการศึกษาและการสำรวจภาคสนาม

ตารางที่ 4.18 แสดงสภาพปัญหา สาเหตุและพื้นที่เกี่ยวข้อง ที่เกิดจากปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	สาเหตุ	พื้นที่
1. การขาดแคลนน้ำอุปโภค-บริโภค	ปัจจุบันชาวบ้านอาศัยน้ำฝน และน้ำที่ได้รับแจกจากหน่วยงานราชการเป็นหลัก ทั้งนี้ไม่เพียงพอแก่ความต้องการทำให้ต้องมีการซื้อน้ำใช้เองซึ่งมีราคาแพงมากเนื่องจากปัจจัยด้านการขนส่ง(ตรีราชาตันละ 7-8 บาท แต่ลิตรรวมค่าขนส่งเพิ่มเป็นตันละ 100 บาท) และจากการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมาทั้งการขุดเจาะหาแหล่งน้ำ การสร้างอ่างเก็บน้ำ หรือวิธีการอื่น ๆ ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จในการบรรเทาปัญหา ในขณะที่ความหวังสุดท้ายคือการรอกอระอนุมิตของโครงการวางท่อประปาจากศรีราชาซึ่งเป็นโครงการระยะยาวใช้เงินทุนสูง จากสภาพปัญหาดังกล่าวหากยังไม่มียุทธศาสตร์พัฒนาแก้ไขส่งผลให้เกิดความขาดแคลนมากขึ้นในอนาคต เนื่องจากจำนวนความต้องการใช้ที่มากขึ้นจากการขยายตัวประชากรและกิจกรรมต่างๆ ดังนั้นการขาดแคลนน้ำ จัดเป็นข้อจำกัดสำคัญต่อการขยายตัวของเมือง การลงทุนส่งเสริมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม	<ol style="list-style-type: none"> 1. ขาดแหล่งน้ำธรรมชาติ 2. แหล่งกักเก็บน้ำที่สร้างขึ้นขาดคุณภาพในกักเก็บและมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ โดยเฉพาะอ่างเก็บน้ำซึ่งก่อให้เกิดการเสียน้ำในการนำมาพัฒนาที่อยู่อาศัยกว่า 10 ไร่ 3. หน่วยงานรับผิดชอบขาดงบประมาณในการจัดการทั้งการซื้อน้ำแจกและงบประมาณในโครงการพัฒนาต่างๆ 4. ความต้องการใช้มีมากขึ้นจากการขยายตัวประชากร และจากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว 	พื้นที่เกาะสีชังทั้งหมด
2. คุณภาพไฟฟ้าต่ำ	ไฟฟ้ามีกำลังผลิตต่ำทำให้ขาดความต่อเนื่องในการจ่ายไฟ และปล่อยไฟไม่สม่ำเสมอ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งอาจทำให้เครื่องใช้ไฟฟ้าชำรุดและไม่เพียงพอต่อความต้องการของกิจการขนาดใหญ่ เช่น โรงแรมและโรงพยาบาล ดังนั้นคุณภาพไฟฟ้าจึงเป็นข้อจำกัดต่อการขยายตัวของธุรกิจบริการและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ รวมทั้งการลงทุนเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม	<ol style="list-style-type: none"> 1. กำลังผลิตของโรงไฟฟ้ามีไม่เพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน 	พื้นที่เกาะสีชังทั้งหมด
3. การขาดการเชื่อถือการให้บริการสาธารณสุข	ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ใช้บริการโรงพยาบาลเกาะสีชัง เมื่อเจ็บป่วยจะข้ามมารักษาที่ศรีราชาเพราะขาดความเชื่อถือในการดำเนินงานความทันสมัยเครื่องมือและคุณภาพบุคลากร ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและเวลา	<ol style="list-style-type: none"> 1. โรงพยาบาลขาดการเผยแพร่และความสัมพันธ์ในชุมชน 2. โรงพยาบาลขาดงบประมาณในการดำเนินงานอย่างเต็มรูปแบบ 	-ชุมชนเกาะสีชัง
4. ขาดพื้นที่นันทนาการในชุมชน	ปัจจุบันการใช้พื้นที่จะอยู่บริเวณท่าวังเป็นหลัก รวมทั้งเขาขาดและหาดดำพังซึ่งเป็นพื้นที่ห่างไกลชุมชน โดยเฉพาะหาดดำพังการเข้าถึงจะใช้รถสะดวกกว่าเดินเท้า ในขณะที่บริเวณชุมชนมีพื้นที่นันทนาการอยู่แค่สนามเปตอง โรงลิเก และสนามกีฬาโรงเรียนซึ่งแคบและไม่เพียงพอแก่ความต้องการ และแม้ว่าในอนาคตจะมีพื้นที่นันทนาการเพิ่มมากขึ้นโดยเปิดพื้นที่หาดดำพังและสร้างสนามกีฬาแห่งใหม่ แต่พื้นที่ดังกล่าวอยู่ไกลชุมชนยากต่อการเข้าถึงด้วยการเดินเท้าซึ่งอาจไม่ก่อให้เกิดประโยชน์เท่าไรนัก ดังนั้นการแก้ไขปัญหาพื้นที่นันทนาการจะต้องคำนึงถึงพฤติกรรมในการใช้และความสะดวกในการเข้าถึงมากกว่าการสนองตอบความต้องการในเชิงปริมาณของพื้นที่	<ol style="list-style-type: none"> 1. ขาดการวางแผนการใช้พื้นที่นันทนาการในชุมชน 2. การพัฒนาเพิ่มพื้นที่นันทนาการไม่เหมาะสมกับรูปแบบและพฤติกรรมในการใช้ประโยชน์ของประชาชน 3. ความหนาแน่นและการขยายตัวของที่อยู่อาศัยในชุมชน 	ชุมชนเกาะสีชัง

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	สาเหตุ	พื้นที่
5. ขาดการพัฒนาท่าเรือ	ท่าเรือมีความเสื่อมโทรมจากการใช้งานและเวลาน้ำแห้งเรือไม่สามารถเทียบท่าได้ ขาดความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการขึ้นลงของผู้โดยสาร และจากการมีท่าเทียบเรือประมงน้อยไม่เพียงพอกับจำนวนเรือจึงได้มีการสร้างท่าเทียบเรือประมงทะเลชายฝั่งพื้นบ้านขึ้นใหม่อีกหนึ่งแห่งและใช้งานแล้วในปี พ.ศ. 2539 แต่ทว่าท่าเรือแห่งใหม่นี้ยังประสบปัญหาในการใช้งานเพราะเวลาน้ำลง น้ำจะแห้งเรือไม่สามารถจอดเทียบท่าได้เช่นเดียวกับท่าทวงวงษ์และท่าภาณุรังษี ดังนั้นจึงควรมีการต่อท่าเทียบเรือออกไปอีก ให้ถึงบริเวณร่องน้ำเพื่อให้เรือเข้าจอดได้ตลอดเวลาและลดปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือหลักข้างต้น รวมทั้งควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ	<ol style="list-style-type: none"> 1. การใช้ประโยชน์หลายด้าน ทั้งด้านการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร สะพานปลา และท่าเทียบเรือประมงก่อให้เกิดความหนาแน่นของท่าเรือ 2. ขาดงบประมาณในการปรับปรุงและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก 3. ขาดการจัดระเบียบของกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> - ท่าเรือภาณุรังษี - ท่าเรือทวงวงษ์ - ท่าเรือประมง
6. ขาดระบบระบายน้ำและการบำบัดน้ำเสีย	เส้นทางเดิมสมัยรัชกาลที่ 5 มีการวางระบบระบายน้ำโดยตลอดแต่ปัจจุบันการสร้างทางทับรางระบายน้ำเดิมทำให้พื้นที่ขาดระบบเส้นทางระบายน้ำเสีย ในขณะที่การบำบัดน้ำเสียในชุมชนขาดคุณภาพ เนื่องจากขาดระบบบำบัดน้ำเสียสาธารณะและระบบบำบัดน้ำเสียตามบ้านของเสียจึงถูกปล่อยโดยปราศจากการบำบัด โดยเฉพาะบริเวณชุมชนริมทะเลและท่าเรือ ก่อให้เกิดปัญหาต่อคุณภาพน้ำและคุณภาพชีวิต นอกจากนี้ชาวบ้านส่วนใหญ่โดยเฉพาะกลุ่มคนที่อยู่ในชุมชนที่ไม่ติดชายฝั่งทะเลยังไม่เห็นปัญหานี้ชัดเจน เนื่องจากพื้นที่ที่ประสบปัญหาอย่างเห็นได้ชัดอยู่บริเวณริมทะเลและท่าเรือ ส่งผลพื้นที่ให้ขาดการคำนึงถึงปัญหาน้ำเสียจากน้ำทิ้งในชุมชนและขาดแรงกระตุ้นในการป้องกันทำให้พื้นที่ขาดการวางระบบบำบัดน้ำเสียในปัจจุบันและในอนาคต โดยแผนพัฒนาระดับพื้นที่ที่ครอบคลุมในอนาคต ยังมีได้ระบุถึงแผนงานด้านระบบระบายน้ำและการบำบัดน้ำเสียแต่อย่างใด	<ol style="list-style-type: none"> 1. การสร้างถนนทับระบบระบายน้ำเดิม 2. ขาดแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับระบบระบายน้ำและการบำบัดน้ำเสีย 3. การขาดจิตสำนึกของผู้ประกอบการและประชาชน 	ชุมชนเกาะสีชัง
7. ปัญหาด้านการจัดเก็บและกำจัดขยะ 7.1 การจัดเก็บและกำจัดขยะบนบก	ขยะส่วนใหญ่มาจากกิจกรรมในชุมชน และกิจกรรมการท่องเที่ยว ในขณะที่กิจกรรมท่าเรือนำลิกไม่ก่อให้เกิดปัญหาเพราะมีการกำจัดที่มีคุณภาพ ซึ่งในการจัดเก็บขยะมีประสิทธิภาพ แต่ทั้งนี้ปัญหาที่เกิดขึ้นคือการกำจัดไม่สามารถฝังกลบได้เพราะสภาพพื้นที่ไม่เหมาะสม ดังนั้นวิธีที่ใช้อยู่คือการตากแห้งแล้วเผาในเตาเผา ซึ่งมีประสิทธิภาพในการกำจัดเพียง 70% ของขยะต่อวัน ก่อให้เกิดขยะตกค้างเป็นทัศนียภาพและเป็นแหล่งเพาะพันธุ์โรค นอกจากนี้วิธีนี้มีข้อจำกัดเกี่ยวกับต้นทุนสูงและในหน้าฝนขยะเปียกจะยิ่งยากต่อการกำจัดส่งผลให้ปัญหาการตกค้างขยะมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น และแม้ว่าจะมีการใช้โรงแยกขยะในปี พ.ศ.2542 แต่ก็ไม่สามารถยืนยันได้ว่าจะมีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการลดปัญหาขยะตกค้างได้	<ol style="list-style-type: none"> 1. ข้อจำกัดของสภาพพื้นที่มีผลต่อวิธีการในการกำจัด 2. งบประมาณสำหรับใช้เป็นต้นทุนในการกำจัดไม่เพียงพอ 3. ขาดวิธีการและเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการกำจัด 	-พื้นที่กำจัดขยะท้ายเกาะ

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	สาเหตุ	พื้นที่
7.2 การจัดเก็บและกำจัดขยะในน้ำ	<p>ขยะในทะเลที่ปรากฏในรูปของขยะ คราบน้ำมัน และตะกอนแขวนลอย ต่างๆมีอยู่ค่อนข้างมาก แต่ไม่มีการดำเนินการจัดเก็บและกำจัดเลยเนื่องจาก การขาดอำนาจในการจัดเก็บของศุขาภิบาล เพราะพื้นที่บริเวณที่มีเรือขนถ่ายสินค้าเป็นพื้นที่ของกรมเจ้าท่าซึ่งก่อนหน้านี้กรมเจ้าท่าเคยมอบให้ศุขาภิบาล ดำเนินงาน โดยศุขาภิบาลได้มอบหมายให้เอกชนรับหน้าที่ในการจัดเก็บขยะ จากเรือใหญ่แต่เรือใหญ่ไม่ยอมจ่ายค่าบริการ เนื่องจากทางศุขาภิบาลและทาง เอกชนขาดอำนาจและมาตรการในการบังคับ ส่งผลให้เอกชนขาดทุนและเลิก กิจการไปในที่สุด ดังนั้นในปัจจุบันจึงไม่มีการดำเนินการเกี่ยวกับการจัดเก็บและ กำจัดขยะในทะเลเลย นอกจากนี้ขยะที่ลอยเข้ามาติดชายฝั่งชุมชนและหาดท่องเที่ยว จากสภาพขยะที่เพิ่มขึ้นโดยที่ไม่มีการจัดเก็บในบริเวณที่เป็นแหล่งการ เกิดขยะโดยตรงส่งผลให้เกิดปัญหาคุณภาพน้ำ ระบบนิเวศ ทัศนียภาพ คุณภาพ ชีวิตและการพัฒนาการท่องเที่ยว ดังนั้นจึงควรเร่งหาวิธีการแก้ไขทั้งการจัดเก็บ และการกำจัด แต่ทั้งนี้การกำจัดควรคำนึงถึงความสามารถในการกำจัดขยะบน บกด้วย เนื่องจากบนพื้นที่เกาะสี่ซึ่งเองก็ยังมีขยะคั่งค้างมากพอแล้ว หากนำ ขยะจากทะเลมารวมอาจเป็นการเพิ่มปัญหาและภาระในการกำจัดให้กับพื้นที่อีก ก็เป็นได้</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ศุขาภิบาลขาดอำนาจในการจัดเก็บ 2. ขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3. การขาดจิตสำนึกและความรับผิดชอบของเรือขนส่งสินค้าและเรือข้าม ฟากรวมถึงผู้โดยสาร 	

ที่มา : จากการศึกษาและการสำรวจภาคสนาม

ตารางที่ 4.19 แสดงสภาพปัญหา สาเหตุและพื้นที่เกี่ยวข้อง ที่เกิดจากปัญหาด้านการจัดการ

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/ผลกระทบ	สาเหตุ	พื้นที่
1. การจราจรทางน้ำขาดระเบียบ	การเดินเรือบริเวณหน้าเกาะสีชังสับสนขาดระเบียบ โดยมีเรือสินค้าหลายขนาดจอดอยู่ ทำให้การเดินเรือโดยสารข้ามฟาก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลท่องเที่ยวเวลากลางคืนขาดความปลอดภัย และขาดความงามทางทัศนียภาพ	<ol style="list-style-type: none"> ขาดการจัดระบบการจราจรทางน้ำและการแบ่งแนวเดินเรือโดยสารและเรือขนถ่ายสินค้า ขาดแคลนบุคลากรในการจัดการ 	บริเวณพื้นที่ทะเลระหว่างเกาะสีชังกับศรีราชา
2. ความปลอดภัยในการโดยสารเรือข้ามฟาก	เกิดจากการบรรทุกน้ำหนักเกินของเรือโดยสารเกินกว่าสมรรถนะในการรองรับของเรือ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนและฤดูกาลท่องเที่ยวซึ่งมีผู้ใช้บริการมากในขณะที่ปริมาณเรือจำกัด ทำให้ไม่ปลอดภัยสำหรับผู้โดยสารแม้ว่าจะมีอุปกรณ์ช่วยชีวิตอยู่แล้วก็ตาม ทั้งนี้อุบัติเหตุที่เกิดจากเรือโดยสารบรรทุกน้ำหนักเกินและพุ่งเข้าชนเรือบรรทุกน้ำมันเมื่อหลายปีก่อนส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก น่าจะเป็นข้อตระหนักที่สำคัญของผู้ประกอบการต่อการคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน	<ol style="list-style-type: none"> ผู้มาเยือนส่วนใหญ่จะมากในฤดูกาลท่องเที่ยวและวันหยุดทำให้จำนวนเรือไม่เพียงพอแก่ความต้องการ ผู้ประกอบการบางรายขาดความรับผิดชอบเปิดโอกาสให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินปกติ ขาดแคลนเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบโดยตรง 	บริเวณพื้นที่ทะเลระหว่างเกาะสีชังกับศรีราชา
3. ปัญหาการขาดการประสานงานและการตรวจสอบในการดำเนินงานของกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา	การดำเนินการพัฒนาของกลุ่มที่เกี่ยวข้องขาดการประสานงานและการตรวจสอบซึ่งกันและกัน เป็นผลให้เกิดความขัดแย้งระหว่างกลุ่มซึ่งสรุปไว้ในตารางที่ 4.20 ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นภายใต้ความสัมพันธ์ 3 รูปแบบ คือ หน่วยงานราชการกับประชาชน ประชาชนกับนักลงทุน และระหว่างองค์กรท้องถิ่นด้วยกัน แต่ความสัมพันธ์ระหว่างราชการและนักลงทุนกลับไม่มีปัญหาแต่อย่างใด เพราะเป็นความสัมพันธ์ที่เอื้อต่อการดำเนินงานของนักลงทุนโดยตรง (ความสัมพันธ์ดังกล่าวมีหลายระดับขึ้นกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง โดยหน่วยงานราชการทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานท่าเรือน้ำลึกประกอบด้วย กระทรวงมหาดไทยมีหน้าที่จัดเก็บภาษี กรมเจ้าท่าเกี่ยวข้องกับการกฏเกณฑ์ท่าเรือ สรรพสามิตเกี่ยวข้องกับน้ำมันในประเทศ ในขณะที่น้ำมันนอกประเทศเป็นหน้าที่ศุลกากร ส่วนพาณิชย์จังหวัดและสุขภาพทำหน้าที่เก็บภาษีบำรุงท้องที่และภาษีโรงเรือน) จากการขัดแย้งดังกล่าวส่งผลให้การพัฒนาขาดประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดความล่าช้าและขาดระบบในการพัฒนา สร้างความสับสนให้ประชาชนในการนำเสนอเผยแพร่ข้อมูลกำหนดบทบาทและทิศทางการพัฒนาในพื้นที่ไม่ชัดเจน เนื่องจากต่างคนต่างทำและขาดการประสานงานกับแผนพัฒนาจากหน่วยงานราชการ เกิดการกระจายงบประมาณในการพัฒนาในด้านเดียวกันส่งผลต่อการระงับของโครงการต่างๆ รวมทั้งสร้างปัญหารวมทั้งลดความเชื่อมั่นของนักลงทุน ซึ่งเป็นข้อจำกัดต่อการลงทุน ที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่เพราะการลงทุนเป็นกลไกที่ก่อให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่	<ol style="list-style-type: none"> การขาดการประสานงานในการดำเนินงานในด้านต่างๆ หรือการประสานงานที่ขาดประสิทธิภาพ เช่น ข้อมูลในการเผยแพร่ขาดความชัดเจน การนิ่งเฉยไม่รับรู้ต่อปัญหาและความต้องการในแต่ละฝ่าย เป็นต้น การขาดระบบการตรวจสอบข้อเท็จจริงในการดำเนินงาน 	ชุมชนเกาะสีชัง

ที่มา : จากการศึกษาและการสำรวจภาคสนาม

ตารางที่ 4.20 แสดงการเปรียบเทียบสภาพความความสัมพันธ์ที่เกิดจากการขาดการประสานงานและการตรวจสอบในการดำเนินงาน

ประเด็นการวิเคราะห์	ราชการกับประชาชน	ประชาชนกับนักลงทุน	ระหว่างองค์กรท้องถิ่น (Local Organization)
<p>สาเหตุและสภาพของการขาดการประสานงานและการตรวจสอบ</p>	<p>ราชการขาดการประสานงานและกระจายข้อมูลสู่ประชาชน ซึ่งก่อให้เกิดการขาดความเข้าใจในปัญหาและความต้องการที่แท้จริงของพื้นที่</p>	<p>การที่การประสานงานระหว่างนักลงทุนต่อประชาชนขาดความชัดเจน ข้อมูลคลุมเครือและเป็นวิชาการต่อความเข้าใจประชาชนต้องยอมรับเงื่อนไขต่างๆเพราะขาดอำนาจการตัดสินใจ นอกจากนี้นักลงทุนขาดการประสานงานโดยตรงกับชาวบ้าน แต่การดำเนินการต่างๆจะติดต่อผ่านหน่วยงานราชการเลย ทำให้เกิดปัญหาขึ้นในภายหลัง รวมทั้งการแทรกแซงของ NGOs หรือกลุ่มนักวิชาการต่าง ๆ ก่อให้เกิดกระแสต่อต้านมากขึ้น เนื่องจากการเป็นสังคมประมงและด้วยคุณภาพการศึกษาของประชากรอาจทำให้ขาดการวินิจฉัยข้อมูลและถ่ายทอดการชักจูง รวมทั้งนักลงทุนไม่ทำตามเงื่อนไขที่ให้ไว้กับชาวบ้าน เช่น การจ้างงาน สร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน แต่ทำเพียงเล็กน้อยเพื่อลดแรงกดดัน ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหามาระยะสั้น</p>	<p>สาเหตุที่ทำให้เกิดความขัดแย้งประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การขาดการประสานงานระหว่างกลุ่มทั้งนี้เนื่องจาก <ul style="list-style-type: none"> - ความแตกต่างของแนวคิดของกลุ่มผู้มีส่วนได้และเสีย การแบ่งแยกแนวคิดเกิดขึ้นชัดเจนหลังจากมีความขัดแย้งในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ซึ่งมีการแบ่งเป็นกลุ่มที่มีการสนับสนุนและคัดค้าน โดยมีพื้นฐานแนวคิดของการพัฒนาแยกจากการอนุรักษ์อย่างชัดเจน ทั้งนี้ความแตกต่างของแนวคิดนี้เป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดของความขัดแย้ง - การเข้ามามีส่วนร่วมของกลุ่มบุคคลที่สามต่อการเสนอแนะแนวคิดให้กับองค์กรท้องถิ่น ประกอบด้วย NGOs นักวิชาการ นักศึกษา นักลงทุน ซึ่งมีส่วนต่อการสร้างกระแสความคิด ในขณะที่การเป็นสังคมประมงประกอบกับการขาดคุณภาพการศึกษาของชาวบ้าน อาจทำให้ขาดการวินิจฉัยและถ่ายทอดการชักจูง - ความแตกต่างของวิธีการที่ใช้ แม้ว่าจะมีแนวคิดเดียวกันในบางเรื่องแต่วิธีการในการพัฒนาเพื่อที่จะเข้าถึงเป้าหมายแตกต่างกัน ก็ส่งผลให้เกิดความขัดแย้ง และความไม่พอใจขึ้นมาได้ 2. การขาดความโปร่งใส และการเปิดเผยข้อมูลในการทำงาน <ul style="list-style-type: none"> - การมีผลประโยชน์แอบแฝง บางกลุ่มพัฒนาเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าส่วนรวม เช่น ทำเพื่อฐานเสียง เป็นต้น 3. ยานาจอในการจัดการแตกต่างกันขึ้นกับสถานภาพในสังคม เช่น กลุ่มที่มีสมาชิกอยู่ในสุขาภิบาลมากกว่าจะมีอำนาจในการจัดการสูงกว่า หรือกลุ่มที่มีผู้นำเป็นผู้กว้างขวางในสังคมก็จะมีคนเชื่อถือและได้รับความร่วมมือสูง เป็นต้น
<p>สภาพความสัมพันธ์</p>	<p>ประชาชนไม่รับรู้ข้อมูลในการดำเนินการพัฒนาอย่างทั่วถึง และหลายกลุ่มไม่พอใจในการทำงานของราชการ ทั้งในระบบงานและบุคลากรของราชการ แต่ทั้งนี้หากเปรียบเทียบกับความสัมพันธ์ในอดีตกับปัจจุบันนับว่าดีขึ้น เนื่องจากในอดีตการเข้าถึงข้อมูลจากหน่วยงานราชการกับชาวบ้านจะมีผู้ใหญ่บ้านหรือกำนันเป็นผู้ประสานงาน ซึ่งเป็นตัวกลางที่มีจำนวนน้อย ในขณะที่ปัจจุบันกลุ่มพัฒนาด้านอาชีพหรืออาสาสมัครต่าง ๆ มีบทบาทในการเป็นตัวกลางมากขึ้น จึงช่วยลดการของผู้ใหญ่บ้านและกำนัน ทำให้สภาพความสัมพันธ์ดีขึ้นมาบ้าง</p>	<p>ความขัดแย้งในระดับนี้เกิดขึ้นชัดเจนในระยะแรก การลงทุน ในรูปแบบของการประท้วงคัดค้านและเผยแพร่ทางสื่อมวลชน แม้ว่าปัจจุบันจะไม่มีแล้วก็ตาม แต่ประชาชนบางส่วนยังขาดความเข้าใจและการยอมรับ ซึ่งอาจส่งผลต่อการดำเนินการหรือลงทุนอย่างเต็มรูปแบบมากขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ในปัจจุบันการพัฒนาท่าเรือถูกแบ่งแยกอย่างชัดเจนภายในพื้นที่ ทั้งด้านสถานที่ตั้งและความสัมพันธ์กับประชาชน แต่กระนั้นกระแสต่อต้านที่ยังมีอยู่อาจส่งผลกระทบต่อดำเนินงานในอนาคตได้ ดังนั้นเงื่อนไขสำคัญที่นักลงทุนต้องการจากชาวบ้านก็คือการยอมรับจากชาวบ้านเพื่อลดแรงกดดันและเกิดความเข้าใจในการดำเนินงานอย่างแท้จริง ซึ่งจะส่งผลให้เกิดแรงสนับสนุนต่อการดำเนินงานพัฒนา และทำให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<p>จากหลักการและการดำเนินงานต่างกัน โดยต่างก็มุ่งเน้นเฉพาะเรื่อง ขาดการมองภาพรวมทำให้เกิดความขัดแย้งซึ่งส่งผลให้การดำเนินการพัฒนาขาดประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องต่างดังที่ได้วิเคราะห์ไว้แล้ว</p> <p>สำหรับความพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้ที่ผ่านมา ประกอบด้วย การจัดกิจกรรมร่วมโดยใช้ "ความศรัทธา" เป็นเงื่อนไขต่อความร่วมมือ เช่น ก่อสร้างหล่อพระรูป ร.5 ซึ่งเป็นศูนย์รวมความศรัทธาของชาวบ้าน ซึ่งได้ผลในแง่ความร่วมมือแต่ไม่ได้ช่วยลดความขัดแย้งเท่าใดนัก จัดกิจกรรมเกี่ยวกับอาชีพ เช่น กลุ่มแม่บ้าน กลุ่มลูกเรือชาวบ้านซึ่งช่วยประสานราชการและประชาชนมากกว่า และมีการจัดตั้งกลุ่มสภาวีชนธรรม เพื่อรวมกลุ่มผู้นำขึ้นในปี.ศ 2541 แต่ไม่ประสบความสำเร็จ ทั้งนี้ตัวแปรสำคัญที่จะช่วยลดปัญหาดังกล่าวนี้ได้คือ ตัวกลางที่จะเข้ามาประสานแนวคิดและวิธีการพัฒนาของแต่ละกลุ่ม โดยจากการสัมภาษณ์พบว่า มีการเสนอให้ใช้ตัวกลางซึ่งมีอิทธิพล หรือบุคคลที่เป็นที่เชื่อถือและมีบทบาทสูงในการพัฒนาและการประสานงานหน่วยงานต่างๆ เช่น สภาจังหวัด (สจ.) ฯลฯ แต่หลายฝ่ายเห็นว่า เจ้าหน้าที่จากภาครัฐโดยเฉพาะนายอำเภอจะเป็นตัวกลางในการประสานที่ดีที่สุด โดยเป็นผู้ประสานความคิดและใช้อำนาจที่มีในการขอความร่วมมือและประสานงาน แต่ทั้งนี้ความสำเร็จขึ้นกับคุณภาพของตัวกลางเป็นหลัก นอกจากนี้ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ฝ่ายรัฐ จะเป็นตัวแปรสำคัญในการผลักดันให้องค์กรสังคมเข้มแข็ง ดังนั้นนายอำเภอจึงน่าจะมีศักยภาพในการประสานและลดความขัดแย้งดังกล่าวนี้มากที่สุด</p>

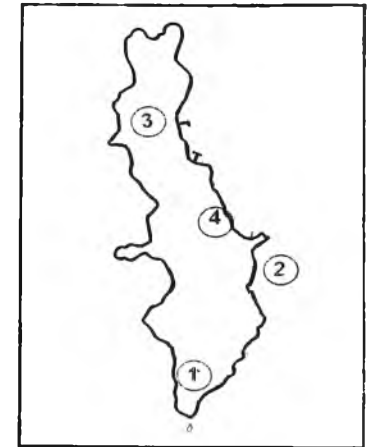
ที่มา : สรุปจากการสัมภาษณ์และสำรวจภาคสนาม

ตารางที่ 4.21 แสดงสภาพปัญหา สาเหตุและพื้นที่เกี่ยวข้อง ที่เกิดจากปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคม

ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา/ผลกระทบ	สาเหตุ
<p>1. การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมและปัญหาสังคม</p> <p>1.1 ความเสื่อมโทรมพฤติกรรมและค่านิยม</p>	<p>ในการวิเคราะห์ปัญหาสังคมที่เกิดขึ้น จะเห็นปัญหาที่เกิดจากกลุ่มประชากรแฝงเป็นหลัก แต่เดิมเกาะสีชังมีความสัมพันธ์ระหว่างครัวเรือนสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ปิดและมีขนาดชุมชนเล็ก ความผูกพันดังกล่าวมีมาตั้งแต่ในอดีตโดยเฉพาะในกลุ่มที่อยู่เกาะสีชังตั้งแต่บรรพบุรุษจนถึงชั้นลูกหลาน ส่งผลต่อการปกครองและการควบคุมพื้นที่เนื่องจากยังมีวิถีระบบอาวุโสกันอยู่ แต่ปัจจุบันอิทธิพลความเจริญและการเพิ่มขึ้นของประชากรทำให้สภาพสังคมและชีวิตเปลี่ยนแปลงไป โดยความสัมพันธ์ระหว่างครัวเรือนมีลดน้อยลง ความสัมพันธ์ชั้นลูกหลานยิ่งห่างออกไป การเข้ามาของกลุ่มประชากรแฝงทำให้ความเข้มข้นของแรงผูกพันลดน้อยลงเนื่องจากไม่ได้มีความรู้สึกเป็นเจ้าของในพื้นที่ อีกทั้งยังมีส่วนในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและค่านิยมในการใช้ชีวิต ทั้งในด้านความเป็นอยู่ การแต่งกาย ความพึงพอใจ รวมถึงความอ่อนแอในการดำรงไว้ซึ่งประเพณีและวัฒนธรรมในเกาะสีชัง แต่ทั้งนี้ประเพณีและวัฒนธรรมได้ถูกฟื้นฟูขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวบ้างแล้วในปัจจุบัน</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดจากอิทธิพลนักท่องเที่ยวหรือคนที่เกี่ยวข้อง 2. เกิดจากอิทธิพลประชากรแฝงในพื้นที่หลายกลุ่ม 3. การขยายตัวเพิ่มของประชากรในพื้นที่ 4. ขาดการปลูกฝังค่านิยมประเพณีวัฒนธรรมในพื้นที่
<p>1.2 ปัญหายาเสพติด การพนันและการขายบริการทางเพศ</p>	<p>ปัจจุบันในกลุ่มนักเรียนและผู้ใช้งานมีการใช้ยาเสพติดจำนวนมากชนิดของยาเสพติดที่ใช้เป็นยากระตุ้นประสาทหรือยาบ้า และในบางกลุ่มให้ความสนใจกับการพนันเกี่ยวกับกีฬาต่าง ๆ แต่ยังคงมีการเล่นในวงแคบ ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและสถาบันสังคมมาก ส่วนการขายบริการทางเพศ พบว่ากลุ่มโสเภณีส่วนใหญ่จะขายบริการให้กับลูกค้าตามเรือขนส่งสินค้าโดยใช้เกาะเป็นที่พักอาศัยชั่วคราว และจากการสำรวจพบว่ามีโสเภณีส่วนน้อยเท่านั้นที่ขายบริการให้นักท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มีความสนใจต่อสถานสถาน สภาพธรรมชาติและกิจกรรมที่เกี่ยวกับธรรมชาติ ให้ความสำคัญในการใช้บริการทางเพศมีไม่มากนัก อีกทั้งบนเกาะสีชังไม่มีสถานเริงรมย์และแหล่งท่องเที่ยวในยามค่ำคืน ซึ่งส่งผลให้ความต้องการบริการทางเพศลดลง ตามลำดับ แต่ทั้งนี้แม้ว่าจะไม่มีการขายบริการโดยตรงในพื้นที่ แต่ก็ส่งผลต่อภาพพจน์ด้านลบของเกาะสีชังได้เช่นกัน</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดจากอิทธิพลนักท่องเที่ยวหรือกลุ่มคนที่เกี่ยวข้อง 2. เกิดจากอิทธิพลประชากรแฝงในพื้นที่หลายกลุ่ม 3. การขยายตัวเพิ่มของประชากรในพื้นที่ 4. เจ้าหน้าที่ในการควบคุมและปราบปรามมีจำนวนไม่เพียงพอ
<p>1.3 ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</p>	<p>การลักขโมยและการทำร้ายร่างกายมีบ้างแต่ไม่รุนแรง และถูกเพ่งเล็งว่าเกิดจากกลุ่มประชากรแฝง เพราะเกาะสีชังเป็นพื้นที่ขนาดเล็กคนในพื้นที่รู้จักกันอย่างทั่วถึงทำให้คนในพื้นที่ไม่กล้าก่อคดีแต่หากเป็นกลุ่มคนนอกพื้นที่ซึ่งไม่มีหลักฐานการอยู่อาศัยยากต่อการควบคุมเพราะไม่สามารถตรวจสอบหรือตามจับได้ จึงเป็นกลุ่มที่ก่อให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัยมากกว่า</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดจากอิทธิพลประชากรแฝงในพื้นที่หลายกลุ่ม 2. การขยายตัวเพิ่มของประชากรในพื้นที่ 3. เจ้าหน้าที่ในการปราบปรามมีจำนวนไม่เพียงพอ
<p>1.4 ปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงานราชการ</p>	<p>ปัญหาเกิดขึ้นเนื่องจากท้องถิ่นไม่สามารถจัดเก็บภาษีจากกลุ่มประชากรแฝงได้ อีกทั้งงบประมาณ บุคลากรยังมีเท่าเดิม แต่ในขณะเดียวกันก็จำเป็นต้องจัดหาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนองตอบความต้องการที่มากขึ้น โดยเฉพาะความต้องการน้ำและไฟฟ้า ซึ่งถือเป็นการเพิ่มภาระในการพัฒนา เนื่องจากปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานหลัก คือ น้ำ ไฟฟ้า ยังมีจำนวนไม่เพียงพอสำหรับสนองตอบความต้องการของประชากรที่อยู่อาศัยในพื้นที่</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดจากอิทธิพลประชากรแฝงในพื้นที่หลายกลุ่ม 2. การขยายตัวเพิ่มของประชากรในพื้นที่ 3. ท้องถิ่นไม่สามารถจัดเก็บภาษีจากกลุ่มประชากรแฝงได้ทำให้ขาดงบประมาณเพื่อสนองตอบความต้องการที่เพิ่มขึ้น
<p>1.5 การขาดแรงผลักดันและความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่</p>	<p>งานพัฒนาต่าง ๆ ไม่ได้รับแรงสนับสนุนและความร่วมมือเท่าที่ควรจากกลุ่มประชากรแฝง เป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าในอนาคตประชากรในพื้นที่จะมีแนวโน้มอพยพออก ในขณะที่กลุ่มประชากรแฝงจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยเห็นได้จากในปัจจุบันประชากรในทะเบียนมี 4,000 กว่าคน แต่ที่อยู่อาศัยจริงจริงในพื้นที่ประมาณ 2,000 คน (สำรวจจากผู้มีสิทธิ์เลือกตั้ง) การที่ประชากรแฝงมีแนวโน้มจะสูงกว่าประชากรในพื้นที่ที่อยู่จริงทำให้มองเห็นสภาพการเปลี่ยนแปลงของประชากรและสภาพปัญหาที่จะเกิดกับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคตได้ชัดเจนมากขึ้น</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. กลุ่มประชากรแฝงเป็นกลุ่มคนนอกพื้นที่จึงขาดความผูกพันและความรู้สึกร่วมในการพัฒนา 2. การขยายตัวของกลุ่มประชากรแฝง

ที่มา : จากการศึกษาและการสำรวจภาคสนาม

หมายเหตุ : ปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคมจะไม่มีภาระพื้นที่เนื่องจากเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับบุคคลและพฤติกรรมของบุคคล



ภาพที่ 4.4 แสดงสภาพปัญหาในพื้นที่

1. ภาพขยะตกค้างเนื่องจากกำจัดไม่หมด
2. คราบน้ำมันและของเสียบริเวณท่าวัง
3. สภาพอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ ที่สร้างขึ้นเพื่อกักเก็บน้ำ แต่มีประสิทธิภาพต่ำไม่สามารถเก็บน้ำได้
4. สภาพถนนเข้าสู่ท่าวัง มีสภาพทรุดโทรม

การจัดการเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากร ประกอบกับประชากรในพื้นที่ส่วนใหญ่มีคุณภาพต่ำ ส่งผลต่อการด้อยคุณภาพประชากรซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะการพัฒนาในระดับใหญ่ซึ่งเป็นการพัฒนาก้าวกระโดดที่ไม่สอดคล้องกับคุณภาพและความพร้อมต่อการรองรับการพัฒนาของประชากรและก่อให้เกิดปัญหาสังคม ทั้งนี้ตัวแปรสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเพิ่มขึ้นและความรุนแรงของปัญหา คือ “ประชากรแฝง” โดยจากการวิเคราะห์ผลกระทบจากการพัฒนาข้างต้นพบว่า กลุ่มนักท่องเที่ยวและแรงงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวก็มีส่วนในการก่อให้เกิดปัญหา แต่ทั้งนี้จากสภาพความเป็นจริงประชากรแฝงในกลุ่มที่อยู่อาศัยจริงในพื้นที่กลับมีบทบาทในการสร้างปัญหาต่าง ๆ โดยตรงมากกว่า โดยเฉพาะ แรงงานประมง แรงงานรับจ้างขนส่งสินค้า รถรับจ้าง ผู้หญิงบริการและแรงงานก่อสร้าง ซึ่งได้กล่าวแล้วในบทที่ 3 แม้ว่ากลุ่มประชากรแฝงจะก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจพื้นที่ แต่ก็เป็นตัวแปรสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเกิดปัญหาสังคมในรูปแบบต่าง ๆ ที่ซับซ้อนและต่อเนื่องกันเป็นลูกโซ่ โดยปัญหาที่เกิดขึ้นประกอบด้วย การเสื่อมโทรมพฤติกรรมและค่านิยม ปัญหายาเสพติด การพนัน การขายบริการทางเพศ ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปัญหาต่อการดำเนินการหน่วยงานราชการและขาดแรงผลักดันและความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่

4.5.2 สาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหา

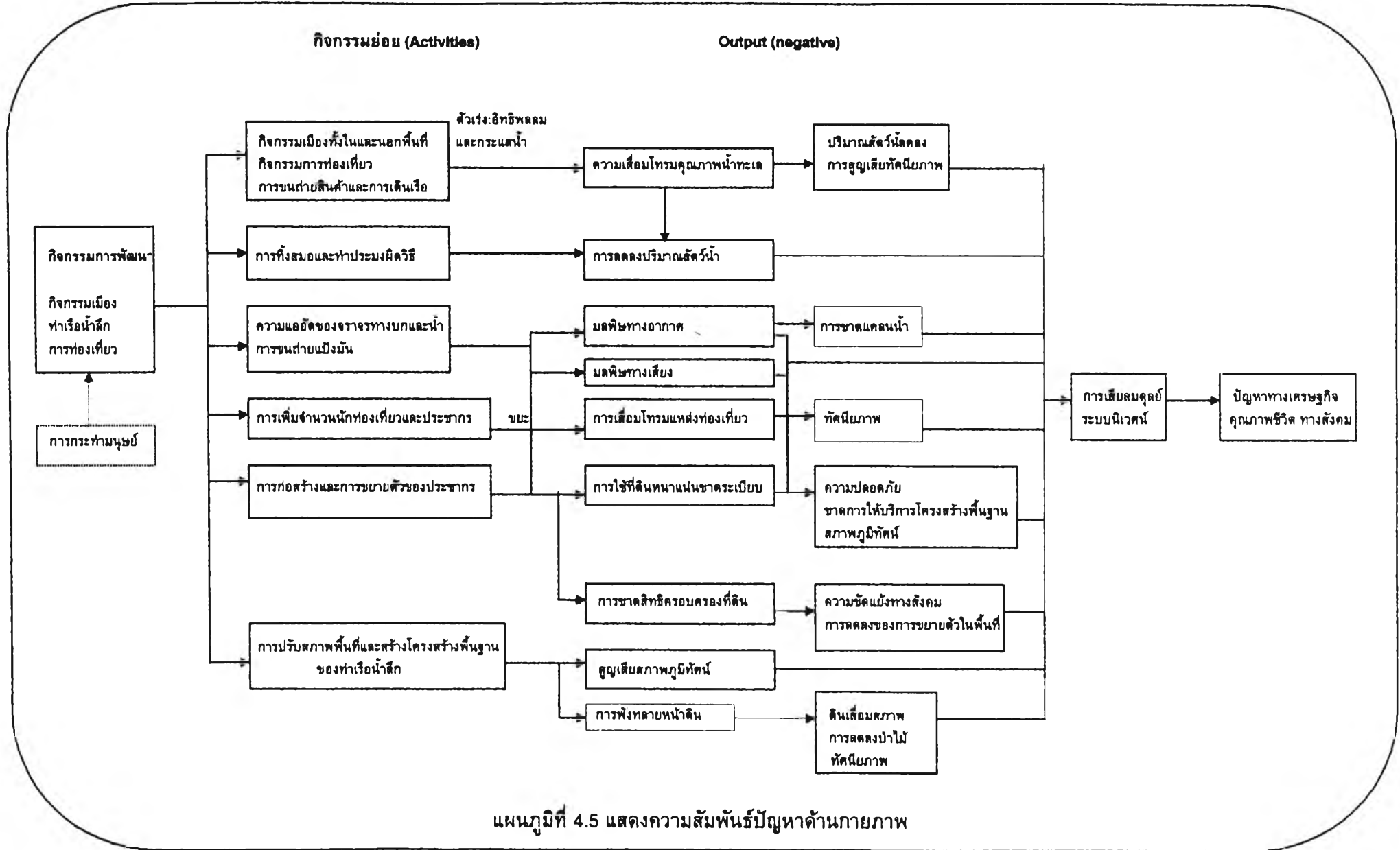
สาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาในการพัฒนาพื้นที่โดยทั่วไปมักเกิดจาก “การเปลี่ยนแปลงพื้นที่โดยสภาพธรรมชาติ” และ “การกระทำของมนุษย์” โดยการเปลี่ยนแปลงจากสภาพธรรมชาติมักเกิดจากภัยธรรมชาติซึ่งส่งผลให้ทรัพยากรถูกทำลายหรือเสื่อมโทรม ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า เกาะสีชังเป็นพื้นที่ที่ไม่มีเกิดการเกิดภัยธรรมชาติต่าง ๆ มาก่อน และการที่ทรัพยากรธรรมชาติมีการเปลี่ยนแปลงโดยตัวมันเอง เช่น การถูกกัดเซาะของฐานหินชายฝั่ง การพังทลายของดิน และอื่น ๆ ก็ล้วนแต่มีสาเหตุเบื้องต้นมาจากกิจกรรมการพัฒนาต่าง ๆ ที่วิเคราะห์ไว้แล้วข้างต้น แม้ว่าการดำเนินงานในพื้นที่จะมีได้เกิดบนพื้นที่เหล่านั้นโดยตรงก็ตาม ดังนั้นสาเหตุเบื้องต้นที่ก่อให้เกิดปัญหาในพื้นที่เกาะสีชังคือการกระทำของมนุษย์ซึ่งอยู่ในรูปของกิจกรรมการพัฒนาต่าง ๆ โดยเฉพาะกิจกรรมหลัก คือ ท่าเรือ น้ำลึก การท่องเที่ยว และการพัฒนาชุมชน ซึ่งการพัฒนาในแต่ละด้านต่างก็มีกิจกรรมและการดำเนินการ (Activities) ในพื้นที่ต่างกัน โดยการพัฒนาเมืองก่อให้เกิดการใช้ที่ดินเพื่อตั้งถิ่นฐาน และขยายตัวของชุมชนตามการเพิ่มขึ้นของประชากร และเกิดกิจกรรมเพื่อดำรงชีพในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งเมื่อรวมกับกิจกรรมที่เกิดจากการพัฒนาท่าเรือและท่องเที่ยวจะก่อให้เกิดผลกระทบ (Output) เชิงลบต่าง ๆ มากมาย ทั้งนี้จากการศึกษาสภาพปัญหาทำให้มองเห็นว่าสาเหตุที่แท้จริง ที่ทำให้เกิดผลกระทบและปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่คือ การจัดการพื้นที่ขาดประสิทธิภาพโดยเฉพาะในด้านการจัดหาและการจัดการในด้านโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ที่ขาดความสมดุล เนื่องจากการดำเนินการมุ่งเน้นการส่งเสริมการพัฒนาและการจัดหาปัจจัยสนับสนุนเพื่อสนองความต้องการในกระบวนการผลิตที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการเร่งการระบายของเสียในรูปแบบของ น้ำเสีย ขยะ ก๊าซ ฝุ่นละออง ออกสู่สภาพแวดล้อมมากขึ้น ในขณะที่การจัดการของเสียดังกล่าวในพื้นที่ไม่เพียงพอหรือไม่มีเลยในบางด้าน ส่งผลเสียโดยตรงต่อระบบนิเวศน์และทรัพยากร และส่งผลต่อเนื่องในด้านเศรษฐกิจและสังคม ตามลำดับ ทั้งนี้แม้ว่าในสภาพปัจจุบันพื้นที่จะยังไม่สะท้อนปัญหาที่เกิดจากของเสียต่าง ๆ อย่างรุนแรงมากนัก แต่หากการจัดการยังคงขาดการปรับปรุงแก้ไข ของเสียในกระบวนการผลิตที่ถูกปล่อยสู่สภาพแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง จะทำ

ให้ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมไม่สามารถบำบัดตนเองได้ทัน เนื่องจากการกระทำดังกล่าวเกินขีดความสามารถในการรองรับของสิ่งแวดล้อม (Over Carrying Capacity) ส่งผลให้พื้นที่ประสบปัญหาทางสิ่งแวดล้อมที่ยากต่อการฟื้นฟูและแก้ไขได้ในอนาคต

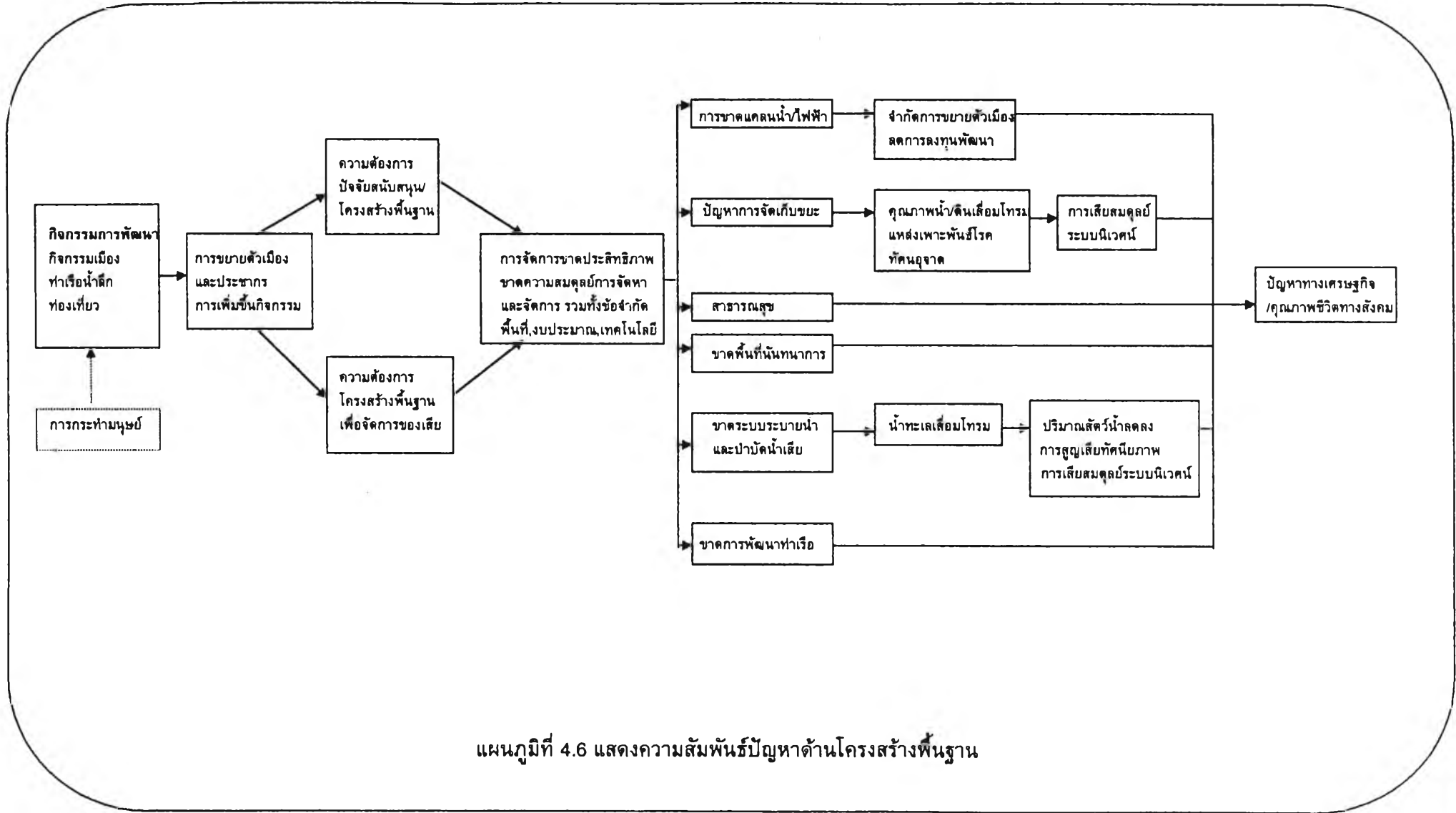
4.5.3 การวิเคราะห์โครงสร้างความสัมพันธ์ของปัญหา

จากการวิเคราะห์สาเหตุและสภาพปัญหา พบว่า การกระทำของมนุษย์ในรูปแบบการพัฒนาต่างๆ เป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดปัญหา โดยมี “การจัดการที่ขาดประสิทธิภาพ” เป็นเงื่อนไขสำคัญที่ผลักดันให้ปัญหาต่างๆ ที่มีความรุนแรงและเด่นชัดมากขึ้น โดยจากแผนภูมิที่ 4.7 แสดงถึงกระบวนการเกิดปัญหาและโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัญหา เมื่อมีการดำเนินการของกิจกรรมการพัฒนาต่างๆ ก่อให้เกิดการขยายตัวเมือง การเพิ่มขึ้นประชากร และการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมการพัฒนาในสาขาต่างๆ ซึ่งในการดำเนินการพัฒนาดังกล่าวทำให้ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยต่างๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากรมีมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็ก่อให้เกิดของเสียจากกระบวนการผลิตในรูปแบบของการเสื่อมโทรมทรัพยากรและมลพิษต่างๆ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องต่างๆ เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ และการที่การจัดการในพื้นที่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากการวางนโยบายและแผนงานเพื่อใช้ในการพัฒนาพื้นที่ไม่สอดคล้องกับศักยภาพและสมรรถนะในการรองรับการพัฒนาของพื้นที่ ทำให้การดำเนินงานพัฒนาขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถสนองตอบความต้องการปัจจัยสนับสนุนและจัดการควบคุมของเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตให้อยู่ในปริมาณที่พอเหมาะ อีกทั้งยังขาดความสมดุลเนื่องจากพื้นที่ให้ความสำคัญกับการจัดทามากกว่าการจัดการ ในขณะที่เดียวกันจากสภาพความเป็นจริงการจัดการที่ดำเนินอยู่ยังมีข้อจำกัดทั้งด้านพื้นที่งบประมาณ วิธีการ และเทคโนโลยีที่เหมาะสม ประกอบกับประสบกับปัญหาในการจัดการทั้งด้านการปฏิบัติ (implementation) และด้านบริหารองค์กรโดยมีสาเหตุมาจากการขาดการประสานงานและการตรวจสอบระหว่างกัน จัดเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้การจัดการขาดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และยังส่งผลกระทบต่อปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในสังคมด้วย

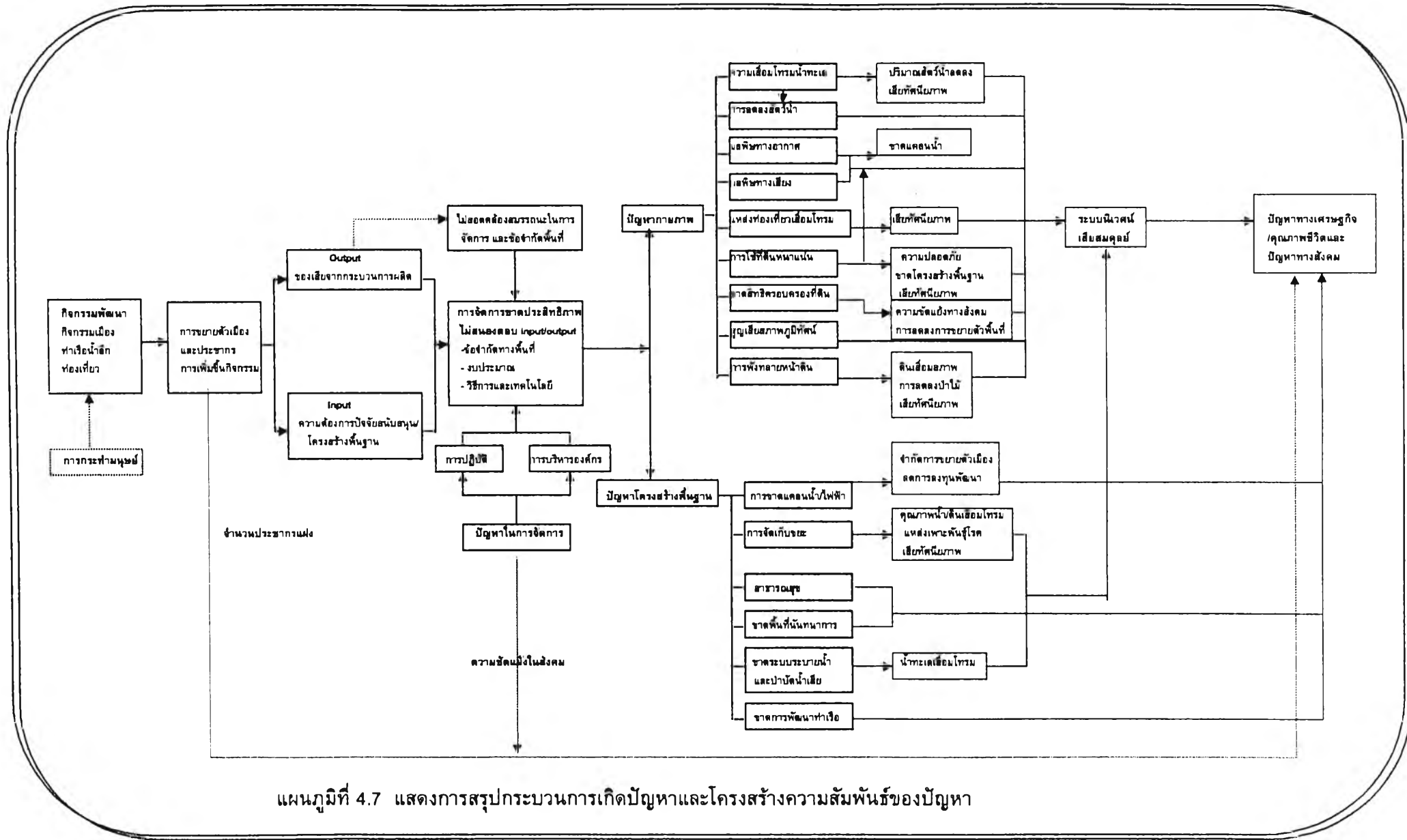
ดังนั้นสภาพของการพัฒนากิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นโดยอิสระขาดการควบคุม หรือการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ประกอบด้วย ปัญหาด้านกายภาพ ส่งผลโดยตรงต่อการเสียสมดุลระบบนิเวศน์ และมีผลต่อเนื่องไปยังปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม ตามลำดับ ในขณะที่การจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ ก็ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ ปัญหาเศรษฐกิจและสังคม เช่นเดียวกัน นอกจากนี้การขยายตัวเพิ่มขึ้นของประชากรแฝง และปัญหาการขาดการประสานงานระหว่างองค์กร ก็ส่งผลกระทบต่อปัญหาทางสังคม ดังที่ได้วิเคราะห์ไว้แล้วข้างต้น จากการศึกษากระบวนการเกิดปัญหาและโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัญหา เป็นเครื่องมือสำคัญที่ทำให้เข้าใจถึงสภาพปัญหาในพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยจากการศึกษาพบว่าหากแก้ไขปัญหาด้านการจัดการให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับศักยภาพในการพัฒนาและขีดความสามารถในการรองรับการพัฒนาในพื้นที่ จะเป็นเงื่อนไขสำคัญในการวางแผนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาในอนาคตได้เป็นอย่างดี เป็นระบบ โดยเฉพาะปัญหาทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการจัดการ ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องไปยังการลดลงของปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม ตามลำดับ



แผนภูมิที่ 4.5 แสดงความสัมพันธ์ปัญหาด้านกายภาพ



แผนภูมิที่ 4.6 แสดงความสัมพันธ์ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน



แผนภูมิที่ 4.7 แสดงการสรุปกระบวนการเกิดปัญหาและโครงสร้างความสัมพันธ์ของปัญหา

4.5.4 การให้ความสำคัญของปัญหาจากกลุ่มที่เกี่ยวข้อง

การให้ความสำคัญของปัญหาจากกลุ่มที่เกี่ยวข้อง จะพิจารณาจากทัศนคติหรือมุมมองที่มีต่อสภาพปัญหาในแต่ละกลุ่มที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

- กลุ่มผู้นำ หมายถึง บุคคลที่มีบทบาทในการพัฒนาพื้นที่ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการ เช่น เจ้าหน้าที่อำเภอ สุขาภิบาล กำนันและผู้ใหญ่บ้าน และกลุ่มผู้นำองค์กรท้องถิ่น ซึ่งหมายถึงประชาชนทั่วไปในพื้นที่ที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ ทั้งนี้อาจเป็นบุคคลที่มีสถานภาพเกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการ บุคคลที่มีสถานะทางการเงินมั่นคงและประชาชนทั่วไป
- กลุ่มผู้ประกอบการ หมายถึง กลุ่มผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจในพื้นที่ แบ่งเป็นผู้ประกอบการที่ขนาดใหญ่ที่ทำท่าเรือน้ำลึก ผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว
- กลุ่มนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและต่างประเทศที่เข้ามาในพื้นที่ และเข้ามาค้างคืนในพื้นที่ รวมทั้งนักทัศนจรที่เข้ามาในพื้นที่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง ซึ่งเป็นบุคคลที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำงานทำหรือรายได้

จากกลุ่มดังกล่าวข้างต้นล้วนแต่มีความสัมพันธ์ในการพัฒนาพื้นที่ ทั้งในแง่การเป็นผู้พัฒนาและในแง่ของการเป็นผู้ที่ได้รับผลจากการพัฒนารวมทั้งปัญหาต่างๆในพื้นที่โดยตรง แต่ทั้งนี้ในแต่ละกลุ่มต่างก็มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับในพื้นที่ต่างกัน ดังนั้นในการสำรวจเพื่อรวบรวมข้อมูลจึงใช้วิธีการต่างกัน โดยในกลุ่มผู้นำและกลุ่มผู้ประกอบการเป็นกลุ่มที่อาศัยในพื้นที่สัมผัสและได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโดยตรง ผู้วิจัยจึงใช้การสัมภาษณ์เพื่อเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายดังกล่าวได้นำเสนอข้อมูลอย่างอิสระและครอบคลุมข้อมูลอย่างละเอียด ในขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นกลุ่มที่เข้ามาในระยะสั้นการรับรู้สภาพปัญหาจึงมีน้อยกว่า 2 กลุ่มแรก ผู้วิจัยจึงใช้แบบสอบถามแบบปิดและเปิดประเด็นต่างๆให้กว้างขึ้นเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมองปัญหาได้ครอบคลุมมากขึ้น นอกจากนี้คำถามที่ใช้ถามจะมีการปรับให้เหมาะสมกับแต่ละกลุ่ม โดยในกลุ่มผู้นำจะมุ่งเน้นปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนาโดยรวมและกลุ่มผู้ประกอบการจะถามถึงปัญหาที่เกี่ยวกับการประกอบการ เป็นต้น และจากความสัมพันธ์ในพื้นที่แตกต่างกันนี้ ทำให้มุมมองและการให้ความสำคัญต่อปัญหาแตกต่างกันในแต่ละกลุ่มซึ่งในการวิเคราะห์เพื่อหาเหตุผลที่แตกต่างจะทำให้เข้าใจถึงความต้องการและแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ได้เป็นชัดเจนมากขึ้น

4.5.4.1 การให้ความสำคัญกับปัญหาของกลุ่มผู้นำ

เนื่องจากกลุ่มผู้นำมีความหลากหลายของฐานะและสถานภาพของบุคคลในพื้นที่ รวมทั้งเป็นกลุ่มที่ต้องแบกรับภาระปัญหาต่างๆโดยตรง ดังนั้นมุมมองต่อสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจึงมีมุมมองกว้างและแยกแยะปัญหาได้มากกว่ากลุ่มอื่น โดยมีปัญหาทั้งสิ้น 21 ปัญหา จากตารางที่ 4.22 แสดงให้เห็นว่าปัญหาส่วนใหญ่เป็นปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในขณะที่เดียวกันจำนวนผู้ได้รับผลจากปัญหากว่าร้อยละ 50 ก็อยู่ในปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดเช่นกัน และเมื่อนำมาจัดลำดับความสำคัญตามจำนวนร้อยละผู้ได้รับปัญหาพบว่าปัญหามีความสำคัญต่อกลุ่มผู้นำประกอบด้วย

ลำดับที่ 1 การขาดแคลนน้ำอุปโภค-บริโภค ซึ่งก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับกลุ่มผู้นำและประชาชนโดยทั่วไปถึงร้อยละ 100 เพราะมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ และต้องซื้อใช้ในราคาแพงเนื่องจากข้อจำกัดด้านการขนส่ง ในขณะที่เดียวกันกลุ่มผู้นำและประชาชนโดยทั่วไปร้อยละ 100 ต่างก็ให้ความสำคัญต่อคุณภาพไฟฟ้าต่ำเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากน้ำและไฟฟ้าเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการทำกิจกรรมต่างๆและเป็นข้อจำกัดสำคัญต่อการพัฒนาและการลงทุนในทุกด้าน

ลำดับที่ 2 การขาดสิทธิครอบครองที่ดิน เป็นปัญหาที่ถูกให้ความสำคัญถึงร้อยละ 78.95 เนื่องจากความรู้สึกขาดความมั่นคงในทรัพย์สินและหลักทรัพย์ในการลงทุน แต่ทั้งนี้ความรู้สึกสำคัญที่ผลักดันให้เป็นปัญหาใหญ่อีกประการคือ “ความรู้สึกเหลื่อมล้ำของสิทธิครอบครองที่ดินระหว่างบุคคล” โดยจะเกิดกับผู้เสียผลประโยชน์ ทั้งที่มีเงื่อนไขและปัจจัยต่างๆคล้ายคลึงกับผู้ที่มีโฉนดและหากมองภาพรวมพบว่านอกจากผลกระทบที่มีต่อบุคคลแล้วปัญหานี้ยังเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาและการขยายตัวของพื้นที่เช่นเดียวกัน ในขณะที่เดียวกันปัญหาความขัดแย้งระหว่างองค์กรท้องถิ่นก็ถูกให้ความสำคัญถึงร้อยละ 78.95 เช่นกัน เนื่องจากเป็นปัญหาทางด้านสังคมที่มีความซับซ้อนและส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่โดยตรง

ลำดับที่ 3 การจัดเก็บและกำจัดขยะไม่เพียงพอ เป็นปัญหาที่มีผู้ให้ความสำคัญถึงร้อยละ 68.42 โดยเฉพาะการจัดเก็บในทะเล ซึ่งก่อให้เกิดการสะท้อนปัญหาออกมาในรูปแบบของการเสื่อมโทรมของน้ำทะเล โดยในกลุ่มผู้ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องในการดำเนินงานมองปัญหาว่าสามารถจัดการได้ในหลากหลายรูปแบบ แต่ติดขัดที่ไม่สามารถจะต้องหรือดำเนินการในการแก้ไขปัญหาได้อย่างเต็มที่เนื่องจากขาดอำนาจในการจัดการ และจะเป็นอุปสรรคสำคัญในการแก้ไขปัญหาในอนาคตเนื่องจากแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะมีมากขึ้น ในขณะที่วิธีการในการป้องกันและแก้ไขยังไม่ถูกกำหนดและนำมาใช้อย่างเป็นทางการในปัจจุบัน

ลำดับที่ 4 ปัญหายาเสพติด การพนันและการขายบริการทางเพศ เป็นปัญหาที่ถูกให้ความสำคัญถึงร้อยละ 57.89 เนื่องจากเป็นปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นภายในครอบครัวและสังคมโดยรอบ โดยเฉพาะปัญหายาเสพติดที่แพร่หลายมากในกลุ่มนักเรียนและผู้ใช้แรงงาน รวมทั้งเป็นปัญหาสำคัญที่บั่นทอนคุณภาพชีวิตของประชาชนและยากต่อการแก้ไข จากการสัมภาษณ์พบว่าภาระของยาเสพติดเป็นไปอย่างรุนแรง แต่ในการจับกุมผู้ที่มีส่วนในการเกี่ยวข้องเป็นเรื่องยากเพราะเกาะสีชังเป็นพื้นที่ปิดขนาดเล็ก ซึ่งมีความสัมพันธ์ในระบบเครือข่ายสูงทำให้การกระจายข่าวสารระหว่างบุคคลเป็นไปอย่างรวดเร็วส่งผลต่อการรั่วไหลของข้อมูลได้ง่าย ส่วนในเรื่องของการพนันและการขายบริการทางเพศ แม้จะไม่รุนแรงเท่าปัญหายาเสพติด แต่ก็ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและภาพลักษณ์เกาะสีชัง

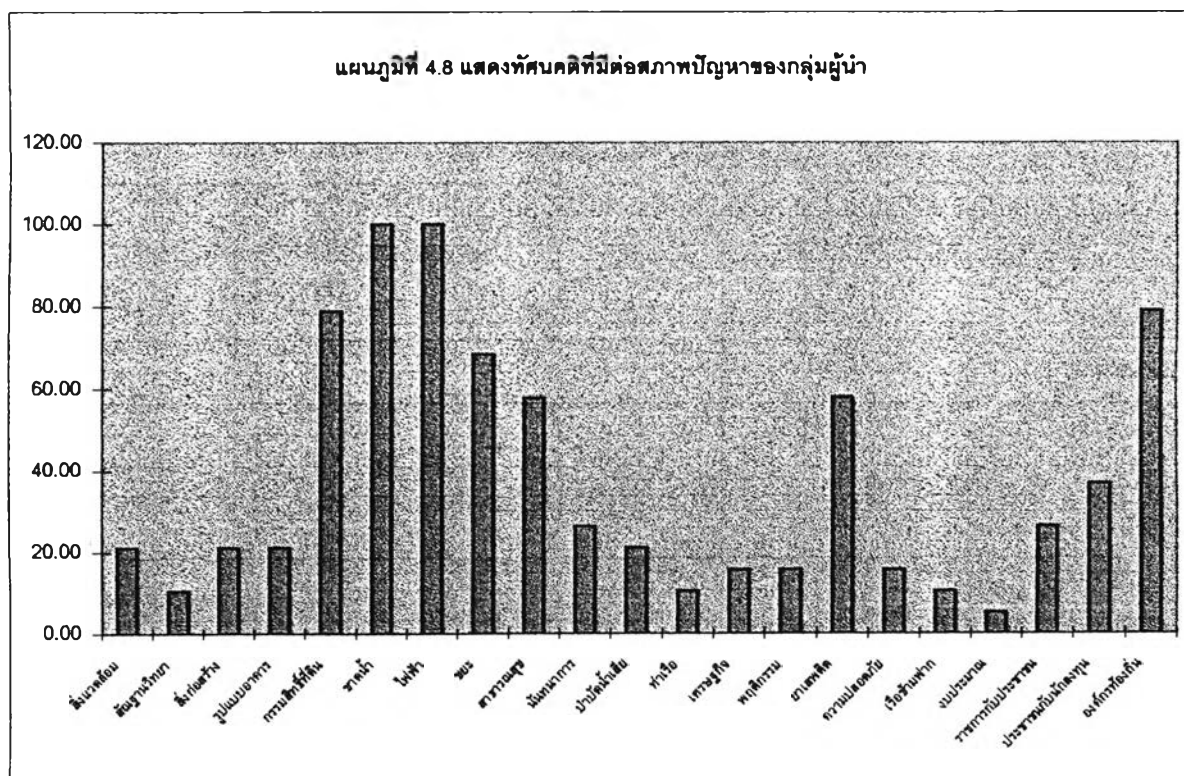
ลำดับที่ 5 ปัญหาความสัมพันธ์ประชาชนและนักลงทุน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัญหาการขาดการประสานงานและตรวจสอบการดำเนินการในโครงสร้างปัญหาที่ได้วิเคราะห์ข้างต้น ทั้งนี้แม้ว่าจะมีได้มีการแสดงออกถึงความขัดแย้งแล้วในปัจจุบัน แต่ก็ยังมีผู้ให้ความสำคัญร้อยละ 36.84 แสดงให้เห็นว่าปัญหาดังกล่าวยังคงมีผลกระทบต่อเมืองในปัจจุบัน โดยเฉพาะการขาดการยอมรับอย่างแท้จริงของประชาชน ซึ่งหากมิได้รับการแก้ไขอาจส่งผลกระทบต่อพัฒนาของนักลงทุนในอนาคต

ทั้งนี้จากความสำคัญในปัญหา 5 ลำดับข้างต้น ของกลุ่มผู้นำมีข้อสังเกตว่าส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่มีผลกระทบโดยตรงต่อการดำรงชีวิตและการพัฒนาพื้นที่ เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นชัดเจนและส่งผลกระทบต่อทุกวิชาชีพและที่สำคัญคือปัญหาใน 5 ลำดับข้างต้นได้มีการพยายาม

ตารางที่ 4.22 แสดงทัศนคติที่มีต่อสภาพปัญหาของกลุ่มผู้นำ

ประเภทปัญหา	สภาพปัญหา	ผู้นำที่ได้รับผลจากปัญหา	
		จำนวน (N=19)	ร้อยละ
ปัญหาด้านกายภาพ	ความเสื่อมโทรมสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร	4	21.05
	การเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมวิทยาชายฝั่ง	2	10.53
	ความหนาแน่นอาคารระเบียบของสิ่งก่อสร้าง	4	21.05
	การเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคาร	4	21.05
	การขาดสิทธิครอบครองที่ดิน	15	78.95
ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ขาดแคลนน้ำอุปโภคบริโภค	19	100.00
	ไฟฟ้ามีคุณภาพต่ำ	19	100.00
	การจัดเก็บและกำจัดขยะไม่เพียงพอ	13	68.42
	ขาดความเชื่อถือในการให้บริการสาธารณสุข	11	57.89
	ขาดพื้นที่นันทนาการในชุมชน	5	26.32
	ขาดระบบระบายน้ำและบำบัดน้ำเสีย	4	21.05
	ขาดการพัฒนาท่าเรือ	2	10.53
ปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคม	ปัญหาการประกอบอาชีพและขาดความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	3	15.79
	การเสื่อมโทรมพฤติกรรมและค่านิยม	3	15.79
	ยาเสพติด การพนันและการขายบริการทางเพศ	11	57.89
	ความปลอดภัยในทรัพย์สิน	3	15.79
ปัญหาด้านการจัดการ	ขาดความปลอดภัยในเรือข้ามฟาก	2	10.53
	ขาดงบประมาณในการจัดการ	1	5.26
	ปัญหาความสัมพันธ์ราชการกับประชาชน	5	26.32
	ปัญหาความสัมพันธ์ประชาชนกับนักลงทุน	7	36.84
	ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรท้องถิ่น	15	78.95

ที่มา : สรุปจากการสัมภาษณ์และการสำรวจภาคสนาม



ดำเนินการแก้ไขอยู่ตลอดเวลาแต่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากปัจจัยต่างๆ เช่น ข้อจำกัดด้านภูมิศาสตร์ งบประมาณ อำนาจในการจัดการและคุณภาพบุคลากร เป็นต้น

4.5.4.2 การให้ความสำคัญกับปัญหาของกลุ่มผู้ประกอบการ

ในที่นี้จะคำนึงถึงกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กเท่านั้น เนื่องจากปัญหาของผู้ประกอบการขนาดใหญ่ซึ่งได้วิเคราะห์อย่างละเอียดใน 4.1.5 เป็นปัญหาที่ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่แต่อย่างไร ในขณะที่ปัญหาในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยตรง แต่ทั้งนี้การที่กลุ่มผู้ประกอบการอาศัยอยู่ในพื้นที่ จึงได้รับผลกระทบต่างๆ ในฐานะที่เป็นประชาชนและในฐานะที่เป็นผู้ประกอบการ ดังนั้นเพื่อลดความซ้ำซ้อนของปัญหาจึงจะนำเสนอเฉพาะปัญหาในการประกอบการเท่านั้น โดยปัญหาที่เกี่ยวข้องมีเพียง 11 ปัญหา และส่วนใหญ่เป็นเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานเช่นเดียวกับกลุ่มผู้นำ รองลงมาคือปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคมและด้านการจัดการตามลำดับ และจากตารางที่ 4.23 เมื่อนำปัญหามาจัดลำดับตามความสำคัญตามจำนวนร้อยละผู้ได้รับปัญหาพบว่าปัญหาดังกล่าวประกอบด้วย

ลำดับที่ 1 ปัญหาน้ำขาดแคลนและราคาแพง เป็นการเพิ่มภาระผู้ประกอบการ ในการจัดซื้อน้ำให้มีปริมาณเพียงพอต่อความต้องการนักท่องเที่ยว ซึ่งการที่น้ำมีราคาแพงส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นตามลำดับ

ลำดับที่ 2 ปัญหาด้านภาวะเศรษฐกิจ เกิดขึ้นเนื่องจากต้นทุนการผลิตสูงขึ้นในกลุ่มผู้ประกอบการ โดยเฉพาะในกลุ่มการเดินทางเรือประสบกับภาวะราคาน้ำมันแพงแต่ไม่สามารถขึ้นค่าโดยสารได้ ในขณะที่เดียวกันนักท่องเที่ยวที่เป็นผู้ใช้บริการมีจำนวนน้อยลงเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของบ้านเมือง ส่งผลต่อเนื่องกับการลดลงของรายได้ผู้ประกอบการ ประกอบกับผู้ประกอบการบางรายมีหนี้สินจะยิ่งส่งผลต่อความรุนแรงของปัญหาในด้านเศรษฐกิจมากขึ้น

ลำดับที่ 3 การขาดการพัฒนาท่าเรือ เป็นปัญหาที่ส่งผลโดยตรงต่อการประกอบการเดินทางเรือ โดยขาดความสะดวกในการดำเนินงาน นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อทุกกลุ่มอาชีพเพราะท่าเรือเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักต่อระบบการเดินทางของพื้นที่เกาะ นอกจากนี้ปัญหาที่สำคัญในระดับเดียวกันคือการลดลงของนักท่องเที่ยว ส่งผลต่อการลดลงของอุปสงค์การท่องเที่ยวซึ่งไม่สอดคล้องกับอุปทานที่เกิดจากกลุ่มผู้ประกอบการที่มีอยู่ในพื้นที่ และมีผลต่อเนื่องกับปัญหาด้านภาวะเศรษฐกิจ

ลำดับที่ 4 ปัญหาที่มีความสำคัญในลำดับที่ 4 ประกอบด้วย การขาดสิทธิครอบครองที่ดินซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญในการลงทุน และปัญหาการแข่งขันธุรกิจที่สูงขึ้น ซึ่งแม้ว่าจะก่อให้เกิดผลดีกับประชาชนโดยทั่วไปจากการได้รับบริการที่ดีขึ้น แต่ในขณะเดียวกันส่งผลลบต่อผู้ประกอบการบางกลุ่มที่ขาดทุนทรัพย์ในการให้บริการ นอกจากนี้การแข่งขันแย่งลูกค้าด้วยวิธีต่างๆทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการอย่างเห็นได้ชัด ส่วนปัญหาสุดท้ายคือการจราจรทางน้ำที่ขาดระเบียบซึ่งส่งผลโดยตรงกับกลุ่มการเดินทางเรือ

ลำดับที่ 5 เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการน้อยที่สุด ประกอบด้วย ไฟฟ้าราคาแพง การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและที่พักไม่สะดวก โดยเฉพาะที่พักแรมที่อยู่ในแหล่งท่องเที่ยวไกลจากชุมชนเพียงไม่กี่แห่ง และปัญหาการขาดแรงงานในกลุ่มการเดินทางเรือ

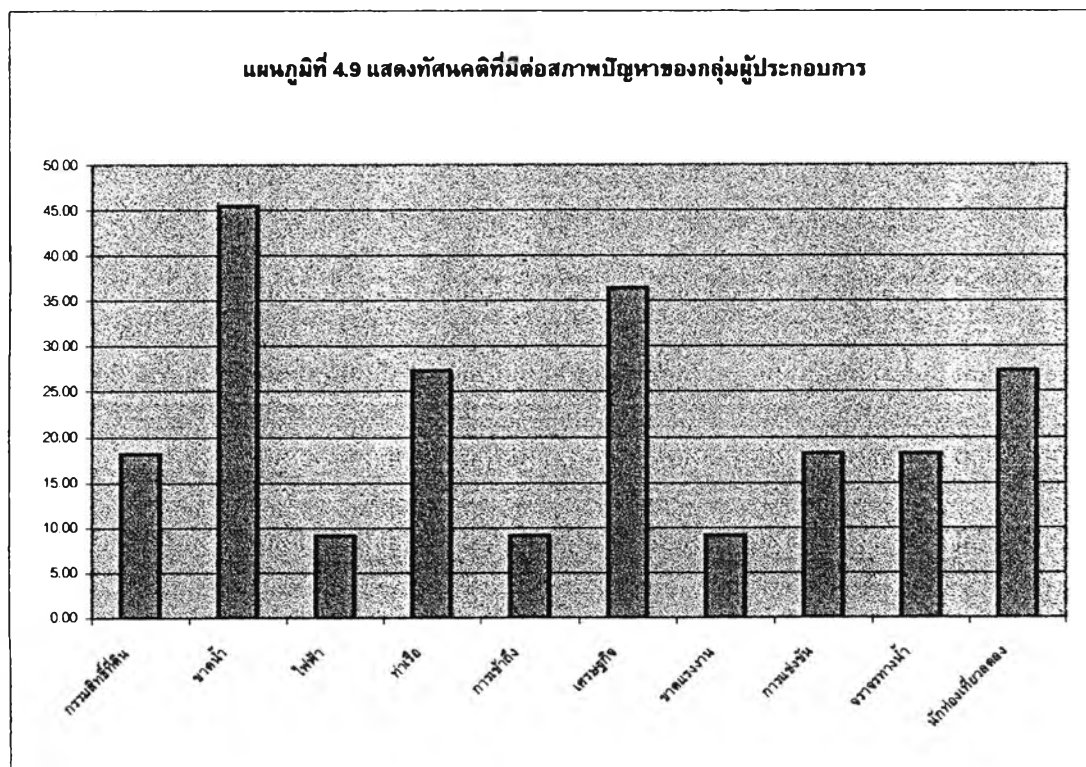
ตารางที่ 4.23 แสดงทัศนคติที่มีต่อสภาพปัญหาของกลุ่มผู้ประกอบการ

ประเภทปัญหา	สภาพปัญหา	ผู้ที่ได้รับผลจากปัญหา	
		จำนวน (N=11)	ร้อยละ
ปัญหาด้านกายภาพ	การขาดสิทธิครอบครองที่ดิน	2	18.18
ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ขาดน้ำและราคาแพง	5	45.45
	ไฟฟ้ามีราคาแพง	1	9.09
	ขาดการพัฒนาท่าเรือ	3	27.27
	การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและที่พักไม่สะดวก	1	9.09
ปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคม	ประสิทธิภาพเศรษฐกิจ ดันทุนการผลิตสูง	4	36.36
	รายได้ต่ำและมีหนี้สิน*		
	ขาดแรงงาน	1	9.09
	ปัญหาการแข่งขันธุรกิจสูง*	2	18.18
ปัญหาด้านการจัดการ	ขาดการจัดระบบจราจรทางน้ำและแนวเดินเรือ	2	18.18
	นักท่องเที่ยวลดลง	3	27.27

ที่มา : สรุปจากการสัมภาษณ์และการสำรวจภาคสนาม

หมายเหตุ : *เป็นปัญหาที่ไม่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่และไม่อยู่ในโครงสร้างปัญหา เนื่องจากเป็นปัญหาพื้นฐานในการประกอบธุรกิจ และเป็นปัญหาที่อยู่ภายใต้การจัดการของผู้ประกอบการโดยตรง

แผนภูมิที่ 4.9 แสดงทัศนคติที่มีต่อสภาพปัญหาของกลุ่มผู้ประกอบการ



ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่า ปัญหาด้านภาวะเศรษฐกิจซึ่งมีความสำคัญในลำดับ 2 และปัญหาการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีความสำคัญในลำดับ 4 เป็นปัญหาที่ไม่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เพราะเป็นปัญหาเฉพาะตัวเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ ดังนั้นจึงไม่อยู่ในโครงสร้างปัญหาที่ได้วิเคราะห์ไปแล้วข้างต้น แต่ในการที่นำมาจัดลำดับความสำคัญเนื่องจากการสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลเป็นคำถามเปิด ทำให้ผู้ประกอบการสามารถเสนอปัญหาได้อย่างอิสระ คำตอบที่ได้รับจะแสดงถึงการให้ความสำคัญกับปัญหาที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนอย่างแท้จริง แม้ว่าปัญหาดังกล่าวจะไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการพัฒนาในพื้นที่ก็ตาม แต่จากมุมมองดังกล่าวทำให้เข้าใจถึงสภาพการชลดตัวของการลงทุนซึ่งเป็นการลดอุปทานในพื้นที่ ซึ่งหากมีการพัฒนาและวางแผนการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบอาจส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวและก่อให้เกิดผลดีทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะลดปัญหาในด้านนี้ได้ตามลำดับ

4.5.4.3 การให้ความสำคัญกับปัญหาของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ในการรวบรวมปัญหาของพื้นที่จากกลุ่มนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับสภาพการให้บริการในด้านต่างๆ โดยแบ่งลักษณะปัญหาตามปริมาณ คุณภาพและความเหมาะสมของที่ตั้ง ดังที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.24 พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะอยู่ระหว่างกลุ่มที่พอใจต่อสภาพการให้บริการและกลุ่มที่ไม่ทราบรวมกับไม่ระบุคำตอบ ในขณะที่กลุ่มที่คิดว่าการให้บริการมีปัญหาจากปริมาณขาดแคลนคุณภาพการให้บริการไม่ดีหรือขาดความเหมาะสมของที่ตั้งมีจำนวนน้อย ทั้งนี้เนื่องจากเงื่อนไขทางด้านรูปแบบและพฤติกรรมนักท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ผนวกกับความสามารถในการให้บริการของผู้ประกอบการ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่มองไม่เห็นปัญหาในแหล่งท่องเที่ยว โดยจากรูปแบบและพฤติกรรมนักท่องเที่ยว พบว่า นักท่องเที่ยวร้อยละ 41.67 จะเดินทางแบบเข้าไป-เย็นกลับ ซึ่งมีข้อจำกัดของเวลาในการท่องเที่ยวและการใช้บริการต่างๆในพื้นที่ อีกทั้งส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เจาะจงมาเฉพาะบางแหล่งท่องเที่ยว เช่น มาเพื่อนมัสการเจ้าพ่อเขาใหญ่โดยเฉพาะ ดังนั้นจากเหตุผลข้างต้นส่งผลให้นักท่องเที่ยวไม่ทราบถึงสภาพปัญหาต่างๆในพื้นที่ ในขณะที่นักท่องเที่ยวร้อยละ 58.34 ที่เลือกจะพักค้างก็มักจะพักตามโรงแรมและบังกะโลเป็นหลัก ซึ่งประเภทที่พักดังกล่าวมีความสะดวกสบายและความพร้อมในการให้บริการมากกว่าที่พักอื่นๆ นอกจากนี้จากลักษณะภูมิประเทศและชื่อเสียงของแหล่งท่องเที่ยวที่เริ่มแพร่หลายมาเพียงไม่กี่ปี ก็เป็นเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวมีได้คาดหวังที่จะได้รับความสะดวกสบายเท่าเทียมกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงแห่งอื่น ทั้งนี้จากเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้มุมมองของนักท่องเที่ยวต่อปัญหาในพื้นที่ไม่ชัดเจน และโดยส่วนใหญ่รู้สึกเฉยๆและพอใจกับการให้บริการต่างๆ ทำให้การจัดลำดับความสำคัญของปัญหาจากมุมมองของนักท่องเที่ยวไม่สามารถทำได้ ดังนั้นในการวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาการท่องเที่ยวจะใช้ข้อมูลจากบทที่ 4 ซึ่งกล่าวถึงปัญหาการท่องเที่ยวที่รวบรวมจากการสำรวจภาคสนามและข้อเสนอแนะของนักท่องเที่ยว เป็นหลัก

4.5.4.4 การเปรียบเทียบการให้ความสำคัญของปัญหาในแต่ละกลุ่ม

ในการศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาในแต่ละกลุ่มที่เกี่ยวข้อง จะมีการให้ความสำคัญของปัญหาต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากความเดือดร้อนของการได้รับผลกระทบของปัญหาในแต่ละกลุ่มแตกต่าง

ตารางที่ 4.24 แสดงทัศนคติที่มีต่อสภาพปัญหาของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูล	รายละเอียด	จำนวนนักท่องเที่ยว (n=120)									จำนวนร้อยละนักท่องเที่ยว								
		ปริมาณ			คุณภาพ			ความเหมาะสมที่ตั้ง			%ปริมาณ			%คุณภาพ			%ความเหมาะสมที่ตั้ง		
		พอ	ขาด	ไม่รู้/ระบุ	ดี	ไม่ดี	ไม่รู้/ระบุ	เหมาะสม	ไม่	ไม่รู้/ระบุ	พอ	ขาด	ไม่รู้/ระบุ	ดี	ไม่ดี	ไม่รู้/ระบุ	เหมาะสม	ไม่	ไม่รู้/ระบุ
ความเป็นปัญหา	1.ไฟฟ้า	56	4	60	43	6	71	0	0	0	46.67	3.33	50.00	35.83	5.00	59.17	0.00	0.00	0.00
	2.น้ำประปาหรือน้ำจืด	46	25	49	33	21	66	0	0	0	38.33	20.83	40.83	27.50	17.50	55.00	0.00	0.00	0.00
	3.การกำจัดขยะ	36	22	62	27	25	68	27	13	80	30.00	18.33	51.67	22.50	20.83	56.67	22.50	10.83	66.67
	4.การระบายน้ำเสีย	27	12	81	16	14	90	17	9	94	22.50	10.00	67.50	13.33	11.67	75.00	14.17	7.50	78.33
	5.โทรศัพท์	35	22	63	34	14	72	28	13	79	29.17	18.33	52.50	28.33	11.67	60.00	23.33	10.83	65.83
	6.โรงพยาบาล	48	11	61	30	8	82	39	7	74	40.00	9.17	50.83	25.00	6.67	68.33	32.50	5.83	61.67
	7.สถานีตำรวจ	58	9	53	39	7	74	47	5	68	48.33	7.50	44.17	32.50	5.83	61.67	39.17	4.17	56.67
	8.จำนวนที่พักนักท่องเที่ยว	53	13	54	43	6	71	33	12	75	44.17	10.83	45.00	35.83	5.00	59.17	27.50	10.00	62.50
	9.ร้านค้าร้านอาหาร	57	23	40	46	18	56	46	14	60	47.50	19.17	33.33	38.33	15.00	46.67	38.33	11.67	50.00
	10.จำนวนเรือให้บริการ	74	10	36	55	20	45	0	0	0	61.67	8.33	30.00	45.83	16.67	37.50	0.00	0.00	0.00
	11.รถที่ให้บริการ	78	8	34	61	11	48	56	9	55	65.00	6.67	28.33	50.83	9.17	40.00	46.67	7.50	45.83
	12.จำนวนถนน	69	14	37	57	8	55	57	7	56	57.50	11.67	30.83	47.50	6.67	45.83	47.50	5.83	46.67

ที่มา : จากแบบสอบถาม

กัน โดยในการศึกษาความสัมพันธ์ของลำดับการให้ความสำคัญต่อปัญหา จากการเปรียบเทียบในแต่ละกลุ่ม พบว่า มีข้อจำกัดในการเปรียบเทียบกับกลุ่มนักท่องเที่ยวเนื่องจากไม่สามารถจัดลำดับความสำคัญได้ ดังนั้นจึงจะเปรียบเทียบเฉพาะมุมมองของกลุ่มผู้นำและประชาชนกับกลุ่มผู้ประกอบการ เท่านั้น ซึ่งได้สรุปลำดับความสำคัญของปัญหาไว้ในตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 แสดงการเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหาในกลุ่มผู้นำและผู้ประกอบการ

ลำดับ	มุมมองปัญหา	
	กลุ่มผู้นำ	ผู้ประกอบการ
1	ขาดแคลนน้ำ/ไฟฟ้าราคาแพง	ขาดแคลนน้ำและราคาแพง
2	ขาดกรรมสิทธิ์ที่ดิน/ความขัดแย้งระหว่างองค์กรท้องถิ่น	ปัญหาภาวะเศรษฐกิจ
3	การจัดเก็บและการกำจัดขยะไม่เพียงพอ	ขาดการพัฒนาท่าเรือ/นักท่องเที่ยวลดลง
4	ปัญหาสุขภาพ/การให้บริการสาธารณสุข	ขาดกรรมสิทธิ์ที่ดิน/การแข่งขันทางธุรกิจ/จรรยาบรรณ
5	ความสัมพันธ์ประชาชนและนักลงทุน	ไฟฟ้าราคาแพง/การเข้าถึงไม่สะดวก/ขาดแรงงาน

ที่มา : จากการวิเคราะห์

จากตารางพบว่าในกลุ่มผู้นำและประชาชน จะให้ความสำคัญกับปัญหาด้านคุณภาพชีวิตและการพัฒนาพื้นที่ โดยเป็นปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน การจัดการและปัญหาสังคม เป็นหลัก ในขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับปัญหาโครงสร้างพื้นฐานและปัญหาทางเศรษฐกิจ ซึ่งเน้นเฉพาะปัญหาที่มีผลต่อการประกอบการ ทั้งนี้ปัญหาที่มีลำดับความสำคัญสูงสุดและส่งผลกระทบต่อรุนแรงทั้งสองกลุ่มคือ ปัญหาการขาดแคลนน้ำ รองลงมาคือการขาดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ตามลำดับ

และเป็นที่น่าสนใจว่ามุมมองความสำคัญของปัญหาในกลุ่มผู้นำและผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่มีบทบาทในการพัฒนาพื้นที่ต่างก็ให้ความสำคัญกับปัญหาขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนา ปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นหลัก ในขณะที่ปัญหาด้านกายภาพซึ่งเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมโดยตรงและเป็นปัญหาที่สำคัญจากการวิเคราะห์ข้างต้นกลับถูกมองข้าม นอกจากนี้ยังสังเกตได้ว่าโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวกับการจัดการของเสียที่เกิดจากการพัฒนาแทบไม่ได้อยู่ในความคิดผู้นำ ประชาชน และผู้ประกอบการเลย ซึ่งจากมุมมองดังกล่าวจึงทำให้ทราบว่า ในการดำเนินการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาจะมุ่งเน้นการส่งเสริมการพัฒนา โดยให้ความสำคัญกับการจัดหาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก รองลงมาคือปัญหาเศรษฐกิจและสังคม ดังนั้นอิทธิพลจากมุมมองดังกล่าวจะส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาในอนาคต โดยเป็นการพัฒนาและแก้ไขที่ไม่ได้มองปัญหาครอบคลุมเป็นระบบ และทำการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ รวมถึงมองข้ามการจัดการของเสียจากการพัฒนาซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาด้านกายภาพซึ่งเป็นโครงสร้างหลักของปัญหาในพื้นที่ ส่งผลให้ปัญหาการเสื่อมโทรมทรัพยากร การใช้ที่ดินและปัญหาต่อเนื่องต่างๆ จะมีความรุนแรงมากขึ้นในอนาคต

4.5.5 บทบาทความสำคัญของผู้แก้ไขปัญหาในพื้นที่

4.5.5.1 ผู้ที่มีบทบาทในการแก้ไขและพัฒนาพื้นที่

ผู้ที่มีบทบาทในการแก้ไขและพัฒนาพื้นที่ในเกาะสีชังประกอบด้วย

“หน่วยงานราชการ” หมายถึงอำเภอและสุขาภิบาลซึ่งมีอำนาจในการพัฒนาโดยตรง

“ประชาชนทั่วไป” เป็นกลุ่มคนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาโดยตรง และเป็นกลุ่มบุคคลที่จะผลักดันให้การพัฒนาเป็นไปอย่างสมบูรณ์ โดยการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

“องค์กรท้องถิ่น” หมายถึงการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาพื้นที่ ประกอบด้วยกลุ่มที่สนับสนุนด้านอาชีพ เช่น กลุ่มแม่บ้าน กลุ่มประมง หรืออาสาสมัครต่าง ๆ และองค์กรท้องถิ่นที่จัดตั้งขึ้นเพื่อการพัฒนาพื้นที่โดยตรง ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้จะกล่าวถึงในกลุ่มหลังเพราะมีบทบาทในการพัฒนาเด่นชัดและเนื่องจากสภาพสังคมในเกาะสีชังประชาชนมีความตื่นตัวต่อการพัฒนาสูง โดยมีความสนใจต่อปัญหาและมีความรู้สึกความเป็นเจ้าของรุนแรงกว่าพื้นที่อื่น ดังนั้นองค์กรท้องถิ่นจึงมีบทบาทในการพัฒนาพื้นที่มากกว่าหน่วยงานของรัฐและเป็นกลไกสำคัญต่อการผลักดันทิศทางการพัฒนาพื้นที่

เพื่อให้เข้าใจถึงความสำคัญของผู้ที่มีบทบาทในการแก้ไข ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการวางแผนพัฒนาระดับนโยบายให้สอดคล้องกับหน่วยงานที่จะรับผิดชอบ จึงต้องศึกษาถึงรายละเอียดเบื้องต้นแต่ละกลุ่ม แต่ทั้งนี้ในกลุ่มหน่วยงานราชการและประชาชนมีความชัดเจนอยู่แล้ว จึงจะนำเสนอถึงบทบาทโดยสรุปของกลุ่มองค์กรท้องถิ่น โดยการรวมตัวของกลุ่มเกิดเนื่องจากปัญหาการขาดการประสานงานและการตรวจสอบในการพัฒนาของแต่ละองค์กร ส่งผลให้เกิดความขัดแย้งและไม่พอใจของประชาชนบางกลุ่ม ดังที่ได้วิเคราะห์แล้วข้างต้น เมื่อผนวกกับการสัมภาษณ์ผู้นำพบว่า การรวมตัวเกิดจากการไม่พอใจระบบการทำงานของราชการ เนื่องจากความสัมพันธ์ราชการและประชาชนไม่ดี ขาดการประสานงานกัน ราชการขาดความเข้าใจในปัญหาชาวบ้านอย่างแท้จริง ดังนั้นชาวบ้านจึงรวมกลุ่มเพื่อผลักดันการพัฒนาในรูปแบบและแนวคิดเป็นของตนเอง โดยจะเข้ากลุ่มกับบุคคลที่มีแนวคิดเดียวกัน หรือในบางรายมีความศรัทธาในตัวผู้นำซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญในการที่ผู้นำมีบทบาทชี้้นำการพัฒนา และในการดำเนินงานองค์กรท้องถิ่นของเกาะสีชังที่มีบทบาทชัดเจน มีจำนวน 3 กลุ่ม โดยมีหลักการและการทำงานแตกต่างกันตามตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 แสดงหลักการและการทำงานขององค์กรท้องถิ่นในเกาะสีชัง

นโยบาย	ท่าวัง	สีชังพัฒนา	ก้าวหน้า (สุขาภิบาล)
หลักการ	เน้นการอนุรักษ์	เน้นบริการสังคมการศึกษา	ส่งเสริมการพัฒนาทั่วไป
การดำเนินงาน	- ปรับสภาพทางภูมิทัศน์ - ปลุกต้นไม้ - ลานกีฬา - ถมทราย - หล่อพระรูป ร.5	- ตั้งศูนย์เด็กเล็ก - พัฒนาโรงเรียน - กองทุนการศึกษา - ทำปะการังเทียม - พัฒนาที่ท่องเที่ยว	- โครงสร้างพื้นฐาน - หาดถ้ำพัง

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม

4.5.5.2 ทัศนคติต่อผู้ที่มีบทบาทในการแก้ไข

จากการสัมภาษณ์ในกลุ่มผู้นำและประชาชนโดยทั่วไปส่วนใหญ่เห็นว่า สุขาภิบาลซึ่งเป็นหน่วยงานของราชการควรมีบทบาทในการพัฒนาสูง รองลงมาคือองค์กรท้องถิ่นและประชาชนทั่วไป ยกเว้นแต่เพียงปัญหาที่เกินกว่าอำนาจในท้องถิ่นจะแก้ไขจึงควรจะให้เป็นที่ของรัฐ ในขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการคิดว่าหน่วยงานภาครัฐและสุขาภิบาล จะมีบทบาทในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวกับการประกอบการได้ดีที่สุด จากทัศนคติดังกล่าวข้างต้นจึงกล่าวได้ว่าผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการแก้ไขปัญหาเพื่อสนองตอบความต้องการในพื้นที่ได้ดีที่สุดคือ หน่วยงานของราชการ แต่จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน ประกอบด้วย หน่วยงานของราชการ องค์กรท้องถิ่นและชาวบ้านทั่วไป พบว่ามุมมองที่มีต่อบทบาทในแต่ละองค์กรมีความแตกต่างกัน ดังที่ได้สรุปไว้ในตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 แสดงมุมมองของแต่ละองค์กรต่อผู้ที่มีบทบาทในการพัฒนาพื้นที่

หน่วยงานราชการ	องค์กรท้องถิ่น	ชาวบ้าน
เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานราชการทั้งหมดมองเห็นว่า สุขาภิบาลมีบทบาทในการพัฒนาสูงสุดและมองไม่เห็น ความสำคัญของบทบาทในการพัฒนาขององค์กรท้องถิ่น	โดยส่วนใหญ่มองว่าผู้ที่มีบทบาทในการพัฒนาสูงคือ สุขาภิบาล และ องค์กรพัฒนาท้องถิ่น แต่ทั้งนี้กล่าวว่า องค์กรท้องถิ่นมีบทบาทการพัฒนามากกว่า เพราะพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารจากรัฐหรือนายอำเภอบ่อย แต่การพัฒนาก็ยังเป็นไปอย่างต่อเนื่อง แสดงว่าบทบาทในการผลักดันการพัฒนาขึ้นกับองค์กรท้องถิ่นมากกว่า โดยเฉพาะในการพัฒนาบางเรื่องพบว่า กลุ่มผู้นำบางคนมีความพร้อมทางเศรษฐกิจ มากกว่าทางราชการ และการพัฒนาขององค์กรท้องถิ่นที่ผ่านมามีการพัฒนาเป็นรูปธรรมชัดเจน รวมทั้งมีแรงผลักดันในการพัฒนาสูงกว่าภาครัฐ แต่มีข้อจำกัดที่การขาดงบประมาณ ซึ่งผู้นำบางคนเชื่อมั่นว่า ถ้าองค์กรท้องถิ่นได้รับปัจจัยสนับสนุนในด้านต่างๆมากขึ้นจะสามารถพัฒนาได้อย่างเต็มรูปแบบมากกว่านี้	ชาวบ้านส่วนใหญ่มองเห็นว่า สุขาภิบาลและองค์กรท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาชัดเจนทั้งคู่ แต่สุขาภิบาลจะมีงานพัฒนาพื้นที่ต่างๆไปมากกว่า เพราะมีงบประมาณ และหน้าที่ในการพัฒนาโดยตรง ในขณะที่บางส่วนมองว่าองค์กรท้องถิ่นมีบทบาทในการกำหนดทิศทางการพัฒนาโดยเฉพาะการท่องเที่ยวมากกว่า โดยมีผลงานในการปรับสภาพภูมิทัศน์พื้นที่ให้เห็นเป็นรูปธรรม

ที่มา : จากการสัมภาษณ์

ทั้งนี้หากองค์กรข้างต้นมีการประสานงานกันอย่างเป็นระบบ ไม่มีปัญหาความขัดแย้ง อาจส่งผลให้พื้นที่ที่มีความเจริญสูงสุดและเลือกรูปแบบในการพัฒนาได้ตามต้องการ เพราะเกาะสี่ซึ่งมีพื้นที่ขนาดเล็กง่ายต่อการควบคุมและการจัดการ ซึ่งจะสามารถป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะหากมีการเปลี่ยนแปลงเป็นเทศบาลในปี พ.ศ 2542 ซึ่งใช้อำนาจการจัดการจากท้องถิ่นโดยตรงจะเกิดปัญหามาก เพราะพื้นที่ที่มีความแตกแยกและขาดความพร้อมในการยอมรับการปกครองจากกลุ่มบุคคลใดบุคคลหนึ่ง

4.6 สรุปสภาพการพัฒนาและแนวโน้มความรุนแรงของปัญหาในอนาคต

การพัฒนาแต่ละด้านในเกาะสีชัง ล้วนแต่ก่อให้เกิดผลกระทบและปัญหาในพื้นที่แตกต่างกันไป ในการศึกษาสภาพปัญหาที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบในพื้นที่ทำให้ทราบถึงโครงสร้างปัญหา ซึ่งจากโครงสร้างปัญหาทำให้มองเห็นว่าหากไม่มีการจัดการที่มีประสิทธิภาพอย่างเร่งด่วน จะทำให้เกิดผลเสียกับทรัพยากรและชุมชนท้องถิ่นในรูปแบบของปัญหาต่าง ๆ มากขึ้นในอนาคต โดยการประเมินแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ภายใต้เงื่อนไขการขยายตัวตามธรรมชาติโดยปราศจากการวางแผนการจัดการอย่างเป็นระบบ จะพิจารณาจากความสัมพันธ์ของการพัฒนาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันร่วมกับการเกิดขึ้นของปัญหาและการดำเนินการพัฒนาแก้ไขที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยแนวโน้มการขยายตัวของการพัฒนาและเกิดขึ้นของปัญหาในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบดังที่แสดงไว้ในแผนภูมิที่ 4.10

จากแผนภูมิแสดงให้เห็นถึงสถานการณ์การพัฒนาของเกาะสีชังในปัจจุบันที่แม้ว่าจะเป็นเพียงที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกและที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญ ซึ่งยังไม่มีส่งเสริมในรูปแบบและทิศทางที่เหมาะสม แต่จากการศึกษาสภาพการพัฒนาพบว่ากิจกรรมหลักดังกล่าว โดยเฉพาะการท่องเที่ยวรวมทั้งการพัฒนาชุมชนกลับมีแนวโน้มจะขยายตัวสูงขึ้นในอนาคต ซึ่งหากไม่มีการวางแผนการพัฒนาโดยรวมอย่างเป็นระบบ จะส่งผลให้พื้นที่ได้รับการพัฒนาหรือการลงทุนอย่างอิสระหลากหลายรูปแบบจากภาครัฐ เอกชน และชุมชน โดยมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ เป็นปัจจัยสำคัญในการสนองตอบความต้องการที่มากขึ้น ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวโดยเฉพาะการเพิ่มโครงสร้างพื้นฐานหลักจะก่อให้เกิดสภาพการขยายตัวอย่างไร้ขอบเขต โดยปราศจากการคำนึงถึงสมรรถนะในการรองรับการพัฒนาของพื้นที่และส่งผลโดยตรงต่อการเกิดขึ้นของผลกระทบ และปัญหาต่อเนื่องต่าง ๆ ที่จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามการขยายตัวข้างต้น โดยเฉพาะปัญหาในเรื่องการเสื่อมโทรมทรัพยากรซึ่งเป็นต้นทุนการผลิตที่สำคัญมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอย่างรุนแรง เพราะพื้นที่มียังขาดแคลนทั้งด้านคุณภาพและปริมาณของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการจัดการของเสียอย่างมาก ในขณะที่เดียวกันข้อจำกัดหลายอย่างในพื้นที่จะทำให้เกิดการขาดแคลนของโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องไปยังปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม ตามลำดับ นอกจากนี้การเพิ่มขึ้นประชากรแฝงและปัญหาความขัดแย้งในการดำเนินการพัฒนา(Implementation) ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ส่งผลกระทบต่อปัญหาสังคม เช่นกัน

ในขณะเดียวกันการดำเนินการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ของหน่วยงาน และองค์กรที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันพบว่าการแก้ไขยังขาดความเข้าใจในโครงสร้างปัญหาในพื้นที่ โดยให้ความสำคัญกับปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นปัจจัยสนับสนุนในการพัฒนา ปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นหลัก ในขณะที่ปัญหาทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมถูกมองข้าม ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้การจัดการและการจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ขาดความสมดุล โดยการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาจะมุ่งเน้นการจัดการโครงสร้างพื้นฐานหลัก และการแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคม เป็นสำคัญ ส่วนการจัดการของเสียจะให้ความสำคัญน้อยกว่า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการเสื่อมโทรมของทรัพยากรและปัญหามลภาวะต่าง ๆ ยังไม่ปรากฏและสร้างผลกระทบชัดเจนมากนัก แต่จากสภาพการ

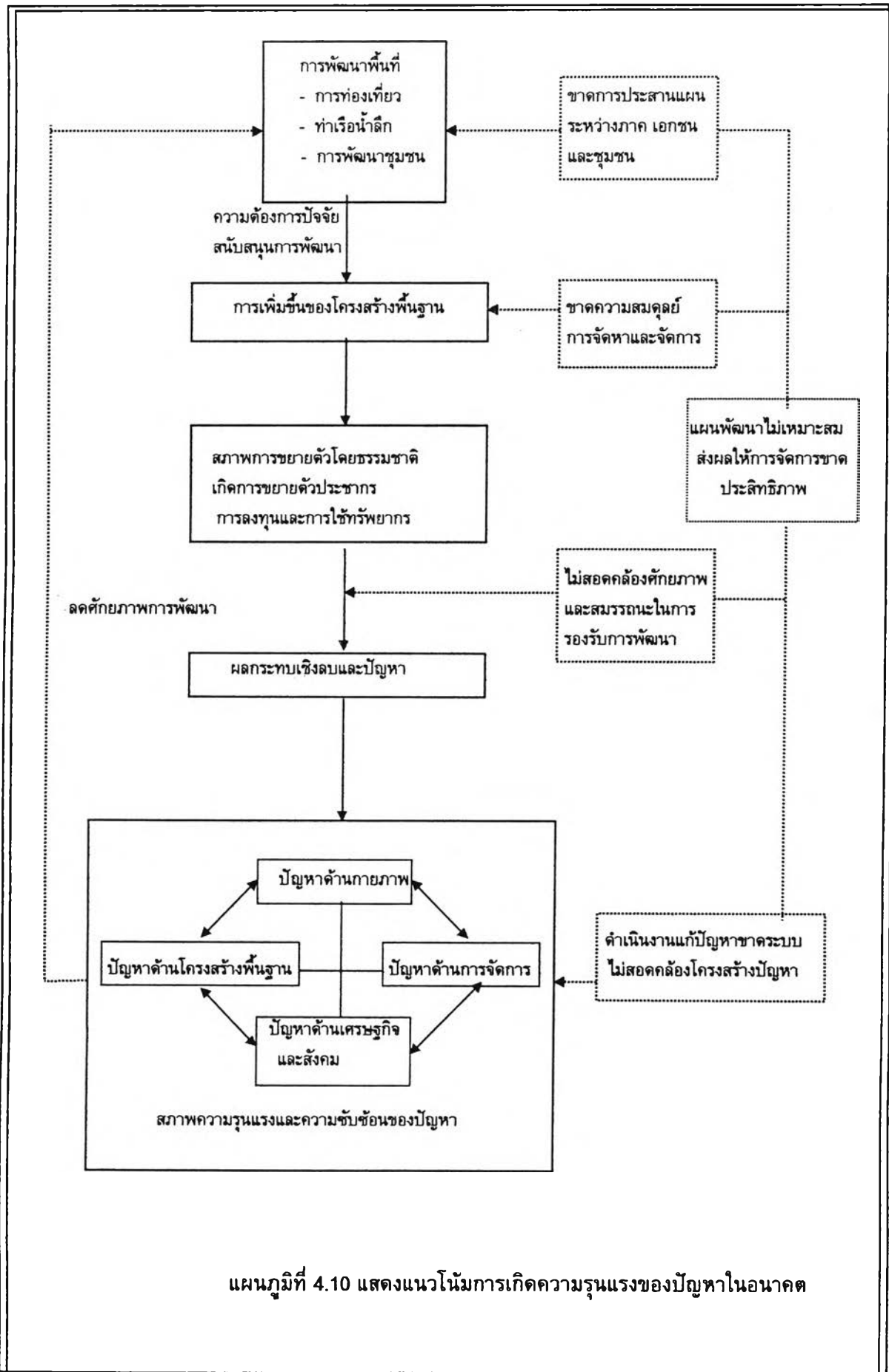
ดำเนินการแก้ไขข้างต้น แสดงให้เห็นถึงการขาดการมองปัญหาเป็นระบบและดำเนินการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ ส่งผลให้สภาพปัญหาในพื้นที่มีความซับซ้อนและจะมีมากขึ้นในอนาคตซึ่งจะก่อให้เกิดการลดศักยภาพพื้นที่ในการพัฒนาในที่สุด ทั้งนี้จากการวิเคราะห์ข้างต้นสอดคล้องกับการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่จากกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ซึ่งได้สรุปไว้ในตารางที่ 4.28 โดยจากตารางพบว่าพื้นที่ที่จะมีการเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพชัดเจนมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ตามลำดับ ในขณะที่ทิศทางการพัฒนายังคงเน้นการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยมีการดำเนินการพัฒนาขาดระบบและไม่ชัดเจนอย่างเห็นได้ชัด

จากการวิเคราะห์ข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ จะขึ้นกับการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสม ซึ่งจะก่อให้เกิด การจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถควบคุมและส่งเสริมการพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ โดยจากความสัมพันธ์ในแผนภูมิที่ 4.10 แสดงเงื่อนไขสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาในพื้นที่โดยผ่านกระบวนการพัฒนาอย่างเป็นระบบ โดยแผนพัฒนาจะต้องคำนึงถึงเงื่อนไขต่างๆ ประกอบด้วย การประสานแผนพัฒนาในระดับภาค เอกชน และชุมชน การกำหนดการพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่และสมรรถนะในการรองรับการพัฒนา โดยเฉพาะสมรรถนะในการรองรับการพัฒนาของระบบนิเวศและทรัพยากร ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญในการกำหนดระดับการพัฒนา โดยมีการจัดการเป็นกลไกสำคัญที่จะควบคุมให้การพัฒนาอยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้การจัดการจะครอบคลุมทั้งในด้านการจัดหาและการจัดการโครงสร้างพื้นฐานซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อการลดลงของปัญหาคุณภาพ การขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงครอบคลุมด้านการจัดการและการบริหารองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อลดปัญหาด้านการจัดการ ซึ่งทั้งหมดนี้จะส่งผลต่อการลดลงของปัญหาด้านเศรษฐกิจและสังคม ตามลำดับ

ตารางที่ 4.28 แสดงการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในอนาคตจากกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา

ประเภท	สภาพการเปลี่ยนแปลง
ด้านกายภาพ	การขยายตัวของชุมชนมีมากขึ้น ในขณะที่พื้นที่มีเนื้อที่ราบจำกัดและมีปัญหาด้านกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นข้อจำกัดสำคัญ แต่การขยายตัวดังกล่าวทำให้การใช้ที่ดินเป็นไปอย่างเข้มข้นเกิดความหนาแน่นขาดระเบียบ การรุกคืบพื้นที่สาธารณะไม่สามารถขยายถนนได้อีก ส่วนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารเป็นไปเพื่อใช้งานมากขึ้น โดยมีบ้านเช่าและอาคารสูงมาก ซึ่งบางส่วนมองว่าเป็นเรื่องดี ในขณะที่ส่วนน้อยกล่าวว่าพื้นที่ไม่สามารถเจริญไปกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพราะมีข้อจำกัดน้ำไฟ ซึ่งจะทำให้การเปลี่ยนแปลงความหนาแน่นในอนาคตมีไม่มากไปกว่านี้
ด้านสังคม	เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมทางจิตใจมากขึ้น ยาเสพติด อาชญากรรม และความขัดแย้งที่มากขึ้น นอกจากนี้ประชากรมีการเพิ่มมากขึ้นจะไม่ชื้นคนในพื้นที่ (ปัจจุบันคนในทะเบียนมี 4,000 กว่าคน แต่อยู่จริงแค่ 2,000 คน โดยดูจากคนมาเลือกตั้งในอนาคตในพื้นที่ลดลง) ส่งผลให้มีผลให้เกิดการขาดจิตสำนึกในการพัฒนา
ด้านสิ่งแวดล้อม	เกิดการเสื่อมโทรม ชยะ มลภาวะ
ทิศทางการพัฒนา	เน้นการท่องเที่ยวให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น แต่จะเกิดความแออัดมากขึ้นด้วย ในด้านประเพณีและความเป็นท้องถิ่นจะลดลง ในขณะที่ท่าเรือน้ำลึกถูกมองว่าเป็นหน้าที่เอกชนที่จะเข้ามากำหนดบทบาทการพัฒนา ซึ่งเป็นการมองการพัฒนาแยกออกจากพื้นที่
การดำเนินการพัฒนา	การพัฒนายังคงขาดระบบไม่มีรูปแบบชัดเจน เนื่องจากขาดผู้นำมีคุณภาพและปัญหาความขัดแย้งในสังคมยังคงรุนแรงอยู่ และในอนาคตพื้นที่จะเปลี่ยนเป็นเทศบาลส่งผลให้ประชาชนจะมีอำนาจการจัดการสูง ซึ่งบางส่วนคิดว่ายังไม่ควรเป็นเทศบาลเพราะประชากรยังไม่เหมาะและขาดความพร้อมต่อการรองรับการเปลี่ยนแปลง

ที่มา : จากการวิเคราะห์



แผนภูมิที่ 4.10 แสดงแนวโน้มการเกิดความรุนแรงของปัญหาในอนาคต