



แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

GUIDELINES FOR LINKING TOURISM MANAGEMENT
OF CRUISE TOURISTS ACCOMMODATION
IN EASTERN ECONOMIC CORRIDOR

จิรัชฌา งามเลิศนัย

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2563

แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ
ในเขตระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก



จิรัชมา งามเลิศนัย

ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ
คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ปีการศึกษา 2563
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

GUIDELINES FOR LINKING TOURISM MANAGEMENT
OF CRUISE TOURISTS ACCOMMODATION
IN EASTERN ECONOMIC CORRIDOR



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of MASTER OF ARTS
(M.A. (Integrated Tourism Management))
Faculty of Environmental Culture and Ecotourism, Srinakharinwirot University
2020
Copyright of Srinakharinwirot University

ปริญญานิพนธ์
เรื่อง
แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ
ในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
ของ
จิรัชมา งามเลิศนัย

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบปากเปล่าปริญญานิพนธ์

..... ที่ปรึกษาหลัก	 ประธาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คมสิทธิ์ เกียนวัฒนา)	(รองศาสตราจารย์ ดร.อัศวิน แสงพิกุล)
	 กรรมการ
	(อาจารย์ ดร.จุฑาธิปต์ จันทร์เอียด)

ชื่อเรื่อง	แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
ผู้วิจัย	จิรัชฌา งามเลิศนัย
ปริญญา	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2563
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. คมสิทธิ์ เกียนวัฒนา

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง ศึกษาการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง และเพื่อวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยเทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย (Delphi Technique) จำนวน 3 รอบ ข้อมูลการวิจัยรวบรวมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จำนวน 19 ท่าน โดยวิเคราะห์ผลทางสถิติด้วยการหาค่ามัธยฐาน ค่าฐานนิยม ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ ผลการวิจัยพบว่า ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยกับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอย่างสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md - Mo| = 0.00$, $IR = 0.91$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยด้านการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอย่างสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md - Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยด้านการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงอย่างสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md - Mo| = 0.00$, $IR = 0.66$) ทั้งนี้ผู้วิจัยเสนอแนะให้ภาครัฐส่งเสริมการพัฒนาทักษะองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และร่วมมือกับภาคเอกชนพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่งในพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

คำสำคัญ : การจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยง, นักท่องเที่ยวเรือสำราญ, เขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, เทคนิคเดลฟาย

Title	GUIDELINES FOR LINKING TOURISM MANAGEMENT OF CRUISE TOURISTS ACCOMMODATION IN EASTERN ECONOMIC CORRIDOR
Author	JIRATCHA NGAMLERTDANAI
Degree	MASTER OF ARTS
Academic Year	2020
Thesis Advisor	Assistant Professor Komsit Kieanwatana , Ph.D.

This research examines tourism organization management of linking tourism, the management of attractions for linking tourism and guidelines for linking tourism management among cruise tourist accommodation in Eastern Economic Corridor. This study used the data collected from 19 experts related to cruise tourism and shore excursions in the Eastern Economic Corridor, including the government and the private sector via a three-round Delphi technique. The data were statistically analyzed using median, mode, $|Md-Mo|$ and the interquartile range. The results found that the overall consensus was ranked at the highest level of mutual agreement about guidelines for linking tourism management for cruise tourist accommodation in the Eastern Economic Corridor ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.91$). The aspect of the management of tourism organizations for linking tourism and the experts were at the highest level of mutual agreement ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) and in the aspect of the management of attractions for linking tourism and the experts were at the highest level of mutual agreement ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.66$). The government sector should promote the development of cruise tourism knowledge to stakeholders and collaborate with the private sector to develop a shore excursion program in the Eastern Economic Corridor as per recommendation.

Keyword : Linking Tourism Management, Cruise Tourists, Eastern Economic Corridor, Delphi Technique

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากผู้วิจัยได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คมสิทธิ์ เกียนวัฒนา อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และอาจารย์ ดร.อังสุมาลิน จ่านงชอบ ในการให้คำปรึกษาแนะนำ ตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ของการวิจัยครั้งนี้มาโดยตลอด ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร.อัศวิน แสงพิกุล ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ ดร.จุฑาธิปต์ จันทรโอียด กรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ที่กรุณาให้คำแนะนำและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญทุกท่านที่ได้สละเวลาให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒทุกท่านที่ได้กรุณาประสิทธิ์ประสาทความรู้ต่าง ๆ ให้แก่ผู้วิจัย ตลอดจนให้ความช่วยเหลือในการทำวิจัยครั้งนี้

สุดท้ายนี้ คุณประโยชน์ที่ได้จากงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยขอมอบให้แก่ครู อาจารย์ บิดามารดา ผู้ให้กำเนิด คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ที่ได้ให้วิชาความรู้ซึ่งก่อให้เกิดวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ขึ้น

จิรัชมา งามเลิศนัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญรูปภาพ	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ภูมิหลัง	1
ความมุ่งหมายของการวิจัย.....	5
ความสำคัญของการวิจัย	5
ขอบเขตของการวิจัย	5
ประชากรที่ใช้ในการวิจัย.....	5
กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย.....	6
ตัวแปรที่ศึกษา	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	7
กรอบแนวคิดในงานวิจัย.....	8
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว.....	9
2.1.1 การท่องเที่ยว	9
2.1.2 ประเภทของการท่องเที่ยว	10
2.1.3 องค์ประกอบการท่องเที่ยว.....	12

2.1.4 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว.....	14
2.1.5 การจัดการแหล่งท่องเที่ยว	16
2.1.6 การจัดการองค์การธุรกิจการท่องเที่ยว.....	18
2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	22
2.2.1 การท่องเที่ยวเรือสำราญ.....	22
2.2.2 สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญ	23
2.2.3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวเรือสำราญ.....	36
2.2.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	43
2.2.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ.....	47
2.3 บริบทพื้นที่ศึกษา	48
2.3.1 เขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	48
2.3.2 ท่าเรือแหลมฉบัง	59
2.4 เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย.....	62
2.4.1 ความเป็นมาและความหมายของเทคนิคเดลฟาย	62
2.4.2 ลักษณะการวิจัยแบบเดลฟาย.....	64
2.4.3 รูปแบบเทคนิคเดลฟายที่ใช้การวิจัย.....	65
2.4.4 กระบวนการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย	66
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	71
2.5.1 งานวิจัยในประเทศ.....	71
2.5.2 งานวิจัยต่างประเทศ.....	73
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	79
3.1 การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง	79
3.1.1 ประชากร.....	79

3.1.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง	80
3.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	80
3.2.1 ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ.....	80
3.2.2 วิธีการหาคุณภาพเครื่องมือ.....	82
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	82
3.4 การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล	83
บทที่ 4 ผลการดำเนินงานวิจัย	86
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในรอบที่ 3	86
4.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง.....	86
4.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง	100
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการประเมินรับรองผลงานวิจัยของผู้ทรงคุณวุฒิ	112
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือ สำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.....	113
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	120
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	120
5.1.1 สรุปผลการวิจัยตามจุดมุ่งหมายข้อที่ 1 เพื่อศึกษาการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาค ตะวันออก	121
5.1.2 สรุปผลการวิจัยตามจุดมุ่งหมายข้อที่ 2 เพื่อศึกษาการจัดการ แหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก	122
5.1.3 สรุปผลการวิจัยตามจุดมุ่งหมายข้อที่ 3 เพื่อวิเคราะห์แนวทางการจัดการ การ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก.....	123
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	127

5.3 ข้อเสนอแนะ	137
5.3.1 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย	137
5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป	138
บรรณานุกรม	140
ภาคผนวก.....	150
ภาคผนวก ก จดหมายขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย	151
ภาคผนวก ข ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิในการเก็บข้อมูลวิจัย	154
ภาคผนวก ค เครื่องมือการวิจัย	157
ประวัติผู้เขียน.....	208



สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 1 อัตราการเติบโตและแนวโน้มของการท่องเที่ยวเรือสำราญปีพ.ศ. 2551 - 2562	24
ตาราง 2 จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญจำแนกตามทวีปปีพ.ศ. 2559 – 2561	25
ตาราง 3 สัดส่วนการเดินทางเรือสำราญตามทวีปปีพ.ศ. 2561.....	27
ตาราง 4 เรือสำราญที่ให้บริการในทวีปเอเชียจำแนกตามขนาดของเรือสำราญปีพ.ศ. 2557 – 2562	27
ตาราง 5 การเทียบท่าของเรือสำราญในทวีปเอเชียจำแนกตามภูมิภาคของเอเชียปีพ.ศ. 2560 – 2562	28
ตาราง 6 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวเอเชียปีพ.ศ. 2559 - 2561.....	28
ตาราง 7 สถิติ 10 อันดับประเทศจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวเรือสำราญปีพ.ศ. 2560 - 2562	30
ตาราง 8 สถิติ 10 อันดับท่าเรือในทวีปเอเชียที่มีการจอดเทียบท่าของเรือสำราญสูงสุดปีพ.ศ. 2560 - 2562.....	30
ตาราง 9 เรือสำราญที่จอดเทียบท่าประเทศไทยในปีพ.ศ. 2562	34
ตาราง 10 องค์ประกอบการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	42
ตาราง 11 จำนวนผู้เชี่ยวชาญและการลดลงของความคลาดเคลื่อน	67
ตาราง 12 เกณฑ์การตัดสินชั้นทามติสำหรับแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ .	70
ตาราง 13 ค่ามัธยฐาน (Median: Md) ค่าฐานนิยม (Mode: Mo) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (Md-Mo) และ ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range: IR) จากความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามรอบที่ 3 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อ การท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	87

ตาราง 14 ค่ามัธยฐาน (Median: Md) ค่าฐานนิยม (Mode: Mo) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่าง
ระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม ($|Md-Mo|$) และ ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile
Range: IR) จากความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามรอบที่ 3 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการ
แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาค
ตะวันออก..... 101

ตาราง 15 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการประเมินรับรองผลงานวิจัยของผู้ทรงคุณวุฒิ 112



สารบัญรูปภาพ

หน้า

ภาพประกอบ 1 จำนวนการจดทะเบียนท่าของเรือสำราญในประเทศไทย (ครั้ง) ปีพ.ศ. 2562.....	33
ภาพประกอบ 2 ความเชื่อมโยงของ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย.....	51
ภาพประกอบ 3 กรอบแนวคิดการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	53
ภาพประกอบ 4 แผนที่เส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาค ตะวันออก.....	58
ภาพประกอบ 5 สถิติการเทียบท่าของเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง A1 ปีพ.ศ. 2555- 2562 ..	60
ภาพประกอบ 6 สถิตินักท่องเที่ยวเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง A1 ปีพ.ศ. 2555 – 2562	61
ภาพประกอบ 7 สถิติ 10 อันดับ นักท่องเที่ยวเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง A1 ปีพ.ศ. 2557 - 2562	61

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้สร้างเม็ดเงินและความเข้มแข็งให้กับเศรษฐกิจของประเทศไทยกว่า 3.08 ล้านล้านบาท สูงเป็นอันดับ 4 ของโลก (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2562) จากสถิตินักท่องเที่ยวของประเทศไทยพบว่าในปีพ.ศ. 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ 39,916,251 คน เพิ่มจากปีพ.ศ. 2561 ที่มีจำนวน 38,178,194 คน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.55 สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวสูงถึง 1.9 ล้านล้านบาท (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2563) ประกอบกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสำคัญของโลกด้านพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นประสบการณ์และให้ความสำคัญกับความรู้เชิงลึกของแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ทำให้เกิดการท่องเที่ยวในรูปแบบที่หลากหลายเพิ่มมากขึ้นทั้งรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (Creative Tourism) การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) การท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community - Based Tourism) การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมสัมมนา (MICE) รวมถึงการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism) ถือเป็นหนึ่งในรูปแบบการท่องเที่ยวในปัจจุบัน การท่องเที่ยวเรือสำราญมีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะในการผสมผสานองค์ประกอบด้านการท่องเที่ยวไว้อย่างครบครัน ทั้งสิ่งดึงดูดใจ (Attraction) กิจกรรม (Activities) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ที่พัก (Accommodation) และยานพาหนะการเข้าถึง (Access) (Dickman, 1996) อีกทั้งเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เน้นการให้ประสบการณ์พิเศษอย่างหลากหลายแก่นักท่องเที่ยว โดยสมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศกล่าวว่าในปีพ.ศ. 2562 ธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญส่งผลต่อเศรษฐกิจทั่วโลกก่อให้เกิดรายได้รวมถึง 154.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จากนักท่องเที่ยวเรือสำราญจำนวน 29.7 ล้านคน (CLIA, 2021) มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเป็นปีที่ 12 (CLIA, 2019b) และในปัจจุบันนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญกับจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยวตามท่าเรือแวะพักมากขึ้น อันเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกโปรแกรมล่องเรือสำราญ (Brida & Aguirre, 2008) นอกจากนี้อัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวเรือสำราญในทวีปเอเชียส่งผลให้ประเทศไทยติด 1 ใน 10 ประเทศของภูมิภาคเอเชียที่มีเรือสำราญแวะพักมากที่สุด ในปีพ.ศ. 2561 มีจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญเดินทางมาประเทศไทยเพิ่มขึ้นสัดส่วนร้อยละ 14.5 (CLIA, 2018a) โดยท่าเรือในประเทศไทยที่มีเรือสำราญจอดเทียบท่ามากที่สุดคือท่าเรือภูเก็ต ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีจำนวนเรือสำราญจอดเทียบท่าข้ามคืนมากที่สุด

ซึ่งมีอัตราการเติบโตใน 5 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2558 - 2562 สูงขึ้นคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 88 (CLIA, 2019a)

จากทิศทางและแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญข้างต้น ทำให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญที่ถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงมีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจมากขึ้น สอดคล้องกับการดำเนินงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาที่ให้ความสำคัญกับการดึงดูดนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เช่นกัน เนื่องจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญถือเป็นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่นำนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงมาสู่ประเทศไทย ในการนี้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาจึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. 2560 - 2570 เพื่อส่งเสริมและพัฒนากการท่องเที่ยวเรือสำราญ ประกอบกับความสำคัญของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) หรือ อีอีซี (EEC) ที่มีการดำเนินงานสอดคล้องกับนโยบายหลักของรัฐบาลว่าด้วยนโยบายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค มุ่งส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเอเชีย พัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่อง (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2562) โดยมีการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและการบินภาคตะวันออก โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบที่ได้รับการส่งเสริมให้เป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัยได้มาตรฐานระดับโลก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561b) รวมทั้งแผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกถือเป็น 1 ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษของโครงการ

พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว แต่ประเด็นปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่มีการจัดการการท่องเที่ยวที่ขาดความสมดุลระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยว กลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวไม่มีคุณภาพ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมโลจิสติกส์ในพื้นที่ยังขาดความสะดวกและความเชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยว ทำให้สถานการณ์การท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเกิดการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรี โดยเฉพาะเมืองพัทยาคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61.96 ของจำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้งหมด รองลงมาคือ จังหวัดระยองและจังหวัดฉะเชิงเทราคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.42 และ

11.62 ตามลำดับ ส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สูงขึ้นตามจำนวนนักท่องเที่ยว โดยรายได้จากการท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดชลบุรีคิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 85.54 ของรายได้จากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทั้งหมด (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561c) ดังนั้น แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจึงมุ่งเน้น ยกระดับการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 จังหวัดสู่การท่องเที่ยวระดับโลกรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มศักยภาพ สูงและกลุ่มเชิงสุขภาพ โดยมีพัทยา สัตหีบ และจังหวัดระยองเป็นวงแหวนการท่องเที่ยวหลักขยาย สู่จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ รวมทั้ง ขยายสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ เพื่อกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวให้ประชาชนในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561c) โดยมีการพัฒนา สอดคล้องกับแผนหลักตามแนวทางการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ได้แก่ การพัฒนาท่าเรือเพื่อเป็นท่าเทียบ เรือสำราญ (Cruise Terminal) ที่พัทยาและสัตหีบ รวมถึงส่งเสริมการขยายเส้นทางเรือและ เรือสำราญจากต่างประเทศให้แวะพักที่พัทยา แหลมฉบัง ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบัง 1 ใน ท่าเทียบเรือสำราญที่สำคัญของประเทศไทย ในปีพ.ศ. 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางมายัง ท่าเรือแหลมฉบังจำนวน 256,546 คน และมีอัตราการเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2562) โดยใช้เป็นทั้งท่าเรือหลัก (Homeport) และท่าเรือแวะพัก (Port of Call) เพื่อการท่องเที่ยว บนชายฝั่ง (Shore Excursion) ของประเทศไทย ถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการดึงดูดนักท่องเที่ยว ศักยภาพสูงเข้าสู่พื้นที่ แต่ประเด็นปัญหาการท่องเที่ยวบนชายฝั่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบังมีการจัดทำ เส้นทางท่องเที่ยวบนฝั่งในรูปแบบเดิมและเส้นทางเดิม ขาดการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวใน เส้นทางที่มีความแปลกใหม่หลากหลายสอดคล้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวในปัจจุบันที่มีการ เปลี่ยนแปลงตามกระแสโลกาภิวัตน์ ทำให้ขาดศักยภาพในการดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยว เรือสำราญที่เคยแวะพัก ณ ท่าเรือแหลมฉบังและนักท่องเที่ยวเรือสำราญในปัจจุบันที่มีความ ต้องการด้านประสบการณ์แปลกใหม่จากการเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ รวมถึงขาด ศักยภาพการดึงดูดสายการเดินทางเรือในการตัดสินใจเลือกท่าเรือแวะพัก เนื่องจากปัจจัยสำคัญใน การพิจารณาแหล่งท่องเที่ยวของสายการเดินทางเรือคือ แหล่งท่องเที่ยวต้องมีความสวยงาม หลากหลาย และมีความเป็นเอกลักษณ์แตกต่างจากท่าเรืออื่น ๆ (Cruise Gateway North Sea, 2012; Monpanthong, 2014; Ontario Ministry of Tourism, 2006; Port-Net, 2007) ดังนั้นการ

จัดการแหล่งท่องเที่ยวให้มีความเป็นเอกลักษณ์ นำเสนอเส้นทางท่องเที่ยวบนฝั่งที่หลากหลาย จึงเป็นสิ่งสำคัญในการดึงดูดสายการบินเรือและนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

นอกจากนี้การดำเนินงานของแผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ที่มุ่งพัฒนาประเทศไทยให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำของโลก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการกระจายรายได้สู่ประชาชนทุกภาคส่วนอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ด้วยการพัฒนาภาคบริการและการท่องเที่ยว รวมทั้งมีการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) สอดคล้องกับทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ โดยมีแนวทางการพัฒนาส่งเสริมการตลาดเฉพาะกลุ่มเพื่อดึงดูดการเดินทางท่องเที่ยวและกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่าง ๆ ตอบสนองแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสำคัญของโลกที่มีอัตราการขยายตัวของสังคมผู้สูงวัยที่มีกำลังในการจับจ่ายใช้สอยเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง และถือเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักของการท่องเที่ยวเรือสำราญ (CLIA, 2014)

จากประเด็นข้างต้น ผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญในการพัฒนาด้านอุปทานการท่องเที่ยว (Supply) โดยเฉพาะการจัดการการท่องเที่ยวให้มีความพร้อมเพื่อยกระดับศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีศักยภาพสูง นอกจากนั้นการจัดการการท่องเที่ยวให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งไปสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ในพื้นที่ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ก่อให้เกิดการกระจายการท่องเที่ยวจึงมีความสำคัญเช่นกัน ทั้งการเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมประเพณีหรือการเชื่อมโยงด้านกิจกรรมทางการท่องเที่ยวทำให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่น ๆ เกิดการพัฒนารูปแบบและเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลายและแปลกใหม่ สามารถนำเสนอโปรแกรมการท่องเที่ยวบนฝั่งที่หลากหลาย สร้างทางเลือกในการตัดสินใจให้แก่สายการบินเรือในการเลือกจุดหมายแวะพักและการตัดสินใจเลือกซื้อโปรแกรมล่องเรือสำราญของนักท่องเที่ยว รวมถึงลดความแออัดจากการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยวและสร้างสมดุลในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ส่งเสริมให้เกิดการกระจายการพัฒนาและกระจายรายได้ในพื้นที่ต่าง ๆ จากเมืองหลักสู่พื้นที่เมืองรองในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง เป็นการพัฒนาที่สอดคล้องและช่วยขับเคลื่อนแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้เกิดเป็นรูปธรรม วางฐานรากในการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาการจัดการองค์การธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
2. เพื่อศึกษาการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
3. เพื่อวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ความสำคัญของการวิจัย

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อนำมาวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เกิดการพัฒนารูปแบบและเส้นทางการท่องเที่ยวบนชายฝั่งอย่างหลากหลายสร้างทางเลือกแก่สายการบินเรือและนักท่องเที่ยวเรือสำราญในการแวะพัก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ส่งเสริมให้เกิดการลดอัตราการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรี กระจายกลุ่มนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงสู่พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดระยองให้ทุกจังหวัดในพื้นที่เขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสามารถยกระดับการแข่งขันด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ อีกทั้งการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงจะก่อให้เกิดการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนอันเป็นการสร้างรากฐานการพัฒนาประเทศอย่างมั่นคง

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรของการวิจัย ได้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจำนวน 19 ท่าน

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ แบ่งออกเป็นดังนี้

1.1 การจัดการองค์การธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่

- 1.1.1 ด้านกลยุทธ์ (Strategy)
- 1.1.2 ด้านโครงสร้างองค์กร (Structure)
- 1.1.3 ด้านระบบการจัดการ (System)
- 1.1.4 ด้านบุคลากร (Staff)
- 1.1.5 ด้านทักษะ (Skill)
- 1.1.6 ด้านรูปแบบการทำงาน (Style)
- 1.1.7 ด้านการมีส่วนร่วม (Share)

1.2 การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่

- 1.2.1 ด้านสิ่งดึงดูดใจ (Attractions)
- 1.2.2 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)
- 1.2.3 ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility)
- 1.2.4 ด้านการรักษาความปลอดภัย (Security)
- 1.2.5 ด้านการตลาดการท่องเที่ยว (Tourism Marketing)
- 1.2.6 ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว (Tourist Management)

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

นิยามศัพท์เฉพาะ

การจัดการการท่องเที่ยว หมายถึง การกระทำอย่างมีกระบวนการขั้นตอนตามแผนการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวในทุกองค์ประกอบ เป็นการกระทำที่มีทิศทางเป้าหมายชัดเจน โดยแบ่งองค์ประกอบการจัดการในแหล่งท่องเที่ยวทั้งหมด 6 ด้าน ได้แก่ ด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ด้านการรักษาความปลอดภัย ด้านการตลาดการท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว นอกจากนี้การจัดการภายในองค์กรธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องมีการวางแผนจัดการควบคู่กันไปเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย ประกอบด้วย 7 ด้าน ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านโครงสร้างองค์กร ด้านระบบการจัดการ ด้านบุคลากร ด้านทักษะ ด้านรูปแบบการทำงาน และด้านการมีส่วนร่วม

ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว หมายถึง ความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวทั้ง 5 องค์ประกอบ ได้แก่ ความพร้อมด้านสิ่งดึงดูดใจ ความพร้อมด้านกิจกรรม ความพร้อมด้านการเข้าถึง ความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และความพร้อมด้านที่พัก โดยพื้นที่ต้องมีความพร้อมที่สามารถพัฒนา ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เกิดการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ

การท่องเที่ยวเชื่อมโยง หมายถึง การเดินทางออกจากที่อยู่อาศัยถาวรด้วยความสมัครใจไปยังสถานที่อื่นเป็นการชั่วคราว มีการเดินทางไปยังสถานที่หนึ่งและเดินทางต่อไปยังสถานที่อื่น ๆ ที่มีอาณาเขตติดต่อกันด้วยแรงจูงใจอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยมีรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในพื้นที่เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกครอบคลุมพื้นที่ติดต่อกัน 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา

การท่องเที่ยวเรือสำราญ หมายถึง การท่องเที่ยวที่มีความหรูหรา มีการพักค้างแรมอยู่บนเรือเปรียบเสมือนการท่องเที่ยวบนเมืองจำลองลอยน้ำที่มีการผสมผสานระหว่างการขนส่งทางทะเล การท่องเที่ยว การบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก กิจกรรมเพื่อการพักผ่อนไว้บนเรือและมีการแวะท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ ในช่วงเวลาที่เรือจอดเทียบท่าเรือแวะพัก

การท่องเที่ยวบนชายฝั่ง หมายถึง การท่องเที่ยวบนภาคพื้นดินของนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเรือสำราญในขณะที่เรือสำราญจอดเทียบท่าเรือแวะพัก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

นักท่องเที่ยวเรือสำราญ หมายถึง ชาวต่างชาติที่เดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญมีการพักค้างแรมบนเรือ และมีการแวะพัก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อท่องเที่ยวบนชายฝั่ง

กรอบแนวคิดในงานวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเปียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้กำหนดกรอบแนวคิดการวิจัยไว้ดังนี้



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอตามหัวข้อดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
- 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ
- 2.3 บริบทพื้นที่ศึกษา
- 2.4 เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

2.1.1 การท่องเที่ยว

องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization, 1994) ได้กล่าวไว้ว่าการท่องเที่ยวประกอบไปด้วยกิจกรรมของนักเดินทางที่เดินทางไปยังสถานที่แตกต่างจากสภาพแวดล้อมปกติ โดยใช้ระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อธุรกิจ หรือวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่ไม่ใช่การประกอบอาชีพหรือการหารายได้ ซึ่งการท่องเที่ยวต้องเป็นไปตามลักษณะเงื่อนไขการเดินทางของหลักสากลคือ เป็นการเดินทางไปยังสถานที่อื่นชั่วคราวด้วยความสมัครใจและมีใช่เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้ ซึ่งการท่องเที่ยวจะต้องมีลักษณะสำคัญ 4 ประการดังนี้

- 1) การเคลื่อนที่ที่เกิดจากการเคลื่อนที่ของมนุษย์สู่ที่หมายต่าง ๆ รวมทั้งการหยุดพัก ณ ที่เหล่านั้น
- 2) การท่องเที่ยวจะประกอบด้วย 2 ส่วนหลักคือ การเดินทางสู่จุดหมาย และการทำกิจกรรม ณ จุดหมายปลายทางนั้น
- 3) การเดินทางและการหยุดพักที่เกิดขึ้นในสถานที่อื่น นอกจากถิ่นพำนักอาศัยและสถานที่ทำงาน
- 4) การเดินทางสู่จุดหมายนั้น เป็นการเดินทางชั่วคราว ระยะเวลาสั้น ๆ โดยมีวัตถุประสงค์ในการไปเยือนจุดหมายปลายทางมิได้เป็นไปเพื่อพักอาศัยเป็นหลักแหล่งหรือประกอบอาชีพ

องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization, 1994) ได้กำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวตามลักษณะของการเดินทางระหว่างประเทศ สามารถแบ่งได้ 3 ลักษณะดังนี้

1) การท่องเที่ยวภายในประเทศ (Domestic Tourism) หมายถึง การเดินทางจากที่พักอาศัยไปท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ ภายในประเทศนั้น ๆ

2) การท่องเที่ยวขาเข้า (Inbound Tourism) หมายถึง ผู้ที่พักอาศัยในต่างประเทศ และมีการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศ

3) การท่องเที่ยวขาออก (Outbound Tourism) หมายถึง ผู้ที่พักอาศัยภายในประเทศ และมีการเดินทางออกไปท่องเที่ยวในประเทศอื่น ๆ

เทิดชาย ช่วยบำรุง (2552) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตน และไร้ตัวตน เนื่องจากมีการรวมตัวกันของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ประกอบไปด้วย 5 อย่าง ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจ การคมนาคม สิ่งอำนวยความสะดวก ที่พัก และกิจกรรมต่าง ๆ

โกลด์เนอร์ และ ริชชี (Goeldner & Ritchie, 2012) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นการเยี่ยมชมสถานที่ต่าง ๆ เพื่อการพักผ่อนหรือการเยี่ยมญาติ โดยใช้เวลาวางในการพักผ่อนเพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งการเล่นกีฬา การดื่มด่ำกับทัศนียภาพแวดล้อม การเยี่ยมชมสถานที่โดยรอบ รวมถึงการประชุมสัมมนาและการประชุมทางธุรกิจ

ดังนั้นการท่องเที่ยวจึงถือเป็นการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ด้วยความสมัครใจเป็นการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางนั้น ๆ เป็นการชั่วคราวหรือระยะเวลาสั้น ๆ โดยมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันไป เช่น การพักผ่อน การหาประสบการณ์ที่แปลกใหม่ การประชุมสัมมนา เป็นต้น แต่ต้องมีค่าใช้จ่ายเพื่อเป็นการประกอบอาชีพหรือการหารายได้

2.1.2 ประเภทของการท่องเที่ยว

สุวัฒน์ จุฑากรณ์ และคณะ (2550) ได้กล่าวว่า การท่องเที่ยวมีหลากหลายรูปแบบขึ้นอยู่กับปัจจัยในการจัดแบ่งรูปแบบของการท่องเที่ยวและวัตถุประสงค์ของการจัดแบ่ง ซึ่งสามารถรวบรวมรูปแบบของการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบใหญ่ ดังนี้

1) รูปแบบการท่องเที่ยวตามสภาพภูมิศาสตร์การเดินทางและถิ่นพำนักของนักท่องเที่ยว สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Tourism) และการท่องเที่ยวภายในประเทศ (Internal Tourism)

2) รูปแบบการท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์ของผู้เดินทาง สามารถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบคือ การท่องเที่ยวเพื่อความเพลิดเพลินและการพักผ่อน การท่องเที่ยวเพื่อวัตถุประสงค์ทาง

ธุรกิจ และการท่องเที่ยวเพื่อความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) เช่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย การท่องเที่ยวชุมชน เป็นต้น

3) รูปแบบการท่องเที่ยวตามลักษณะการจัดการเดินทาง สามารถแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ การท่องเที่ยวแบบหมู่คณะเป็นการท่องเที่ยวโดยซื้อรายการนำเที่ยวสำเร็จรูปจากบริษัทนำเที่ยว อีกทั้งต้องมีจำนวนนักท่องเที่ยว 11 คนขึ้นไป และรูปแบบการท่องเที่ยวแบบอิสระ (Foreign Individual Tourism: FIT) นักท่องเที่ยวต้องวางแผนจัดการการเดินทางด้วยตนเองทุกอย่าง เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความเป็นส่วนตัวสูง

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2558) ได้แบ่งประเภทและรูปแบบของการท่องเที่ยวตามความสำคัญและสภาพแวดล้อมไว้ 12 รูปแบบดังนี้

1) แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์ทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่โดดเด่น รวมถึงการจัดกิจกรรมส่งเสริมให้คนในพื้นที่เกิดจิตสำนึกการอนุรักษ์ระบบนิเวศของพื้นที่ร่วมกัน

2) แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวิทยาการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ตอบสนองความต้องการ หรือความสนใจพิเศษของนักท่องเที่ยว เป็นรูปแบบที่เกิดขึ้นใหม่และมีการเปลี่ยนแปลงพัฒนาไปตามยุคสมัย

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าและความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เช่น สถานที่ในเหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์หรือสถาปัตยกรรมในอดีตอันเป็นแหล่งคุณค่าทางศิลปวัฒนธรรม

4) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติคือ พื้นที่ที่มีความโดดเด่นทางธรรมชาติอันปรากฏลักษณะพิเศษตามธรรมชาติหรือมีคุณค่าทางวิชาการและเป็นสถานที่ที่สำคัญแห่งหนึ่งของชุมชนนั้น

5) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นสำหรับพักผ่อนหย่อนใจ สร้างความสุขสนุกสนาน ความบันเทิง รวมถึงการศึกษาหาความรู้ร่วมไปกับการท่องเที่ยว

6) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทางศิลปขนบธรรมเนียมประเพณี วิถีชีวิต ศิลปวัฒนธรรมดั้งเดิมที่ส่งต่อมาจากรุ่นสู่รุ่น

7) แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำพุร้อน มุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับการบริการและการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานต่าง ๆ ให้ชัดเจน เนื่องจากต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวเป็นหลัก

8) แหล่งท่องเที่ยวประเภทชายหาดเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชายหาดเป็นจุดเด่นของพื้นที่ ซึ่งนักท่องเที่ยวต้องการใกล้ชิดกับธรรมชาติและทำกิจกรรมเสริมเพื่อความสนุกสนานเพลิดเพลิน

9) แหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตกเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ใกล้ชิดกับธรรมชาติมีน้ำตกเป็นทรัพยากรที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เสริมสร้างประสบการณ์และการเรียนรู้แก่นักท่องเที่ยว

10) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทถ้ำมีความโดดเด่นของถ้ำเป็นทรัพยากรที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เกิดการเรียนรู้สิ่งใหม่และการทำกิจกรรมเสริมต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างประสบการณ์แก่นักท่องเที่ยว

11) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทเกาะเป็นสถานที่ที่มีเกาะเป็นจุดเด่นดึงดูดนักท่องเที่ยว เน้นการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของคุณค่าด้านการท่องเที่ยวและความเสี่ยงต่อการทำลายศักยภาพในพื้นที่

12) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทแก่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีแก่งเป็นจุดเด่นดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาเพื่อการพักผ่อน สร้างความสนุกสนานเพลิดเพลิน หรือการศึกษาธรรมชาติ และร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ในแหล่งท่องเที่ยว

ดังนั้นการแบ่งประเภทของการท่องเที่ยวจะมีความหลากหลายทั้งในรูปแบบการแบ่งประเภทตามสภาพภูมิศาสตร์ ตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ตามลักษณะการเดินทาง การตลาด และการจัดการ เป็นต้น ประเภทของการท่องเที่ยวจึงมีรูปแบบหลากหลายขึ้นอยู่กับลักษณะและวัตถุประสงค์ในการแบ่งประเภทที่แตกต่างกันออกไป

2.1.3 องค์ประกอบการท่องเที่ยว

ดิคแมน (Dickman, 1996) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบการท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวต้องประกอบด้วย 5 องค์ประกอบหลักหรือเรียกว่า องค์ประกอบ 5A's ดังนี้

1) สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) เป็นองค์ประกอบสำคัญในการท่องเที่ยวสอดคล้องกับความเห็นของมิดเดิลตัน (Middleton, 1994) ที่ได้กล่าวว่า สิ่งดึงดูดใจเป็นองค์ประกอบสำคัญที่สุดในการดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเกิดการเดินทางไปยังสถานที่นั้น ๆ โดยสามารถแบ่งออกเป็นหลายประเภท เช่น สิ่งดึงดูดใจทางธรรมชาติ (Natural Attractions) สิ่งดึงดูดใจทางศิลปวัฒนธรรม (Cultural Attractions) สิ่งดึงดูดใจที่มนุษย์สร้างขึ้น (Built Attractions) เป็นต้น

2) กิจกรรม (Activities) สถานที่ท่องเที่ยวควรมีการจัดกิจกรรมที่หลากหลายและตรงตามความต้องการของนักท่องเที่ยวเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถร่วมทำกิจกรรมในช่วงเวลาที่อยู่ ณ สถานที่นั้น ๆ เช่น กิจกรรมดำน้ำ กิจกรรมเดินป่า กิจกรรมดูนก กิจกรรมแสง สี เสียง เป็นต้น

3) การเข้าถึง (Access) แหล่งท่องเที่ยวต้องจัดให้มีสภาพการคมนาคมที่มีความสะดวกสบายและปลอดภัยในการเข้าถึงพื้นที่ ครอบคลุมทั้งระยะทางในการเข้าถึง ลักษณะการเดินทาง สภาพเส้นทาง การเชื่อมต่อในพื้นที่โดยรอบ นอกจากนี้ยังรวมถึงการเข้าถึงด้านข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยว เช่น สื่อออนไลน์ของสถานที่ท่องเที่ยว เป็นต้น

4) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) เป็นสิ่งบริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยวในสถานที่นั้น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายของที่ระลึก สถานีตำรวจ โรงพยาบาล รวมถึงระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ซึ่งต้องจัดให้มีปริมาณที่เพียงพอ และเหมาะสมต่อจำนวนนักท่องเที่ยวในสถานที่นั้น ๆ

5) ที่พัก (Accommodation) สถานที่ท่องเที่ยวควรจัดให้มีที่พักหลากหลายรูปแบบทั้งด้านราคาและระดับการให้บริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวได้อย่างเหมาะสม อีกทั้งที่พักควรอยู่ไม่ไกลจากแหล่งท่องเที่ยวมากนัก ต้องสามารถเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยวได้ง่ายและสะดวก เช่น รีสอร์ท โรงแรม เกสต์เฮาส์ เป็นต้น

บุฮาริส (Buhalis, 2000) ได้จำแนกองค์ประกอบที่สำคัญทางการท่องเที่ยวไว้ 6 องค์ประกอบ หรือเรียกว่า องค์ประกอบ 6A's ดังนี้

1) แหล่งท่องเที่ยว (Attractions) สถานที่ท่องเที่ยวต้องมีเอกลักษณ์สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้เกิดการเดินทางได้ เช่น แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เป็นต้น

2) กิจกรรม (Activities) กิจกรรมที่จัดให้แก่นักท่องเที่ยวระหว่างที่นักท่องเที่ยวพักอาศัยอยู่ในสถานที่นั้น ๆ

3) การเข้าถึง (Accessibility) การคมนาคมเข้าถึงสถานที่นั้น ๆ ทั้งเส้นทางถนน ยานพาหนะ รวมถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร

4) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) คือ สิ่งที่มีให้บริการพื้นฐานในสถานที่นั้น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว เช่น การจัดเลี้ยงและการบริการ เป็นต้น

5) การให้บริการของแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary Services) เป็นสิ่งที่มีให้บริการในสถานที่ท่องเที่ยว เช่น ธนาคาร โทรคมนาคม โรงพยาบาล ไปรษณีย์ เป็นต้น

6) โปรแกรมการท่องเที่ยวสำเร็จรูป (Available Packages) คือ การจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวผ่านตัวกลางระหว่างนักท่องเที่ยวและเจ้าของพื้นที่

สามารถกล่าวสรุปได้ว่า องค์ประกอบการท่องเที่ยวคือ ส่วนประกอบในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรองรับด้านการท่องเที่ยว รวมถึงสิ่งที่สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยว ดังนั้น องค์ประกอบการท่องเที่ยวเหล่านี้ ถือว่าเป็นสิ่งที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งด้านสิ่งดึงดูดใจ (Attraction) กิจกรรม (Activities) การเข้าถึง (Access) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) และที่พัก (Accommodation) แต่การท่องเที่ยวบางรูปแบบอาจมีการตัดสินใจในองค์ประกอบอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น โปรแกรมการท่องเที่ยวสำเร็จรูป (Available Packages) และการให้บริการของแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary Services) เป็นต้น ขึ้นอยู่กับรูปแบบความต้องการของนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกันไปตามประเภทและรูปแบบของการท่องเที่ยว

2.1.4 การเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว

ชมภูนุช หุ่นาค (2558) กล่าวว่า ความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับความหลากหลายที่ปรากฏในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งในแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งมักจะมี ความหลากหลายที่มากกว่าหนึ่งทั้งความหลากหลายทางชีวภาพ ระบบนิเวศทางธรรมชาติ ความหลากหลายทางศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ความเชื่อ วิถีชีวิตชุมชน และศาสนาที่หล่อหลอมรวมกันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะพื้นที่ โดยสามารถจำแนกมิติความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวหลักได้ดังนี้

1) ความเชื่อมโยงมิติวิถีชุมชนคือ ความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวหรือกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่มีรูปแบบเกี่ยวเนื่องกับวิถีชีวิตของคนในชุมชน เช่น ตลาดน้ำอัมพวา ตลาดร่มหุบ การทำประมง การทำนาเกลือ การล่องเรือชมวิถีชีวิตชุมชน เป็นต้น

2) ความเชื่อมโยงมิติประวัติศาสตร์คือ แหล่งท่องเที่ยวที่มีความเชื่อมโยงกันในด้านประวัติศาสตร์หรือแหล่งท่องเที่ยวที่มีเรื่องเล่าสืบเนื่องมาแต่อดีต เช่น ศาลกรมหลวงชุมพรค่ายบางกุ้ง เป็นต้น

3) ความเชื่อมโยงมิติวัฒนธรรมและศาสนา คือ ความเชื่อมโยงในแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับศาสนาและวัฒนธรรม รวมถึงด้านศิลปะ ประติมากรรม ภาพเขียน ภาพวาดที่พบเห็นสอดแทรกอยู่ตามแหล่งท่องเที่ยวประเภทนี้ เช่น วัดศรีรัตนาราม วัดเขายี่สาร เป็นต้น

4) ความเชื่อมโยงมิติทรัพยากรธรรมชาติคือ ความหลากหลายของระบบนิเวศแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศหรือกิจกรรมที่สามารถศึกษาด้าน

ความหลากหลายของระบบนิเวศได้ เช่น ดอนหอยหลอด คลองโคก ภูมิปัญญาชาวบ้านในการปลูกป่า สัมผัสวิถีชีวิตชาวบ้านที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ เป็นต้น

ดังนั้นความเชื่อมโยงดังกล่าวจะเป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพความพร้อมในการจัดการ และความหลากหลายของพื้นที่นั้น ๆ

มนตรี สังข์ทอง และคณะ (2560) กล่าวว่า แนวทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัด สามารถวิเคราะห์ได้จาก 5 องค์ประกอบ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวภายในจังหวัด แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดใกล้เคียง กิจกรรมทางการท่องเที่ยว ยานพาหนะในการเดินทาง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยง

ภูวนาท พักเกตุ (2562) ได้กล่าวว่า การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของการท่องเที่ยวเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวครอบคลุมการเชื่อมโยงทั้ง 3 ด้านดังนี้

1) การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) เน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทั้งการปรับปรุงพัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น

2) การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบ กระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกันที่จะนำมาซึ่งการดำเนินการในเชิงรูปธรรม

3) การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-People Connectivity) โดยการส่งเสริมการเรียนรู้วัฒนธรรมและสังคม เช่น การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษา การถ่ายทอดหรือแลกเปลี่ยนระบบการศึกษาระหว่างกัน รวมถึงการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี เช่น การยกเว้นระบบวีซ่าระหว่างกัน เป็นต้น

ปรัชมาศ ลัญชานนท์, อัจฉรี เหมสันต์, และ บรรจง สมบูรณ์ชัย (2556) กล่าวว่า ความเชื่อมโยงของกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวสามารถนำมาเป็นกลยุทธ์หลักในการพัฒนาการท่องเที่ยวได้ ซึ่งมีการแบ่งความเชื่อมโยงในพื้นที่ดังนี้

- 1) ความเชื่อมโยงของธุรกิจด้านการท่องเที่ยวในเชิงพื้นที่
- 2) ความเชื่อมโยงของกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวในเชิงการใช้พื้นที่ของนักท่องเที่ยว และเชิงประกอบกิจกรรมของนักท่องเที่ยว

การนำกลยุทธ์ด้านความเชื่อมโยงมาพัฒนาการท่องเที่ยวนั้น ต้องคำนึงถึงการจัดการในแต่ละประเด็นของความเชื่อมโยงให้สอดคล้องกัน เช่น การเชื่อมโยงด้านธุรกิจจะต้อง

เน้นการจัดการที่ตอบสนองกับการดำเนินธุรกิจ และการเชื่อมโยงทางกิจกรรมการท่องเที่ยว สามารถนำแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวมาประยุกต์ได้ เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวเปรียบเสมือนสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่นั้น ๆ เช่นกัน นอกจากนี้ยังมีการนำความเชื่อมโยงในด้านกิจกรรม สภาพแวดล้อม การจัดการพื้นที่ แรงจูงใจของนักท่องเที่ยวและประโยชน์จากการจัดการมาช่วยในการแบ่งพื้นที่ตามแนวคิดพื้นฐานของการจำแนกช่วงชั้นโอกาสทางนันทนาการ สำหรับแนวทางการจัดการพื้นที่แบบใช้ฐานประสบการณ์ (Experience-based) ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงและบูรณาการมาสู่การจำแนกช่วงชั้นของพื้นที่ในมิติของสภาพแวดล้อม (ปณิตา วงศ์มหาดเล็ก, กัตติกา กิตติประสาร, กัลมลี ธรรมิกบวร, และ กวรวรณ รุ่งสว่าง, 2562)

2.1.5 การจัดการแหล่งท่องเที่ยว

ภณสิทธิ์ อ้นยะ และคณะ (2562) ได้กล่าวว่า ปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวประกอบด้วย 7 องค์ประกอบ ได้แก่ ด้านการวางแผนของผู้รับผิดชอบแหล่งท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ด้านการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้านการบริหารจัดการให้เกิดคุณภาพการให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว ด้านการจัดการกิจกรรมทางการท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและธรรมชาติ

รัตเกล้า เปรมประสิทธิ์ (2557) ได้กล่าวว่า หลักเกณฑ์การประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของความเร่งด่วนในการพัฒนา โดยใช้หลักเกณฑ์ที่สำคัญ 2 หลักเกณฑ์ดังนี้

1) หลักเกณฑ์การประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวตามความสำคัญ เป็นการคัดเลือกจากความนิยมและความพร้อมในการรองรับด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่นั้น ๆ

2) หลักเกณฑ์การประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวตามความเสื่อมโทรม โดยใช้หลักเกณฑ์การพิจารณา 5 ด้าน ได้แก่ ด้านกายภาพ ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ด้านคุณค่าของแหล่งท่องเที่ยว ด้านผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ศราวดี ใจอดทน (2560) ได้กล่าวว่า การวิเคราะห์ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวจำเป็นต้องพิจารณาตามองค์ประกอบ 5 ด้าน ได้แก่ ด้านความสะดวกสบายในการเข้าถึง ด้านสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว ด้านคุณค่าของแหล่งท่องเที่ยว ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และด้านการตอบรับของคนในชุมชน

คณะบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว (กรมการท่องเที่ยว, 2557) กล่าวว่า การจัดทำแผนบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว ต้องวางแผนการจัดการแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยวให้ครอบคลุมการบริหารจัดการปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญของแหล่งท่องเที่ยว 6 ด้านดังนี้

1) ด้านสิ่งดึงดูดใจ หมายถึง ลักษณะสำคัญของแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทำให้แหล่งท่องเที่ยวนั้นมีความโดดเด่นแตกต่างจากแหล่งท่องเที่ยวทั่วไป สามารถพิจารณาจากหลายปัจจัย ทั้งปัจจัยทางด้านกายภาพ สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ วิถีชีวิต วัฒนธรรม เป็นต้น

2) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง อุปกรณ์การบริการต่าง ๆ ที่จัดไว้สำหรับการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ลานจอดรถ ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว ห้องสุขา เป็นต้น

3) ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวทั้งในด้านของระยะทาง ระยะเวลา ประเภทยานพาหนะ ความสะดวกในการใช้บริการยานพาหนะ และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

4) ด้านการรักษาความปลอดภัย หมายถึง มาตรการด้านความปลอดภัย รวมถึงระบบการเตือนภัยฉุกเฉิน และข้อควรปฏิบัติในสถานที่นั้น ๆ อย่างเป็นรูปธรรมเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อนักท่องเที่ยวทั้งด้านชีวิต จิตใจ สุขอนามัย และทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว

5) ด้านการตลาดการท่องเที่ยว หมายถึง การดำเนินการที่ตอบสนองต่อกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้เกิดการตัดสินใจเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว โดยการใช้กลยุทธ์ทางการตลาด เช่น กลยุทธ์ด้านราคา กลยุทธ์การสร้างเอกลักษณ์จากความแตกต่าง เป็นต้น

6) ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว หมายถึง การบริหารจัดการให้กับนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ เพื่อก่อให้เกิดพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่พึงประสงค์และกำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว

โดยขั้นตอนการจัดทำแผนบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวของสำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลักคือ การวิเคราะห์ปัจจัยภายในปัจจัยภายนอก (SWOT Analysis) การวิเคราะห์สภาพของแหล่งท่องเที่ยวในอดีต ปัจจุบัน และกำหนดอนาคต (3rd Tenses Analysis) การกำหนดวิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยวและการจัดทำหรือบูรณาการแผนต่าง ๆ ให้ครอบคลุมปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญของแหล่งท่องเที่ยว

ดังนั้นการกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาศักยภาพการรองรับการท่องเที่ยว ต้องครอบคลุมองค์ประกอบด้านพื้นที่ ด้านการจัดการ ด้านกิจกรรมและกระบวนการ และด้านการมีส่วนร่วม รวมถึงสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องซึ่งขึ้นอยู่กับความสำคัญที่มีผลต่อการท่องเที่ยวประเภทนั้น ๆ แตกต่างกัน โดยการจัดการแหล่งท่องเที่ยวให้มีศักยภาพในการรองรับด้านการท่องเที่ยว จำเป็นต้องมีการจัดการให้ครอบคลุมตามองค์ประกอบของการท่องเที่ยวทั้งด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการเข้าถึง ด้านการรักษาความปลอดภัย ด้านการตลาด การท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว ซึ่งองค์กรควรวางแผนกระบวนการในการดำเนินงานให้มีรูปแบบการจัดการการท่องเที่ยวที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมเพื่อก่อให้เกิดการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2.1.6 การจัดการองค์กรธุรกิจการท่องเที่ยว

ฟาโย (Fayol, 1949) ได้ศึกษากฎเกณฑ์สากลเกี่ยวกับแนวคิดด้านการบริหารสำหรับผู้บริหารระดับสูง โดยเสนอแนวคิดและกำหนดหลักเกณฑ์ในการบริหารของผู้บริหารดังนี้

1) หน้าที่ของนักบริหาร (Management Functions) มีดังนี้

1.1) การวางแผน (Planning) หมายถึง ผู้บริหารต้องเตรียมการวางแผนการทำงานขององค์กรไว้ล่วงหน้า

1.2) การจัดองค์กร (Organizing) หมายถึง ผู้บริหารต้องมีการจัดโครงสร้างขององค์กรให้เหมาะสมกับทรัพยากรทางการบริหาร

1.3) การสั่งการ (Directing) หมายถึง ผู้บริหารต้องมีการวินิจฉัยสั่งการที่ดี เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรดำเนินการไปตามเป้าหมาย

1.4) การประสานงาน (Coordinating) หมายถึง ผู้บริหารมีหน้าที่เชื่อมโยงองค์ประกอบต่าง ๆ ขององค์กรให้ดำเนินไปอย่างสอดคล้องกัน

1.5) การควบคุม (Controlling) หมายถึง การที่ผู้บริหารคอยควบคุมและกำกับกิจกรรมต่าง ๆ ภายในองค์กรให้ดำเนินไปตามแผนที่วางไว้

2) หลักการบริหาร (Management Principle) ประกอบด้วยหลักพื้นฐานทางการบริหาร 14 ประการ ดังนี้

2.1) การแบ่งงาน (Division of Work) การแบ่งงานกันจะทำให้บุคลากรเกิดความชำนาญเฉพาะอย่าง (Specialization) อันเป็นหลักการใช้ประโยชน์ของบุคลากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2.2) อำนาจหน้าที่ (Authority) เป็นเครื่องมือที่ทำให้ผู้บริหารมีสิทธิมอบหมายงานให้ผู้อื่นปฏิบัติตามที่ต้องการอย่างมีความรับผิดชอบ (Responsibility)

2.3) ความมีระเบียบวินัย (Discipline) บุคลากรในองค์กรจะต้องเคารพเชื่อฟัง ปฏิบัติตามกฎหมาย กติกา และข้อบังคับต่าง ๆ ที่องค์กรกำหนดไว้ร่วมกัน

2.4) เอกภาพในการบังคับบัญชา (Unity of Command) ในการทำงานของ ผู้ใต้บังคับบัญชาควรได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาเพียงคนเดียวเท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการดำเนินงานที่ขัดแย้งกันภายใน

2.5) เอกภาพในการสั่งการ (Unity of Direction) ควรอยู่ภายใต้การจัดการ หรือการสั่งการโดยผู้บังคับบัญชาคนใดคนหนึ่งเช่นเดียวกับเอกภาพในการบังคับบัญชา

2.6) ผลประโยชน์ขององค์กรมาก่อนผลประโยชน์ส่วนบุคคล (Subordination of individual interest to the general interest) มีการคำนึงถึงผลประโยชน์ขององค์กรเป็นอันดับแรกก่อนเสมอ

2.7) ผลตอบแทนที่ได้รับ (Remuneration of Personnel) ต้องมีความยุติธรรม และเกิดความพึงพอใจร่วมกันทั้งสองฝ่าย

2.8) การรวมอำนาจ (Centralization) ควรรวมอำนาจไว้ที่ศูนย์กลางเพื่อให้สามารถควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.9) สายการบังคับบัญชา (Scalar Chain) การติดต่อสื่อสารควรดำเนินการตามสายงานนั้น ๆ เป็นหลักสำคัญ

2.10) ความมีระเบียบเรียบร้อย (Order) ผู้บริหารต้องกำหนดลักษณะและขอบเขตของงาน เพื่อประสิทธิภาพในการจัดระเบียบการทำงาน

2.11) ความเสมอภาค (Equity) ดำเนินงานอย่างมีความยุติธรรมและความเสมอภาค เพื่อก่อให้เกิดความจงรักภักดีต่อองค์กร

2.12) ความมั่นคงในการทำงาน (Stability of Tenure of Personnel) มีการหมุนเวียนบุคลากร เพื่อก่อให้เกิดการเรียนรู้และสร้างความมั่นคงในงาน

2.13) ความคิดริเริ่ม (Initiative) เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นร่วมกัน

2.14) ความสามัคคี (Esprit de Corps) หลีกเลี่ยงการแบ่งพรรคแบ่งพวกในองค์กร

สเตียร์ส (Steers, 1985) ได้เสนอปัจจัยการบริหารอันเป็นตัวกำหนดประสิทธิผลขององค์กรและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานไว้ 4 ประการดังนี้

1) ลักษณะขององค์กร (Organization Characteristics) ประกอบด้วย โครงสร้างขององค์กร และบทบาทของเทคโนโลยี

2) ลักษณะของสภาพแวดล้อม (Environment Characteristics) ประกอบด้วย ลักษณะสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร และลักษณะสภาพแวดล้อมภายในองค์กร

3) ลักษณะของบุคลากร (Employee Characteristics) ประกอบด้วย ความผูกพันต่อองค์กร และการปฏิบัติงาน

4) นโยบายการบริหารและแผนการปฏิบัติงาน (Policies and Practices) ประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมายและแผนการปฏิบัติงาน การจัดหาและการใช้ทรัพยากร สภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน กระบวนการติดต่อสื่อสารและการประสานงาน ภาวะผู้นำและการตัดสินใจ การปรับตัวขององค์กร และการริเริ่มสิ่งใหม่

วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2555) กล่าวว่า การบริหารจัดการ (Management Administration) การบริหารพัฒนา (Development Administration) และการบริหารบริการ (Service Administration) มีความหมายใกล้เคียงกันอย่างชัดเจน เนื่องจากกระบวนการบริหารงานทั้งหมดประกอบด้วย 3 ขั้นตอนเช่นเดียวกัน ได้แก่ ความคิดหรือการวางแผน (Thinking) การดำเนินงาน (Acting) และการประเมินผล (Evaluation) ทั้งนี้วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2555) ได้ให้ความหมายของการบริการหรือการบริหารจัดการไว้ว่า เป็นการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคน สิ่งของ และหน่วยงาน โดยครอบคลุมกระบวนการบริหารทั้งหมด ซึ่งปัจจัยที่มีส่วนสำคัญต่อกระบวนการบริหารจัดการองค์กรคือ แพมส์-โพสดอร์บ (PAMS-POSDCORB) ได้แก่ การบริหารนโยบาย (Policy) การบริหารอำนาจหน้าที่ (Authority) การบริหารคุณธรรม (Morality) การบริหารที่เกี่ยวข้องกับสังคม (Society) การวางแผน (Planning) การจัดการองค์กร (Organizing) การบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Staffing) การอำนวยความสะดวก (Directing) การประสานงาน (Coordinating) การรายงาน (Reporting) และการงบประมาณ (Budgeting)

เสกมนต์ สัมมาเพ็ชร (2559) ได้ศึกษาปัจจัยพื้นฐานที่มีส่วนสำคัญต่อการบริหารการพัฒนาโดยองค์ประกอบที่สำคัญประกอบด้วย 11 ด้าน ได้แก่ การบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Man) การบริหารงบประมาณ (Money) การบริหารงานทั่วไป (Management) การบริหารวัสดุ อุปกรณ์ (Material) การบริหารคุณธรรม (Morality) การให้บริการประชาชน (Market) การบริหารข่าวสาร หรือข้อมูลข่าวสาร (Message) วิธีการ ระเบียบ แบบแผน หรือเทคนิค (Method)

การบริหารเวลาหรือกรอบเวลาในการปฏิบัติงาน (Minute) การประสานงานหรือการประนีประนอม (Mediation) และการวัดผลหรือการประเมินผลการปฏิบัติงาน (Measurement)

อดิการี (Adhikary, 1995) ได้เสนอรูปแบบการจัดการ (7 - S Model) ที่สามารถนำมาปรับใช้กับการท่องเที่ยวทั้งหมด 7 ด้านดังนี้

1) ด้านกลยุทธ์ (Strategy) หมายถึง กลยุทธ์ที่แสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องระหว่างวัตถุประสงค์เป้าหมาย การจัดลำดับความสำคัญ การควบคุม และขอบเขตต่าง ๆ ของการท่องเที่ยว โดยกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมในการดำเนินงานที่สามารถปฏิบัติได้จริง

2) ด้านโครงสร้างองค์กร (Structure) หมายถึง โครงสร้างในองค์กรควรมีการจัดลำดับชั้น และการแบ่งหน้าที่ให้เหมาะสมภายใต้รูปแบบของ RASI ซึ่งหมายถึง ความรับผิดชอบ (Responsibility) อำนาจหน้าที่ (Authority) การสนับสนุน (Support) และข่าวสาร (Information) เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จในการจัดการธุรกิจด้านการท่องเที่ยว

3) ด้านระบบการจัดการ (System) หมายถึง ระบบการจัดการด้านการท่องเที่ยว ครอบคลุมถึงระบบการดำเนินงาน ระบบการปฏิบัติการ ระบบการจัดการ และระบบอื่น ๆ โดยต้องมีความสอดคล้องภายในกันทั้งระบบ

4) ด้านบุคลากร (Staff) นับว่าเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การดำเนินการต่าง ๆ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี โดยต้องมีการจัดสรรบุคคลที่มีความรับผิดชอบ มีความละเอียดรอบคอบ และสอดคล้องกับประเภทการดำเนินงาน

5) ด้านทักษะ (Skill) หมายถึง ทักษะในการทำงานที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญและความชำนาญจึงจะทำให้เกิดประสิทธิภาพ โดยขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 อย่างคือ ความรู้ ทักษะ และทัศนคติต่องาน ดังนั้นผู้ที่ทำงานด้านการท่องเที่ยวควรจะมีความรู้และทักษะในงานที่เกี่ยวข้องเฉพาะสาขาด้วย

6) ด้านรูปแบบการทำงาน (Style) หมายถึง การผสมผสานระหว่างด้านบุคลากร (Staff) และด้านทักษะ (Skill) ซึ่งทำให้บุคลากรแต่ละคนมีรูปแบบในการดำเนินงานที่แตกต่างกันไป โดยปกติรูปแบบการทำงานจะแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่ม Autocratic Style หรือ Top - down Style เป็นการสั่งการจากส่วนบนลงส่วนล่างคือ การสั่งการจากผู้บังคับบัญชาสู่ผู้ใต้บังคับบัญชา และกลุ่ม Democratic Style หรือ Bottom - up Style เป็นการทำงานร่วมกันได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย

7) ด้านการมีส่วนร่วม (Share) หมายถึง การแบ่งปันแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ความรู้ ความคิดเห็นร่วมกัน ซึ่งนำไปสู่การจัดการการท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สรุปได้ว่าการจัดการองค์กรมีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงไปตามเวลา เนื่องจากแต่ละยุคสมัยมีปัจจัยแวดล้อมที่แตกต่างกัน ดังนั้นองค์กรควรมีการนำรูปแบบการจัดการหลากหลายรูปแบบมาประยุกต์ให้เกิดการจัดการที่เหมาะสมต่อองค์กรมากที่สุด ฉะนั้นองค์กรธุรกิจการท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการกำหนดทิศทางเป้าหมายการดำเนินงานอย่างชัดเจน รวมถึงการวางแผนการจัดการองค์กรให้ครอบคลุมทั้ง 7 ด้าน ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านโครงสร้างองค์กร ด้านระบบการจัดการ ด้านบุคลากร ด้านทักษะ ด้านรูปแบบการทำงาน และด้านการมีส่วนร่วม เพื่อก่อให้เกิดการจัดการที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กร อันเป็นฐานรากในการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ

2.2.1 การท่องเที่ยวเรือสำราญ

กิบสัน (Gibson, 2006) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวเรือสำราญไว้ว่าเป็น การพักผ่อนที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือผ่านทะเลหรือแม่น้ำ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือเป็นส่วนหนึ่งของประสบการณ์ในการเดินทางและมีการเทียบท่าเรือแวะพัก โดยใช้บริการตัวแทนธุรกิจนำเที่ยวท้องถิ่นในการจัดรายการนำเที่ยวบนชายฝั่ง ซึ่งการแวะพักที่ทำเรือสามารถใช้ระยะเวลา 1 วัน หรือมากกว่า 1 วันก็ได้

หลิว (Liu, 2006) ได้กล่าวว่า การท่องเที่ยวเรือสำราญคือ ที่พักลอยน้ำที่ให้บริการด้านต่าง ๆ รวมถึงกิจกรรมความบันเทิงที่มีทางเลือกหลากหลายสำหรับผู้โดยสาร

กุย และ รุซโซ (Gui & Russo, 2011) ได้กล่าวไว้ว่า การท่องเที่ยวเรือสำราญมีวัตถุประสงค์หลักคือ การจัดหาที่พักสำหรับผู้โดยสารที่มีความต้องการท่องเที่ยวพักผ่อน เยี่ยมเยือนสถานที่ต่าง ๆ ที่มีกำหนดการเดินทางอย่างชัดเจน มิใช่เพียงการเดินทางเท่านั้น

องค์การท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization, 2010) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวเรือสำราญไว้ว่าเป็นการรวมกิจกรรมขั้นพื้นฐานทั้ง 2 กิจกรรมคือ ที่พักลอยน้ำ และการคมนาคมขนส่งที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการพักผ่อน โดยนักท่องเที่ยวต้องใช้เวลานานเรือสำราญอย่างน้อย 1 คืน

ไพฑูรย์ มนต์พานทอง (2558) ได้กล่าวไว้ว่า การท่องเที่ยวเรือสำราญ เป็นการผสมผสานของที่พักและการคมนาคมขนส่งที่เน้นด้านความพึงพอใจและความปลอดภัยเป็นอันดับแรก รวมถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกและกิจกรรมที่มอบประสบการณ์พิเศษให้กับผู้โดยสาร

โดยมีการเดินทางจากท่าเรือหลัก (Home Port) และแวะตามท่าเรือแวะพัก (Ports of Call) ตามกำหนดการ ซึ่งใช้ระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี

สุพร มุลกุณี (2560) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวเรือสำราญไว้ว่า เป็นการท่องเที่ยวที่รวบรวมที่พัก การขนส่ง การบริการ และกิจกรรมบนเรือเพื่อความบันเทิง รวมทั้งการแวะท่องเที่ยวไปตามเมืองบริเวณท่าเรือตามเส้นทางของการเดินเรือสายนั้น ๆ

สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวเรือสำราญเปรียบเสมือนการท่องเที่ยวบนเมืองจำลองลอยน้ำ เนื่องจากการผสมผสานองค์ประกอบทางการท่องเที่ยวอย่างครบครันไว้บนเรือสำราญ ทั้งที่พัก การคมนาคม กิจกรรม สิ่งดึงดูดใจ การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการท่องเที่ยวในสถานที่ที่หลากหลายตามจุดหมายปลายทางในการแวะพักที่ท่าเรือต่าง ๆ ตลอดเส้นทางการเดินทาง

2.2.2 สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญ

ปัจจุบันการท่องเที่ยวเรือสำราญถือเป็นธุรกิจการท่องเที่ยวที่ครอบคลุมผสมผสานทั้งด้านที่พัก และการคมนาคม เน้นการมอบประสบการณ์ที่แปลกใหม่แก่นักท่องเที่ยว ธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญจึงมีการพัฒนาขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลดีต่อภาพรวมเศรษฐกิจทั่วโลก (CLIA, 2019b) นอกจากการเติบโตอย่างต่อเนื่องแล้ว การท่องเที่ยวเรือสำราญยังมีการพัฒนารูปแบบเพื่อตอบสนองของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่หลากหลายมากยิ่งขึ้นทำให้การท่องเที่ยวเรือสำราญมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเป็นไปในทิศทางที่ดีตามสถานการณ์ในยุคโลกาภิวัตน์

2.2.2.1 สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก

การท่องเที่ยวเรือสำราญเริ่มขึ้นในปีค.ศ. 1801 โดยเริ่มจากเรือโยง Charlotte Dundas ที่ขับเคลื่อนด้วยแรงดันไอน้ำ ต่อมาในปีค.ศ. 1818 สายการเดินทางเรือ Black Ball ได้เปิดตัวเรือสำราญ Savannah ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพียง 8 คน ใช้ระยะเวลาการเดินทางในมหาสมุทรแอตแลนติกจากนิวยอร์กสู่ลิเวอร์พูล 28 วัน หลังจากนั้นในปีค.ศ. 1837 การก่อตั้งบริษัท Peninsular Steam Navigation หรือปัจจุบันคือบริษัท Peninsular and Oriental, Steam and Navigation (P&O Cruises) เป็นบริษัทแรกที่เปิดให้บริการเรือสำราญและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปีค.ศ. 2000 การท่องเที่ยวเรือสำราญในอเมริกาเหนือเติบโตเพิ่มมากขึ้นมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ของทุกปี (Gibson, 2006) ทำให้ตั้งแต่ช่วงศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมาสายการเดินทางเรือมีการพัฒนารูปแบบและเส้นทางเดินเรือสำราญมาอย่างสม่ำเสมอ (Johnson,

2002) และในปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องเช่นกัน (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ, 2561)

จากข้อมูลของสมาคมอุตสาหกรรมเรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise Lines International Association : CLIA) พบว่าในปีพ.ศ. 2562 ธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ ส่งผลให้เศรษฐกิจทั่วโลกมีรายได้รวมถึง 154.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (CLIA, 2021) เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2561 ที่มีรายได้รวมถึง 150 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (CLIA, 2020) และเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2559 สัดส่วนร้อยละ 12.1 (CLIA, 2019b) ทั้งนี้แนวโน้มของจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลา 12 ปี

ตาราง 1 อัตราการเติบโตและแนวโน้มของการท่องเที่ยวเรือสำราญปีพ.ศ. 2551 - 2562

ปีพ.ศ.	จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	เพิ่มขึ้น (ล้านคน)
2551	16.3	
2552	17.8	1.5
2553	19.1	1.3
2554	20.5	1.4
2555	20.9	0.4
2556	21.3	0.4
2557	22.3	1
2558	23.1	0.8
2559	25.2	2.1
2560	26.7	1.5
2561	28.5	1.8
2562	29.7	1.2

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2019b)

จากตาราง 1 อัตราการเติบโตและแนวโน้มของการท่องเที่ยวเรือสำราญปีพ.ศ. 2551 – 2562 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตลอดระยะเวลา 12 ปี โดยเฉพาะในปีพ.ศ. 2559 – 2562 ที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ทั้งนี้ CLIA (2020) ได้กล่าวไว้ว่า หากในปีพ.ศ. 2563 ไม่เกิดสถานการณ์การแพร่

ระบาดของไวรัสโคโรนา (COVID - 19) จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญจะเพิ่มสูงขึ้นถึง 30 ล้านคน ซึ่งการท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นที่นิยมอย่างมากในกลุ่มตลาดชาวอเมริกันเหนือและยุโรป นักท่องเที่ยวเรือสำราญชาวอเมริกันเหนือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของนักท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งหมดและชาวยุโรปคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25 ของนักท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งหมด (CLIA, 2019c) เมื่อเทียบกับทวีปอื่นจำนวนนักท่องเที่ยวจากทวีปอเมริกาเหนือไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก (สุพร มุลกุลณี, 2560) ในขณะที่ทวีปอื่นเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงรวมถึงทวีปเอเชียด้วย ดังปรากฏในตาราง 2

ตาราง 2 จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญจำแนกตามทวีปปีพ.ศ. 2559 – 2561

ทวีป	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)					
	2559	%	2560	%	2561	%
อเมริกาเหนือ	12,403,000	49.5	13,019,000	48.9	14,240,000	50.2
ยุโรปตะวันตก	6,344,000	25.3	6,516,000	24.5	6,731,000	23.7
เอเชีย	3,370,000	13.4	4,052,000	15.2	4,240,000	15.0
ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และหมู่เกาะแปซิฟิก	1,370,000	5.5	1,434,000	5.4	1,460,000	5.1
อเมริกาใต้	791,000	3.2	799,000	3.0	883,000	3.1
แอฟริกาเหนือ และ ไอซ์แลนด์	241,000	1.0	229,000	0.9	225,000	0.8
ยุโรปตะวันออก	205,000	0.8	192,000	0.7	213,000	0.8
แอฟริกา	144,000	0.6	151,000	0.6	154,000	0.5
ตะวันออกกลาง และ ซาอุดีอาระเบีย	112,000	0.4	104,000	0.4	111,000	0.4
แคริบเบียน	50,000	0.2	54,000	0.2	56,000	0.2
อเมริกากลาง	39,000	0.2	51,000	0.2	47,000	0.2

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2018b, 2019b)

จากตาราง 2 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้นและกลุ่มเป้าหมายที่มีความหลากหลายทำให้เกิดการขยายตัวของกลุ่มเป้าหมายมากยิ่งขึ้น (CLIA, 2019b) ปัจจุบันสายการบินเรือจึงมีการพัฒนารูปแบบที่หลากหลายเพื่อตอบสนองต่อกลุ่มเป้าหมายทุกรูปแบบ ทั้งนี้ CLIA (2019b) พบว่า ในปีพ.ศ. 2563 สายการบินเรือมีการออกแบบประสบการณ์ระหว่างการเดินทางให้เหมาะกับกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลายมากขึ้น จากกลุ่มเป้าหมายเดิมคือ ผู้สูงอายุมาเป็นกลุ่มที่มีความหลากหลายมากขึ้น (Multi-Generational Mix) เป็นกลุ่มที่มีความต้องการประสบการณ์ที่ตอบโจทย์ตัวเองมากขึ้น (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ, 2561) ทั้งในลักษณะกลุ่มครอบครัว กลุ่มเพื่อน โดยเฉพาะการเดินทางคนเดียวที่มีแนวโน้มสูงขึ้นและมีลักษณะการเดินทางขนาดเล็กหรือเรียกว่า Micro Travel คือ การลดระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวให้สั้นลงแต่จะใช้เวลาเพื่อสัมผัสประสบการณ์อย่างคุ้มค่าจากการวางแผนการท่องเที่ยวด้วยตนเองซึ่งปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการวางแผนและตัดสินใจของนักท่องเที่ยวเรือสำราญคือ แหล่งท่องเที่ยวตามท่าเรือแวะพัก (Brida, Pulina, Riaño, & Aguirre, 2013) โดยจะพิจารณาจากความเป็นเอกลักษณ์และมีเอกลักษณ์เฉพาะ (Ontario Ministry of Tourism, 2006) รวมถึงความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว (Gibson, 2006) นอกจากนี้พบว่านักท่องเที่ยวเรือสำราญในปีพ.ศ. 2563 นักท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมใส่ใจการแปรสภาพวัสดุเหลือใช้ให้เกิดประโยชน์ (Recycle) และลดการใช้พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว (The Plastis-Free Passenger) (CLIA, 2019b) สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในปัจจุบัน

2.2.2.2 สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญของเอเชีย

การท่องเที่ยวเรือสำราญในทวีปเอเชียเริ่มเป็นที่รู้จักเมื่อสายการบินเรือ Star Cruise ให้บริการเรือสำราญในรูปแบบของคาสิโนที่มีลักษณะเส้นทางการเดินเรือระยะสั้น ต่อมาเริ่มมีการพัฒนาเส้นทางเดินเรือเพื่อการท่องเที่ยวพักผ่อนมากขึ้นจนมีเรือสำราญขนาดใหญ่ติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลก (Douglas, 2004) ทำให้ในปีค.ศ. 1999 เริ่มมีสายการบินเรือเข้าสู่เส้นทางน่านน้ำของทวีปเอเชียมากกว่า 20 สายการบินเรือ ซึ่งในปัจจุบันการท่องเที่ยวเรือสำราญในทวีปเอเชียและแปซิฟิกมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้ในปีพ.ศ. 2561 การเดินเรือสำราญในน่านน้ำทวีปเอเชียมีอัตราเพิ่มขึ้นสูงขึ้นติดอันดับ 4 ของเส้นทางการเดินเรือทั้งหมดดังปรากฏในตาราง 3

ตาราง 3 สัดส่วนการเดินเรือสำราญตามทวีปปีพ.ศ. 2561

อันดับ	ทวีป	สัดส่วน (%)
1	แควริบเบียน	35.4
2	เมดิเตอร์เรเนียน	15.8
3	ยุโรป	11.3
4	เอเชีย	10.4
5	ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และหมู่เกาะแปซิฟิก	6.0
6	อะแลสกา	4.3
7	อเมริกาใต้	2.1
8	อื่นๆ	14.6

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2018b)

จากตาราง 3 แสดงถึงการขยายเส้นทางการเดินเรือสำราญสู่ทวีปเอเชียมากขึ้น ส่งผลให้การท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นที่รู้จักมากขึ้นในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย ดังนั้น อัตราการเทียบท่าเรือสำราญในทวีปเอเชียจึงมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังปรากฏในตาราง 4 และ 5

ตาราง 4 เรือสำราญที่ให้บริการในทวีปเอเชียจำแนกตามขนาดของเรือสำราญปีพ.ศ. 2557 – 2562

ปีพ.ศ.	ขนาดเรือสำราญ (ลำ)					รวมทั้งหมด (ลำ)
	Expedition	Small	Midsized	Large	Mega	
2557	5	15	21	9	0	50
2558	4	14	22	11	1	52
2559	6	17	21	15	2	61
2560	5	17	26	13	5	66
2561	5	21	27	19	6	78
2562	6	22	26	18	7	79

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2019a)

จากตาราง 4 เรือสำราญที่ให้บริการในทวีปเอเชียจำแนกตามขนาดของเรือสำราญในปีพ.ศ. 2557 – 2562 พบว่า เรือสำราญที่เดินทางมาในทวีปเอเชียมากที่สุดเป็นเรือสำราญขนาด Midsized ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 750 – 2,000 คน

ตาราง 5 การเทียบท่าของเรือสำราญในทวีปเอเชียจำแนกตามภูมิภาคของเอเชียปีพ.ศ. 2560 – 2562

ภูมิภาค	จำนวนเรือสำราญจอดเทียบท่าเรือ (ครั้ง)		
	2560	2561	2562
เอเชียตะวันออก	4,875	4,342	4,221
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	2,093	2,560	2,462
เอเชียใต้	274	267	471

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2019a)

จากตาราง 5 พบว่า อัตราการขยายเส้นทางการเดินเรือสำราญสู่ทวีปเอเชียที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องนั้น เริ่มจากการเติบโตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกที่มีการเทียบท่าของเรือสำราญเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในสาธารณรัฐจีน เนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวจีนมีศักยภาพในการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญและถือเป็นกลุ่มหลักของนักท่องเที่ยวชาวเอเชียดังปรากฏในตาราง 6 ทำให้สายการบินเรือส่วนใหญ่เริ่มเจาะกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวชาวจีน ดังนั้นการเดินเรือในภูมิภาคเอเชียตะวันออกจึงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เส้นทางการเดินเรือในภูมิภาคใกล้เคียงทั้งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกได้รับผลประโยชน์จากการมีอัตราการเทียบท่าของเรือสำราญเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

ตาราง 6 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวเอเชียปีพ.ศ. 2559 - 2561

ประเทศ	2559	2560	%	2561	%
	จำนวน (คน)	จำนวน (คน)		จำนวน (คน)	
จีน	2,113,000	2,397,000	+13.4	2,357,000	-1.6
ไต้หวัน	299,000	374,000	+24.8	391,000	+4.7
สิงคโปร์	214,000	267,000	+24.4	373,000	+39.9
ญี่ปุ่น	207,000	255,000	+22.9	266,000	+4.5
ฮ่องกง	127,000	230,000	+80.6	250,000	+8.6
อินเดีย	148,000	172,000	+16.1	221,000	+28.1

ตาราง 6 (ต่อ)

ประเทศ	2559 จำนวน (คน)	2560 จำนวน (คน)	2561 %	จำนวน (คน)	%
มาเลเซีย	100,000	188,000	+87.8	150,000	-19.9
อินโดนีเซีย	33,000	47,000	+40.2	72,000	+54.9
ฟิลิปปินส์	26,000	41,000	+56.1	61,000	+49.1
เกาหลีใต้	32,000	39,000	+22.2	44,000	+13.5
ไทย	50,000	26,000	-47.6	30,000	+14.5
เวียดนาม	6,000	6,000	+9.4	10,000	+53.7
รวม	3,361,000	4,052,000	+20.6	4,240,000	+4.6

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2018a)

จากตาราง 6 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวเอเชียปีพ.ศ. 2559 – 2561 สอดคล้องกับอัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวเรือสำราญในทวีปเอเชียดังปรากฏในตาราง 5 โดยในปีพ.ศ. 2560 มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวเอเชียเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 20.6 จากปีพ.ศ. 2559 ซึ่งตลาดนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญในภูมิภาคเอเชียคือ กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55.8 รองลงมาคือ ชาวไต้หวันและชาวสิงคโปร์ ตามลำดับดังปรากฏในตาราง 6

จากข้อมูลของ CLIA (2018a) กล่าวว่า ประเทศในทวีปเอเชียที่มีนักท่องเที่ยวเรือสำราญเลือกเป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยวมากที่สุดคือ ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐจีน และประเทศไทยตามลำดับดังปรากฏในตาราง 7 แสดงจำนวนการเทียบท่าของเรือสำราญที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ยกเว้นเกาหลีใต้ที่มีจำนวนลดลงอย่างมากติดต่อกันเป็นเวลา 2 ปี สอดคล้องกับสถิติการจัดอันดับ 10 ท่าเรือในทวีปเอเชียที่มีการจอดเทียบท่าของเรือสำราญสูงสุดดังปรากฏในตาราง 8 ซึ่งจากการเปรียบเทียบตาราง 8 พบว่า ปัจจุบันกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวเรือสำราญเปลี่ยนจุดหมายจากสาธารณรัฐจีนไปสู่ท่าเรือสิงคโปร์ภายในเวลา 1 ปี เนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญเพื่อรองรับกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวเรือสำราญมากยิ่งขึ้น

ตาราง 7 สถิติ 10 อันดับประเทศจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวเรือสำราญปีพ.ศ. 2560 - 2562

อันดับ	ประเทศ	2560	2561	2562
1	ญี่ปุ่น	2,378	2,601	2,681
2	จีน	1,156	1,012	809
3	ไทย	509	581	550
4	เวียดนาม	407	493	368
5	มาเลเซีย	468	458	561
6	สิงคโปร์	393	374	400
7	อินโดนีเซีย	187	354	387
8	ไต้หวัน	295	346	304
9	ฮ่องกง	309	249	255
10	เกาหลีใต้	737	134	172

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2018a, 2019c)

ตาราง 8 สถิติ 10 อันดับท่าเรือในทวีปเอเชียที่มีการจอดเทียบท่าของเรือสำราญสูงสุดปีพ.ศ. 2560 - 2562

อันดับ	ท่าเรือ	2560	2561	2562
1	ท่าเรือสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์	393	374	400
2	ท่าเรือจีหลง ประเทศไต้หวัน	237	322	284
3	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ สาธารณรัฐจีน	581	416	276
4	ท่าเรือฮ่องกง เขตปกครองพิเศษสาธารณรัฐจีน	263	249	255
5	ท่าเรือฮะคะตะ ประเทศญี่ปุ่น	341	245	245
6	ท่าเรือนาสะ ประเทศญี่ปุ่น	213	231	243
7	ท่าเรือนางาซากิ ประเทศญี่ปุ่น	247	214	198
8	ท่าเรือภูเก็ต ประเทศไทย	150	219	188
9	ท่าเรือจอร์จทาวน์ ประเทศมาเลเซีย	207	139	158
10	ท่าเรือเกาะเจจู ประเทศเกาหลีใต้	477	22	29

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2018a, 2019c)

จากตาราง 7 และ 8 พบว่า ประเทศไทยเป็น 1 ใน 10 อันดับประเทศจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวเรือสำราญและเป็นที่มาเรือที่มีเรือสำราญจอดเทียบท่าสูงเป็นอันดับ 8 โดยการจอดเทียบท่าของเรือสำราญมี 3 รูปแบบคือ

1) Transit เป็นการจอดแวะพักใช้เวลาเพียง 1 วัน ส่วนใหญ่เป็นลักษณะจอดเทียบท่าในตอนเช้าให้นักท่องเที่ยวได้แวะตามแหล่งท่องเที่ยวบริเวณใกล้เคียงและขึ้นเรือกลับออกจากท่าเรือนั้นในตอนเย็น

2) Turnaround คือ มีจุดเริ่มต้นและจุดสุดท้ายของการท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นจุดเดียวกันหรือมีการขึ้นและลงเรือสำราญในท่าเรือเดียวกัน ส่วนใหญ่พบในทวีปเอเชียใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพียงสั้น ๆ

3) Overnight เป็นการจอดค้างคืนเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้มีเวลาในการท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นเอกลักษณ์ตามท่าเรือนั้น ๆ ในระยะทางและเวลาที่มากกว่าเดิม

2.2.2.3 สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย

การท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทยมีการเติบโตเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากปัจจัยด้านทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่หลากหลายส่งผลให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางในการแวะพักสำหรับการท่องเที่ยวบนฝั่ง โดยเรือสำราญที่เข้ามาเทียบท่าที่ประเทศไทยส่วนใหญ่นั้นสามารถแบ่งเป็น 2 ช่วงคือ ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายน และในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวจะเป็นสายการเดินทางเรือในภูมิภาคเป็นส่วนใหญ่ ปัจจุบันท่าเรือหลักที่สามารถรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ท่าเรือปาดอง จังหวัดภูเก็ต และท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้งนี้ท่าเรือประเทศไทยส่วนใหญ่มีบทบาทในการเป็นท่าเรือแวะพัก (Port of Call) และเป็นที่มาเรือหลัก (Home Port) ส่วนน้อย

สุพร มุลกุณี (2560) ได้กล่าวว่า เส้นทางท่องเที่ยวเรือสำราญในปัจจุบันของประเทศไทยเป็นเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชีย โดยเส้นทางเดินเรือสำราญสามารถแวะเทียบท่ายังท่าเรือของประเทศไทยได้ทั้ง 2 ฝั่ง ได้แก่

1) เส้นทางเดินเรือสำราญฝั่งทะเลอันดามัน สามารถเทียบท่าในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต จังหวัดพังงา และจังหวัดกระบี่

2) เส้นทางเดินเรือสำราญฝั่งอ่าวไทย สามารถเทียบท่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือคลองเตย และท่าเรือเกาะสมุย

ตัวอย่างเส้นทางการเดินเรือสำราญในประเทศไทย

เส้นทางสิงคโปร์ – กรุงเทพฯ (แหลมฉบัง) – เกาะสมุย – สิงคโปร์
(6 วัน 5 คืน)

เส้นทางสิงคโปร์ – กรุงเทพฯ (ค้างคืนแหลมฉบัง) – โฮจิมินห์
(8 วัน 7 คืน)

เส้นทางสิงคโปร์ – เกาะสมุย – กรุงเทพฯ (ค้างคืนแหลมฉบัง) – ภูเก็ต –
สิงคโปร์ (12 วัน 11 คืน)

เส้นทางฮ่องกง – ดานัง – นาตริง – โฮจิมินห์ – กรุงเทพฯ (ค้างคืน
แหลมฉบัง) – เกาะสมุย (12 วัน 11 คืน)

เส้นทางสิงคโปร์ – เกาะสมุย - กรุงเทพฯ (แหลมฉบัง) – ดาร์วิน
ออสเตรเลีย – พอร์ตดักลาส – ออสเตรเลีย – บริสเบน ออสเตรเลีย (16 วัน 15 คืน)

เส้นทางโตเกียว – โอซากา – ฟูกุโอกะ – เชียงใหม่ – โฮจิมินห์ – กรุงเทพฯ
(แหลมฉบัง) – สิงคโปร์ (18 วัน 17 คืน)

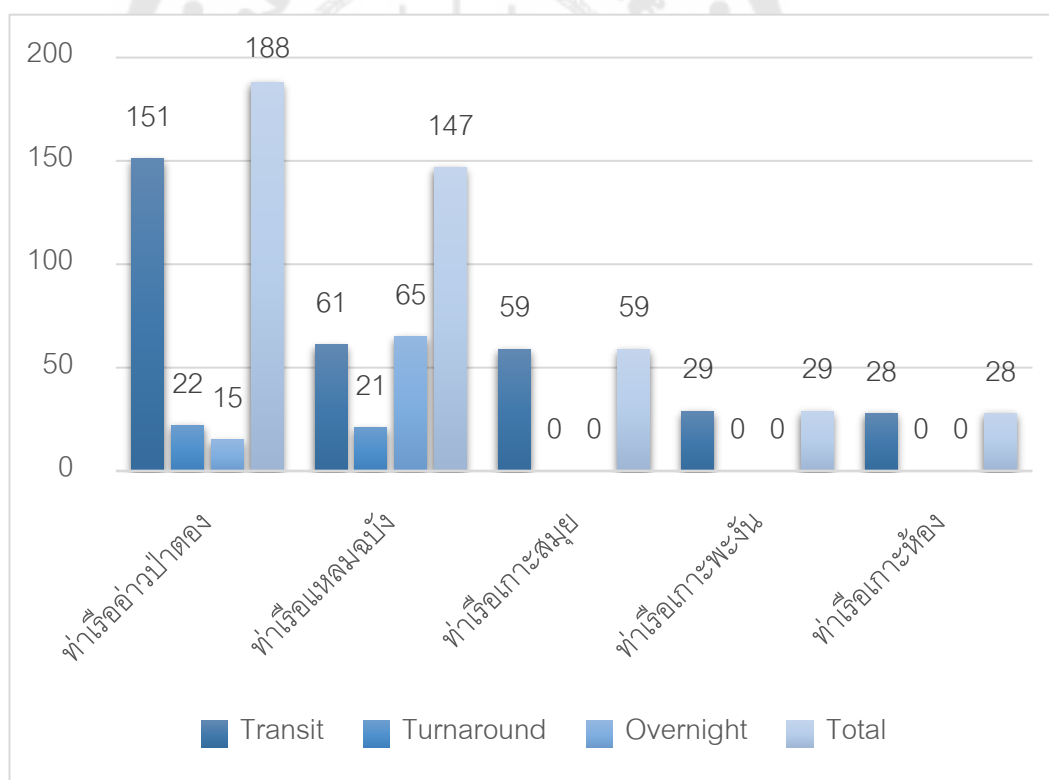
เส้นทางสิงคโปร์ – โคตา คินาบาลู มาเลเซีย – ญาจาง – โฮจิมินห์ –
สีหนุวิลล์ กัมพูชา – กรุงเทพฯ (แหลมฉบัง) – เกาะสมุย – สิงคโปร์ – กัวลาลัมเปอร์ – พอร์ตกลัง
มาเลเซีย – ปีนัง – ภูเก็ต – บาห์ลี อินโดนีเซีย – สิงคโปร์ (21 วัน 20 คืน)

เส้นทางสิงคโปร์ – กรุงเทพฯ (แหลมฉบัง) – เกาะภูเก็ต ภูเก็ต – สีหนุวิลล์ –
โฮจิมินห์ – เว้/ดานัง – ฮาลองเบย์ - ฮ่องกง – เชียงใหม่ จีน – เกาะฮันเตอร์ ฟิลิปปินส์ – มะนิลา –
โครอน ฟิลิปปินส์ – ปูเอร์โตปรินเซซา ฟิลิปปินส์ – โคตา คินาบาลู – สิงคโปร์ (28 วัน 27 คืน)

เส้นทางเชียงใหม่ – อีโรวีมา – โกเบ – เชียงใหม่ – ฮ่องกง – ฮานอย –
ดานัง – โฮจิมินห์ – สีหนุวิลล์ – กรุงเทพฯ (ค้างคืนแหลมฉบัง 2 คืน) – เกาะสมุย – สิงคโปร์ – ภูเก็ต
– ย่างกุ้ง – ไคล์มเบย์ – มุมไบ (39 วัน 38 คืน)

เส้นทางแวนคูเวอร์ แคนาดา – อัลสตอรี ออริกอน – ซานฟรานซิสโก –
ซานตาบาร์บารา แคลิฟอร์เนีย – ซานดิเอโก แคลิฟอร์เนีย – ลอสแอนเจลิส – โฮโนลูลู ฮาวาย –
โคนา ฮาวาย – กวม หมู่เกาะมาเรียนา – โอซากา โตเกียว – โคชิ – อีโรวีมา – นากาซากิ – เซจู –
เกาหลีใต้ – ปักกิ่ง – อินชอน เกาหลีใต้ – เชียงใหม่ – นากาซากิ – ฟูกุโอกะ เกาหลีใต้ – ฮวาเหลียน
ไต้หวัน – เกาสง ไต้หวัน – ฮ่องกง – โฮจิมินห์ – กรุงเทพฯ (แหลมฉบัง) – เกาะสมุย – สิงคโปร์
(54 วัน 53 คืน)

ในปีพ.ศ. 2562 มีเรือสำราญจอดเทียบท่าในประเทศไทย 451 ครั้ง เป็นการจอดแบบแวะพัก (Transit) มากที่สุดจำนวน 328 ครั้ง รองลงมาคือการจอดแบบค้างคืน (Overnight) จำนวน 80 ครั้ง และการจอดแบบขึ้นเรือและลงเรือในจุดเดียวกัน (Turnaround) น้อยที่สุดจำนวน 43 ครั้ง ดังปรากฏในภาพประกอบ 1 ซึ่งพบว่าท่าเรือภูเก็ตมีการจอดเทียบเรือสำราญมากที่สุดเป็นการจอดในลักษณะแวะพัก (Transit) ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีการจอดเทียบท่าของเรือสำราญรองลงมาเป็นอันดับ 2 แต่เป็นการจอดแบบค้างคืน (Overnight) มากที่สุด จากการเปรียบเทียบสถิติระหว่างปีพ.ศ. 2561 และปีพ.ศ. 2562 จำนวนการจอดเรือสำราญในประเทศไทยลดน้อยลง แต่ท่าเรือแหลมฉบังยังมีจำนวนครั้งในการจอดเรือสำราญที่คงตัว (CLIA, 2019a) เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังมีแหล่งท่องเที่ยวบริเวณใกล้เคียงที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางและเส้นทางการเดินเรือสำราญ เช่น กรุงเทพฯ อัญญา พทยา เป็นต้น



ภาพประกอบ 1 จำนวนการจอดเทียบท่าของเรือสำราญในประเทศไทย (ครั้ง) ปีพ.ศ. 2562

ที่มา: สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLIA, 2019a)

จากข้อมูลของครูช พอร์ต ครูล (Cruise Port Crew, 2018) ในปีพ.ศ. 2562 พบว่า เรือสำราญที่จอดเทียบท่าในประเทศไทยจำนวน 451 ครั้ง มาจากเรือสำราญจำนวน 46 ลำ จากสายการเดินเรือ 28 สายการเดินเรือดังปรากฏในตาราง 9

ตาราง 9 เรือสำราญที่จอดเทียบท่าประเทศไทยในปีพ.ศ. 2562

สายการเดินเรือ	เรือสำราญ
AIDA Cruises	AIDA bella
Azamara	Azamara Quest
Celebrity Cruises	Celebrity Millennium
	Celebrity Constellation
Costa Cruises	Costa Fortuna
	Costa Luminosa
Cruise & Maritime	Columbus
	Vasco da Gama
Crystal Cruises	Crystal Symphony
Cunard	Queen Mary 2
Dream Cruises	Genting Dream
Fred. Olsen	Black Watch
	Boudicca
Hapag Lloyd	ms Europa
Holland America	ms Maasdam
	ms Westerdam
Marella Cruises	Marella Discovery
MSC Cruises	MSC Magnifica
Norwegian Cruise Line	Norwegian Jade
	Norwegian Jewel
Oceania Cruises	Oceania Insignia
	Oceania Nautica
P&O Australia	Pacific Eden

ตาราง 9 (ต่อ)

สายการบินเรือ	เรือสำราญ
Pacific Leisure	Star Clipper
Phoenix Reisen	Amadea
Princess Cruises	Diamond Princess
	Sapphire Princess
	Sun Princess
	Pacific Princess
Regent Seven Seas	Seven Seas Mariner
	Seven Seas Navigator
	Seven Seas Voyager
Royal Caribbean	Voyager Of The Seas
	Quantum Of The Seas
Seabourn	Seabourn Encore
	Seabourn Ovation
	Seabourn Sojourn
Silversea	Silver Muse
	Silver Shadow
	Silver Spirit
Star Cruises	SuperStar Gemini
TUI Cruises	Mein Schiff 3
	Mein Schiff 6
Viking Cruises	Viking Orion
Voyages To Antiquity	mv Aegean Odyssey
Windstar Cruises	Star Legend

ที่มา: ครูซ พอร์ต ครูล (Cruise Port Crew, 2018)

2.2.3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวเรือสำราญ

องค์ประกอบของการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญมีความหลากหลายตามบริบทและสถานที่ตั้งนั้น ๆ โดยไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) ได้ทำการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับองค์ประกอบของการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญจำนวน 33 งานพบว่า มีจำนวนองค์ประกอบทั้งสิ้น 33 ตัวแปร จึงได้นำมาจัดกลุ่มองค์ประกอบแบ่งออกเป็น 4 องค์ประกอบหลักดังนี้

1) คุณลักษณะของจุดหมายปลายทาง (Destination Characteristic)

1.1) ความปลอดภัย (Safety and Security)

การท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นรูปแบบการเดินทางทางทะเลเป็นหลัก ดังนั้นความปลอดภัยจึงถือเป็นปัจจัยที่สำคัญในการท่องเที่ยว โดยต้องเป็นไปตามกฎขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการตรวจสอบความปลอดภัยของท่าเรือตามเกณฑ์ระดับนานาชาติ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) รวมถึงเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และแผนการจัดการความปลอดภัยที่ท่าเรือต้องมีการประสานงานร่วมกับทางเรือสำราญ

1.2) ความสะอาดและสุขอนามัย (Cleanness and sanitation)

นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญกับความสะอาดของแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะพื้นที่ สภาพอากาศ ธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และสุขอนามัยเรื่องอาหารน้ำสำหรับอุปโภคและบริโภคต้องถูกสุขอนามัยตามมาตรฐานของ Vessel Sanitation Program (VSP) ซึ่งกำหนดและควบคุมโดย Center of Disease Control (CDC) เพื่อป้องกันการติดเชื้อไวรัสในกลุ่มผู้โดยสาร

1.3) การเชื่อมต่อ (Connectivity)

การเชื่อมต่อสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ การเชื่อมต่อจากจุดเริ่มต้นของผู้โดยสารมายังท่าเรือหลัก การเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือด้วยกัน และการเชื่อมต่อจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งในปัจจุบันพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะชาวเอเชียมีความคาดหวังในการแวะพัก ณ ท่าเรือต่าง ๆ และมีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อโปรแกรมท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ

1.4) สภาพภูมิอากาศและสภาพทางทะเล (Weather and Sea Condition)

สภาพภูมิอากาศและสภาพทางทะเลเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องเนื่องกับด้านความปลอดภัยที่นักท่องเที่ยวเรือสำราญใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางในการล่องเรือ และเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สายการบินเรือใช้ในการตัดสินใจกำหนดเส้นทางการเดินเรือสำราญเช่นกัน (UNWTO, 2015) ทั้งนี้ฤดูกาลของจุดหมายปลายทางที่แตกต่างกันจะส่งผลต่อการกำหนดเส้นทางที่แตกต่างกัน

1.5) ทักษะสภาพของจุดหมายปลายทางหรือท่าเรือ (Port Atmosphere)

ทักษะสภาพของจุดหมายปลายทางหรือท่าเรือควรมีบรรยากาศสำหรับการพักผ่อนและการท่องเที่ยวอย่างแท้จริง (Lee & Lee, 2017) เพื่อสร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ รวมถึงการจัดพื้นที่ให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายของที่ระลึก เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ

2) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructure and Facilities)

2.1) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Port Infrastructure and Facilities)

การท่องเที่ยวเรือสำราญมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างต่อเนื่องทำให้สายการบินเรือมีการให้บริการเรือสำราญที่มีขนาดใหญ่มากขึ้นสามารถจุผู้โดยสารมากขึ้น ดังนั้นท่าเรือต้องมีประสิทธิภาพในการรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่และรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือและจุดหมายปลายทางด้วย

2.2) สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Accessibility)

ระบบสาธารณูปโภคถือเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวเป็นปัจจัยที่มีความจำเป็นสำหรับการจัดการท่าเรือและพัฒนาการท่องเที่ยว

2.3) ลักษณะของท่าเรือ (Port Characteristic)

ลักษณะของท่าเรือเป็นปัจจัยทางกายภาพพื้นฐานที่สายการบินเรือใช้เป็นปัจจัยในการเลือกท่าเรือเพื่อกำหนดเส้นทางการเดินเรือสำราญ โดยสายการบินเรือจะพิจารณาลักษณะของท่าเทียบเรือในหลายประเด็น เช่น ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ขนาดท่าเรือ ความลึกของร่องน้ำ ความพร้อมของสาธารณูปโภคพื้นฐาน ความสามารถในการรองรับจำนวนคนและขนาดของเรือสำราญ

2.4) การเข้าถึง (Accessibility)

การเข้าถึงทั้งการเดินทางจากสนามบินไปโรงแรมหรือท่าเรือ การเดินทางจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยว และการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่งต้องเข้าถึงได้ง่าย สะดวก และรวดเร็วเหมาะกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีระยะเวลาเป็นข้อจำกัด

3) ปัจจัยด้านการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism Management)

3.1) กระบวนการจัดการท่าเรือ (Port Management)

เป็นภาพรวมของกระบวนการจัดการตั้งแต่ก่อนเรือออกเดินทางหรือระหว่างเรือเทียบท่าและเรือออกจากท่า เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่สายการบินเรือและนักท่องเที่ยว โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานงานร่วมกัน ได้แก่ สายการบินเรือ บริษัทนำเที่ยว ท่าเรือ กรมเจ้าท่า ศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง

3.2) พิธีการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration Formality)

ในช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวจะลงจากเรือเพื่อท่องเที่ยวบนฝั่ง นักท่องเที่ยวต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองถือเป็นขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารมากที่สุด จึงต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบแบบแผนและรวดเร็ว สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากพร้อมกันได้

3.3) กระบวนการขนถ่ายนักท่องเที่ยว (Disembarkation Process)

เป็นกระบวนการนำเรือขนถ่ายนักท่องเที่ยวจากเรือสำราญสู่ฝั่งท่าเรือในกรณีที่ทำเทียบเรือขาดศักยภาพการรองรับ ดังนั้นท่าเรือต้องมีการประสานงานร่วมกับสายการบินเรือและเตรียมเรือขนถ่าย (Tender) ที่มีศักยภาพสามารถรองรับนักท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจำนวนและระยะเวลาในการขนถ่าย

3.4) การรักษาความปลอดภัย (Security)

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พิจารณาถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรก ๆ ในการตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวมายังจุดหมายปลายทาง ในปัจจุบันสายการบินเรือจึงมีการนำเทคโนโลยีและระบบรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและทันสมัยมาใช้มากขึ้น นอกจากนี้ในส่วนของการท่าเรือจะต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกรวมถึงการสร้างเชื่อมั่นแก่สายการบินเรือและนักท่องเที่ยว

3.5) การบริการเส้นทางการคมนาคมและการเข้าถึง (Transportation and Accessibility)

เป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ โดยจุดหมายปลายทางทั้งท่าเรือ และแหล่งท่องเที่ยวจะต้องมีเส้นทางการคมนาคมที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย อยู่ใกล้ตัวเมือง และไม่มีปัญหาการจราจรที่แออัด เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางไปยังจุดหมายต่าง ๆ ทั้งรูปแบบการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ

3.6) การมีส่วนร่วมของภาคี (Collaboration with Stakeholder)

ภาคีที่เกี่ยวข้องต้องเข้าใจบทบาทและการมีส่วนร่วม ตั้งแต่กระบวนการวางแผน ทิศทางการพัฒนาและแนวทางการขับเคลื่อนสู่ความสำเร็จ โดยทุกภาคส่วนจะต้องช่วยกันขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างบูรณาการ

3.7) นโยบายการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism Policy)

ในปัจจุบันสถานการณ์การท่องเที่ยวเรือสำราญมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง มีโอกาสในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญสูงขึ้น จึงต้องมีการวางนโยบายเพื่อรองรับการขยายตัว รวมถึงนโยบายการควบคุมผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยต้องคำนึงถึงความสมดุลในทุกมิติทั้งสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

3.8) แผนฉุกเฉิน (Emergency Plan)

ความปลอดภัยถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในการท่องเที่ยวเรือสำราญ ดังนั้นการวางแผนฉุกเฉินจึงสำคัญเช่นกัน โดยต้องมีการวางแผนเตรียมความพร้อมในการเผชิญหน้ากับความเสี่ยงหรือวิกฤติต่าง ๆ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้เกี่ยวข้อง

3.9) สถานการณ์ทางการเมือง (Political Situation)

สถานการณ์ทางการเมืองถือเป็นอีกหนึ่งประเด็นที่มีความสำคัญเนื่องจากเกี่ยวเนื่องกับความปลอดภัยของการเดินทางไปยังจุดหมายต่าง ๆ หากท่าเรือที่เป็นจุดหมายปลายทางมีสถานการณ์การเมืองไม่สงบ ในมุมมองของสายการบินเรือถือว่ามีความเสี่ยงอย่างยิ่ง จะส่งผลต่อความไม่มั่นใจในการนำเรือสำราญเดินทางเข้ามายังท่าเรือที่มีสถานการณ์ทางการเมืองไม่สงบ

4) ปัจจัยสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว (Product and Service)

4.1) แหล่งท่องเที่ยว (Tourist Attraction)

แหล่งท่องเที่ยวเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดสายการบินและนักท่องเที่ยวให้เกิดการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางนั้น ๆ โดยการพิจารณาจากความเป็นเอกลักษณ์ที่ไม่เหมือนท่าเรืออื่น รวมถึงความหลากหลาย ความสวยงาม ความมีชื่อเสียง และความคุ้มค่า (Busby & O'Neill, 2013; Gibson, 2006; Monpanthong, 2014; Ontario Ministry of Tourism, 2006) อีกทั้งการคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวเพื่อออกแบบเส้นทางการเดินเรือจะต้องเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายของสายการบินเรือเหล่านั้น ๆ

4.2) กิจกรรมการท่องเที่ยว (Tourism Activities)

กิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นอีกหนึ่งปัจจัยในการดึงดูดนักท่องเที่ยว จึงจำเป็นต้องสร้างความหลากหลายให้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวได้อย่างหลากหลายเป็นการเพิ่มระยะเวลาในการพำนักให้ยาวขึ้นก่อให้เกิดรายได้มากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันนักท่องเที่ยวนิยมกิจกรรมที่มีรูปแบบการสร้างเสริมประสบการณ์ในการท่องเที่ยว นอกจากนี้กิจกรรมการท่องเที่ยวจะสามารถกระตุ้นให้เกิดการใช้จ่ายระหว่างการแวะพัก ณ ท่าเรือมากขึ้น

4.3) การจัดการการนำเที่ยวบนฝั่ง (Onshore Excursion Management)

การจัดการการนำเที่ยวบนฝั่งสำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยส่วนใหญ่โปรแกรมที่สายการบินเรือมีให้บริการจะใช้บริการของบริษัทที่ได้แต่งตั้งไว้ล่วงหน้าและโปรแกรมต้องตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีเอกลักษณ์เฉพาะช่วยเติมเต็มความต้องการและสร้างประสบการณ์ให้กับนักท่องเที่ยว

4.4) โรงแรมที่พัก (Accommodation)

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเรือสำราญส่วนใหญ่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยวบริเวณท่าเรือหลักก่อนที่จะโดยสารเรือสำราญ ดังนั้นโรงแรมที่พักจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญในการจัดการท่าเรือหลัก ในขณะที่โรงแรมที่พักนั้นจะลดบทบาทความสำคัญลงหากท่าเรือนั้นใช้เป็นท่าเรือแวะพัก เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะค้างคืนบนเรือ

4.5) สนามบิน (Airport)

สนามบินถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญสำหรับการเป็นท่าเรือหลัก (Port-Net, 2007) เนื่องจากท่าเรือหลักเป็นจุดเริ่มต้นที่นักท่องเที่ยวต้องเดินทางจากประเทศต้นทางเพื่อ

มากขึ้นเรือสำราญ ดังนั้นสนามบินให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญต้องมีเที่ยวบินในเส้นทางของกลุ่มลูกค้าหลักของเรือสำราญให้เข้าถึงได้ง่าย สะดวก และมีเที่ยวบินหลากหลาย

4.6) ผู้ให้บริการ (Service Provider)

การให้บริการสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญส่วนใหญ่ใช้คนเป็นผู้ส่งมอบคุณภาพบริการแก่นักท่องเที่ยว เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีและความประทับใจจากความเป็นมิตร

4.7) ความคุ้มค่าเงิน (Value for Money)

บัสบี้ และ โอเนียล (Busby & O'Neill, 2013) กล่าวว่า ความคุ้มค่าเงินเป็นปัจจัยที่นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญ โดยพิจารณาจากสิ่งที่ได้รับ (Perceived Value) ต้องสูงกว่าความคาดหวัง (Expectation) เมื่อได้รับในสิ่งที่สูงกว่าความคาดหวังจะรู้สึกถึงความพึงพอใจและรู้สึกคุ้มค่า ดังนั้นต้องมุ่งเน้นการตอบสนองความคาดหวังของนักท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความพึงพอใจและเกิดความคุ้มค่าเงิน ฉะนั้นการส่งมอบการบริการที่มีคุณค่าจึงเป็นหัวใจหลักของการให้บริการ

ตาราง 10 องค์ประกอบการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ

องค์ประกอบจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ			
คุณลักษณะของ จุดหมายปลายทาง	โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก	การจัดการ การท่องเที่ยว เรือสำราญ	ปัจจัยสินค้าและ บริการทาง การท่องเที่ยว
1. ความปลอดภัย	1. โครงสร้างพื้นฐาน	1. กระบวนการ	1. แหล่งท่องเที่ยว
2. ความสะอาดและ สุขอนามัย	และสิ่งอำนวยความสะดวก	จัดการท่าเรือ	2. กิจกรรมการ ท่องเที่ยว
3. การเชื่อมต่อ	สะดวก	2. พิธีการตรวจคน เข้าเมือง	3. การจัดรายการ
4. สภาพภูมิอากาศ และสภาพทางทะเล	2. สาธารณูปโภค พื้นฐาน	3. กระบวนการ	นำเที่ยวบนฝั่ง
5. ทัศนียภาพของ จุดหมายปลายทาง หรือท่าเรือ	3. ลักษณะของท่าเรือ	ขนถ่ายนักท่องเที่ยว	4. โรงแรมที่พัก
	4. การเข้าถึง	4. การรักษาความ ปลอดภัย	5. สนามบิน
		5. การบริการเส้นทาง	6. ผู้ให้บริการ
		การคมนาคมและ การเข้าถึง	7. ความคุ้มค่าเงิน
		6. การมีส่วนร่วม	
		7. นโยบายการ ท่องเที่ยวเรือสำราญ	
		8. แผนฉุกเฉิน	
		9. สถานการณ์ ทางการเมือง	

ที่มา: ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561)

2.2.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ

2.2.4.1 หน่วยงานภาครัฐ

1) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 หมวด 5 ตามมาตรา 14 กำหนดให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬามีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเสริมสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การกีฬา การศึกษาด้านกีฬา นันทนาการ และราชการอื่นตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีวิสัยทัศน์มุ่งพัฒนาและบูรณาการด้านการท่องเที่ยวและการกีฬาสร้างเสริมความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ และมีพันธกิจในการจัดทำนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวและกีฬาที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของประเทศ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวและกีฬา พัฒนาระบบเทคโนโลยีและสารสนเทศเพื่อการบริหารตลอดจนองค์ความรู้และนวัตกรรมต่าง ๆ ที่สามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและกีฬา (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2564)

2) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจภายใต้สังกัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬามีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมเผยแพร่การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งการริเริ่มให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยว พัฒนาปัจจัยพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว มีพันธกิจหลักเพื่อส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์คุณค่าการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยขับเคลื่อนห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและกระจายรายได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งการพัฒนาองค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Organization) ด้านตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทย และการให้บริการข้อมูลสารสนเทศด้านการท่องเที่ยวให้ตรงกับความต้องการ อันเป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2564)

3) กรมการท่องเที่ยว

กรมการท่องเที่ยวเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาด้านบริการในการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว ธุรกิจนำเที่ยว มัคคุเทศก์ ผู้นำเที่ยว มาตรฐานอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการรักษาความปลอดภัยทางการท่องเที่ยว ดำเนินงานสอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ กฎหมายว่าด้วยธุรกิจ

นำเที่ยวและมัคคุเทศก์ เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (กรมการท่องเที่ยว, 2564)

4) การทำเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดดำเนินการและพัฒนาให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน ปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงทอง และท่าเรือระนอง โดยอำนาจหน้าที่ของการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นไปตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 หมวด 1 การจัดตั้งทุนและเงินสำรอง มาตรา 6 – มาตรา 19 (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2564)

5) กรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งรูปแบบของท่าเรือ อุโมงค์เรือไทย การขนส่งผู้โดยสารขนส่งสินค้า และกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้กรมเจ้าท่าทำหน้าที่ศึกษาวิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำเพื่อส่งเสริมพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีโดยร่วมมือประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ (กรมเจ้าท่า, 2564)

6) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงมหาดไทย มีภารกิจในการตรวจสอบบุคคลและยานพาหนะที่เดินทางเข้า - ออกราชอาณาจักร เป็นแนวหน้าในการรักษาความมั่นคงของประเทศเพื่อป้องกันภัยคุกคามต่อความมั่นคงในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองมีหน่วยงานตั้งอยู่ 68 จังหวัด มีช่องทางอนุญาต ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศที่บุคคลใช้สัญจรข้ามแดน 118 ช่องทางอนุญาต (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, 2564)

7) กรมศุลกากร

กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงการคลังมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2562 มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีอากรจากการนำเข้าและส่งออกสินค้า รวมถึงการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางศุลกากร การเสนอแนะนโยบายการจัดเก็บอากรต่อกระทรวง การส่งเสริมสนับสนุนการผลิตและการส่งออก การปกป้องผลประโยชน์ของประเทศและประชาชน โดยมีพันธกิจเพื่อบูรณาการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศด้วยมาตรการทางศุลกากร ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ จัดเก็บภาษีอย่างเป็นธรรม มีความโปร่งใสและมีประสิทธิภาพ (กรมศุลกากร, 2564)

2.2.4.2 หน่วยงานภาคเอกชน

หน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นหน่วยงานที่ดำเนินธุรกิจด้านการท่องเที่ยว การบริการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการลงทุนเพื่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการเพื่อรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ แต่บทบาทด้านการวางแผนนโยบายต่าง ๆ ค่อนข้างจำกัดกว่าหน่วยงานรัฐบาล ซึ่งหน่วยงานเอกชนมีทั้งรูปแบบที่แสวงหากำไรและไม่แสวงหากำไร โดยไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) ได้แบ่งองค์ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญออกเป็นกลุ่มได้ดังนี้

1) องค์การหรือสมาคมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ

องค์การหรือหน่วยงานที่ให้ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ ทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ เช่น สมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise Lines International Association: CLIA) สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Pacific Asia Travel Association: PATA) สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (Association of Thai Travel Agents: ATTA) และสมาคมวิชาชีพเรือสำราญ (Cruise Ship Professional Association: CAT) เป็นต้น

2) สายการเดินเรือ

สายการเดินเรือเปรียบเสมือนแกนกลางในการวางแผนและตัดสินใจขับเคลื่อนการดำเนินงานต่าง ๆ เช่น การกำหนดเส้นทางการเดินเรือ การคัดเลือกโปรแกรมการท่องเที่ยวบนฝั่งเพื่อจำหน่ายบนเรือ เป็นต้น อีกทั้งเป็นศูนย์กลางที่ทุกหน่วยงานต้องประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างสอดคล้อง ทั้งในมิติการบริหารจัดการและการพัฒนา โดยสายการเดินเรือสามารถแบ่งเป็นสายการเดินเรือในภูมิภาค (Regional Cruise Line) ไปจนถึงสายการ

เดินเรื่อนานาชาติ (International Cruise Line) เช่น Carnival Cruise Line, Holland America Line, Princess Cruises, Royal Caribbean International เป็นต้น

3) ตัวแทนสายการบินเรือ

ตัวแทนสายการบินเรือ (Cruise Line Representative) ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของสายการบินเรือในการติดต่อประสานงานเพื่อให้เรือสำราญเข้าเทียบท่าในประเทศนั้น ๆ ตลอดจนเรือสำราญออกจากท่า เช่น การจองท่าเทียบเรือเพื่อการเทียบท่า การจัดการเรื่องเอกสารศุลกากร ค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร สามารถกล่าวได้ว่าตัวแทนสายการบินเรือเป็นตัวแทนผู้ประสานงานหลักทุกขั้นตอนภายในประเทศของตัวแทนสายการบินเรือนั้น เอื้ออำนวยความสะดวกแก่สายการบินเรือในการดำเนินธุรกิจในประเทศนั้น ๆ

4) บริษัทนำเที่ยว

บริษัทนำเที่ยวในบริบทของการท่องเที่ยวเรือสำราญครอบคลุมถึงตัวแทนจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเรือสำราญจากสายการบินเรือต่าง ๆ และตัวแทนการจัดและจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวบนฝั่ง เป็นหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญทางการท่องเที่ยวหรือการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะมีหน้าที่ในการนำเสนอผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวในประเทศให้แก่สายการบินเรือเพื่อให้สายการบินเรื่อนำเสนอผลิตภัณฑ์แก่ผู้โดยสารบนเรือต่อไป ทั้งนี้บริษัทนำเที่ยวจะเป็นผู้ประสานงานด้านการท่องเที่ยวบนฝั่งหรือการท่องเที่ยวบนภาคพื้นดิน เช่น การติดต่อกับตัวแทนคู่ค้าบนฝั่ง (Supplier) การจองโรงแรม การเดินทาง การจัดหาอาหาร เตรียมมัคคุเทศก์นำเที่ยว เป็นต้น เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างราบรื่น นำไปสู่การสร้างภาพพจน์และประสบการณ์การท่องเที่ยวบนฝั่งที่คุ้มค่าแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ

5) ผู้ประกอบการท่าเรือ

ผู้ประกอบการท่าเรือประกอบด้วยองค์กรภาครัฐส่วนกลางที่กำกับดูแลท่าเรือในประเทศและหน่วยงานที่ได้รับสัมปทานในการบริหารจัดการท่าเรือนั้น ๆ โดยผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานในการบริหารจัดการท่าเรือมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกให้กับเรือสำราญ ตั้งแต่ขั้นตอนการจองท่าเรือ ตลอดจนขั้นตอนการนำนักท่องเที่ยวลงจากเรือสำราญเพื่อท่องเที่ยวบนฝั่ง รวมถึงการบริหารจัดการเอื้ออำนวยความสะดวกในการนำนักท่องเที่ยวลงจากเรือเพื่อการท่องเที่ยวบนฝั่ง เช่น การบริหารจัดการช่องทางตรวจคนเข้าเมือง การรักษาความปลอดภัย การประสานงานกับบริษัทนำเที่ยวในการนำยานพาหนะเข้ามารับนักท่องเที่ยว เป็นต้น

6) ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น ธุรกิจบริการแหล่งท่องเที่ยว ธุรกิจการคมนาคมขนส่ง ธุรกิจที่พัก ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจสินค้าและของที่ระลึก เป็นต้น จะมีบทบาทต่อนักท่องเที่ยวมากในกรณีที่นักท่องเที่ยวเรือสำราญเดินทางท่องเที่ยวบนฝั่งด้วยตัวเอง ซึ่งนักท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการศึกษาหาข้อมูลและประสานงานกับหน่วยงานเหล่านี้ด้วยตนเองเพื่อการท่องเที่ยวบนฝั่ง ในขณะเดียวกันธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญจำเป็นต้องมีความรู้ความเข้าใจในบริบทของการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยเฉพาะบริบทของการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญเพื่อก่อให้เกิดการบริหารจัดการที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สามารถกล่าวสรุปได้ว่าการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญต้องมีการดำเนินงานในลักษณะที่สอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกันทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนกำหนดนโยบายจากการระดมความคิดเห็นร่วมกัน โดยภาครัฐเป็นแกนนำหลักในการผลักดันนโยบายต่าง ๆ ให้เกิดเป็นรูปธรรม ในส่วนภาคการลงทุนเป็นการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยภาคเอกชนมีส่วนในการสนับสนุนผ่านการลงทุนและดำเนินธุรกิจในพื้นที่ต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนงานของภาครัฐบาล ซึ่งถือเป็นการดำเนินงานภายใต้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

2.2.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ

การท่องเที่ยวเรือสำราญนั้นเป็นการดำเนินงานที่มีความสัมพันธ์กันในหลายภาคส่วน ทั้งส่วนการเดินทางเรือในน่านน้ำแต่ละประเทศที่มีกฎระเบียบข้อบังคับแตกต่างกัน การจอดเรือเทียบท่า มาตรฐานของท่าเรือ รวมถึงกฎระเบียบสำหรับผู้ประกอบการ และนักท่องเที่ยวเรือสำราญด้วย โดยกฎหมายระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญมีดังนี้

1) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2560 กำหนดขอบเขตการควบคุมการเดินเรือและให้อำนาจกรมเจ้าท่าในการกำหนดขอบเขตการจอดเรือ รวมทั้งการตรวจเรือที่เข้าท่ากำหนดตรวจและการออกไปสำคัญ เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือจะต้องยื่นคำขอต่อเจ้าพนักงานตรวจเรือตามมาตรา 163 พร้อมชำระค่าธรรมเนียม เพื่อให้ถือว่าใบสำคัญนั้นเป็นการตรวจ โดยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกาศกำหนดสถาบันการตรวจเรือตามวรรคสามให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดตาม มาตรา 285/1 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกหนังสือสำคัญประจำตัวคนประจำเรือได้เมื่อได้รับการร้องขอ โดยหลักเกณฑ์ วิธีการแบบหนังสือสำคัญ และอัตราค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือสำคัญประจำตัวคนประจำเรือให้

เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2560, 2560)

2) พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ดำเนินการส่งเสริมและดูแลกิจการทำเรือ ครอบคลุมธุรกิจเกี่ยวกับทำเรือ รวมถึงคูเรือและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบทำเรือของประเทศไทยเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน (พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543, 2543)

3) พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 กำหนดให้นายกรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่และออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียม ค่าทำการ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมถึงการกำหนดหมวด 2 การเข้าและออกนอกราชอาณาจักร มาตรา 11 บุคคลซึ่งเดินทางเข้ามาหรือออกนอกราชอาณาจักรจะต้องเดินทางเข้ามาหรือออกไปตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานีหรือท้องที่ ตามกำหนดเวลา (พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522, 2522)

4) พระราชบัญญัติกำหนดพิกัดภาษีศุลกากร พ.ศ. 2559 เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกนอกราชอาณาจักร และการเสียภาษีตามอัตราศุลกากรของนักท่องเที่ยว ในกรณีพิธีการนำเข้าและส่งออกประเภทใบขนสินค้าขาเข้าต้องเป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้สำหรับเรือสำราญจะจำแนกออกเป็น 9 ประเภทตามลักษณะการนำเข้า และในกรณีพิกัดอัตราอากรขาเข้าที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญให้เป็นไปตามพิกัดอัตราศุลกากรตอนที่ 89 เรือและสิ่งก่อสร้างลอยน้ำ (พระราชบัญญัติกำหนดพิกัดภาษีศุลกากร (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2559, 2559)

5) พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 มีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมและดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวทุกรูปแบบ รวมถึงรูปแบบการท่องเที่ยวเรือสำราญ (พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550, 2550)

2.3 บริบทพื้นที่ศึกษา

2.3.1 เขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงในยุคกระแสโลกาภิวัตน์ส่งผลให้มีการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและรูปแบบการผลิตที่เกิดขึ้นทั่วโลก ขณะที่ประเทศไทยยังมีการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกค่อนข้างช้า ในหลายปีที่ผ่านมาการเติบโตของเศรษฐกิจประเทศไทยจึงมีลักษณะถดถอยมีอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจต่ำที่สุดในอาเซียน

ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น ดังนั้นการพัฒนาเชิงพื้นที่ในรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการผลักดันการลงทุนและสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชน เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างรวดเร็วและทันสถานการณ์ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561a)

ในอดีตมีการพัฒนาเชิงพื้นที่ในรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) สามารถนำผลประโยชน์มากมายเข้าสู่ประเทศไทย ดังนั้นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงถือเป็นยุทธศาสตร์ที่สามารถสร้างความมั่นใจให้นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ เป็นการพลิกฟื้นการลงทุนในประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถสร้างผลประโยชน์ให้กับประเทศในอนาคต ดังนั้นจึงเกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จเป็นโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) หนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ประเทศไทย 4.0 ซึ่งเป็นการกำหนดจุดยืนของประเทศไทยสำหรับการเจริญเติบโตในระยะยาวและการปรับเปลี่ยน โดยมีเป้าหมายการพัฒนา 3 ระดับดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561b)

เป้าหมายระดับประเทศสู่การเป็นพื้นที่แรกที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นระบบ องค์กรมีการดำเนินงานและมีภารกิจชัดเจน เป็นตัวอย่างของการพัฒนาในพื้นที่อื่น ๆ มีรายได้ประชาชาติขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี สามารถนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์ในการสร้างความสะดวกสบายและการสร้างรายได้ให้กับคนไทยทุกระดับ

เป้าหมายระดับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มุ่งเน้นการยกระดับการลงทุนในทุกด้านไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านล้านบาทภายในระยะเวลา 5 ปีแรก เพื่อกระตุ้นให้เกิดฐานเทคโนโลยีใหม่ของประเทศ เกิดการพัฒนาคน พัฒนาความรู้ และเทคโนโลยีให้ก้าวทันโลกอนาคต

เป้าหมายระดับจังหวัดภายในระยะเวลา 10 ปี

เป้าหมายจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นเมืองนำอยู่และศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เชื่อมโยงภาคตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น จีน ลาว และกัมพูชา เป็นต้น

เป้าหมายจังหวัดชลบุรี เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการศึกษา รวมถึงเป็นศูนย์กลางทางการเงิน การวิจัย และการพัฒนา

เป้าหมายจังหวัดระยอง เป็นเมืองนวัตกรรม การวิจัยพัฒนา และการท่องเที่ยวเชิงเกษตร

การพัฒนาในเขตพื้นที่พิเศษภาคตะวันออกมีแนวทางสอดคล้องกับการขับเคลื่อนของประเทศไทย 4.0 ที่มีเป้าหมายสำคัญคือ การกำหนดทิศทางของภาคเศรษฐกิจใหม่ที่สามารถเป็นแกนนำให้การลงทุนและการพัฒนาเทคโนโลยีของประเทศไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีการกำหนด 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นอุตสาหกรรมนำภายใต้การขับเคลื่อนประเทศไทย 4.0 โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561a)

1) กลุ่มอุตสาหกรรมเดิม เป็นการต่อยอดอุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม ซึ่งประเทศไทยมีฐานการผลิตที่ดีมากอยู่แล้ว หากมีการต่อยอดและปรับเปลี่ยนการผลิต โดยนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ จะสามารถยกระดับการผลิตได้สูงขึ้น ประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมดังนี้

- 1.1) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)
- 1.2) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
- 1.3) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
- 1.4) อุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)
- 1.5) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

2) กลุ่มอุตสาหกรรมอนาคต เป็นอุตสาหกรรมที่มีโอกาสเกิดขึ้นในประเทศไทยได้ง่าย เพราะมีพื้นฐานที่ดีสนับสนุนและมีโอกาสในการขยายตัวได้ดีไปพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีสมัยใหม่ โดยอุตสาหกรรมอนาคตประกอบด้วย 5 อุตสาหกรรมดังนี้

- 2.1) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม (Robotics)
- 2.2) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)
- 2.3) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพ และเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals)
- 2.4) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital)
- 2.5) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)



ภาพประกอบ 4 ความเชื่อมโยงของ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2560)

ทิศทางการพัฒนาและแผนปฏิบัติการพัฒนาภายใต้โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประกอบไปด้วย แนวทางการพัฒนาหลัก 6 แนวทาง และ 6 แผนปฏิบัติการหลัก ดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561b)

1) แนวทางการพัฒนา 6 แนวทางหลักตามลำดับความสำคัญ

แนวทางที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจอย่างไร้รอยต่อ รวมถึงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคให้มีประสิทธิภาพและเพียงพอ และมุ่งเน้นการสนับสนุนให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อให้บริการที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และมีมาตรฐาน

แนวทางที่ 2 การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นการสะสมทุนเทคโนโลยี สร้างฐานในการพัฒนาเทคโนโลยีให้เกิดการต่อยอดในอนาคตด้วยการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีสูงและไม่มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งการประกาศเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมทำให้มีการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน ควบคุมโรงงานให้อยู่ในพื้นที่เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเท่านั้น รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขการพัฒนาบุคลากรในการส่งเสริมการลงทุน

แนวทางที่ 3 การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อยกระดับการท่องเที่ยวในพื้นที่สู่การท่องเที่ยวระดับโลกอย่างยั่งยืน รองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้สูงและกระจายนักท่องเที่ยวสู่แหล่งท่องเที่ยวชุมชน โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาในโครงการ

แนวทางที่ 4 การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยีเพื่อผลิตบุคลากรและงานวิจัยให้ตรงความต้องการของอุตสาหกรรม ซึ่งการพัฒนาด้านการศึกษาและบุคลากรรองรับนวัตกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงทำให้เกิดฐานความรู้เทคโนโลยีและงานวิจัยที่มีประสิทธิภาพสำหรับอุตสาหกรรมขั้นสูง

แนวทางที่ 5 การพัฒนาเมืองอัจฉริยะน่าอยู่และศูนย์กลางการเงิน มีการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่มีความสะดวกสบาย ครอบคลุมการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สิ่งแวดล้อมเมือง และสาธารณสุขให้คนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศการสื่อสารมาเป็นส่วนช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับการบริหารจัดการเมือง ก่อให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีสังคมคุณภาพ มีความสะดวกสบายและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งเกิดการจ้างงานในพื้นที่ เช่น เมืองท่องเที่ยว เมืองศูนย์กลางการเงิน เป็นต้น

แนวทางที่ 6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลเพื่อเตรียมโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลสำหรับสนับสนุนการศึกษา การวิจัย การพัฒนา การลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย และระบบการให้บริการแก่ประชาชน รวมทั้งศูนย์บริการนักลงทุนแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร (OSS) อย่างทันสมัยรวดเร็วและเตรียมระบบเศรษฐกิจดิจิทัลในทุกระดับ

2) แผนปฏิบัติการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกประกอบด้วย 6 แผน ดังนี้

- 2.1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค
- 2.2) การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- 2.3) การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
- 2.4) การพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี
- 2.5) การพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะน่าอยู่ และศูนย์กลางการเงิน
- 2.6) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

วิสัยทัศน์		ต้นแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 และให้ประเทศไทยก้าวสู่ระดับประเทศพัฒนาโดยเร็วที่สุด							
วัตถุประสงค์		ส่งเสริมการพัฒนา กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ที่ทันสมัยและเป็นมิตร กับสิ่งแวดล้อมและสม ฐานเทคโนโลยี		เพิ่มศักยภาพ โครงสร้างพื้นฐานและ ระบบสาธารณูปโภคให้ เชื่อมโยงเป็นระบบ สมบูรณ์ สามารถเข้าถึง ได้สะดวก		พัฒนาเมืองให้น่าอยู่ และมีความทันสมัย ระดับนานาชาติที่ เหมาะสมต่อการอยู่ อาศัย ยกระดับ คุณภาพชีวิตของ ประชาชน		เสริมสร้างบทบาทของ ประเทศไทยในฐานะ ประจักษ์ของภูมิภาค เอเชียในบริบทโลก	
เป้าหมาย การพัฒนา	ระดับ ประเทศ	• เป็นพื้นที่แรกที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นระบบ มีกฎหมาย องค์การดำเนินการ และมีภารกิจชัดเจน เป็นตัวอย่างของการพัฒนาพื้นที่อื่น ๆ ในอนาคต • รายได้ประชาชาติขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี • สะสมและนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์ในการสร้างรายได้และสร้างความสะดวกให้กับทุกคน							
	ระดับ EEC	ยกระดับการลงทุนในทุกด้านไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านล้านบาท ใน 5 ปีแรก เพื่อให้เกิดฐานเทคโนโลยีใหม่ ของประเทศและเกิดการพัฒนาคมนาคม ความรู้ และเทคโนโลยีให้ก้าวทันโลกอนาคต							
	ระดับ จังหวัด	ฉะเชิงเทรา	ชลบุรี	ระยอง					
		เมืองน่าอยู่เป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์เชื่อมโยง ภาคตะวันออกกับประเทศ เพื่อนบ้านภายใน 10 ปี	เมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและ การศึกษาเป็นศูนย์กลางทาง การเงินและการวิจัยและพัฒนา ภายใน 10 ปี	เมืองน่าอยู่ที่สุดในอาเซียน อุตสาหกรรมพลังงาน เคมี ชีวภาพ วิจัยอาหารและ Bioeconomy					
แนวทาง การพัฒนา	การพัฒนา โครงสร้าง พื้นฐาน และระบบ สาธารณูปโภค	การพัฒนา อุตสาหกรรม เป้าหมายที่ใช้ เทคโนโลยีสูง	การพัฒนาและ ส่งเสริม การท่องเที่ยว	การพัฒนา บุคลากร การศึกษา การวิจัย และ เทคโนโลยี	การพัฒนาเมือง ใหม่อัจฉริยะ น่าอยู่ ศูนย์กลาง ทางการเงิน	การพัฒนา โครงสร้าง พื้นฐาน ด้านดิจิทัล			

ภาพประกอบ 7 กรอบแนวคิดการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561a)

จากความสำคัญของการท่องเที่ยวที่สามารถสร้างเม็ดเงินจำนวนมากให้กับประเทศไทย ประกอบกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็น 1 ใน 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายทำให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งในแผนปฏิบัติการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีวัตถุประสงค์ในการยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวของพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดระยองสู่การท่องเที่ยวระดับโลก รองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและกลุ่มเชิงสุขภาพ โดยมีพญา สัตหีบ และจังหวัดระยอง เป็นวงแหวนการท่องเที่ยวหลัก ขยายสู่จังหวัดฉะเชิงเทราและขยายสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ เพื่อสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้แก่ประชาชนในพื้นที่เพิ่มสูงขึ้น โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ มุ่งเน้นให้เกิดการเชื่อมโยงระบบขนส่งกับสถานที่ท่องเที่ยวในพื้นที่

เอื้ออำนวยความสะดวกในการเดินทางได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย รวมทั้งสร้างความมั่นใจพัฒนาภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวและระบบการขนส่งให้นักท่องเที่ยว ประชาชน และนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ

สถานการณ์การท่องเที่ยวปัจจุบันในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกนับว่ามี การขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นทั้งด้านจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จาก การท่องเที่ยวเป็นผลสืบเนื่องจากศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของเมืองพัทยา หากเปรียบเทียบ อัตราส่วนจะพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรีเป็นจำนวนมาก อย่างเห็นได้ชัด โดยในปีพ.ศ. 2559 มีผู้มาเยี่ยมเยือนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จำนวน 26,229,503 คน และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างปีพ.ศ. 2555 - 2559 ร้อยละ 9.68 ต่อปี ซึ่งจังหวัดชลบุรีมีนักท่องเที่ยวมากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61.96 ของจำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกทั้งหมด รองลงมาคือ จังหวัด ระยองและจังหวัดฉะเชิงเทราคิดเป็นร้อยละ 26.42 และ 11.62 ตามลำดับ ในขณะที่รายได้จาก การท่องเที่ยวในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามจำนวนนักท่องเที่ยว โดยในปีพ.ศ. 2559 มีจำนวน 241,126.73 ล้านบาท และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของรายได้จาก นักท่องเที่ยวระหว่างปีพ.ศ. 2555 - 2559 ร้อยละ 19.91 ต่อปี โดยในปีพ.ศ. 2559 จังหวัดชลบุรี ยังเป็นจังหวัดที่มีรายได้จากนักท่องเที่ยวมากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85.54 ของรายได้จาก นักท่องเที่ยวในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกทั้งหมด (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขต พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561c)

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561c) กล่าวว่า พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีความหลากหลายของ แหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงนันทนาการ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวที่ มนุษย์สร้างขึ้น รวมถึงการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจและการจัดงานกิจกรรมพิเศษ เช่น การจัดแสดง คอนเสิร์ต การแสดงนิทรรศการระดับนานาชาติ เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามประเด็นปัญหาใน ด้านการท่องเที่ยวนั้น ยังพบประเด็นของการท่องเที่ยวที่ด้อยคุณภาพ กลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวไม่มี คุณภาพ การจัดการการท่องเที่ยวที่ยังขาดความสมดุลระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยว และขาดความ เชื่อมโยงถึงแหล่งท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561c) ได้จัดทำ แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีการแบ่งประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่นของทั้ง 3 จังหวัด เพื่อกำหนดบทบาทและ

ทิศทางการท่องเที่ยวรายจังหวัดตามลักษณะการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน โดยมีการแบ่งประเภทแหล่งท่องเที่ยวดังนี้

1) ประเภทแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม จำนวน 36 แห่ง

1.1) จังหวัดชลบุรี จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ ปราสาทสัจธรรม พระพุทธรูปแกะสลักเขาชีจรรย์ วัดญาณสังวรารามวรมหาวิหาร วิหารเทพสถิตพระกิตติเฉลิม (ศาลเจ้าหน้าจาซาไท้จื้อ) วัดหลวงพรหมวาส หอพระพนัสบดี หมู่บ้านวัฒนธรรมและศิลปะไทธานี หมู่บ้านช่องแสมสาร ศูนย์แสดงเรือพระราชพิธีจำลอง 4 มิติ และชุมชนตลาดหนองมน

1.2) จังหวัดระยอง จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ วัดละหารไร่ (หลวงปู่ทิม อิสริโก) วัดบ้านแลง วัดป่าประดู่ วัดสารนารถธรรมาราม วัดโชติทิมธาราม ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช พิพิธภัณฑ์หนังใหญ่วัดบ้านดอน ชุมชนตะพง ชุมชนปากน้ำประแส และตลาดบ้านเพ

1.3) จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 15 แห่ง ได้แก่ วัดโสธรวรารามวรวิหาร วัดปากน้ำโจ้โล้ วัดหงษ์ทอง (โบสถ์กลางทะเล) วัดแจ้งตลาดบ้านใหม่ วัดสัมปทวนนอก วัดจีนประชาสโมสร (เล่งฮกยี่) เทวสถานอุทยานพระพิฆเนศ บัอมเมืองฉะเชิงเทรา ตลาดริมน้ำร้อยปี ตลาดโบราณนครเนื่องเขต ตลาดเก่าคลองสวน 100 ปี ตลาดน้ำบางคล้า และกลุ่มวิสาหกิจชุมชนกลุ่มแม่บ้านปากน้ำโจ้โล้

2) ประเภทแหล่งท่องเที่ยวเชิงนันทนาการ จำนวน 36 แห่ง

2.1) จังหวัดชลบุรี จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ อุทยานสามก๊ก พิพิธภัณฑ์ภาวาด 3 มิติ อาร์ทอินพาราไดซ์ พิพิธภัณฑ์ตุ๊กตาหมีเท็ดดี้แบร์ ไร่องุ่นซิลเวอร์เลค สวนเสือศรีราชา สวนสัตว์เปิดเขาเขียว เมืองน้ำแข็งพัทยา (ฟรอสท์ เมจิคอล ไอซ์ ออฟ สยาม) สวนน้ำการ์ตูนเน็ตเวิร์ค อเมโซน สวนน้ำรามายณะ ทีแพคทอรีเอนด์มอร์ เดอะสกายแกลเลอรี เดอะกลาสเฮาส์ ซิลเวอร์โลนิงบาย เดอะกลาสเฮาส์ ลาเฟรม ทิฟฟานีโชว์ อัลคาซาร์คาบาเรต์ และแหลมดารา

2.2) จังหวัดระยอง จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ สตรอร์ไบเอรีทาว์น สถานแสดงพันธุ์สัตว์น้ำระยอง วิสาหกิจชุมชนกลุ่มลู่ฟาลา อนุสรณ์เรือรบหลวงประแส และพระตำหนักกรมหลวงชุมพร

2.3) จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ หอดูดาวเฉลิมพระเกียรติ 7 รอบพระชนมพรรษา

3) ประเภทแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ จำนวน 29 แห่ง

3.1) จังหวัดชลบุรี จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ หาดบางเสร่ หาดบางแสน หาดนางรำ หาดพัทยา สวนนกนุช เกาะล้าน เกาะสีชัง และอุทยานใต้ทะเลเกาะขาม

3.2) จังหวัดระยอง จำนวน 16 แห่ง ได้แก่ ท่งโปรงทอง ปากน้ำประแส หาดแม่รำพึง หาดแหลมแม่พิมพ์ หาดสวนสน หาดปลา หาดพญน หาดน้ำริน หมู่เกาะมัน เกาะมันนอก เกาะเสม็ด เกาะทะลุ อุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า - หมู่เกาะเสม็ด อุทยานแห่งชาติเขาชะเมา - เขาวง เขาชะเมา และสวนสุภัทราแลนด์

3.3) จังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ สวนปาล์มฟาร์มนก คุ่มวิมานดิน เกาะนก มินิมูร่าห์ฟาร์ม และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาอ่างฤๅไน

4) ประเภทแหล่งท่องเที่ยวเกษตร จำนวน 6 แห่ง

4.1) จังหวัดระยอง จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ โครงการศูนย์บริการการพัฒนาปลวกแดงตามพระราชดำริ สวนสมุนไพรสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี สวนประสมทรัพย์ สวนพฤกษศาสตร์ระยอง สวนปาล์มน้ำ และสวนมังคุดไทย (สวนคุณปัญญา)

จากการแบ่งประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่นของทั้ง 3 จังหวัดข้างต้นนั้น จึงสามารถนำมากำหนดทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยวที่แตกต่างกันตามเอกลักษณ์รายจังหวัดได้ดังนี้

จังหวัดชลบุรี ถือว่าเป็นจังหวัดที่มีการผสมผสานระหว่างความเป็นท้องถิ่นดั้งเดิม และความทันสมัยของยุคปัจจุบัน ทำให้มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดทั้งนักลงทุน และนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่ ดังนั้นจังหวัดชลบุรีจึงถูกกำหนดให้เป็นเมือง Modern of the East โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ การมุ่งเน้นสู่การเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ มีศูนย์การประชุมและศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน สืบเนื่องจากเมืองพัทยาเป็น 1 ใน 5 ของ MICE City ในประเทศไทย และมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและนันทนาการเชื่อมโยงกับการส่งเสริมอุตสาหกรรม S - Curve ด้านสุขภาพและการแพทย์ รวมถึงการสนับสนุนให้เป็นเมืองนวัตกรรม การท่องเที่ยวที่สามารถรองรับต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกได้อย่างทันทั่วทั้ง

จังหวัดระยอง เป็นเมืองที่มีการดำเนินธุรกิจและพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก จึงวางแผนให้มีการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ยกย่องให้เป็นศูนย์ธุรกิจแห่งการบินและโลจิสติกส์ เป็นศูนย์รวมสำนักงานใหญ่ภาคธุรกิจ ศูนย์กลางด้านเทคโนโลยี วิจัย และการพักผ่อน ดังนั้นจังหวัดระยองจึงถูกกำหนดให้เป็นเมือง BIZ City เป็นแหล่งการศึกษาและวิทยาศาสตร์ แหล่งผลิตทรัพยากรบุคคล เมืองแห่งพลังและความคิดสร้างสรรค์ มุ่งเน้นให้เกิดการท่องเที่ยวประเภทศึกษาดูงานด้านสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงลมนพิษในรูปแบบการท่องเที่ยวสีเขียว (Green Tourism) โดยเฉพาะด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร (Corporate Social Responsibility: CSR) รวมถึงการนำประโยชน์จากการพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งของโครงการหลัก เช่น การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง เป็นต้น มาเป็นส่วนช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงจอดแล้วจร (Park & Ride) พัฒนาความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มนักธุรกิจที่เดินทางมาด้วยตนเอง (Business Traveler FIT) และเป็นตัวเชื่อมโยงในการกระจายตัวนักท่องเที่ยวไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ เพื่อกระจายรายได้สู่ชุมชน

จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความโดดเด่นทางด้านการดำเนินวิถีชีวิต ด้านทรัพยากรทางธรรมชาติ การเกษตร วิถีชีวิต วัฒนธรรมไทยที่เด่นชัด ถือเป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบที่เหนือความคาดหมาย (Beyond Expectation) จึงกำหนดให้เป็นเมือง Thai Way of Life ของสองฝั่งแม่น้ำ กำหนดภาพลักษณ์ให้เป็นเมืองแห่งสายน้ำวัฒนธรรมและมีการคมนาคมที่สะดวก เนื่องจากมีพื้นที่ใหม่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง มีการเชื่อมต่อของระบบคมนาคม เช่น การเชื่อมต่อเส้นทางจากอู่ตะเภาไปจังหวัดฉะเชิงเทรา การใช้รถสาธารณะประเภทต่าง ๆ รวมถึงการผลักดันการขนส่งทางน้ำเพื่อสอดคล้องกับการเป็นเมืองท่องเที่ยวแห่งสายน้ำวัฒนธรรม

นอกจากการกำหนดบทบาทแต่ละจังหวัดแล้ว สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561c) ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวภายใต้พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่สำคัญไว้ 4 แนวทางดังนี้

1) การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ที่มีความหลากหลายสามารถตอบสนองและรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวได้มากยิ่งขึ้น เช่น สร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ (Man-made Attractions) การจัดพื้นที่ (Zoning) เป็นต้น รวมถึงมุ่งเน้นการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวใหม่กับการท่องเที่ยวเชิงชุมชนและวิถีชีวิตชุมชนสอดคล้องกับแผนการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา

2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่ออำนวยความสะดวกและรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวสู่พื้นที่อื่น ๆ โดยรอบ ซึ่งได้รับประโยชน์และการสนับสนุนจากการลงทุนพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์ภายใต้แผนงานโครงการหลัก เช่น ระบบขนส่งจากสนามบินอู่ตะเภาสู่เมืองหลัก การพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญ ส่งเสริมการขยายเส้นทางเรือสำราญจากต่างประเทศให้แวะพักที่พัทยา แหลมฉบัง เชื่อมโยงการท่องเที่ยวจากเมืองพัทยาและจังหวัดระยองสู่เกาะต่าง ๆ ในพื้นที่ เป็นต้น

3) การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และเพียงพอต่อความต้องการของตลาดครอบคลุมทุกสาขาของการท่องเที่ยว โดยผลักดันให้เกิด การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาคเอกชน ภาครัฐ และชุมชนในการพัฒนาปรับปรุงหลักสูตรที่ เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน

4) การสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว อันเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ ด้วยการเสริมสร้างและพัฒนาภาพลักษณ์ การท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและปลอดภัย รวมถึงมุ่งเน้นการสื่อสารคุณค่าและภาพลักษณ์ของพื้นที่ EEC ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมที่มีคุณภาพสูงต่อนักท่องเที่ยว มีมาตรการรักษา ความปลอดภัยและมาตรการป้องกันที่เหมาะสม



ภาพประกอบ 10 แผนที่เส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคตะวันออก

ที่มา: สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) (2561)

นอกจากนี้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (2561c) ได้มีการคาดการณ์สถานการณ์การท่องเที่ยวในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกไว้ว่า ในปีพ.ศ. 2564 จะมีแนวโน้มนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก 29.89 ล้านคนในปีพ.ศ. 2560 เป็น 46.72 ล้านคน และคาดว่าจะมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก 285,572 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2560 เป็น 508,590 ล้านบาท

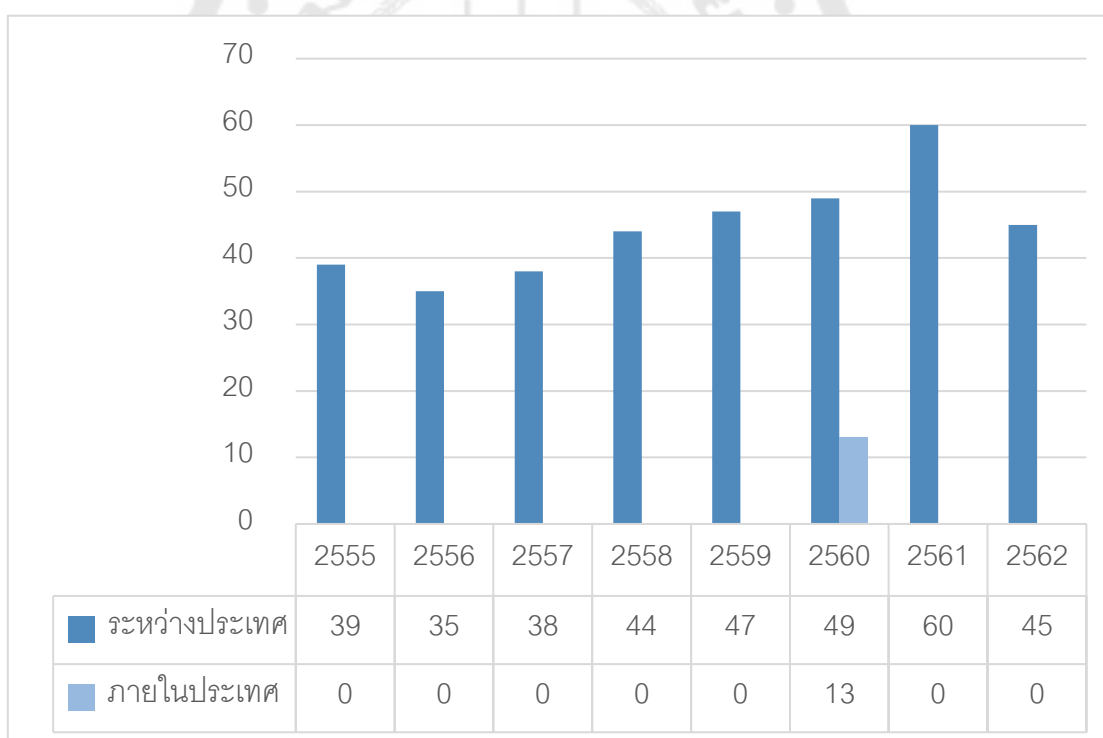
2.3.2 ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรืออเนกประสงค์ ตั้งอยู่ที่อำเภอศรีราชาและอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ภายใต้ความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกที่มีพื้นที่ทั้งสิ้น 2,572 เอเคอร์ ขนาดของท่าเรือมีความยาว 365 เมตร ความกว้าง 35 เมตร ความลึก 14 เมตร สมรรถวิสัยในการรับเรือโดยสารขนาด 70,000 DWT มีระยะทางจากท่าเรือไปยังชายหาดพัทยาเพียง 25 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 130 กิโลเมตร (ท่าเรือแหลมฉบัง, 2564) โดยท่าเรือแหลมฉบังมีท่าเรือที่สามารถรองรับเรือสำราญได้ 4 ท่าคือ ท่าเรือ A1 ท่าเรือ A2 ท่าเรือ A3 และท่าเรือ C0 ซึ่งท่าเรือที่ใช้สำหรับรองรับเรือสำราญเป็นหลักคือ ท่าเรือ A1 เนื่องจากมีอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ส่วนท่าเรือ A2 ท่าเรือ A3 และท่าเรือ C0 จะรองรับเรือสำราญ ในกรณีที่เรือสำราญจะเข้าจอดพร้อมกันทำให้ต้องเลือกใช้ท่าเรืออื่น ซึ่งท่าเรืออื่น ๆ เป็นเพียงท่าเทียบเรือเปล่าที่ใช้ประโยชน์ผสมผสานกับท่าเรือเชิงพาณิชย์ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร (บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2563)

โดยบริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นเจ้าของสัมปทานท่าเรือ A1 มีอายุสัญญา 30 ปี นับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2543 เป็นท่าเรือสำหรับให้บริการเรือสำราญมาอย่างยาวนานเป็นท่าเรือรูปแบบ Purpose – Built Terminal คือ ท่าเรือที่สร้างมาสำหรับรองรับเรือโดยสาร สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากกว่า 1,500 คน มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ภายในท่าเรือ A1 ประกอบด้วย อาคารผู้โดยสาร ลานจอดรถ จุดบริการเรียกแท็กซี่ ห้องโถงปรับอากาศสำหรับรองรับผู้โดยสาร จุดบริการเช็คอิน การขนถ่ายกระเป๋า จุดบริการให้ข้อมูล ร้านค้าปลอดภาษี ร้านจำหน่ายของที่ระลึก ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม สำนักงานศุลกากร ระบบไฟส่องสว่าง ดับเพลิง เครื่องเอ็กซเรย์ ตรวจอาวุธ ยาเสพติด และระบบรักษาความปลอดภัย ตามข้อบังคับด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code)

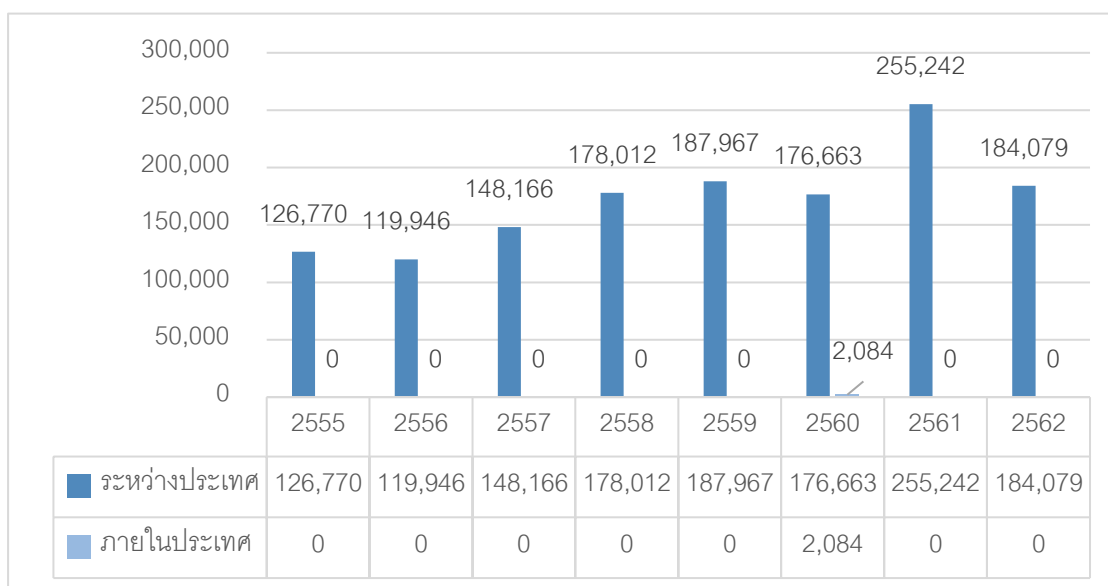
ปัจจุบันท่าเรือ A1 มีเรือสำราญทุกขนาดที่เดินทางเข้ามาจอดเทียบท่า ส่วนใหญ่จะเป็นเรือสำราญขนาด Super Cruise ผู้โดยสาร 3,000 – 5,000 คน นิยมจอดเทียบท่าในรูปแบบการจอดแวะพัก (Transit) แต่เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงในช่วงระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา พบว่ามีแนวโน้มการจอดเทียบท่าในรูปแบบค้างคืน (Overnight) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (บริษัท เอ็นวาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2563)

จากแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องในทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศไทยกลายเป็น 1 ในจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวเรือสำราญ เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจและหลากหลาย ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังที่มีจุดภูมิศาสตร์ใกล้เมืองท่องเที่ยวหลักกลายเป็นจุดหมายปลายทางที่นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสนใจเป็นอย่างมาก สอดคล้องกับสถิติการเทียบท่าของเรือสำราญที่ท่าเรือ A1 พบว่าแนวโน้มการเข้ามาของเรือสำราญและนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังปรากฏในภาพประกอบ 5 และ 6



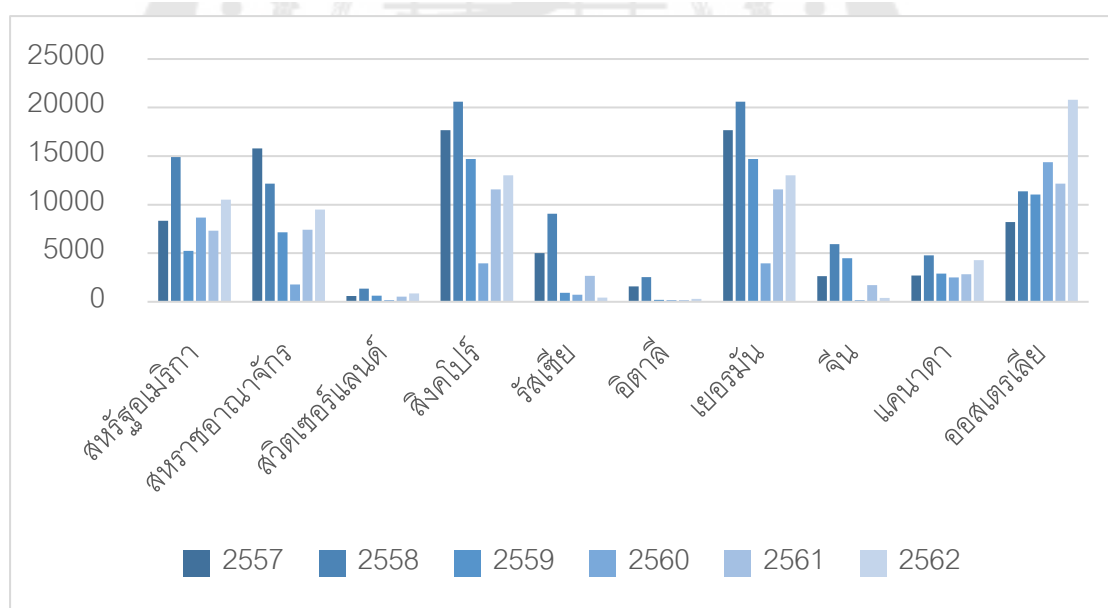
ภาพประกอบ 13 สถิติการเทียบท่าของเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง A1 ปีพ.ศ. 2555- 2562

ที่มา: บริษัท เอ็นวาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (2563)



ภาพประกอบ 19 สถิตินักท่องเที่ยวเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง A1 ปีพ.ศ. 2555 – 2562

ที่มา: บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (2563)



ภาพประกอบ 16 สถิติ 10 อันดับ นักท่องเที่ยวเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง A1

ปีพ.ศ. 2557 - 2562

ที่มา: บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (2563)

จากภาพประกอบ 7 พบว่า ในปีพ.ศ. 2562 นักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เดินทางมายังท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวยุโรป ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวออสเตรเลียมากที่สุด รองลงมาคือ นักท่องเที่ยวชาวเยอรมัน นักท่องเที่ยวชาวสิงคโปร์ นักท่องเที่ยวชาวอเมริกัน นักท่องเที่ยวชาวอังกฤษ ตามลำดับ

โดยในปีพ.ศ. 2561 มีสายการบินเรือเดินทางมายังท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมด 17 สายการบินเรือดังนี้ (Cruise Port Crew, 2018)

- 1) AIDA Cruises
- 2) Azamara Holland America
- 3) Celebrity Cruises
- 4) Cruise and Maritime
- 5) Holland America
- 6) Marella Cruises
- 7) MSC Cruises
- 8) Norwegian Cruise
- 9) Oceania Cruises
- 10) Princess Cruises
- 11) Regent Seven Seas
- 12) Royal Caribbean
- 13) Seabourn Cruises
- 14) Silversea
- 15) TUI Cruises
- 16) Viking Ocean Cruises
- 17) Windstar Cruises

2.4 เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย

2.4.1 ความเป็นมาและความหมายของเทคนิคเดลฟาย

กองทัพอากาศอเมริกันเริ่มมีการประยุกต์เทคนิคการวิจัยที่มีรูปแบบการดำเนินการผ่านการเชิญกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการยอมรับในแขนงวิชาและการปฏิบัติมาร่วมระดมความคิดเห็นเพื่อหาฉันทามติ (Consensus) โดยหลีกเลี่ยงการเผชิญหน้าของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญพร้อมกัน

กำหนดให้ผู้เชี่ยวชาญแสดงความคิดเห็นลงในแบบสอบถาม แล้วนำความคิดเห็นที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญทุกคนมาสรุปและนำผลสรุปกลับไปถามซ้ำกับผู้เชี่ยวชาญกลุ่มเดิมในลักษณะเดียวกัน เพื่อให้ได้ข้อยุติ มุ่งเน้นการศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับองค์ความรู้ในอนาคตวิทยาการทหารและเทคโนโลยี เป็นการวิจัยในอนาคตหรืออนาคตศาสตร์ เรียกว่า “การวิจัยเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique)” มาจากชื่อวิหารศักดิ์สิทธิ์ของกรีกที่สร้างขึ้นเพื่อสักการะเทวีอธีนาเทพแห่งความรู้คู่แล้รक्षाโดยคณะซีพรหมจรรย์ผู้มีความรอบรู้และการพยากรณ์ทำนายอนาคต ซึ่งได้รับการขนานนามว่า “เดลฟาย” เป็นที่มาของชื่อเทคนิคการรวบรวมความคิดเห็นหรือการตัดสินใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่งเกี่ยวกับเหตุการณ์แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคตโดยอาศัยความคิดเห็นที่สอดคล้องกันของผู้เชี่ยวชาญในการนำมาซึ่งข้อสรุปที่น่าเชื่อถือ

เทคนิคเดลฟายได้รับการพัฒนาอย่างมีระบบในช่วงปีค.ศ. 1950 โดยการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการทหารโดยโฮลาฟ เฮลเมอร์ และ นอร์แมน ดาลกี (Helmer & Dalkey, 1963) นักวิจัยของบริษัท แรนด์ (Rand Corporation) ทำการคำนวณอาวุธสงครามในรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา (Delbecq, Ven, & Gustafson, 1975) ทำให้เทคนิคนี้ได้รับความนิยมอย่างมากในกลุ่มนักอนาคตวิทยาการทหาร ต่อมา กอร์ดอน และ เฮลเมอร์ (Gordon & Helmer, 1964) ได้นำเสนอเอกสารทางวิชาการ “Report on a Long Rang Forecasting Study” ที่แสดงให้เห็นว่าเทคนิคเดลฟายสามารถนำมาศึกษาวิจัยอนาคตกาลในด้านอื่น ๆ ได้ ภายหลังจึงมีการประยุกต์ใช้เทคนิคนี้ในสาขาสังคมศาสตร์และทางธุรกิจมากขึ้น ตลอดจนในสาขาการแพทย์และพยาบาล (Kerr & Tindale, 2001)

เฮลเมอร์ และ เรสเชอร์ (Helmer & Rescher, 1959) ได้นิยามเทคนิคเดลฟายไว้ว่าเป็นโครงการที่จัดทำอย่างละเอียดรอบคอบสำหรับการสอบถามบุคคลโดยใช้แบบสอบถามมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นการรวบรวมการพิจารณาการตัดสินใจและสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในอนาคตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเวลา ปริมาณ หรือสภาพการณ์ที่ต้องการจะเป็น

บาลาซุบรามานิเยน และ อกาวัน (Balasubramanian & Agarwal, 2012) กล่าวว่า การวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายเป็นกระบวนการใช้ดุลยพินิจในการตรวจทานอย่างเป็นระบบในประเด็นเฉพาะผ่านการออกแบบด้วยชุดแบบสอบถามที่ต่อเนื่องกันแล้วสรุปความคิดเห็นจากการตอบกลับ

นิภาพรรณ เจนสันติกุล (2560) กล่าวว่าเทคนิคเดลฟาย หมายถึง กระบวนการหรือเครื่องมือที่ใช้ในการตัดสินใจหรือข้อสรุปในเรื่องใดเรื่องหนึ่งอย่างเป็นระบบปราศจาก

การเผชิญหน้าโดยตรงของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ โดยใช้วิธีการรวบรวมและสอบถามความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ

ดังนั้นเทคนิคเดลฟายจึงเป็นกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างมีแบบแผนจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการยอมรับในศาสตร์เฉพาะนั้น ๆ ด้วยวิธีการเก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามอย่างเป็นระบบขั้นตอนปราศจากการเผชิญหน้าของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ ทำให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ

2.4.2 ลักษณะการวิจัยแบบเดลฟาย

ดัลกี (Dalkey, 1969) กล่าวว่าลักษณะเฉพาะที่สำคัญของวิธีเดลฟายประกอบด้วย 3 ประการ ดังนี้

- 1) การไม่เปิดเผยรายชื่อผู้เชี่ยวชาญหรือสมาชิกกลุ่มผู้เชี่ยวชาญทำให้การเสนอความเห็นเป็นไปอย่างอิสระตรงประเด็น
- 2) การให้ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญย้อนกลับไปยังสมาชิกกลุ่มผู้เชี่ยวชาญแต่ละคน มีการเสนอความเห็นซ้ำ โดยความเห็นของสมาชิกที่เสนอไว้แต่ละรอบจะถูกแจ้งกลับไปยังสมาชิกกลุ่มในรูปแบบความคิดเห็นของกลุ่มและกระทำอย่างนี้หลาย ๆ รอบ
- 3) ความเห็นครั้งสุดท้ายของสมาชิกจะสรุปเป็นความเห็นของกลุ่ม ถือเป็นการวินิจฉัยของกลุ่มอย่างเป็นทางการ

เกอร์ และ ทินเดล (Kerr & Tindale, 2001) กล่าวว่ากระบวนการเดลฟายมีลักษณะสำคัญคือ การไม่เปิดเผยชื่อของผู้ให้ข้อมูล การเก็บข้อมูลซ้ำโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลหลายรอบ การให้ข้อมูลย้อนกลับที่ได้รับการควบคุมจากผู้ดำเนินการทำให้ผู้ให้ข้อมูลมีโอกาสตรวจสอบความคิดของตนเองซ้ำ และการสรุปคำตอบของกลุ่มด้วยวิธีการทางสถิติจะแสดงให้เห็นถึงระดับของความสอดคล้องทางความคิดของกลุ่มผู้ให้ข้อมูล

อาร์ดยันที, แรมลีย์ และ อับดุลลาห์ (Irdayanti, Ramlee, & Abdullah, 2015) ได้กล่าวสรุปถึงข้อดีของการใช้เทคนิคเดลฟายไว้ว่า

- 1) ได้รับข้อมูลฉันทามติของผู้เชี่ยวชาญโดยไม่ต้องพบผู้เชี่ยวชาญ เพื่อลดอิทธิพลและแรงกดดันจากผู้อื่น
- 2) การได้รับข้อมูลซ้ำในแต่ละรอบจะทำให้ได้ข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์
- 3) รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- 4) ผู้เชี่ยวชาญสามารถยืนยันผลเนื่องจากมีความเชี่ยวชาญในสาขานั้น

ส่วนข้อจำกัดของการใช้เทคนิคเดลฟายคือ ความน่าเชื่อถือของข้อมูลขึ้นอยู่กับผู้เชี่ยวชาญ ถ้าผู้วิจัยคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญที่ไม่ตรงสาขาอาจมีผลต่อข้อมูลที่ได้รับ

นิภาพรรณ เจนสันติกุล (2560) กล่าวว่า เดลฟายเป็นวิธีที่มีความยืดหยุ่นสร้างขึ้นโดยมีคุณสมบัติพื้นฐาน ได้แก่ ข้อคำถามแบบมีโครงสร้าง มีการดำเนินการซ้ำ สามารถควบคุมการตอบกลับ และไม่ปรากฏรายชื่อผู้ตอบ ทั้งนี้ข้อดีของวิธีการนี้คือ สามารถรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลที่มีความหลากหลายทางภูมิศาสตร์ผ่านการอภิปรายร่วมกันโดยไม่เปิดเผยชื่อ ในแต่ละรอบจะมีเวลาในการพิจารณาการตอบกลับ สามารถลดผลกระทบที่มีอิทธิพลต่อการแสดงความคิดเห็น ส่วนข้อเสียคือ การใช้ระยะเวลาในการรวบรวมข้อมูลในแต่ละรอบใช้เวลานาน อาจทำให้ผู้ให้ข้อมูลออกจากกลุ่มจึงจำเป็นต้องมีการติดตามอย่างต่อเนื่อง

สรุปได้ว่าเทคนิคการวิจัยแบบเดลฟายมีลักษณะการเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลกลุ่มเดิมซ้ำหลายรอบจนกว่าจะได้ข้อมูลที่เป็นฉันทมติของกลุ่ม ทั้งนี้รูปแบบการเก็บข้อมูลเป็นรูปแบบที่ปราศจากการเผชิญหน้าของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลโดยตรงและมีการละเว้นการเปิดเผยข้อมูลของกลุ่มผู้ให้ข้อมูล ทำให้ข้อมูลที่ได้รับมามีความน่าเชื่อถือปราศจากอิทธิพลแวดล้อมที่มีผลต่อการตอบคำถามของผู้ให้ข้อมูล ในขณะเดียวกันการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายมีข้อจำกัดในด้านระยะเวลาสำหรับการเก็บข้อมูลที่ต้องการเก็บข้อมูลซ้ำหลายรอบทำให้ใช้เวลาค่อนข้างนานและผู้เก็บข้อมูลต้องมีความพยายามในการติดตามผู้ให้ข้อมูลมากกว่าการเก็บข้อมูลในรูปแบบอื่น

2.4.3 รูปแบบเทคนิคเดลฟายที่ใช้การวิจัย

วรสิทธิ์ เจริญพุดม และ เพ็ญศรี จิรินัง (2558) กล่าวว่าสรุปว่า รูปแบบของเทคนิคเดลฟายมี 2 รูปแบบคือ รูปแบบดั้งเดิม เป็นรูปแบบการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามในรอบแรกและรูปแบบปรับปรุงธรรมชาติ เนื่องจากเทคนิคเดลฟายมีลักษณะสำคัญคือ การให้กลุ่มตัวอย่างตอบข้อมูลหลายรอบทำให้สิ้นเปลืองเวลาในการดำเนินงาน จึงมีการพัฒนาเพื่อลดระยะเวลาในการใช้เทคนิคเดลฟายให้ได้มากที่สุด โดยการหาวิธีทำให้เกิดฉันทมติ (Consensus) เร็วที่สุดเป็นที่มาของรูปแบบเดลฟายแบบปรับปรุงดังนี้

1) การใช้วิธีการระดมความคิดเห็น การระดมความคิดจะช่วยลดระยะเวลาสำหรับการจัดทำแบบสอบถามในรอบที่ 2 เพราะการมีปฏิสัมพันธ์ภายในกลุ่มด้วยเทคนิคระดมความคิดทำให้ได้ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ มีการอภิปรายภายในกลุ่มอย่างมีเหตุผล และช่วยลดระยะเวลาในการออกแบบสอบถามกลับคืนในรอบแรก

2) การใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบการตอบแบบสอบถามปลายเปิดในรอบแรก โดยพัฒนาเทคนิคที่เรียกว่า Ethnographic Delphi Futures Research (EDFR) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลในรอบแรกด้วยการสัมภาษณ์แบบเปิดไม่จำกัดขอบเขตแนวคิดของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญและไม่มี การชี้แนะ ผู้ให้สัมภาษณ์มีโอกาสปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และแก้ไขข้อมูลเพื่อให้ข้อมูลที่ ได้รับมีความน่าเชื่อถือ

3) การประชุมแบบเดลฟาย (Delphi Conference) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลใน ลักษณะของการประชุม มีการเก็บข้อมูลซ้ำด้วยแบบสอบถามระหว่างการประชุม และนำเสนอ ข้อมูลย้อนกลับแก่สมาชิกในกลุ่มเพื่อให้พิจารณาและตรวจสอบความคิดเห็นของตนเองอีกครั้ง พร้อมกับการสนับสนุนให้เกิดการอภิปรายกันภายในกลุ่ม ซึ่งการเก็บข้อมูลลักษณะนี้ไม่สามารถ ปิดบังสถานภาพทางสังคมของผู้ให้ข้อมูลได้

4) เดลฟายที่ใช้คอมพิวเตอร์เป็นฐาน (Computer – Based Delphi) เป็นการวิจัย ที่เก็บรวบรวมข้อมูลผ่านทางคอมพิวเตอร์ สามารถเก็บข้อมูลได้รวดเร็วและประหยัด ทั้งนี้ผู้ให้ ข้อมูลจะสามารถเห็นข้อมูลของสมาชิกในกระบวนการโดยไม่ต้องอาศัยการสรุปหรือวิเคราะห์ ความคิดเห็นโดยนักวิจัย อาจมีผลต่อความลำเอียงในการให้ข้อมูล

5) เดลฟายกลุ่ม (Group Delphi) โดยการเชิญกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเข้ามามีส่วนร่วม ในการประชุม เมื่อได้รับการตอบรับเข้าร่วมประชุมแล้วจึงนำส่งแบบสอบถามรอบที่ 1 ไปให้ก่อน การประชุม หลังจากนั้นก่อนหรือหลังการประชุมประมาณ 3 - 4 ชั่วโมง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญจะได้รับ แบบสอบถามรอบที่ 2 ผู้เชี่ยวชาญจะใช้ช่วงเวลาระหว่างพักการประชุมประมาณ 20 นาที ในการ ตอบแบบสอบถาม โดยขอความร่วมมือไม่ให้เกิดการอภิปรายเกี่ยวกับการตอบแบบสอบถามภายใน กลุ่ม จากนั้นสร้างแบบสอบถามรอบที่ 3 เมื่อกลุ่มผู้เชี่ยวชาญตอบแบบสอบถามรอบที่ 3 เสร็จ เรียบร้อย จึงนำข้อเสนอแนะหรือประเด็นที่มีผู้ไม่เห็นด้วยมาพิจารณาร่วมกันแบบเผชิญหน้า เพื่อหาข้อสรุปต่อไป

2.4.4 กระบวนการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย

โฟวเลส (Fowles, 1978) ได้กล่าวถึงขั้นตอนของเทคนิคเดลฟายว่าประกอบด้วย 10 ขั้นตอน ได้แก่ การกำหนดคณะทำงานเพื่อตรวจสอบประเด็นในการศึกษา การเลือกผู้เชี่ยวชาญ การสร้างแบบสอบถามในรอบแรก การตรวจและทดสอบแบบสอบถาม การส่งแบบสอบถามรอบ แรก การวิเคราะห์คำตอบจากแบบสอบถามในรอบแรก การเตรียมแบบสอบถามฉบับถัดไป การส่ง แบบสอบถามฉบับถัดไป การวิเคราะห์คำตอบจากแบบสอบถามรอบที่สองหรือรอบต่อไป และ

การสรุปผลการศึกษาและจัดทำรายงาน ซึ่งการส่งแบบสอบถามจะกระทำซ้ำจนกว่าคำตอบที่ได้จะมีมติสอดคล้องกันโดยเสียงข้างมาก

ลินสโตน และ ทูรอฟ (Linstone & Turoff, 1975) ได้กล่าวสรุปกระบวนการวิจัยแบบเทคนิคเดลฟายเป็น 4 ขั้นตอนดังนี้

1) การกำหนดคำถาม ผู้วิจัยกำหนดว่าต้องการคำตอบอะไรจากผู้เชี่ยวชาญเป็นกระบวนการที่สามารถช่วยในการคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญได้อย่างเหมาะสมต่อไป

2) การคัดเลือกกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ ถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญในการนำมาซึ่งความถูกต้องของผลการวิจัย ฉะนั้นความถูกต้องของผลการวิจัยจึงขึ้นอยู่กับคุณภาพของผู้เชี่ยวชาญที่คัดเลือกมา ทั้งนี้ไม่มีข้อกำหนดจำนวนผู้เชี่ยวชาญที่แน่นอน ส่วนใหญ่การวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายจะกำหนดผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 คนด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เนื่องจากการกำหนดผู้เชี่ยวชาญจำนวน 17 คนขึ้นไปจะมีอัตราการลดลงของความคลาดเคลื่อนน้อยมาก โดยแมคมิลแลน (Macmillan, 1971) ได้ทำการศึกษาจำนวนผู้เชี่ยวชาญและการลดลงของความคลาดเคลื่อนดังปรากฏในตาราง 11

ตาราง 11 จำนวนผู้เชี่ยวชาญและการลดลงของความคลาดเคลื่อน

จำนวนผู้เชี่ยวชาญ (Panel Size)	การลดลงของความคลาดเคลื่อน (Error Reduction)	ความคลาดเคลื่อนลดลง (Net Change)
1 – 5	1.02 – 0.70	0.50
5 – 9	0.70 – 0.58	0.12
9 – 13	0.58 – 0.54	0.04
13 – 17	0.54 – 0.50	0.04
17 – 21	0.50 – 0.48	0.02
21 – 25	0.48 – 0.46	0.02
25 – 28	0.46 – 0.44	0.02

ที่มา: แมคมิลแลน (Macmillan, 1971)

3) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟายคือ แบบสอบถาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 3 – 4 รอบ แต่ละรอบใช้เวลาในการตอบกลับแบบสอบถามไม่เกิน 2

สัปดาห์ ดังนั้นการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายจะใช้เวลาประมาณ 2 – 3 เดือน ทั้งนี้แต่ละรอบมีการเก็บข้อมูลด้วยเครื่องมือดังนี้

รอบที่ 1 แบบสอบถามปลายเปิด

แบบสอบถามรอบที่ 1 เป็นแบบสอบถามปลายเปิด (Opened End) เป็นการถามคำถามกว้าง ๆ ครอบคลุมประเด็นปัญหาการวิจัย โดยการวิเคราะห์คำตอบแบบสอบถามรอบนี้ต้องรวบรวมความคิดเห็นและวิเคราะห์คำตอบโดยละเอียด แล้วนำมาสังเคราะห์เป็นประเด็นต่าง ๆ เพื่อกำหนดกรอบของปัญหาต่อไป

รอบที่ 2 แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า

แบบสอบถามรอบที่ 2 พัฒนามาจากคำตอบของแบบสอบถามในรอบที่ 1 โดยการรวบรวมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดเข้าด้วยกัน นำมาตัดข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกันออก แล้วจึงนำมาสร้างแบบสอบถามรอบที่ 2 นำส่งกลับไปยังผู้เชี่ยวชาญกลุ่มเดิมอีกครั้ง ทั้งนี้แบบสอบถามในรอบที่ 2 เป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ให้ผู้เชี่ยวชาญแสดงความคิดเห็นในลักษณะการจัดระดับความสำคัญในคำถามแต่ละข้อ และสามารถให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลในแบบสอบถามรอบนี้เป็นการหาค่ามัธยฐาน (Median) ค่าฐานนิยม (Mode) หรือค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range)

รอบที่ 3 แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า

แบบสอบถามรอบที่ 3 พัฒนามาจากแบบสอบถามรอบที่ 2 โดยพิจารณาจากค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ หากมีค่าน้อยแสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญค่อนข้างสอดคล้องกัน หากมีค่ามากแสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญค่อนข้างกระจัดกระจายไม่สามารถสรุปผลได้ ต้องสร้างแบบสอบถามฉบับใหม่เป็นรอบที่ 3 โดยมีข้อคำถามเดียวกันกับแบบสอบถามรอบที่ 2 แต่เพิ่มตำแหน่งค่ามัธยฐาน (Median) ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range) และคำตอบเดิมของผู้เชี่ยวชาญจากแบบสอบถามรอบที่ 2 แล้วส่งกลับไปยังผู้เชี่ยวชาญท่านเดิมอีกครั้ง เพื่อยืนยันคำตอบเดิมหรือเปลี่ยนแปลงคำตอบใหม่

รอบที่ 4 แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า

แบบสอบถามรอบที่ 4 ดำเนินการแบบเดียวกับรอบที่ 3 หากผลการวิเคราะห์ข้อมูลในรอบนี้ได้คำตอบที่สอดคล้องกันคือ ได้ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์น้อยแสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน จึงสามารถยุติกระบวนการวิจัยและสรุปผลการวิจัยได้ โดยทั่วไปความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญในรอบที่ 3 และรอบที่ 4 จะมีความแตกต่างกันน้อยมาก ดังนั้นจึงอาจสรุปผลการวิจัยได้ตั้งแต่ในรอบที่ 3 หากพบว่าค่าพิสัย

ระหว่างควอไทล์ที่ได้ในแต่ละข้อมีค่าน้อย แสดงว่าความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญอยู่ในวงแคบ จึงไม่จำเป็นต้องเก็บข้อมูลรอบที่ 4

ศักดิ์ชัย บาลสิริ (2543) กล่าวว่า การหาอันดับตามเทคนิคเดลฟายสามารถกำหนดได้ด้วยค่าสถิติ 2 ประเภทคือ ประเภทแรกเป็นการกำหนดด้วยค่าร้อยละ เพื่อแสดงให้เห็นอัตราส่วนของผู้ที่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าอยู่ในระดับใดและมีการแจกแจงความถี่ของผู้ให้ข้อมูลว่ามีลักษณะของคำตอบกระจายในลักษณะใด ประเภทที่สองเป็นการใช้สถิติวัดแนวโน้มเข้าสู่ส่วนกลาง ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่ามัธยฐาน และค่าฐานนิยม เพื่อบ่งบอกระดับความคิดเห็นของกลุ่มในลักษณะสรุปรวมและแสดงค่าสถิติการกระจาย เช่น ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ส่วนเบี่ยงเบนควอไทล์ เพื่อให้ทราบระดับความแตกต่างทางความคิดเห็นของสมาชิก ดังนั้นเกณฑ์ที่ใช้ในการระบุอันดับจึงขึ้นอยู่กับลักษณะของค่าสถิติที่ใช้เป็นข้อมูลย้อนกลับ ประกอบด้วย 2 วิธีดังนี้

วิธีที่ 1 การตรวจสอบจากค่าร้อยละ เฟลนเดอร์ (Flanders, 1988) กล่าวว่า ข้อความที่ได้รับอันดับดีต้องมีความคิดเห็นสอดคล้องกันอย่างน้อยร้อยละ 60 ในขณะที่ เมอร์รี และ แฮมมอนส์ (Murry & Hammons, 1995) มีความเห็นว่ายังไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับการตรวจสอบข้อความที่ได้รับอันดับดี แต่สามารถพิจารณาจากค่าร้อยละของคำตอบที่เหมาะสมและสามารถยอมรับได้ทั่วไป โดยมีการกำหนดระดับอันดับตามดีที่ไว้ที่ร้อยละ 17 และกำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาความคงที่ของคำตอบจากระดับอันดับตามดีที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงน้อยกว่าร้อยละ 20 ของรอบที่ผ่านมา

วิธีที่ 2 การตรวจสอบด้วยค่าฐานนิยม ค่ามัธยฐาน และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลโดยนำเสนอข้อมูลย้อนกลับด้วยค่าสถิติที่ใช้การวัดแนวโน้มเข้าสู่ส่วนกลาง ได้แก่ ค่าฐานนิยม ค่ามัธยฐาน และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ สามารถแบ่งเกณฑ์การตรวจสอบข้อความที่ได้รับอันดับดีเป็น 2 กลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ 1 งานวิจัยที่เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ

การกำหนดระดับอันดับตามดีมีความคล้ายคลึงกันมากแตกต่างกันที่การกำหนดระดับความคิดเห็นที่มีต่อข้อความนั้น โดยเกณฑ์สำหรับการตรวจสอบข้อความที่ได้รับอันดับดีมีความแตกต่างกัน 4 ลักษณะดังปรากฏในตาราง 12

ตาราง 12 เกณฑ์การตัดสินชั้นตามมติสำหรับแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ

กรณี	ระดับความคิดเห็น ที่มีต่อข้อความ	เกณฑ์การตัดสิน
1	ไม่กำหนด	- ค่าสัมบูรณ์ของผลต่างระหว่างค่ามัธยฐานและ ค่าฐานนิยมไม่เกิน 1.00 - ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ไม่เกิน 1.50
2	ค่ามัธยฐานไม่ต่ำกว่า 3.50	- ไม่กำหนดค่าสัมบูรณ์ของผลต่างระหว่าง ค่ามัธยฐานและค่าฐานนิยม - ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ไม่เกิน 1.50
3	ค่ามัธยฐานไม่ต่ำกว่า 3.50	- ค่าสัมบูรณ์ของผลต่างระหว่างค่ามัธยฐานและ ค่าฐานนิยมไม่เกิน 1.00 - ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ไม่เกิน 1.50
4	ค่ามัธยฐานไม่ต่ำกว่า 4.50	- ค่าสัมบูรณ์ของผลต่างระหว่างค่ามัธยฐานและ ค่าฐานนิยมไม่เกิน 1.00 - ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ไม่เกิน 1.50

ที่มา: ศักดิ์ชัย บาลสิริ (2543)

กลุ่มที่ 2 งานวิจัยที่ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยมาตราส่วนประมาณ
ค่า 6 ระดับ

กำหนดเกณฑ์สำหรับการตรวจสอบข้อความที่ได้รับชั้นตามมติไว้ว่า
ถ้าข้อความใดมีค่าสัมบูรณ์ของผลต่างระหว่างค่ามัธยฐานและค่าฐานนิยมไม่เกิน 1.00 และ
ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ไม่เกิน 1.50 จะสามารถสรุปว่าข้อความนั้นได้รับชั้นตามมติ

4) สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์คำตอบจาก
กลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่สอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันจากแบบสอบถามในรอบที่ 3 หรือรอบที่ 4
โดยพิจารณาจากค่าพิสัยระหว่างควอไทล์เป็นหลัก มาสรุปคำตอบเป็นประเด็นตามแบบสอบถาม
เพื่อสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลและรายงานข้อค้นพบสำหรับนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 งานวิจัยในประเทศ

ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) ได้จัดทำโครงการศึกษาประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย จากการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และท่าเรือภูเก็ต พบว่าปัจจุบันแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญเติบโตอย่างต่อเนื่องเนื่องจากการแข่งขันระหว่างสายการเดินทางเรือด้วยการขยายขนาดเรือสำราญเพื่อขยายตลาดและรองรับกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลายเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญในการเลือกท่าเรือแวะพักและระยะเวลาในการเดินทางโดยเรือสำราญลดลง ผลการวิจัยประเมินศักยภาพของท่าเรือพบว่า นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะอาด และสุขอนามัย การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ในขณะที่ท่าเรือมีผลการดำเนินงานในด้านที่ผู้โดยสารให้ความสำคัญอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้นจึงเสนอประเด็นในการพัฒนาตามระดับความเร่งด่วนดังนี้ ประเด็นเร่งด่วนที่ 1 การพัฒนาการจัดการท่าเรือ ประเด็นเร่งด่วนที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ประเด็นเร่งด่วนที่ 3 การพัฒนาความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ประเด็นเร่งด่วนที่ 4 การพัฒนานโยบาย กฎระเบียบ และส่งเสริมการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเรือสำราญ ประเด็นเร่งด่วนที่ 5 การพัฒนาระบบคมนาคมและการเชื่อมโยง ประเด็นเร่งด่วนที่ 6 การส่งเสริมศักยภาพสินค้าและบริการการท่องเที่ยว

สุพร มุลกณี (2560) ได้ศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า ตัวแปรที่มีความสำคัญต่ำแต่มีผลการดำเนินงานดีคือ ตำแหน่งที่ตั้งภูมิศาสตร์ การเดินทางเชื่อมต่อกับท่าเรืออื่น ๆ สภาพอากาศและทะเล การบริการของมัคคุเทศก์ ทักษะและความสามารถของผู้ให้บริการ ความมีเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว ความหลากหลายของกิจกรรมท่องเที่ยว ความน่าสนใจของกิจกรรมท่องเที่ยว ความคุ้มค่าของกิจกรรม ร้านอาหารและแหล่งช้อปปิ้ง ส่วนตัวแปรที่มีความสำคัญต่ำและผลการดำเนินงานต่ำเช่นกันคือ ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว การบริการกระเป๋าสัมภาระ การแลกเปลี่ยนเงิน ร้านขายของที่ระลึก และที่พักบนฝั่ง นอกจากนี้ตัวแปรที่มีระดับความสำคัญสูงและมีระดับผลการดำเนินงานดีคือ การบริการเจ้าหน้าที่บนฝั่ง พืชการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร การจัดการความปลอดภัย ความสะอาด และสุขอนามัย ความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวและความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยว และตัวแปรที่มีระดับ

ความสำคัญสูงแต่มีผลการดำเนินงานต่ำคือ โครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ระบบสาธารณูปโภคของท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและเรือสำราญขนาดใหญ่ การให้ข้อมูลแผนฉุกเฉิน การเข้าถึงและเชื่อมต่อจากท่าเรือสู่เมือง การเข้าถึงและเชื่อมต่อจากท่าเรือสู่แหล่งท่องเที่ยว การเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยวและยานพาหนะต่าง ๆ ดังนั้นผู้วิจัยจึงเสนอแนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวเรือสำราญไว้ 7 ด้าน ดังนี้ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการปรับปรุงพัฒนาการเข้าถึงและการเชื่อมต่อ ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ด้านการเสริมสร้างศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว ด้านการพัฒนาทักษะและศักยภาพของผู้ให้บริการ ด้านการบูรณาการบริหารจัดการท่าเรือ และด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศ

สุรพร มุลกณี และ ไพฑูรย์ มนต์พานทอง (2560) ได้ศึกษาพฤติกรรมและคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในการเดินทางท่องเที่ยวยังท่าเรือของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ที่แวะพัก ณ ท่าเรือแหลมฉบังและท่องเที่ยวบนฝั่ง รวมถึงการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างจำนวน 10 คน ผลการวิจัย พบว่า นักท่องเที่ยวเรือสำราญส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญมากกว่า 5 ครั้ง มีวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อนท่องเที่ยว เดินทางกับคู่รัก สามีภรรยา รับรู้ข้อมูลท่าเรือแหลมฉบังจากเว็บไซต์ของสายการบินเรือ และท่องเที่ยวโดยการซื้อทัวร์จากสายการบินเรือ อีกทั้งพบว่าอายุ อาชีพ สัญชาติ มีผลต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ และคณะ (2560) ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนารูปแบบการเป็นท่าเรือสำราญเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันของไทยพบว่าความคิดเห็นส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการตั้งท่าเรือสำราญที่จังหวัดภูเก็ต เนื่องจากภูเก็ตมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จัก มีผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวจำนวนมาก และมีสนามบินนานาชาติในการเชื่อมโยงเข้าถึงจุดหมายปลายทางต่าง ๆ จากการวิจัยพบว่าโอกาสทางธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มนักท่องเที่ยวอันดามันของไทยสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ท่าเรือภูเก็ตยังพบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ เช่น มาตรฐานของท่าเรือสำราญ ระบบการจัดการรับส่งผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพ และขาดหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบท่าเรือสำราญ ทำให้การพัฒนาขาดเอกภาพและขาดความต่อเนื่อง ดังนั้นผู้วิจัยจึงเสนอแนวทางในการให้ท่าเรือภูเก็ตเป็นท่าเรือหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้ กลยุทธ์การพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว กลยุทธ์การพัฒนาตลาดท่องเที่ยวเรือสำราญ

และกลยุทธ์การพัฒนาเครือข่ายธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ รวมถึงการเสนอให้มีการพัฒนา รูปแบบการท่องเที่ยวเรือสำราญ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญในลักษณะคู่ขนาน ทั้งด้านอุปสงค์และอุปทานให้สมดุลกัน

ชมภูษ หุ่นาค (2558) ได้ศึกษาเรื่องความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัด สมุทรสงคราม ผลการวิจัยพบว่า จังหวัดสมุทรสงครามถือเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีศักยภาพทาง ด้านการท่องเที่ยวสูงมาก จากความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยง แหล่งท่องเที่ยวผ่านมิติทั้ง 4 มิติคือ มิติด้านวิถีชีวิตชุมชน มิติด้านวัฒนธรรมและศาสนา มิติด้าน ประวัติศาสตร์ และมิติด้านทรัพยากรธรรมชาติ โดยมีการนำเสนอแนวทางในการพัฒนา ความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรสงครามให้เป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยวที่ หลากหลายและเต็มไปด้วยคุณค่าทางทรัพยากรธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวิถีชีวิตชุมชน แห่งสายน้ำ เน้นการพัฒนาและเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวด้วยการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ และการปรับปรุงภูมิทัศน์แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญให้เกิดความยั่งยืน รวมถึงพัฒนาเส้นทาง การท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกของแหล่งท่องเที่ยว การส่งเสริมการตลาดและ การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐและ ภาคประชาชนด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว

วรสิทธิ์ เจริญพุด และ เพ็ญศรี ฉิวัน (2558) ได้ทำการศึกษารีวิวเชิงอนาคตด้วย เทคนิคเดลฟาย กล่าวว่า เทคนิคเดลฟายเป็นการวิจัยเชิงอนาคตที่ใช้วิธีการอภิปรายอย่างควบคุม ประเด็น มีการเปิดเผยความคิดเห็นและใช้วิธีการสร้างฉันทามติที่ปราศจากการแสดงอารมณ์ของ ผู้ให้ข้อมูล แม้ในบางครั้งไม่สามารถหาฉันทามติได้จากเทคนิคนี้ แต่พบว่ามีข้อมูลเหตุผลที่ ผู้เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการวางแผนหรือกำหนดนโยบายได้ โดยหลักการของเดลฟายมี 3 ประการคือ การกำหนดโครงสร้างของเส้นทางการส่งผ่านข้อมูลข่าวสาร การให้ข้อมูลย้อนกลับ และการเก็บรักษาความลับของผู้ให้ข้อมูล เทคนิคนี้จึงเหมาะสมกับการใช้คาดการณ์ในมิติที่ไม่ ซับซ้อน สามารถใช้คู่กับเทคนิคเชิงอนาคตอื่น ๆ เช่น การวิเคราะห์ผลกระทบไขว้ เป็นต้น

2.5.2 งานวิจัยต่างประเทศ

เซตตา, เปโรลา, เปนโค, และ เปอร์ซิโค (Satta, Parola, Penco, & Persico, 2015) ได้ศึกษาเรื่องแรงจูงใจและความพึงพอใจในจุดหมายปลายทางของท่าเรือสำราญ การวิจัยนี้ ได้เสนอผลกระทบจากการท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีต่อชุมชนท้องถิ่นในมุมมองระยะยาว และศึกษา ความพึงพอใจของท่าเรือจุดหมายปลายทางจากความพึงพอใจของผู้โดยสารเรือสำราญใน 3 ท่าเรือของประเทศอิตาลี พบว่าความสัมพันธ์ระหว่างความพึงพอใจของจุดหมายปลายทางและ

ทัศนคติของผู้โดยสารเรือสำราญเป็นความสัมพันธ์ในลักษณะบวก โดยคุณลักษณะด้านความพึงพอใจของท่าเรือสำราญ แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของบทบาทในการเป็นจุดหมายปลายทางที่มีการออกแบบและอำนวยความสะดวกในการบริการภาคการขนส่ง และยังพบความสอดคล้องระหว่างความพึงพอใจของจุดหมายปลายทางโดยรวม ประกอบด้วย ภาวะเบียดและนโยบายการจัดการท่าเรือสำราญที่ควรให้มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่ออำนวยความสะดวกในการเจรจาระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนต่าง ๆ ที่มีผลต่อความพึงพอใจของจุดหมายปลายทางโดยรวมและการสร้างมูลค่าในระยะยาว

แซงโชว์, โจนาธอน, และ ลิปิง (Sangchoul, Jonathon, & Liping, 2011) ได้สำรวจประสบการณ์และการรับรู้ของนักท่องเที่ยวเรือสำราญชาวเอเชีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจประสบการณ์ในการใช้บริการเรือสำราญและมิติต่าง ๆ ของการรับรู้ที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว โดยการวัดมิติต่าง ๆ ในการรับรู้การใช้บริการเรือสำราญของนักท่องเที่ยวชาวเอเชียดัดแปลงมาจาก SERVQUAL และ SERV-PERVAL เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามกับนักท่องเที่ยว และใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณในการหาอิทธิพลของการรับรู้การใช้บริการเรือสำราญต่อความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ในการใช้บริการเรือสำราญมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย 2 มิติคือ มิติการรับรู้คุณภาพประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก อาหารและเครื่องดื่ม ความบันเทิง และพนักงาน โดยสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อระดับความพึงพอใจและพฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย ส่วนมิติการรับรู้คุณค่าประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ ได้แก่ การตอบสนองทางอารมณ์ การรับรู้ราคา และชื่อเสียง โดยการตอบสนองทางอารมณ์เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย

บริดา, พูลินา, รีอานิโอ และ อากูเียร์เร (Brida, Pulina, Riaño, & Aguirre, 2013) ได้ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์กลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวและประเมินศักยภาพของการจัดการท่าเรือหลักเป็นการวิเคราะห์กลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวหลายตัวแปรสามขั้นตอน โดยประการแรกเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานของนักท่องเที่ยว ประการที่สองเป็นการวิเคราะห์ความสอดคล้องการตรวจสอบแต่ละกลุ่มเพื่อแบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มเดียวกัน และประการที่สามเป็นการกำหนดลักษณะของแต่ละกลุ่ม การวิเคราะห์ระบุกลุ่มตลาดที่แตกต่างกัน 6 กลุ่มต่างกันไปตามสัญชาติ พฤติกรรมการท่องเที่ยว ความพึงพอใจ การรับรู้ด้านความปลอดภัย และการใช้จ่ายในการเดินทางท่องเที่ยวมายังท่าเรือ ผลการวิจัยพบว่า ควรมีการส่งเสริมการรับรู้ด้านความปลอดภัยของท่าเรือ

นโยบายการตลาดของการท่องเที่ยวเรือสำราญ รวมทั้งกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการเยือนประเทศต่าง ๆ ที่มีผลกระทบในระดับท้องถิ่น

จอห์น (Jones, 2011) ศึกษาวิจัยเรื่องแรงจูงใจในการล่องเรือสำราญ กรณีศึกษาเส้นทางการเดินทางและประสบการณ์การล่องเรือ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแรงจูงใจในการใช้บริการเรือสำราญมีผลต่อการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวในการใช้บริการเรือสำราญ โดยข้อมูลจากงานวิจัยจะนำไปสู่การวางแผนของผู้ประกอบการเรือสำราญในอนาคต การศึกษาครั้งนี้เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามมาตรวัดของลิเคิร์ตระดับ 7 กับนักท่องเที่ยวชาวอเมริกันจำนวน 306 คน ดำเนินการเก็บข้อมูลบนเรือสำราญรายใหญ่ที่ให้บริการในท่าเรือบริเวณทะเลแอตแลนติกและทะเลแคริบเบียน และเก็บข้อมูลจากเรือสำราญจำนวน 6 เส้นทางของการล่องเรือ ทั้งนี้มีการนำแนวคิด Leisure Motivation Scale มาวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับเส้นทางการล่องเรือและประสบการณ์การใช้บริการเรือสำราญของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลการวิจัยพบว่า แรงจูงใจมีอิทธิพลต่อการใช้บริการเรือสำราญ โดยระดับแรงจูงใจจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับประสบการณ์การใช้บริการเรือสำราญ ในขณะที่เส้นทางการล่องเรือไม่มีผลต่อระดับแรงจูงใจในการใช้บริการเรือสำราญ สำหรับแหล่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตถือว่ามีอิทธิพลสูง ดังนั้นการพัฒนาเครือข่ายข้อมูลการล่องเรือทางเว็บไซต์อาจจะเป็นช่องทางสำคัญในการสร้างแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวในอนาคต

ลีคาโคว, แพริส และ แวกแจราส (Lekakou, Pallis, & Vaggelas, 2009) ได้ศึกษาเกณฑ์ที่บริษัทเดินเรือใช้ในการเลือกท่าเรือหลัก (Home Port) โดยเรียงตามลำดับความสำคัญเนื่องจากเรือสำราญเป็นหนึ่งในรูปแบบการเดินทางที่นำเสนอรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายจากการใช้ท่าเรือที่แตกต่างกันออกไป โดยสามารถแยกออกเป็น Home Port ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดการเดินทาง หรือ Port of Call ซึ่งเป็นการแวะจอดชั่วคราว หรือ Hybrid Ports ซึ่งเป็นการผสมผสานทั้งสองรูปแบบ ทั้งนี้ท่าเรือที่เป็น Home Port นั้นจะก่อให้เกิดรายได้มากที่สุด เนื่องจากเรือจะจอดเทียบท่าเป็นเวลานานสร้างรายได้จากการใช้บริการและการซื้อสินค้าของทั้งผู้ให้บริการสายการเดินทาง เรือ และนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ผลการศึกษาพบว่าการมีสนามบินใกล้ท่าเรือ ความปลอดภัย และกฎหมายของแต่ละประเทศเป็นปัจจัยที่ถูกให้ความสำคัญในอันดับต้น ๆ ในการเป็นท่าเรือที่มีประสิทธิภาพ สามารถนำไปกำหนดกลยุทธ์สำหรับท่าเรือต่าง ๆ ในการพัฒนาให้เป็น Home Port ขึ้นมาในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคที่มีการแข่งขันอย่างรุนแรงระหว่างท่าเรือต่าง ๆ

ฮัสสัน, คีร์นีย์, และ แมคแคนน่า (Hasson, Keeney, & McKenna, 2000) ได้ศึกษาแนวทางการวิจัยสำหรับเทคนิคการวิจัยเดลฟายด้วยวิธีการหาฉันทามติ เช่น เทคนิคการวิจัยที่สามารถนำมาใช้เพื่อช่วยในการตัดสินใจที่มีประสิทธิภาพสำหรับด้านสุขภาพและสังคม การวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่กลุ่มผู้ให้ข้อมูล เนื่องจากเป็นกระบวนการหลายขั้นตอน ออกแบบมาให้มีการทำซ้ำเพื่อเปลี่ยนความคิดเห็นให้เป็นฉันทามติของกลุ่ม เป็นวิธีการที่มีความยืดหยุ่นนิยมใช้กันทั่วไปในด้านสุขภาพและสังคมศาสตร์ โดยงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการในการเก็บข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟายอย่างเป็นระบบและเคร่งครัด พบว่า การวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายต้องมีการพิจารณาเลือกใช้อย่างรอบคอบ และที่สำคัญคือ นักวิจัยต้องมีทักษะเพียงพอและสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากเทคนิคการวิจัยนี้ได้

สรุปผลการทบทวนเอกสารวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนเอกสารวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยเรื่องแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก แสดงให้เห็นว่าธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญก่อให้เกิดรายได้ต่อเศรษฐกิจอย่างมหาศาลจากกลุ่มนักท่องเที่ยวศักยภาพสูง ปัจจุบันการท่องเที่ยวเรือสำราญทั่วโลกมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีการขยายฐานการตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญเข้าสู่ทวีปเอเชียอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกัน การท่องเที่ยวเรือสำราญจึงเป็นที่รู้จักในทวีปเอเชียมากขึ้น ส่งผลให้ประเทศในทวีปเอเชียเกิดการพัฒนาขับเคลื่อนด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญเพื่อแข่งขันส่วนตลาดกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญศักยภาพสูงเข้าสู่ประเทศ เช่น การพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญในประเทศสิงคโปร์สู่การเป็นท่าเรือหลักที่สายการบินเรือนิยมมากที่สุดในทวีปเอเชีย การพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญในสาธารณรัฐจีน อันส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวจีนนิยมท่องเที่ยวโดยเรือสำราญมากขึ้นจนกลายเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญหลักในทวีปเอเชีย

ในขณะที่ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางที่สายการบินเรือให้ความสนใจเป็นอันดับต้น ๆ เนื่องจากประเทศไทยมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ แต่ด้วยข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะท่าเรือในประเทศไทยที่ไม่สามารถอำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเต็มรูปแบบ อีกทั้งบุคลากรยังขาดทักษะองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ ทำให้สายการบินเรือต้องพิจารณาจากหลายปัจจัยประกอบกันอย่างรอบคอบในการเลือกประเทศไทยเป็นจุดแวะพัก ทั้งนี้พบว่าแม้การท่องเที่ยว

เรือสำราญในประเทศไทยจะมีข้อจำกัดบางประการ แต่อัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทยยังคงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับอัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวเรือสำราญในทวีปเอเชีย โดยประเทศไทยมีท่าเรือที่สามารถรองรับเรือสำราญได้ 3 ท่าหลัก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ท่าเรือปาดอง จังหวัดภูเก็ต และท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี จากข้อมูลสถิติของสมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ (CLAI) พบว่า ท่าเรือแหลมฉบังมีการจอดเรือสำราญแบบค้างคืน (Overnight) มากที่สุด เป็นรูปแบบการจอดเรือที่นักท่องเที่ยวมีเวลาท่องเที่ยวบนฝั่งมากกว่ารูปแบบอื่น แสดงให้เห็นว่าแหล่งท่องเที่ยวบริเวณใกล้เคียงท่าเรือแหลมฉบังมีความน่าสนใจสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวและสายการบินเรือได้ ถือเป็นโอกาสในการดึงดูดนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงเข้าสู่ประเทศ ประกอบกับการดำเนินงานของโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัดรวมถึงท่าเรือแหลมฉบังด้วย โดยโครงการมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งองค์การธุรกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญสามารถใช้ประโยชน์จากความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว 3 จังหวัดและการพัฒนาของโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพื่อการพัฒนาส่งเสริมและสร้างโอกาสในการดึงดูดนักท่องเที่ยวเรือสำราญจากท่าเรือแหลมฉบังสู่การท่องเที่ยวบนฝั่งเชื่อมโยงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก 3 จังหวัด ผ่านกระบวนการจัดการที่ก่อให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

การวิจัยครั้งนี้จึงศึกษาการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงตามแนวคิดความเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวของปรัชมาศ ลัญชานนท์, อัจฉรี เหมสันต์, และ บรรจง สมบูรณ์ชัย (2556) ที่แบ่งความเชื่อมโยงของการท่องเที่ยวในพื้นที่ออกเป็น 2 ประเด็นหลักคือ ประเด็นด้านความเชื่อมโยงขององค์การธุรกิจการท่องเที่ยว และประเด็นด้านความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยว โดยนำมาศึกษาประยุกต์ใช้กับทฤษฎีที่เกี่ยวข้องตามประเด็นนั้น ๆ ได้แก่ การประยุกต์ใช้แนวคิดด้านความเชื่อมโยงขององค์การธุรกิจการท่องเที่ยวร่วมกับทฤษฎีรูปแบบการจัดการการท่องเที่ยว (7 - S Model) ของอดิการี (Adhikary, 1995) ประกอบด้วย 7 ด้าน ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านโครงสร้างองค์กร ด้านระบบการจัดการ ด้านบุคลากร ด้านทักษะ ด้านรูปแบบการทำงาน และด้านการมีส่วนร่วม สำหรับประเด็นด้านความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวนำมาศึกษาประยุกต์ใช้ร่วมกับแนวคิดการจัดการแหล่งท่องเที่ยวของคณะบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว สำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว (กรมการท่องเที่ยว, 2557) ประกอบด้วย 6 ด้าน ได้แก่ ด้านสิ่งดึงดูดใจ

ด้านสิ่งแวดล้อมความสะดวก ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ด้านการรักษาความปลอดภัย การตลาดการท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ศึกษาการจัดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอยู่ภายใต้ขอบเขตบริบทของการท่องเที่ยวเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ครอบคลุมพื้นที่การท่องเที่ยวบนฝั่งในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา นอกจากนี้การท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีการดำเนินงานร่วมกับหลายภาคส่วนจากหลายองค์ประกอบ จึงจำเป็นต้องเก็บรวบรวมข้อมูลจากหลายภาคส่วนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อนำมาซึ่งข้อมูลเชิงลึกที่ปราศจากการแทรกแซงความคิดเห็นจากภาคส่วนอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานหรือภาพลักษณ์ของภาคส่วนนั้น ๆ ดังนั้นการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายจึงเป็นรูปแบบที่เหมาะสมในการเก็บรวบรวมข้อมูล เนื่องจากการเก็บข้อมูลโดยปราศจากการเผชิญหน้าโดยตรงของกลุ่มผู้ให้ข้อมูล และมีการเก็บข้อมูลซ้ำหลายรอบจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเดิมทำให้ได้ข้อมูลที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือปราศจากการชี้นำและอคติแวดล้อม เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟายจึงเป็นเทคนิคที่เหมาะสมสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลของงานวิจัยนี้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยเรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีดำเนินการวิจัยตามขั้นตอนดังนี้

- 3.1 การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เป็นการวิจัยประยุกต์ (Applied Research) ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ด้วยเทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย (Delphi Technique) และดำเนินการประเมินรับรองผลงานวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ ทั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกใช้เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย เนื่องจากเป็นเทคนิคที่มีรูปแบบการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญกลุ่มเดิมหลายรอบอย่างเป็นระบบ โดยหลีกเลี่ยงการเผชิญหน้ากันโดยตรงของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ ทำให้ผู้เชี่ยวชาญสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระปราศจากอิทธิพลแวดล้อมต่าง ๆ อีกทั้งผู้เชี่ยวชาญมีโอกาสถ่วงถ่วงและทบทวนความคิดเห็นของตนอย่างรอบคอบเพื่อให้ได้มาซึ่งคำตอบที่เป็นฉันทมติของกลุ่ม ดังนั้นการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายจะทำให้ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพที่มีความน่าเชื่อถือ ซึ่งมีวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

3.1 การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร

ประชากรในการวิจัย ได้แก่ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ หรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

3.1.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างตามลักษณะประชากรที่ใช้ในการศึกษา กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามการศึกษาของแมคมิลแลน (Macmillan, 1971) ซึ่งกล่าวไว้ว่า เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟายที่มีขนาดกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ 17 คนขึ้นไป จะมีระดับความคลาดเคลื่อนลดลงอย่างคงที่และมีความคลาดเคลื่อนน้อยมากเท่ากับ 0.2 ดังนั้นผู้วิจัยใช้วิธีคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Selection) จำนวน 19 ท่าน โดยกำหนดคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่างดังนี้

1) บุคลากรหน่วยงานภาครัฐที่เป็นผู้มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอย่างน้อย 5 ปี จำนวน 9 ท่าน

2) บุคลากรหน่วยงานภาคเอกชนที่เป็นผู้มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ และเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอย่างน้อย 5 ปี จำนวน 10 ท่าน

3.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย (Delphi Technique) โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญกลุ่มเดิมทั้งหมด 3 รอบ ผ่านเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 3 รอบ และดำเนินการประเมินรับรองผลงานจากผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งมีเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยดังนี้

1) เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย รอบที่ 1 : แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง

ผู้วิจัยศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสร้างแบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง ให้ครอบคลุมตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยภายใต้การแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา

2) เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย รอบที่ 2 : แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2

ผู้วิจัยนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในรอบที่ 1 มาสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 ภายใต้การแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา โดยแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 มีลักษณะเป็นแบบสอบถามปลายปิด แบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating

Scale) ด้วยวิธีการประมาณค่ารวม (The Method of Summated Rating) ตามวิธีการของลิเคิร์ท (Likert Scale) โดยใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทอันตรภาคชั้น (Interval Scale) กำหนดให้มี 5 ตัวเลือกดังนี้

5 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้นมีความจำเป็นต่อการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในระดับมากที่สุด

4 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้นมีความจำเป็นต่อการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในระดับมาก

3 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้นมีความจำเป็นต่อการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในระดับปานกลาง

2 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้นมีความจำเป็นต่อการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในระดับน้อย

1 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้นมีความจำเป็นต่อการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในระดับน้อยที่สุด

3) เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย รอบที่ 3 : แบบสอบถามความคิดเห็น รอบที่ 3

แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 มีลักษณะเป็นแบบสอบถามปลายปิด แบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) เหมือนกับแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 โดยเพิ่มการแสดงค่ามัธยฐาน (Median) ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range) และคำตอบเดิมของผู้เชี่ยวชาญจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 เพื่อแสดงค่าความสอดคล้องของความคิดเห็นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ และให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณายืนยันคำตอบเป็นครั้งสุดท้าย ทั้งนี้ หากพบว่า ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ในรอบนี้มีค่าน้อยแสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญสอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน จึงสามารถยุติกระบวนการวิจัยและสรุปผลการวิจัยได้ แต่ในกรณีที่ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ในรอบนี้มีค่ามากแสดงว่าความคิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญกระจายจำเป็นต้องเก็บข้อมูลในรอบที่ 4 ต่อไป โดยทั่วไปความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญใน

รอบที่ 3 และรอบที่ 4 จะมีความแตกต่างกันน้อยมาก ดังนั้นส่วนใหญ่จึงสรุปผลการวิจัยได้ตั้งแต่ในรอบที่ 3

4) เครื่องมือการประเมินรับรองผลงานวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิ : แบบประเมินรับรองผลงาน

แบบประเมินรับรองผลงานวิจัยสำหรับผู้ทรงคุณวุฒิมีลักษณะเป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประเมินค่าในภาพรวมทั้งฉบับ และการแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3.2.2 วิธีการหาคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยหาคุณภาพเครื่องมือ โดยใช้วิธีการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากเอกสารต่าง ๆ เพื่อนำข้อมูลมากำหนดขอบเขต เนื้อหา และคำถามของแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้างรอบที่ 1 จากนั้นจึงนำแบบสัมภาษณ์ปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและความตรงตามเนื้อหา หลังจากนั้นนำข้อบกพร่องมาแก้ไขปรับปรุงแบบสัมภาษณ์ให้สมบูรณ์ และนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ในรอบที่ 1 มาสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 และรอบที่ 3 หลังจากนั้นนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดมาสร้างแบบประเมินรับรองผลงานวิจัยสำหรับผู้ทรงคุณวุฒิ ภายใต้การแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย และดำเนินการประเมินรับรองผลงานวิจัยโดยผู้ทรงคุณวุฒิในลำดับสุดท้าย ซึ่งมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1) ติดต่อประสานงานเบื้องต้นกับผู้เชี่ยวชาญทั้ง 19 ท่าน เพื่อดำเนินการจัดทำหนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย ออกโดยบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2) ดำเนินการส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์แก่ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 19 ท่าน และดำเนินการนัดหมายวัน เวลา และสถานที่ เพื่อดำเนินการเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคแบบเดลฟาย รอบที่ 1 โดยการสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง

3) หลังจากการเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคแบบเดลฟาย รอบที่ 1 ครบถ้วน ผู้วิจัยจึงนำส่งแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 แก่ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 19 ท่านในลำดับต่อไป

4) หลังจากการเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคแบบเดลฟาย รอบที่ 2 ครบถ้วน ผู้วิจัยจึงนำส่งแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 แก่ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 19 ท่าน เพื่อพิจารณาและยืนยันคำตอบเป็นรอบสุดท้าย

5) ผู้วิจัยนำคำตอบจากการเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายทั้ง 3 รอบ มาวิเคราะห์เพื่อสร้างผลงาน “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก”

6) นำส่งผลงานวิจัยแก่ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน เพื่อทำการประเมินรับรองผลงานวิจัยดังกล่าว

7) นำผลการประเมินรับรองผลงานวิจัยจากผู้ทรงคุณวุฒิมาปรับแก้เป็นผลงานที่สมบูรณ์

3.4 การจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟาย และวิเคราะห์ข้อมูลจากการประเมินรับรองผลงานจากผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) การวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย รอบที่ 1 โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง ผู้วิจัยนำข้อมูลจากคำตอบปลายเปิดของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดมาจัดกลุ่ม แยกประเด็นย่อย และตัดข้อมูลที่ซ้ำซ้อนออก เพื่อนำไปสร้างเป็นข้อคำถามในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2

2) การวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย รอบที่ 2 โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 ผู้วิจัยนำคำตอบที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลผ่านโปรแกรม Microsoft Excel คำนวณหาค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range)

3) การวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บข้อมูลวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย รอบที่ 3 โดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 ผู้วิจัยนำคำตอบที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลผ่านโปรแกรม Microsoft Excel เพื่อหาค่ามัธยฐาน (Median) ค่าฐานนิยม (Mode) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม ($|Md-Mo|$) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range) ซึ่งเกณฑ์ในการพิจารณาข้อความที่ได้รับความเห็นชอบต้องมีค่ามัธยฐานไม่ต่ำกว่า 3.50 มีค่าพิสัยระหว่างควอไทล์น้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.50 และมีค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยมน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.00 จึงถือว่าเป็นเกณฑ์ที่ยอมรับได้ (วัลลภ รัฐฉัตรานนท์, 2562) แล้วจึงนำข้อความที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณามาสรุป

วิเคราะห์เป็นแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขต
ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

3.1) ค่ามัธยฐาน (Median: Md)

ในการวิจัยนี้ได้กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายค่ามัธยฐานดังนี้ (Best, 1970)

ค่า	4.50 ขึ้นไป	หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยมากที่สุด
ค่า	3.50 – 4.49	หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยมาก
ค่า	2.50 – 3.49	หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยปานกลาง
ค่า	1.50 – 2.49	หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยน้อย
ค่า	1.00 – 1.49	หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยน้อยที่สุด

3.2) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (IMd – Mol)

ในการวิจัยนี้ได้กำหนดให้ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับ
ค่าฐานนิยมมีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.00 จึงถือว่าเป็นเกณฑ์ที่ยอมรับได้

3.3) ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range: IR)

ในการวิจัยนี้ได้กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายในค่าพิสัยระหว่างควอไทล์
ดังนี้

ค่ามากกว่า 1.50 ขึ้นไป หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นต่อ
ข้อความนั้น ๆ ไม่สอดคล้องกัน

ค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.50 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นต่อ
ข้อความนั้น ๆ สอดคล้องกัน

4) การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบประเมินรับรองผลงานของผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้วิจัยนำ
ผลวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขต
ระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ได้จากการเก็บข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟายเสนอต่อ
ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อทำการประเมินรับรองผลงานวิจัย โดยผู้วิจัยนำคำตอบมาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย
เลขคณิต (Arithmetic mean: $\bar{x}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) ดังนี้

4.1) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic mean: $\bar{x}$) ในการวิจัยนี้ได้กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยเลขคณิตดังนี้

ค่า 4.50 ขึ้นไป หมายถึง ผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นว่าผลงานวิจัยอยู่ใน ระดับดีมาก

ค่า 3.50 – 4.49 หมายถึง ผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นว่าผลงานวิจัยอยู่ใน ระดับดี

ค่า 2.50 – 3.49 หมายถึง ผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นว่าผลงานวิจัยอยู่ใน ระดับปานกลาง

ค่า 1.50 – 2.49 หมายถึง ผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นว่าผลงานวิจัยอยู่ใน ระดับพอใช้

ค่า 1.00 – 1.49 หมายถึง ผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็นว่าผลงานวิจัยอยู่ใน ระดับควรปรับปรุง

4.2) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) ในการวิจัยนี้ได้กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายของค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานดังนี้

S.D. มีค่ามากกว่า 1.00 ขึ้นไป หมายถึง กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็น ไม่สอดคล้องกัน

S.D. มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.00 หมายถึง กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิมีความเห็น สอดคล้องกัน

สรุปได้ว่าเกณฑ์การรับรองผลงานวิจัย ผู้ทรงคุณวุฒิต้องเห็นด้วยกับผลงานวิจัยกำหนดให้มีค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 3.50 ขึ้นไป และมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานไม่เกิน 1.00 จึงถือว่าผลงานวิจัยเรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ผ่านเกณฑ์การรับรองผลงานจากผู้ทรงคุณวุฒิ

บทที่ 4

ผลการดำเนินงานวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ใช้เทคนิคการวิจัยแบบเดลฟาย (Delphi Technique) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 19 ท่าน และนำส่งผลงานวิจัยเพื่อประเมินรับรองผลจากผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน โดยผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นตารางประกอบความเรียง สามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในรอบที่ 3

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการประเมินรับรองผลงานวิจัยของผู้ทรงคุณวุฒิ

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในรอบที่ 3

การวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเดิมทั้งหมด 3 รอบ เพื่อให้ได้มาซึ่งคำตอบที่ผ่านการกลั่นกรองอย่างรอบคอบและได้รับการยืนยันจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญมากที่สุด ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำคำตอบของผู้เชี่ยวชาญจากแบบสอบถามความคิดเห็นในรอบสุดท้าย (รอบที่ 3) เกี่ยวกับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมาวิเคราะห์ข้อมูลหาค่ามัธยฐาน (Median) ค่าฐานนิยม (Mode) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม ($|Md-Mo|$) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range) โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถพิจารณาจำแนกเป็น 2 ด้าน ดังนี้

4.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก แสดงรายละเอียดเป็นรายชื่อดังนี้

ตาราง 13 ค่ามัธยฐาน (Median: Md) ค่าฐานนิยม (Mode: Mo) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (|Md-Mo|) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range: IR) จากความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามรอบที่ 3 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการองค์ธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงของรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
1. ด้านกลยุทธ์ (Strategy)	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.1 กลยุทธ์การวางแผนสร้างความร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวเพื่อผลักดันให้เกิดการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง EEC แก่สายการบินเรือ	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.2 กลยุทธ์การวางแผนกระจายตัวนักท่องเที่ยว โดยให้จังหวัดชลบุรี เป็นพื้นที่หลักในการกระจายตัวนักท่องเที่ยวสู่จังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดระยอง	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.3 กลยุทธ์การวางแผนส่งเสริมแบบมุ่งเป้า โดยเฉพาะตลาดในกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นบางกลุ่มเท่านั้น เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวแบบนันทนาการ (Recreational Tourists) ที่มีความต้องการด้านประสบการณ์สูง	4.00	4.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมาก	สอดคล้อง

ตาราง 13 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	IMd-MoI	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
1. ด้านกลยุทธ์ (Strategy) (ต่อ)						
1.4 กลยุทธ์การวางแผนยกระดับการตลาด เพื่อให้เกิดการรับรู้และตัดสินใจซื้อ	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.5 กลยุทธ์การวางแผนพัฒนาโลโกการจัดการในมิติของฝั่ง Supply ให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเหมาะสม เช่น มีนักสื่อความหมายแก่นักท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวที่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.6 กลยุทธ์การกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการขององค์กร ให้ความโดดเด่นของความเป็นไทย (Thainess) เพื่อสร้างความแตกต่างในลักษณะการให้บริการนักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.7 กลยุทธ์การวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมให้มีความเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่นและแตกต่าง รวมถึงได้มาตรฐานและหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่มีความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวเรือสำราญ	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.8 กลยุทธ์การวางโครงข่ายคมนาคมที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง 3 จังหวัด	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 13 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
1. ด้านกลยุทธ์ (Strategy) (ต่อ)						
1.9 กลยุทธ์การกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว เรือสำราญ	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.10 กลยุทธ์การกำหนดและวางแผนนโยบายการค้าเงินงานของ องค์กรเพื่อความต่อเนื่องชัดเจน	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
2. ด้านโครงสร้างองค์กร (Structure)	4.50	5.00	0.50	1.25	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
2.1 การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยเฉพาะ เพื่อให้เกิดการค้าเงินงานได้อย่างรวดเร็ว	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
2.2 จัดให้มีฝ่ายการตลาดต่างประเทศสำหรับการประสานงาน สายการบินเรือในต่างประเทศตั้งแต่ต้นทาง	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
2.3 กำหนดให้มีการตั้งคณะกรรมการใหญ่และตั้งคณะกรรมการ ย่อยในการกำกับดูแลแต่ละส่วนงานตามบทบาท	4.00	5.00	1.00	2.00	เห็นด้วยมาก	ไม่สอดคล้อง
2.4 กำหนดให้มีหน่วยงานด้านการคมนาคมและด้านการท่องเที่ยว เป็น 2 หน่วยงานหลักในองค์กร เพื่อผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยว เชื่อมโยงใน EEC	4.00	5.00	1.00	1.00	เห็นด้วยมาก	สอดคล้อง

ตาราง 13 (ต่อ)

รายละเอียด					ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
					IR	
					Md	Mo
					Md-Mo	
3. ด้านระบบการจัดการ (System)					0.00	1.00
3.1 มีระบบการจัดการตามรูปแบบความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวที่มี					5.00	5.00
ในปัจจุบัน แทนการใช้รูปแบบการจัดการที่รองรับความต้องการ					5.00	5.00
ในอนาคตที่ยังไม่เกิดขึ้น					0.00	1.00
3.2 ระบบการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรเพื่อสร้างความพร้อมก่อน					5.00	5.00
การปฏิบัติงาน เช่น การจัดอบรมองค์ความรู้ การศึกษาดูงาน เป็นต้น					0.00	1.00
3.3 ระบบการจัดการที่เน้นคุณภาพการให้บริการ มีคุณภาพ และ					5.00	5.00
มีความเสถียร					0.00	0.00
3.4 ระบบการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมอย่างบูรณาการ					5.00	5.00
3.5 ระบบการเก็บบันทึกข้อมูลการดำเนินงาน เพื่อนำมาปรับปรุง					5.00	5.00
พัฒนาให้เหมาะสม					0.00	0.00

ตาราง 13 (ต่อ)

รายละเอียด		Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
4. ด้านบุคลากร (Staff)		5.00	5.00	0.00	0.38	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.1 จัดสรรบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้เหมาะสม ตามบทบาทหน้าที่และสอดคล้องกับประเภทการดำเนินงาน		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.2 จัดสรรบุคลากรตามกลุ่มความสามารถและกระจายงานตาม ความเหมาะสม		5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.3 พัฒนาบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ในการดำเนินงานให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.4 จัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญในหลาย ๆ ด้าน มาดำเนินงานร่วมกัน		5.00	5.00	0.00	0.50	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.5 บุคลากรนักสื่อความหมาย ต้องมีความรู้ มีการฝึกฝน และมีประสบการณ์		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.6 พัฒนาและจัดสรรบุคลากรทั้งเรือและการท่องเที่ยวบนฝั่ง ให้มีความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 13 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
5. ด้านทักษะ (Skill)	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.1 ทักษะด้านภาษาการสื่อสาร รวมถึงความสำคัญของการใช้ภาษาต่างประเทศและความคล่องแคล่วในการใช้ภาษาต่างประเทศ	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.2 ทักษะการจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.3 ทักษะการให้บริการ การต้อนรับนักท่องเที่ยว ตามมาตรฐานแบบฉบับความเป็นไทย	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.4 ทักษะการสร้างและส่งเสริมบริการที่มีคุณภาพไปยังนักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.50	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.5 ทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวม สามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบ	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.6 ทักษะการสื่อสารความหมายต่อการยอมรับวิธีการเป็นวิทยากร การเล่าเรื่องจับประเด็นความ	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.7 บุคลากรต้องมีความรู้ด้านการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญในการท่องเที่ยวบนฝั่ง	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.8 พัฒนาองค์ความรู้การให้บริการเฉพาะด้าน เช่น การให้บริการสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น	4.00	5.00	1.00	1.00	เห็นด้วยมาก	สอดคล้อง

ตาราง 13 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
6. ด้านรูปแบบการทำงาน (Style)	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6.1 การทำงานต้องมองเป้าหมายให้เห็นเป็นภาพเดียวกันชัดเจน เพื่อวิธีไปสู่เป้าหมายเดียวกัน	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6.2 รูปแบบการทำงานแบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6.3 รูปแบบการทำงานที่สอดคล้องประสานกัน โดยภาครัฐมีบทบาทใน การเป็นผู้นำและภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6.4 รูปแบบการทำงานตามแผนระยะยาวเพื่อสอดคล้องกับ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพที่มีการวางแผนล่วงหน้าแบบรายปี	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
7. ด้านการมีส่วนร่วม (Share)	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
7.1 การมีส่วนร่วมในมิติระดับชาติ โดยกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
7.2 การมีส่วนร่วมในมิติ Cluster ของทั้ง 3 จังหวัด ร่วมประชุม ความคิดเห็น เพื่อเตรียมพร้อมยกระดับการพัฒนาร่วมกัน	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 13 (ต่อ)

รายละเอียด		Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
7. ด้านการมีส่วนร่วม (Share) (ต่อ)		5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
7.3 การมีส่วนร่วมในมิติของจังหวัด แต่ละจังหวัดต้องบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ททท. จังหวัด นายกสผมาคมธุรกิจท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยว นายกสผมาคมโรงแรม การท่องเที่ยวโดยชุมชน เป็นต้น		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
7.4 การรับฟังความคิดเห็นจากสายการบินเรือ บริษัทนำเที่ยว หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการเตรียมความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
7.5 การจัดกิจกรรม Familiarization Trip (FAM Trip) เพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องมาทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกัน		5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
7.6 ภาครัฐมีการร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวด้านเรือสำราญเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในฐานะคู่ค้าทางธุรกิจ		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 13 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
7. ด้านการมีส่วนร่วม (Share) (ต่อ)						
7.7 การประสานงานร่วมกันระหว่างสำนักงานการท่องเที่ยวทั้งในและ ต่างประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยง ตั้งแต่ต้นทาง	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
7.8 การเข้าร่วมงาน Seatrade ประจำปี เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ระหว่างคู่ค้าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

จากตาราง 13 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 ด้านการจัดการองค์ธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง ในภาพรวมผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามองค์ประกอบของการจัดการองค์ธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง มีดังนี้ ด้านกลยุทธ์ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) ด้านโครงสร้างองค์กร ($Md = 4.50$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.50$, $IR = 1.25$) ด้านระบบการจัดการ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) ด้านบุคลากร ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.38$) ด้านทักษะ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) ด้านรูปแบบการทำงาน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) และด้านการมีส่วนร่วม ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) ตามลำดับ

นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลรายข้อ พบว่า จากจำนวนข้อคำถามทั้งหมด 45 ข้อ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมากที่สุดจำนวน 41 ข้อ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมากจำนวน 3 ข้อ และผู้ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นไม่สอดคล้องกันจำนวน 1 ข้อ แสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

ข้อคำถามที่ผู้ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมากที่สุด จำนวน 41 ข้อดังนี้

ข้อ 1.1 กลยุทธ์การวางแผนสร้างความร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวเพื่อผลักดันให้เกิดการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง EEC แก่สายการบินเรือ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 1.2 กลยุทธ์การวางแผนกระจายตัวนักท่องเที่ยว โดยให้จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่หลักในการกระจายตัวนักท่องเที่ยวสู่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดระยอง ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 1.4 กลยุทธ์การวางแผนยกระดับการตลาดเพื่อให้เกิดการรับรู้และตัดสินใจซื้อ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 1.5 กลยุทธ์การวางแผนพัฒนากลไกการจัดการในมิติของฝั่ง Supply ให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเหมาะสม เช่น มีนักท่องเที่ยวหมายแก่นักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 1.6 กลยุทธ์การกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการขององค์กรให้มีความโดดเด่นของความเป็นไทย (Thainess) เพื่อสร้างความแตกต่างในลักษณะการให้บริการนักท่องเที่ยว (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ข้อ 1.7 กลยุทธ์การวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมให้มีความเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่นและแตกต่าง รวมถึงได้มาตรฐานและหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่มีความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวเรือสำราญ (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 1.8 กลยุทธ์การวางโครงข่ายคมนาคมที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง 3 จังหวัด (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 1.9 กลยุทธ์การกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 1.10 กลยุทธ์การกำหนดและวางแผนนโยบายการดำเนินงานขององค์กรให้มีความต่อเนื่องชัดเจน (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 2.1 การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะเพื่อให้เกิดการดำเนินงานได้อย่างรวดเร็ว (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ข้อ 2.2 จัดให้มีฝ่ายการตลาดต่างประเทศสำหรับการประสานงานสายการเดินทางเรือในต่างประเทศตั้งแต่ต้นทาง (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ข้อ 3.1 มีระบบการจัดการตามรูปแบบความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวที่มีในปัจจุบัน แทนการใช้รูปแบบการจัดการที่รองรับความต้องการในอนาคตที่ยังไม่เกิดขึ้น (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ข้อ 3.2 ระบบการพัฒนามูลากรภายในองค์กรเพื่อสร้างความพร้อมก่อนการปฏิบัติงาน เช่น การจัดอบรมองค์ความรู้ การศึกษาดูงาน เป็นต้น (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ข้อ 3.3 ระบบการจัดการที่เน้นคุณภาพการให้บริการ มีคุณภาพ และมีความเสถียร (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 3.4 ระบบการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมอย่างบูรณาการ (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 3.5 ระบบการเก็บบันทึกข้อมูลการดำเนินงาน เพื่อนำมาปรับปรุง พัฒนาให้เหมาะสม (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 4.1 จัดสรรบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้เหมาะสมตามบทบาทหน้าที่ และสอดคล้องกับประเภทการดำเนินงาน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 4.2 จัดสรรบุคลากรตามกลุ่มความสามารถและกระจายงานตามความเหมาะสม ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 4.3 พัฒนาบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการดำเนินงาน ให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 4.4 จัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญในหลาย ๆ ด้านมาดำเนินงานร่วมกัน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.50$)

ข้อ 4.5 บุคลากรนักสื่อความหมายต้องมีความรู้ มีการฝึกฝน และมีประสบการณ์ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 4.6 พัฒนาและจัดสรรบุคลากรทั้งบนเรือและการท่องเที่ยวบนฝั่งให้มีความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 5.1 ทักษะด้านภาษาการสื่อสาร รวมถึงความสำคัญของภาษาที่ 3 และความคล่องแคล่วในการใช้ภาษาต่างประเทศ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.2 ทักษะการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.3 ทักษะการให้บริการ การต้อนรับนักท่องเที่ยว ตามมาตรฐานแบบฉบับความเป็นไทย ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.4 ทักษะการสร้างและส่งเสริมบริการที่มีคุณภาพไปยังนักท่องเที่ยว ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.50$)

ข้อ 5.5 ทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวม สามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.6 ทักษะการสื่อความหมายต้องมีการอบรมวิธีการเป็นวิทยากร การเล่าเรื่องจับกระบวนความ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.7 บุคลากรต้องมียอดความรู้ด้านการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญในการท่องเที่ยวบนฝั่ง ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 6.1 การทำงานต้องมองเป้าหมายให้เห็นเป็นภาพเดียวกันชัดเจน เพื่อหาวิธีไปสู่เป้าหมายเดียวกัน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 6.2 รูปแบบการทำงานแบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 6.3 รูปแบบการทำงานที่สอดคล้องประสานกัน โดยภาครัฐมีบทบาทในการเป็นผู้นำและภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 6.4 รูปแบบการทำงานตามแผนระยะยาวเพื่อสอดคล้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีการวางแผนล่วงหน้าแบบรายปี ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 7.1 การมีส่วนร่วมในมิติระดับชาติ โดยการกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 7.2 การมีส่วนร่วมในมิติ Cluster ของทั้ง 3 จังหวัด ร่วมประชุมความคิดเห็นเพื่อเตรียมพร้อมยกระดับการพัฒนาร่วมกัน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 7.3 การมีส่วนร่วมในมิติของจังหวัด แต่ละจังหวัดต้องบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ททท. จังหวัด นายกสสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยว นายกสมาคมโรงแรม การท่องเที่ยวโดยชุมชน เป็นต้น ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 7.4 การรับฟังความคิดเห็นจากสายการบินเรือ บริษัทนำเที่ยว หน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการเตรียมความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 7.5 การจัดกิจกรรม Familiarization Trip (FAM Trip) เพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง มาทดสอบเส้นทาง การท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกัน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 7.6 ภาครัฐมีการร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวด้านเรือสำราญเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในฐานะคู่ค้าทางธุรกิจ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 7.7 การประสานงานร่วมกันระหว่างสำนักงานการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงตั้งแต่ต้นทาง ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 7.8 การเข้าร่วมงาน Seatrade ประจำปี เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างคู่ค้าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อคำถามที่ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมาก จำนวน 3 ข้อดังนี้

ข้อ 1.3 กลยุทธ์การวางแผนส่งเสริมแบบมุ่งเป้า โดยเจาะตลาดในกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นบางกลุ่มเท่านั้น เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวแบบนันทนาการ (Recreational Tourists) ที่มีความต้องการด้านประสบการณ์สูง ($Md = 4.00$, $Mo = 4.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 2.4 กำหนดให้มีหน่วยงานด้านการคมนาคมและด้านการท่องเที่ยวเป็น 2 หน่วยงานหลักในองค์กร เพื่อผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ($Md = 4.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 1.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.8 พัฒนาองค์ความรู้การให้บริการเฉพาะด้าน เช่น การให้บริการสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น ($Md = 4.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 1.00$, $IR = 1.00$)

ข้อคำถามที่ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นไม่สอดคล้องกันจำนวน 1 ข้อดังนี้

ข้อ 2.3 กำหนดให้มีการตั้งคณะกรรมการใหญ่และตั้งอนุคณะกรรมการย่อยในการกำกับดูแลแต่ละส่วนงานตามบทบาท ($Md = 4.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 1.00$, $IR = 2.00$)

ดังนั้นข้อคำถามที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญทุกท่านสำหรับนำมาวิเคราะห์เป็นแนวทางการจัดการด้านองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจึงมีทั้งหมด 44 ข้อ

4.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก แสดงรายละเอียดเป็นรายข้อดังนี้

ตาราง 14 ค่ามัธยฐาน (Median: Md) ค่าฐานนิยม (Mode: Mo) ค่าสัมบูรณ์ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม (|Md-Mo|) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range: IR) จากความคิดเห็นผู้ผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามรอบที่ 3 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ	5.00	5.00	0.00	0.75	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.1 สร้างกิจกรรมดึงดูดนักท่องเที่ยวในรูปแบบ Season เช่น ฤดูกาล ผลไม้ของระยอง สามารถเก็บผลไม้ทานเองได้สด ๆ มีเป็นบางฤดูกาลเท่านั้น	4.00	5.00	1.00	1.00	เห็นด้วยมาก	สอดคล้อง
1.2 ความโดดเด่นของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 3 จังหวัด ต้องมีความหลากหลายและแตกต่างกัน	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.3 การสร้างคุณค่า (Value Creation) เพื่อเป็นการยกระดับคุณค่า ของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.4 สร้างเส้นทางท่องเที่ยวโดยชุมชน นำเสนออัตลักษณ์ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อเป็นทางเลือกแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.5 สร้างกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น วัฒนธรรมท้องถิ่น เพื่อสร้างประสบการณ์ให้แก่นักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 14 (ต่อ)

รายละเอียด		Md	Mo	IMd-Mol	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ (ต่อ)		5.00	5.00	0.00	0.75	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
1.6 บทบาทและทิศทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC ราชบุรี		4.00	4.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมาก	สอดคล้อง
ที่มีความโดดเด่นแตกต่างกัน ได้แก่ ชลบุรี: Modern of the East ฉะเชิงเทรา: Thai Way of Life และระยอง: BIZ City							
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
2.1 การพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐาน การออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ โดยเฉพาะ เช่น ทางลาดสำหรับผู้สูงอายุ เป็นต้น		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
2.2 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ ต้องมีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ เช่น ความสะอาดของห้องน้ำ เป็นต้น		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
2.3 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ เพียงพอ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้ เช่น จำนวนห้องน้ำ พื้นที่ลานจอดรถ เป็นต้น		5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 14 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
2.4 การพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญ ซึ่งถือเป็นด้านแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยว รวมถึงการขยาย Cruise Terminal เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
3. ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.38	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
3.1 ต้องมีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด สามารถใช้บริการได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว เช่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด เป็นต้น	5.00	5.00	0.00	0.50	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
3.2 พัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ให้ได้มาตรฐาน และสะดวกรวดเร็ว	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
3.3 มีบริการยานพาหนะที่สามารถเชื่อมโยงไป 3 จังหวัดได้ และต้องสามารถรองรับกลุ่มผู้สูงอายุได้	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
3.4 การบริการ Fast Track Lane สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีเวลาค่อนข้างจำกัด	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 14 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
3. ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (ต่อ)	5.00	5.00	0.00	0.38	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
3.5 พัฒนาระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือการรับส่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
3.6 จัดโปรแกรมการเดินทางให้อยู่ในเส้นทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงระยะเวลาและระยะเวลาในการเดินทางไม่ควรเกิน 8 ชั่วโมง	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4. ด้านการรักษาความปลอดภัย	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.1 ต้องมีมาตรฐานรับรองเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด และสุขลักษณะของน้ำและอาหารที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น น้ำดื่มต้องเป็นน้ำดื่มจากขวดเปิดใหม่ ไม่ใช้น้ำดื่มจากเหยือก เป็นต้น	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.2 ระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้มาตรฐาน เช่น การตรวจอาวุธ การตรวจยาเสพติด เป็นต้น	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.3 การทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่ง	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.4 การปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ เช่น สิ่งของที่ห้ามนำกลับขึ้นเรือ เพราะมีผลต่อความมั่นคงบนเรือสำราญ เป็นต้น	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 14 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
4. ด้านการรักษาความปลอดภัย (ต่อ)	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
4.5 การจัดกิจกรรมตามมาตรการด้านความปลอดภัยเพื่อป้องกัน ความเสียหายอันตรายต่อนักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5. ด้านการตลาดการท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.1 การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ท่องเที่ยวแออัดเพื่อให้นักท่องเที่ยว เกิดการรับรู้แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงได้และกระจายตัวออกไป	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.2 การทำ Digital Marketing ร่วมมือกับเครือข่ายโทรศัพท์ เพื่อนำส่งข้อมูลให้ถึงนักท่องเที่ยว เช่น ระบบส่งข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว ให้นักท่องเที่ยวผ่านการ Check in, Free Wifi เป็นต้น	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.3 จัดกิจกรรม Event กระตุ้นนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นครั้ง ตามฤดูกาล	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.4 กลยุทธ์การจัด Package Combo Set เป็นการจำหน่ายโปรแกรม การท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวจาก ท่าเรือแวะพักอื่น ๆ ตามเส้นทางเดินเรือในราคาพิเศษ	5.00	5.00	0.00	0.50	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 14 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
5. ด้านการตลาดท่องเที่ยว (ต่อ)	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.5 การส่งเสริมการตลาด โดยจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และผนวกกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการมากที่สุด (EEC+1)	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.6 กลยุทธ์ High Price Strategy โดยการตั้งราคาสูงแต่ได้รับความคุ้มค่าที่สูงมากกว่า ส่งเสริมให้เป็นสินค้าแสงสีเพื่อเจาะเฉพาะกลุ่ม	4.00	4.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมาก	สอดคล้อง
5.7 การทำการตลาดกับสายการบินเร็ว โดยให้สายการบินเร็วมาทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC เพื่อได้รับประโยชน์ด้วยตัวเอง แล้วนำไปจำหน่ายแก่ผู้โดยสารบนเรือผ่านรูปแบบการทำ TV Advertising บนเรือ หรือผ่าน Port Talk บนเรือ	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.8 การทำการตลาดประชาสัมพันธ์ผ่านการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการจำหน่ายล่วงหน้า	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.9 การส่งเสริมการขาย Tour Overnight สำหรับเรือสำราญที่จอดแบบ Turn Around	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

ตาราง 14 (ต่อ)

รายละเอียด	Md	Mo	Md-Mo	IR	ระดับ ความคิดเห็น	ความสอดคล้อง ของผู้เชี่ยวชาญ
5. ด้านการตลาดการท่องเที่ยว (ต่อ)	5.00	5.00	0.00	1.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
5.10 การนำความโดดเด่นที่แตกต่างของทั้ง 3 จังหวัด มาร้อยเรียง เป็นเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่เป็นเอกลักษณ์	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6. ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6.1 การจัดช่องทางพิเศษสำหรับการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้ สามารถเข้าถึงได้และทันกับเวลาที่จำกัด	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6.2 กำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว ในพื้นที่	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6.3 การบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้ทันกับตารางเวลาของเรือสำราญ	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง
6.4 บริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจากพื้นที่แหล่งสู่พื้นที่รอง หรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง	5.00	5.00	0.00	0.00	เห็นด้วยมากที่สุด	สอดคล้อง

จากตาราง 14 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 ด้านการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ในภาพรวมผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันอยู่ในระดับมากที่สุด ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.66$) โดยผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามองค์ประกอบของการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงมีดังนี้ ด้านสิ่งดึงดูดใจ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.75$) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$) ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.38$) ด้านการรักษาความปลอดภัย ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$) ด้านการตลาดการท่องเที่ยว ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$) และด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$) ตามลำดับ

นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลรายข้อ พบว่า จากจำนวนข้อคำถามทั้งหมด 35 ข้อ ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมากที่สุดจำนวน 32 ข้อ และผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมากจำนวน 3 ข้อ แสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

ข้อคำถามที่ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมากที่สุด จำนวน 32 ข้อดังนี้

ข้อ 1.2 ความโดดเด่นของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 3 จังหวัด ต้องมีความหลากหลาย และแตกต่างกัน ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 1.3 การสร้างคุณค่า (Value Creation) เพื่อเป็นการยกระดับคุณค่าของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยว ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 1.4 สร้างเส้นทางการท่องเที่ยวโดยชุมชน นำเสนออัตลักษณ์แหล่งท่องเที่ยว เพื่อเป็นทางเลือกแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 1.5 สร้างกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น วัฒนธรรมท้องถิ่น เพื่อสร้างประสบการณ์ให้นักท่องเที่ยว ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 2.1 การพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุโดยเฉพาะ เช่น ทางลาดสำหรับผู้สูงอายุ เป็นต้น ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 2.2 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต้องมีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ เช่น ความสะอาดของห้องน้ำ เป็นต้น (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 2.3 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพียงพอ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้ เช่น จำนวนห้องน้ำ พื้นที่ลานจอดรถ เป็นต้น (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 2.4 การพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญ ซึ่งถือเป็นด่านแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยว รวมถึงการขยาย Cruise Terminal เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 3.1 ต้องมีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด สามารถให้บริการได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว เช่น การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมโยง 3 จังหวัด เป็นต้น (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.50)

ข้อ 3.2 พัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ให้ได้มาตรฐานและสะดวกรวดเร็ว (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 3.3 มีบริการยานพาหนะที่สามารถเชื่อมโยงไป 3 จังหวัดได้ และต้องสามารถรองรับกลุ่มผู้สูงอายุได้ (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 3.4 การบริการ Fast Track Lane สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีเวลาค่อนข้างจำกัด (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 3.5 พัฒนาระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือการรับส่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 3.6 จัดโปรแกรมการเดินทางให้อยู่ในเส้นทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางไม่ควรเกิน 8 ชั่วโมง (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ข้อ 4.1 ต้องมีมาตรฐานรับรองเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด และสุขลักษณะของน้ำและอาหารที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น น้ำดื่มต้องเป็นน้ำดื่มจากขวดเปิดใหม่ ไม่ใช้น้ำดื่มจากเหยือก เป็นต้น (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 4.2 ระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้มาตรฐาน เช่น การตรวจอาวุธ การตรวจยาเสพติด เป็นต้น ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 4.3 การทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่ง ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 4.4 การปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ เช่น สิ่งของที่ห้ามนำกลับขึ้นเรือ เพราะมีผลต่อความมั่นคงบนเรือสำราญ เป็นต้น ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 4.5 การจัดกิจกรรมตามมาตรการด้านความปลอดภัยเพื่อป้องกันความเสี่ยง อันตรายต่อนักท่องเที่ยว ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 5.1 การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่นักท่องเที่ยวแออัดเพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงได้และกระจายตัวออกไป ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.2 การทำ Digital Marketing ร่วมมือกับเครือข่ายโทรศัพท์ เพื่อนำส่งข้อมูลให้ถึงนักท่องเที่ยว เช่น ระบบส่งข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวผ่านการ Check in, Free Wifi เป็นต้น ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.3 จัดกิจกรรม Event กระตุ้นนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นครั้ง ๆ ตามฤดูกาล ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.00$)

ข้อ 5.4 กลยุทธ์การจัด Package Combo Set เป็นการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวจากท่าเรือแวะพักอื่น ๆ ตามเส้นทางการเดินเรือในราคาพิเศษ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 0.50$)

ข้อ 5.5 การส่งเสริมการตลาด โดยจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และผนวกกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการมากที่สุด (EEC+1) ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.7 การทำการตลาดกับสายการบินเรือ โดยให้สายการบินเรือมาทดสอบเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC เพื่อได้รับประสบการณ์ด้วยตัวเอง แล้วนำไปจำหน่ายแก่ผู้โดยสารบนเรือผ่านรูปแบบการทำ TV Advertising บนเรือ หรือผ่าน Port Talk บนเรือ ($Md = 5.00$, $Mo = 5.00$, $|Md-Mo| = 0.00$, $IR = 1.00$)

ข้อ 5.8 การทำการตลาดประชาสัมพันธ์ผ่านการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการจำหน่ายล่วงหน้า (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ข้อ 5.9 การส่งเสริมการขาย Tour Overnight สำหรับเรือสำราญที่จัดแบบ Turn Around (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 5.10 การนำความโดดเด่นที่แตกต่างของทั้ง 3 จังหวัด มาร้อยเรียงเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่เป็นเอกลักษณ์ (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 6.1 การจัดช่องทางพิเศษสำหรับการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้สามารถเข้าถึงได้ไว และทันกับเวลาที่จำกัด (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 6.2 กำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 6.3 การบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้ทันกับตารางเวลาของเรือสำราญ (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อ 6.4 บริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจากพื้นที่หลักสู่พื้นที่รองหรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง (Md = 5.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 0.00)

ข้อคำถามที่ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นด้วยอย่างสอดคล้องกันในระดับมาก จำนวน 3 ข้อดังนี้

ข้อ 1.1 สร้างกิจกรรมดึงดูดนักท่องเที่ยวในรูปแบบ Season เช่น ฤดูผลไม้ของระยอง สามารถเก็บผลไม้ทานเองได้สด ๆ มีเป็นบางฤดูกาลเท่านั้น (Md = 4.00, Mo = 5.00, |Md-Mo| = 1.00, IR = 1.00)

ข้อ 1.6 บทบาทและทิศทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC รายจังหวัดที่มีความโดดเด่นแตกต่างกัน ได้แก่ ชลบุรี: Modern of the East ฉะเชิงเทรา: Thai Way of Life และระยอง: BIZ City (Md = 4.00, Mo = 4.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ข้อ 5.6 กลยุทธ์ High Price Strategy โดยการตั้งราคาสูงแต่ได้รับความคุ้มค่าที่สูงมากกว่า ส่งเสริมให้เป็นสินค้าแสงซื้อเพื่อเจาะเฉพาะกลุ่ม (Md = 4.00, Mo = 4.00, |Md-Mo| = 0.00, IR = 1.00)

ดังนั้นข้อคำถามที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญทุกท่านสำหรับนำมาวิเคราะห์เป็นแนวทางการจัดการด้านแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจึงมีทั้งหมด 35 ข้อ

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการประเมินรับรองผลงานวิจัยของผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้วิจัยได้นำข้อคำถามที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาทั้งหมด 79 ข้อ มาวิเคราะห์เพื่อสร้างผลงานแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก นำเสนอแก่ผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน เพื่อดำเนินการประเมินรับรองผลงานวิจัย ทั้งนี้ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลหาค่าเฉลี่ยเลขคณิตและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นตารางประกอบความเรียงดังนี้

ตาราง 15 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการประเมินรับรองผลงานวิจัยของผู้ทรงคุณวุฒิ

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น	การแปลผล
ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 1	4.00	ดี
ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 2	5.00	ดีมาก
ผู้ทรงคุณวุฒิท่านที่ 3	5.00	ดีมาก
ผลรวมคะแนนค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$)	4.67	ดีมาก
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	0.58	สอดคล้อง

จากตาราง 15 พบว่าผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน มีความเห็นว่าผลงานวิจัยเรื่องแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกอยู่ในระดับดีมาก ($\bar{x} = 4.67$, S.D. = 0.58) ถือว่าผลงานวิจัยผ่านเกณฑ์การพิจารณาจากผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน โดยผู้ทรงคุณวุฒิมีความคิดเห็นว่าผลงานเรื่องแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกค่อนข้างครอบคลุมทุกภาคส่วนแล้ว ทั้งนี้ผู้ทรงคุณวุฒิเสนอแนะให้เพิ่มเติมแนวทางการจัดการสำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยตนเอง รวมถึงการป้องกันการเอาเปรียบนักท่องเที่ยวจากผู้หวังผลประโยชน์ อันจะทำลายชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของประเทศ

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ผู้วิจัยนำผลการเก็บข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟายจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 และผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการประเมินรับรองผลงานวิจัยมาปรับแก้ตามข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้ทรงคุณวุฒิ ทั้งนี้ผู้วิจัยจึงวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยจำแนกเป็น 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ การจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 7 แนวทาง และการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง 6 แนวทางดังนี้

ประเด็นที่ 1 การจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง

การจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง มุ่งเน้นการวิเคราะห์แนวทางด้านการจัดการในภาพรวมขององค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญเพื่อก่อให้เกิดการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยง ดังนี้

แนวทางที่ 1.1 วางแผนกลยุทธ์การจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

องค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งองค์กรภาครัฐด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญและองค์กรธุรกิจนำเที่ยวเรือสำราญมีหน้าที่กำหนดเป้าหมายเพื่อวางแผนกลยุทธ์การจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง โดยองค์กรภาครัฐวางแผนกลยุทธ์กำหนดนโยบายการพัฒนากลไกการจัดการในมิติของด้านอุปทานการท่องเที่ยวเรือสำราญให้เกิดการบริหารจัดการที่ดีตามมาตรฐานของความเป็นไทยและมีศักยภาพความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น นโยบายพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด การกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งให้เป็นรูปธรรมชัดเจน ซึ่งภาครัฐและภาคเอกชนจำเป็นต้องมีกลยุทธ์การสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการดำเนินงานอย่างสอดคล้องกันเพื่อผลักดันให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อีกทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต้องร่วมมือกันจัดทำแผนกลยุทธ์ยกระดับการตลาดเพื่อก่อให้เกิดการรับรู้และตัดสินใจซื้อ ในขณะที่เดียวกันองค์กรที่ดูแลแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในพื้นที่ต้องมีกลยุทธ์การวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมให้มีความเป็นเอกลักษณ์โดดเด่นและแตกต่างกัน เปรียบเสมือนกลยุทธ์ในการกระจายตัวนักท่องเที่ยวให้เดินทางเชื่อมโยงสู่จังหวัดใกล้เคียง

แนวทางที่ 1.2 ปรับโครงสร้างองค์กรให้ครอบคลุมการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยง

การดำเนินงานเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างมีประสิทธิภาพตามเป้าหมายอย่างราบรื่นและรวดเร็ว การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง รวมทั้งการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้ครอบคลุมการดำเนินงาน ประเด็นสำคัญในการจัดการให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญคือ การคมนาคมที่เชื่อมต่อและสิ่งดึงดูดใจ ดังนั้นโครงสร้างองค์กรต้องครอบคลุมทั้ง 2 ประเด็นหลัก รวมถึงฝ่ายการตลาดทั้งในและต่างประเทศเพื่อประสานงานระหว่างบริษัทนำเที่ยวและสายการบินเรือตั้งแต่ต้นทางให้บรรลุเป้าหมายในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางที่ 1.3 วางแผนระบบการจัดการภายในองค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน

องค์กรต้องมีการวางระบบการจัดการตั้งแต่ขั้นแรกคือ การกำหนดเป้าหมายและทิศทางการจัดการขององค์กร โดยเริ่มต้นจากระบบการจัดการตามรูปแบบความพร้อมของทรัพยากรที่มีอยู่ในปัจจุบัน เมื่อทรัพยากรในปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้แล้ว จึงเริ่มพัฒนาทรัพยากรที่มีอยู่ให้ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นเป็นการลดความเสี่ยงของระบบการจัดการที่ไม่เกิดประโยชน์ ทำให้เกิดระบบการจัดการที่มีคุณภาพและมีความเสถียร รวมถึงระบบการพัฒนานุเคราะห์และระบบการเก็บบันทึกข้อมูลการดำเนินงานเพื่อนำมาปรับปรุงพัฒนาให้เหมาะสม นอกจากนี้ระบบการจัดการทั้งหมดต้องสามารถดำเนินงานอย่างบูรณาการร่วมกันทั้งระบบ

แนวทางที่ 1.4 จัดสรรบุคลากรผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง

การจัดสรรบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นสิ่งจำเป็นเนื่องจากการแวะพักตามท่าเรือต่าง ๆ เพื่อการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญมีกฎระเบียบข้อควรปฏิบัติที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวทั่วไป เช่น ความสำคัญด้านสุขอนามัย ความสำคัญของตารางเวลาที่มีจำกัด เป็นต้น ทำให้ต้องมีการจัดสรรบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้เหมาะสมตามบทบาทหน้าที่สอดคล้องกับประเภทการดำเนินงาน โดยจัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญในหลาย ๆ ด้าน ทั้งบุคลากรบนเรือและบุคลากรการท่องเที่ยวบนฝั่งมาบูรณาการการทำงานร่วมกันให้เกิดศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่งในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางที่ 1.5 พัฒนาทักษะการให้บริการนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง

นักท่องเที่ยวเรือสำราญมีความต้องการเฉพาะด้านที่มากกว่านักท่องเที่ยวในรูปแบบทั่วไป เช่น นักท่องเที่ยวเรือสำราญมีเวลาในการท่องเที่ยวบนฝั่งค่อนข้างจำกัด ทำให้ต้องการการบริการที่สะดวกรวดเร็วกว่านักท่องเที่ยวทั่วไป รวมถึงกฎระเบียบข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะ ทำให้นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ต้องการการบริการที่พิเศษกว่านักท่องเที่ยวทั่วไป ดังนั้นบุคลากรที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ต้องมีทักษะที่เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน โดยทักษะจำเป็นขั้นพื้นฐานคือ ทักษะการให้บริการต้อนรับนักท่องเที่ยวตามแบบฉบับความเป็นไทยและต้องมีการพัฒนาทักษะองค์ความรู้ในการให้บริการเฉพาะด้านเพื่อสร้างและส่งมอบบริการที่มีคุณภาพไปยังนักท่องเที่ยว นอกจากนี้หัวใจสำคัญของการให้บริการนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้คือ บุคลากรต้องพัฒนาทักษะด้านการสื่อสารภาษาที่ 3 ความคล่องแคล่วในการใช้ภาษาต่างประเทศและทักษะสำคัญในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น ทักษะการให้บริการรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น อีกทั้งบุคลากรต้องมีการพัฒนาทักษะการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวมให้สามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบได้อย่างเชื่อมโยง

แนวทางที่ 1.6 บูรณาการการทำงานให้เกิดการขับเคลื่อนร่วมกันทั้งระบบ
องค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งต้องมีการกำหนดรูปแบบการทำงานแบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนให้มีการทำงานสอดคล้องประสานกัน โดยกำหนดเป้าหมายเป็นภาพเดียวกันอย่างชัดเจน กำหนดให้ภาครัฐมีบทบาทในการเป็นผู้นำและภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน นอกจากนี้รูปแบบการทำงานขององค์กรจำเป็นต้องบูรณาการกับรูปแบบการทำงานของสายการบินเรือที่มีรูปแบบการทำงานตามแผนระยะยาวคือ มีการวางแผนล่วงหน้าประมาณ 2 ปี เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินงานสอดคล้องกันอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางที่ 1.7 สร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของภาคีต่าง ๆ เพื่อผลักดันการท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง

การผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจำเป็นต้องสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของภาคีที่เกี่ยวข้อง ทั้งในมิติระดับชาติผ่านกระบวนการกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น มีการประสานงานร่วมกันระหว่างสำนักงานการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ การเข้าร่วมงาน Seatrade Cruise Global ประจำปีเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและเป็นการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงตั้งแต่ต้นทางสำหรับในมิติระดับเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้ง 3 จังหวัดต้องร่วมมือกันจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากสายการบินเรือ บริษัทนำเที่ยว หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการเตรียมความพร้อมยกระดับการพัฒนารองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการจัดกิจกรรม Familiarization Trip (FAM Trip) เพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงสายการบินเรือที่สนใจเข้าร่วมทดสอบเส้นทางทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกร่วมกัน อีกทั้งในมิติระดับจังหวัดแต่ละจังหวัดต้องบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยว ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว การท่องเที่ยวโดยชุมชน สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ รวมถึงการร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวด้านเรือสำราญเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดให้มีการพัฒนาศักยภาพการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ประเด็นที่ 2 การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง

การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง มุ่งเน้นการวิเคราะห์แนวทางด้านการจัดการแหล่งท่องเที่ยว เพื่อก่อให้เกิดการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอย่างมีศักยภาพในการรองรับรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญดังนี้

แนวทางที่ 2.1 ยกระดับผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวให้มีความเป็นเอกลักษณ์ของ 3 จังหวัด

ปัจจัยสำคัญในการดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้ตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวคือ สิ่งดึงดูดใจแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย โดดเด่น และแตกต่างมีความเป็นเอกลักษณ์ของทั้ง 3 จังหวัด เช่น จังหวัดชลบุรีโดดเด่นด้านการผสมผสานระหว่างความทันสมัยกับความันทองถิ่น จังหวัดฉะเชิงเทราโดดเด่นด้านวิถีชีวิตและวัฒนธรรม และจังหวัดระยองโดดเด่นด้านอุตสาหกรรมการศึกษาฐาน เป็นต้น นอกจากนี้การนำเสนอกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์

ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่นเพื่อสร้างประสบการณ์แก่นักท่องเที่ยวถือเป็นการยกระดับคุณค่าของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวผ่านการสร้างคุณค่าให้กับผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว เช่น การนำเสนอเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงชุมชนให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสอัตลักษณ์ที่แตกต่างของแต่ละชุมชน รวมถึงมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมกับคนในชุมชนถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

แนวทางที่ 2.2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

การเปลี่ยนแปลงของธุรกิจเรือสำราญมีแนวโน้มการขยายขนาดเรือสำราญใหญ่ขึ้นทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการเร่งพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญจึงมีความจำเป็นและสำคัญ เนื่องจากท่าเรือถือเป็นด่านแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยวและเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกท่าเรือของสายการบินเรือ รวมถึงการขยายอาคารผู้โดยสาร (Cruise Terminal) รองรับจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จำเป็นต้องมีการพัฒนาปรับปรุงให้มีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญและต้องได้มาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

แนวทางที่ 2.3 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง 3 จังหวัด ให้เข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายและสะดวกรวดเร็ว

การท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญมีเวลาจำกัดทำให้ต้องมีความสะดวกรวดเร็วในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ของท่าเรือแหลมฉบังให้ได้มาตรฐานสะดวกรวดเร็วและเป็นแบบแผนเดียวกันทั้งประเทศเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถออกจากบริเวณท่าเรือได้อย่างรวดเร็ว สำหรับการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้นปัจจัยสำคัญคือ การเร่งพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้สามารถเชื่อมโยง 3 จังหวัด ทั้งระบบคมนาคมและระบบการจัดการ เช่น การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมโยง 3 จังหวัด ระบบบริการยานพาหนะเชื่อมโยงแต่ละจังหวัด ระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือการรับส่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น อีกทั้งบริษัทนำเที่ยวต้องจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวบนฝั่งให้อยู่ในเส้นทางเดียวกันและมีระยะเวลาในการเดินทางไม่เกิน 8 ชั่วโมง ทั้งนี้แหล่งท่องเที่ยวที่มีจำนวน

นักท่องเที่ยวแออัดต้องมีการบริการช่องทางพิเศษ (Fast Track Lane) สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว

แนวทางที่ 2.4 เสริมสร้างศักยภาพด้านความปลอดภัยในท่าเรือและแหล่งท่องเที่ยวบนฝั่ง

ปัจจัยด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญที่สายการบินเรือคำนึงถึง โดยเฉพาะระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมาย ข้อกำหนดสากลว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) กฎขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และการปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เครื่องตรวจสอบสัมภาระ สิ่งของที่ห้ามนำกลับขึ้นเรือ เป็นต้น ในขณะเดียวกันหน่วยงานที่ดูแลการท่องเที่ยวบนฝั่งต้องมีการส่งเสริมพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานรับรองเรื่องความปลอดภัยของกิจกรรม ความสะอาด และสุขลักษณะของอาหารและน้ำดื่มที่ให้บริการ นักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น น้ำดื่มต้องเป็นน้ำดื่มจากขวดเปิดใหม่ ไม่ใช้น้ำดื่มจากเหยือก เป็นต้น นอกจากนี้สายการบินเรือและบริษัทนำเที่ยวต้องจัดทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่งแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ

แนวทางที่ 2.5 ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศมีการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ ตั้งแต่ต้นทาง และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพัทยาต้องมีการประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวแออัดผ่านรูปแบบการทำการตลาดสื่อดิจิทัลหรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Digital Marketing) ให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงและกระจายตัวออกไป รวมถึงการประชาสัมพันธ์ผ่านสายการบินเรือโดยให้ตัวแทนสายการบินเรือเข้าร่วมทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง 3 จังหวัดเพื่อให้ได้รับประสบการณ์ด้วยตัวเองและนำไปเสนอขายแก่ผู้โดยสารบนเรือผ่านสื่อโทรทัศน์ (TV Advertising) ในห้องพักผู้โดยสารและพนักงานขายโปรแกรมท่องเที่ยวบนเรือ (Port Talk) ในขณะเดียวกันหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่และบริษัทนำเที่ยวต้องร่วมมือกันจัดกลยุทธ์ส่งเสริมการตลาด เช่น การนำความโดดเด่นที่แตกต่างของทั้ง 3 จังหวัดมาร้อยเรียงเป็นโปรแกรมการท่องเที่ยว EEC+1 คือ การท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่เป็นเอกลักษณ์ของ 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ผวนกับ

กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการมากที่สุด และร่วมมือกับสายการบินเรือ จัดจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวจากท่าเรือ แวะพักอื่น ๆ ตามเส้นทางการเดินเรือในราคาพิเศษ (Package Combo Set) รวมถึงการจัด กิจกรรมพิเศษเพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นครั้ง ๆ ตามฤดูกาลหรือการจัดกิจกรรมที่ ตอบสนองเฉพาะกลุ่มตลาดเป้าหมายโดยใช้กลยุทธ์การตั้งราคาระดับสูง (High Price Strategy) แต่ได้รับความคุ้มค่าที่สูงมากกว่า ส่งเสริมให้เป็นสินค้าแสงซื้อเพื่อตอบสนองกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มี ศักยภาพสูง นอกจากนี้การสนับสนุนให้สายการบินเรือเลือกท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดเริ่มต้นและ จุดสุดท้ายของการเดินเรือ (Turn Around) จะเป็นการสร้างโอกาสในการส่งเสริมการจัดจำหน่าย โปรแกรมการท่องเที่ยวแบบค้างคืน (Tour Overnight) ทำให้นักท่องเที่ยวมีเวลาบนฝั่งมากขึ้น ซึ่งเป็นโอกาสสำคัญในการดึงดูดนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน เขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางที่ 2.6 ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ
บนฝั่ง

แหล่งท่องเที่ยวต้องมีการกำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับ นักท่องเที่ยวเรือสำราญในพื้นที่แออัดและมีการบริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจาก พื้นที่หลักสู่พื้นที่รองหรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงในชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ทั้งนี้ใน แหล่งท่องเที่ยวที่แออัดต้องมีการบริหารจัดการช่องทางพิเศษสำหรับการบริหารจัดการ นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้รวดเร็วและทันกับตารางเวลาที่จำกัด รวมถึงมี การกำหนดข้อปฏิบัติสำหรับการจัดการนักท่องเที่ยวบนพื้นฐานความเป็นธรรม มีก่อให้เกิด การจัดการที่หวังผลประโยชน์มากเกินไป

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ผู้วิจัยได้สรุปผลการดำเนินงาน โดยแบ่งหัวข้อดังต่อไปนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

การเติบโตของรูปแบบการท่องเที่ยวเรือสำราญในทวีปเอเชียเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออก เนื่องจากสาธารณรัฐจีนมีความพร้อมด้านการพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญ อีกทั้งในปัจจุบันนักท่องเที่ยวชาวจีนถือเป็นนักท่องเที่ยวชาวเอเชียกลุ่มหลัก สายการเดินทางเรือจึงขยายเส้นทางการเดินเรือสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกมากขึ้น ประกอบกับที่ตั้งภูมิศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอาณาเขตใกล้เคียงกันทำให้เกิดผลประโยชน์จากการขยายเส้นทางการเดินเรือสำราญสู่เส้นทางระหว่าง 2 ภูมิภาคมากขึ้น ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังเป็น 1 ในท่าเทียบเรือที่ได้รับประโยชน์จากการขยายเส้นทางการเดินเรือ รวมถึงภูมิศาสตร์ท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่จังหวัดชลบุรีในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกใกล้กับกรุงเทพฯ อันเป็นสถานที่ท่องเที่ยวหลักของประเทศไทย ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเทียบท่าของเรือสำราญเพิ่มขึ้น โดยโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้เล็งเห็นโอกาสจากนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีศักยภาพในการใช้จ่ายสูง ถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ จึงผลักดันการยกระดับท่าเรือแหลมฉบังและพัฒนาท่าเรืออื่น ๆ ในพื้นที่ให้สามารถรองรับเรือสำราญได้มากขึ้น สร้างโอกาสในการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวบนฝั่งดึงดูดนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงเข้าสู่ประเทศ ในการนี้ผู้วิจัยจึงสรุปผลการวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยดังนี้

5.1.1 สรุปผลการวิจัยตามจุดมุ่งหมายข้อที่ 1 เพื่อศึกษาการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

การจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสามารถแบ่งออกเป็น 7 ด้านดังนี้

ด้านกลยุทธ์ องค์กรภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องมีการกำหนดเป้าหมายเพื่อวางแผนกลยุทธ์ส่งเสริมการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง ทั้งกลยุทธ์การพัฒนากฎเกณฑ์การจัดการในมิติของอุปทานทางการท่องเที่ยวเรือสำราญ กลยุทธ์พัฒนาสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว กลยุทธ์ส่งเสริมการตลาด และกลยุทธ์การสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการดำเนินงาน

ด้านโครงสร้างองค์กร องค์กรภาครัฐต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะ รวมทั้งการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้ครอบคลุมการดำเนินงานด้านการคมนาคมที่เชื่อมต่อและด้านสิ่งดึงดูดใจเพื่อผลักดันให้เกิดการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ด้านระบบการจัดการ องค์กรต้องมีการกำหนดเป้าหมายและทิศทางของระบบการจัดการภายในองค์กรให้สามารถบูรณาการร่วมกันได้ทั้งระบบเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเฉพาะระบบการพัฒนาศูนย์กลางและระบบการเก็บบันทึกข้อมูลการดำเนินงานเพื่อนำมาปรับปรุงพัฒนาให้เหมาะสม

ด้านบุคลากร องค์กรต้องมีการจัดสรรบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้เหมาะสมตามบทบาทหน้าที่สอดคล้องกับประเภทการดำเนินงาน โดยจัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญในหลาย ๆ ด้านมาบูรณาการการทำงานร่วมกันให้เกิดศักยภาพรองรับการท่องเที่ยวบนฝั่งสำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ด้านทักษะ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญต้องพัฒนาทักษะด้านการสื่อสารภาษาที่ 3 ทักษะการให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ทักษะการจัดทำเส้นทาง การท่องเที่ยวเชื่อมโยง และทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวมให้สามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบได้อย่างเชื่อมโยง

ด้านรูปแบบการทำงาน องค์การที่เกี่ยวข้องทั้งการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งต้องมีการกำหนดเป้าหมายการทำงานเป็นภาพเดียวกันอย่างชัดเจนภายใต้รูปแบบการทำงานแบบบูรณาการร่วมกัน โดยกำหนดให้ภาครัฐมีบทบาทในการเป็นผู้นำและภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงานร่วมกัน

ด้านการมีส่วนร่วม องค์การต้องมีการสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของภาคีที่เกี่ยวข้องทั้ง 3 มิติ ได้แก่ มิติระดับชาติผ่านการกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน มิติระดับเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกร่วมกันยกระดับการพัฒนาในพื้นที่ และมิติระดับจังหวัดต้องร่วมกันพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

5.1.2 สรุปผลการวิจัยตามจุดมุ่งหมายข้อที่ 2 เพื่อศึกษาการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสามารถแบ่งออกเป็น 6 ด้านดังนี้

ด้านสิ่งดึงดูดใจต้องมีความโดดเด่น หลากหลาย และแตกต่าง รวมถึงการสร้างกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เพื่อก่อให้เกิดประสบการณ์ทางการท่องเที่ยวที่มีคุณค่า ถือเป็นยกระดับคุณค่าของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยว

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) ให้มีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้เพียงพอและมีประสิทธิภาพ

ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต้องพัฒนาระบบตรววจคนเข้าเมืองให้มีความรวดเร็วเป็นแบบแผนเดียวกันทั่วประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงทั้ง 3 จังหวัด ให้สามารถเดินทางได้สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว อีกทั้งมีการให้บริการช่องทางพิเศษ (Fast Track Lane) แก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีเวลาจำกัด

ด้านการรักษาความปลอดภัย บริเวณท่าเรือและแหล่งท่องเที่ยวต้องมีมาตรฐานรองรับด้านความปลอดภัยและเป็นไปตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ เช่น การตรวจอาวุธสิ่งของที่ห้ามนำกลับขึ้นเรือ เป็นต้น รวมถึงความปลอดภัยด้านสุขลักษณะของอาหารและน้ำดื่มที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ด้านการตลาดการท่องเที่ยวมุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์ผ่านสายการบินเรือโดยตรงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้ผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว ควบคู่กับการจัดกลยุทธ์ส่งเสริมการขาย เช่น จัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวตามท่าเรือต่าง ๆ (Package Combo Set) และการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยว EEC+1 เป็นการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในพื้นที่ 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ผนวกกับกรุงเทพฯ เป็นต้น

ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ แหล่งท่องเที่ยวต้องมีการกำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ มีการจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจากพื้นที่หลักสู่พื้นที่รองหรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง และบริหารจัดการนักท่องเที่ยวสอดคล้องกับตารางเวลาที่จำกัดของเรือสำราญ รวมถึงการจัดช่องทางพิเศษให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญสามารถเข้าถึงได้ไวและทันกับเวลาที่จำกัด

5.1.3 สรุปผลการวิจัยตามจุดมุ่งหมายข้อที่ 3 เพื่อวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ผู้วิจัยได้สรุปผลการศึกษาการจัดการองค์ธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง และศึกษาการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงตามจุดมุ่งหมายข้อที่ 1 และ 2 เพื่อนำสรุปผลการวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ ประเด็นที่ 1 แนวทางการจัดการองค์ธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง และประเด็นที่ 2 แนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงดังนี้

ประเด็นที่ 1 แนวทางการจัดการองค์ธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง

แนวทางที่ 1.1 วางแผนกลยุทธ์การจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

องค์ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญและองค์ธุรกิจนำเที่ยวเรือสำราญต้องมีการกำหนดเป้าหมายเพื่อวางแผนกลยุทธ์ส่งเสริมการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง ทั้งกลยุทธ์การพัฒนากลไกการจัดการในมิติของด้านอุปทานทางการท่องเที่ยวเรือสำราญ กลยุทธ์พัฒนาสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว กลยุทธ์ส่งเสริมการตลาด และกลยุทธ์การสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการดำเนินงาน เช่น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายโดดเด่น

การกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการขององค์กรให้มีความโดดเด่นตามแบบฉบับไทยสร้างความแตกต่างในลักษณะการให้บริการนักท่องเที่ยว การวางโครงข่ายคมนาคมที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง 3 จังหวัด เป็นต้น

แนวทางที่ 1.2 ปรับโครงสร้างองค์กรให้ครอบคลุมการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยง

ภาครัฐต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยเฉพาะ มีการปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับการดำเนินงานโดยกำหนดโครงสร้างองค์กรให้ครอบคลุมการดำเนินงานด้านการคมนาคมที่เชื่อมต่อและด้านสิ่งดึงดูดใจเพื่อผลักดันให้เกิดการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

แนวทางที่ 1.3 วางแผนระบบการจัดการภายในองค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน

องค์กรต้องมีการกำหนดเป้าหมายและทิศทางของระบบการจัดการภายในองค์กรให้สอดคล้องกับการดำเนินงาน สามารถบูรณาการร่วมกันได้ทั้งระบบเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเฉพาะระบบการพัฒนาบุคลากรและระบบการเก็บบันทึกข้อมูลการดำเนินงานเพื่อนำมาปรับปรุงพัฒนาให้เหมาะสม

แนวทางที่ 1.4 จัดสรรบุคลากรผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง
องค์กรต้องมีการจัดสรรบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้เหมาะสมตามบทบาทหน้าที่สอดคล้องกับประเภทการดำเนินงาน โดยจัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญในหลาย ๆ ด้านมาบูรณาการการทำงานร่วมกันให้เกิดศักยภาพรองรับการท่องเที่ยวบนฝั่งสำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

แนวทางที่ 1.5 พัฒนาทักษะการให้บริการนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง

บุคลากรด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญต้องพัฒนาทักษะด้านการสื่อสารให้มีความคล่องแคล่วในการใช้ภาษาต่างประเทศ สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทักษะการให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ทักษะการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง และทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวมให้สามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบได้อย่างเชื่อมโยง

แนวทางที่ 1.6 บูรณาการการทำงานให้เกิดการขับเคลื่อนร่วมกันทั้งระบบ
องค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งต้อง
กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานให้เป็นภาพเดียวกันอย่างชัดเจนภายใต้รูปแบบการทำงาน
แบบบูรณาการร่วมกัน โดยกำหนดให้ภาครัฐมีบทบาทในการเป็นผู้นำและภาคเอกชนมีบทบาทใน
การขับเคลื่อนการดำเนินงานร่วมกัน

แนวทางที่ 1.7 สร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของภาคีต่าง ๆ เพื่อผลักดัน
การท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง

องค์กรจำเป็นต้องสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของภาคีที่เกี่ยวข้องทั้ง 3 มิติ
ได้แก่ มิติระดับชาติผ่านกระบวนการกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน การแลกเปลี่ยนข้อมูลและส่งเสริม
ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยง ในมิติระดับเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้ง 3
จังหวัดต้องร่วมมือกันจัดประชุมแลกเปลี่ยนข้อมูลและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
เพื่อเตรียมความพร้อมยกระดับการพัฒนารองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ และในมิติระดับจังหวัด
แต่ละจังหวัดต้องบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงการร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยว
ด้านเรือสำราญเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดให้มีการพัฒนาศักยภาพ
การรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ประเด็นที่ 2 แนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง

แนวทางที่ 2.1 ยกกระดับผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวให้มีความเป็น
เอกลักษณ์ของ 3 จังหวัด

แหล่งท่องเที่ยวในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกต้องมีการพัฒนา
ให้มีความหลากหลาย โดดเด่น และแตกต่างแสดงความเป็นเอกลักษณ์ของทั้ง 3 จังหวัด รวมถึง
สร้างกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่นเพื่อสร้างประสบการณ์
แก่นักท่องเที่ยวเป็นการยกระดับคุณค่าของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวผ่านการสร้างคุณค่าให้กับ
ผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว

แนวทางที่ 2.2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับ
นักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ภาครัฐและภาคเอกชนต้องร่วมมือกันเร่งพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือและ
อาคารผู้โดยสาร (Cruise Terminal) เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น รวมถึง
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้มีความ

สะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญและเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

แนวทางที่ 2.3 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง 3 จังหวัด ให้เข้าถึงพื้นที่ได้ง่ายและสะดวกรวดเร็ว

การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ต้องมีความสะดวกรวดเร็ว ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ของท่าเรือแหลมฉบังให้ได้มาตรฐานสะดวกรวดเร็วเป็นแบบแผนเดียวกันทั่วประเทศ และพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้สามารถเชื่อมโยง 3 จังหวัด ทั้งระบบคมนาคมและระบบการจัดการ นอกจากนี้ในแหล่งท่องเที่ยวที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวแออัดควรมีบริการช่องทางพิเศษ (Fast Track Lane) สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว

แนวทางที่ 2.4 เสริมสร้างศักยภาพด้านความปลอดภัยในท่าเรือและแหล่งท่องเที่ยวบนฝั่ง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมมือกันพัฒนาศักยภาพด้านระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายข้อกำหนดสากลว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) กฎขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และการปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว ทั้งด้านกิจกรรม และ ความสะอาดถูกสุขลักษณะของอาหารและน้ำดื่มที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ

แนวทางที่ 2.5 ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศต้องมีการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญตั้งแต่ต้นทาง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ผ่านสายการบินเรือให้เกิดการเสนอขายแก่ผู้โดยสารบนเรือผ่านสื่อโทรทัศน์ (TV Advertising) ในห้องพักผู้โดยสารและพนักงานขายโปรแกรมท่องเที่ยวบนเรือ (Port Talk) ในขณะเดียวกันหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่และบริษัทนำเที่ยวต้องร่วมมือกันจัดกลยุทธ์ส่งเสริมการตลาด เช่น จัดโปรแกรมการท่องเที่ยว EEC+1 จัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวตามท่าเรือต่าง ๆ (Package Combo Set) และกลยุทธ์การตั้งราคาระดับสูง (High Price Strategy) แต่ได้รับความคุ้มค่าที่สูง

มากกว่า รวมถึงการสนับสนุนให้สายการบินเรือเลือกท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดเริ่มต้นและจุดสุดท้ายของการเดินเรือ (Turn Around) เพื่อสร้างโอกาสในการส่งเสริมการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวแบบค้างคืน (Tour Overnight)

แนวทางที่ 2.6 ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวเรือสำราญบนฝั่ง

แหล่งท่องเที่ยวต้องมีการกำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในพื้นที่แออัดและมีการบริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจากพื้นที่หลักสู่พื้นที่รองหรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง นอกจากนี้ในแหล่งท่องเที่ยวที่แออัดต้องมีการบริหารจัดการช่องทางพิเศษสำหรับการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงมีการกำหนดข้อปฏิบัติสำหรับการจัดการนักท่องเที่ยวบนพื้นฐานความเป็นธรรมมิก่อให้เกิดการจัดการที่หวังผลประโยชน์มากเกินไป

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

ปัจจุบันการท่องเที่ยวเรือสำราญมีแนวโน้มการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่สร้างรายได้แก่ระบบเศรษฐกิจทั่วโลกก่อให้เกิดรายได้รวมถึง 154.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (CLIA, 2021) เนื่องจากนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงมีศักยภาพในการใช้จ่ายใช้สอยเพื่อการท่องเที่ยวสูง พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เน้นการให้ความสำคัญกับจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยวตามท่าเรือแวะพักมากขึ้น (Brida & Aguirre, 2008) ประกอบกับการเติบโตของการท่องเที่ยวเรือสำราญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่งผลให้สายการบินเรือขยายเส้นทางเดินเรือสำราญสู่เส้นทางระหว่างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น โดยท่าเรือแหลมฉบังเป็น 1 ในท่าเทียบเรือที่ได้รับประโยชน์จากการขยายเส้นทางเดินเรือ (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ, 2561) ทำให้มีจำนวนเรือสำราญจอดเทียบท่าข้ามคืนมากที่สุด รวมถึงที่ตั้งภูมิศาสตร์ของท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่จังหวัดชลบุรีในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกใกล้กับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวหลักของประเทศไทย ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเทียบท่าของเรือสำราญเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ได้รับการสนับสนุนจากความคิดเห็นของราณี อิศัยกุล, รัชพร จันทร์สว่าง, และวัฒนา โชคสุวณิช (2561) ที่ได้กล่าวว่า ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีทำเลเหมาะแก่การพัฒนาท่าเรือสำราญอย่างยิ่ง เพราะประเทศไทยตั้งอยู่ในพื้นที่จุดศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตั้งอยู่ในเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่ประเทศต่าง ๆ ทั้งฝั่งทะเลอันดามันสู่คาบสมุทรมลายู และฝั่งอ่าวไทยสู่ทะเลจีนใต้ ซึ่งเชื่อมโยงไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไป โครงการ

พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจึงเล็งเห็นโอกาสสำคัญจากนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีศักยภาพในการใช้จ่ายสูงถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ จึงผลักดันการยกระดับท่าเรือแหลมฉบังและพัฒนาท่าเรืออื่น ๆ ในพื้นที่ให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญและส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวบนฝั่งเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561c) ผู้วิจัยจึงวิเคราะห์แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามการศึกษาของปรัชมาศ ลัญชานนท์, อัจฉรี เหมสันต์, และ บรรจง สมบูรณ์ชัย (2556) ที่ได้กล่าวว่า การจัดการความเชื่อมโยงในพื้นที่ประกอบด้วยด้านองค์กรธุรกิจท่องเที่ยว และด้านแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงกิจกรรมทางการท่องเที่ยวดังนี้

1) แนวทางการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก สามารถแบ่งตามรูปแบบการจัดการการท่องเที่ยว (Adhikary, 1995) ทั้งหมด 7 ด้านดังนี้

ด้านกลยุทธ์ องค์กรต้องมีการวางแผนกลยุทธ์กำหนดนโยบายการดำเนินงานขององค์กรให้มีความต่อเนื่องชัดเจนเพื่อก่อให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และกำหนดแผนกลยุทธ์การสร้างความร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวเพื่อผลักดันให้เกิดการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง EEC แก่สายการบินเรือ ควบคู่กับกลยุทธ์การวางแผนพัฒนากลไกการจัดการในมิติของฝั่งอุปทานด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเหมาะสม เช่น การกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการขององค์กรให้มีความโดดเด่นของความเป็นไทย (Thainess) สร้างความแตกต่างในลักษณะการให้บริการนักท่องเที่ยว บุคลากรนักสื่อความหมายต้องมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ และการท่องเที่ยวบนฝั่ง การวางโครงข่ายคมนาคมที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง 3 จังหวัด และกลยุทธ์การกระจายตัวนักท่องเที่ยว โดยให้จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่หลักในการกระจายตัวนักท่องเที่ยวสู่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดระยอง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561c) รวมทั้งการวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมให้มีความเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่นและแตกต่าง หลีกเลียงกิจกรรมที่มีความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวเรือสำราญ สอดคล้องกับ ยิงชี, เทียน, เจียนเฟิง และ คุณ (Yingzhi, Tian, Jianfeng, & Kun,

2014) ที่กล่าวถึงปัจจัยแรงจูงใจของผู้ใช้บริการเรือสำราญไว้ว่า แหล่งท่องเที่ยวบนฝั่งมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตั้งใจในการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ ดังนั้นการกำหนดกลยุทธ์การจัดการแหล่งท่องเที่ยวบนฝั่งเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวเรือสำราญและสายการบินเรือจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก นอกจากนี้การกำหนดกลยุทธ์การตลาดควบคู่กัน โดยวางแผนส่งเสริมแบบมุ่งเป้าเจาะตลาดในกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นบางกลุ่มเท่านั้น เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวแบบนันทนาการ (Recreational Tourists) ที่มีความต้องการด้านประสบการณ์สูง เป็นต้น จะเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการตัดสินใจเลือกท่องเที่ยวบนฝั่งในเขต EEC มากขึ้น สอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของขนาดเรือสำราญที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น ส่งผลให้เกิดกลุ่มตลาดที่หลากหลาย ดังนั้นสายการบินเรือจึงมีความต้องการรายการนำเที่ยวบนฝั่งที่หลากหลายสามารถรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้หลากหลายมากขึ้น (Gibson, 2006)

ด้านโครงสร้างองค์กร ประเทศไทยจำเป็นต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานหรือองค์กรที่กำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะเพื่อก่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการศึกษาของไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2563) เรื่องแนวทางการจัดการท่าเรือสำราญของประเทศไทย โดยเปรียบเทียบกับท่าเรือที่เป็นมาตรฐาน การศึกษาครั้งนี้้นำท่าเรือสิงคโปร์มาเปรียบเทียบและพบว่า หนึ่งในปัจจัยความสำเร็จของการท่องเที่ยวเรือสำราญสิงคโปร์คือ การมีคณะกรรมการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสิงคโปร์ (Singapore Tourism Board: STB) เป็นหน่วยงานกลางสำหรับวางแผนและขับเคลื่อนหลักในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะ (Chen, 2016) ทำให้มีการทำงานตำแหน่งเดิมจนเชี่ยวชาญและมีเครือข่ายที่แข็งแกร่ง นอกจากนี้ต้องกำหนดโครงสร้างองค์กรให้ครอบคลุมหน่วยงานหลักในการท่องเที่ยวเชื่อมโยง ได้แก่ ด้านการคมนาคมและด้านการท่องเที่ยวควบคู่กัน ประกอบกับฝ่ายการตลาดต่างประเทศเพื่อผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC และเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงานสายการบินเรือในต่างประเทศตั้งแต่ต้นทาง

ด้านระบบการจัดการ องค์กรต้องมีระบบการจัดการตามรูปแบบความพร้อมของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบัน พิจารณาศักยภาพความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวและวางระบบการจัดการที่สอดคล้องเหมาะสมต่อแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ เพื่อก่อให้เกิดความยั่งยืนในระยะยาว เช่น ระบบการเก็บบันทึกข้อมูลการดำเนินงานเพื่อนำมาปรับปรุงพัฒนาให้เหมาะสมระบบการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรเพื่อสร้างความพร้อมก่อนการปฏิบัติงานผ่านการจัดอบรมองค์ความรู้และการศึกษาดูงานต่าง ๆ สอดคล้องกับสมบุญ ชาญไชย, วิจิธา พานิชย์, และ

ชัยยศ ณัฐธัญ (2552) ได้กล่าวสนับสนุนว่า หากเจ้าของพื้นที่ที่สามารถดำเนินการโดยมีระบบการจัดการและรูปแบบกิจกรรมที่เหมาะสมจะทำให้เกิดการพัฒนายั่งยืนได้ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ซึ่งพิจารณาระบบแบบการจัดการจากศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่นั้น ๆ รวมถึงระบบการจัดการต้องสามารถดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมได้อย่างบูรณาการทั้งระบบเพื่อการพัฒนาให้มีคุณภาพสูงสุด

ด้านบุคลากร องค์การต้องมีการจัดสรรบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้เหมาะสมตามบทบาทหน้าที่สอดคล้องกับประเภทการดำเนินงานและจัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญในแต่ละด้านให้สามารถดำเนินงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญมีความต้องการและข้อจำกัดที่เฉพาะเจาะจง บุคลากรผู้รับผิดชอบจึงต้องมีการประสานงานร่วมกับหลายหน่วยงานตั้งแต่กระบวนการนำนักท่องเที่ยวเรือสำราญลงจากเรือตลอดจนการเดินทางท่องเที่ยวบนฝั่ง ดังนั้นองค์การต้องมีการจัดสรรบุคลากรที่มีความสามารถเชี่ยวชาญเฉพาะด้านสำหรับการจัดการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของมารดาวิรัตน์ สุขสง่า (2554) เรื่องขีดความสามารถหลักที่พึงประสงค์ในการสรรหาและคัดเลือกบุคลากรขององค์กรชั้นนำในประเทศไทย กรณีศึกษา บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ที่กล่าวว่า องค์การควรสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับงานและองค์กร ไม่ว่าจะเป็นด้านความรู้ ทักษะ ความสามารถ และคุณลักษณะอื่น ๆ เช่น ค่านิยม หรือความเชื่อ เป็นต้น เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างองค์ประกอบทั้งสามมากที่สุด นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมมือกันส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทั้งบุคลากรบนเรือและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวบนฝั่งให้มีศักยภาพเหมาะสมสามารถรองรับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ด้านทักษะ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งต้องมีทักษะด้านภาษาและการสื่อสารที่ดี ทักษะการสร้างและส่งเสริมบริการที่มีคุณภาพตามมาตรฐานแบบฉบับความเป็นไทย ทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวมสามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบ มีองค์ความรู้ด้านการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญในการท่องเที่ยวบนฝั่ง และทักษะการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ซึ่งทักษะพื้นฐานที่จำเป็นที่สุดคือ ทักษะด้านการสื่อสาร เนื่องจากการสื่อสารเป็นกระบวนการที่ทำให้ผู้บริการสามารถรับรู้ถึงความต้องการของผู้รับบริการหรือนักท่องเที่ยวได้ เป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การส่งเสริมบริการที่มีคุณภาพ สอดคล้องกับการศึกษาสมรรถนะของลูกเรือเพื่อธุรกิจเรือสำราญในประเทศไทยของ

คมสิทธิ เกียนวัฒนา (2563) กล่าวว่า ลูกเรือควรสื่อสารภาษาอังกฤษได้เป็นอย่างดีสามารถฟังภาษาอังกฤษได้หลายสำเนียง มีทักษะการเป็นผู้ฟังที่ดี สามารถทำงานได้หลากหลายตำแหน่ง และทำงานอย่างเป็นระบบร่วมกับผู้อื่นได้ และสอดคล้องกับผลการศึกษาประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทยโดยไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) ที่ระบุไว้ว่าประเด็นพัฒนาที่ 3 พัฒนาความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญในยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาความรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญและยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาและเสริมสร้างทักษะและศักยภาพของผู้ให้บริการ กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาทักษะด้านภาษาต่างประเทศ เนื่องจากการท่องเที่ยวเรือสำราญประกอบด้วยผู้โดยสารที่มีความหลากหลายทั้งอายุและสัญชาติที่ต้องการรับบริการในหลายลักษณะแตกต่างกัน ดังนั้นทักษะที่ผู้ให้บริการจำเป็นต้องพัฒนาคือ ทักษะในการสื่อสารภาษาอื่น ๆ เพื่อให้มีความชำนาญด้านทักษะภาษาต่างประเทศที่จำเป็นเพื่อตอบสนองการท่องเที่ยวเรือสำราญ

ด้านรูปแบบการทำงาน องค์การต้องมีรูปแบบการทำงานแบบมีส่วนร่วมอย่างบูรณาการทุกภาคส่วนและทำงานสอดคล้องประสานกันภายใต้เป้าหมายเดียวกันอย่างชัดเจน เนื่องจากการท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ผสมผสานองค์ประกอบด้านการท่องเที่ยวไว้อย่างครบครัน จึงต้องมีการประสานความร่วมมือจากหลายภาคส่วนเพื่อดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ร่วมกัน สอดคล้องกับการศึกษาของไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) ในโครงการ “การศึกษาประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย” ที่กล่าวว่า การท่องเที่ยวเรือสำราญมีความเกี่ยวข้องกับหลากหลายภาคส่วนที่ต้องทำงานประสานกัน ดังนั้นเพื่อให้การท่องเที่ยวเรือสำราญพัฒนาไปในทิศทางเดียวกันจึงต้องบูรณาการการทำงานร่วมกัน โดยกำหนดให้ภาครัฐมีบทบาทในการเป็นผู้นำและภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน นอกจากนี้สายการบินเรือส่วนใหญ่มีการวางแผนการทำงานแบบระยะยาว ดังนั้นรูปแบบการทำงานขององค์กรต้องบูรณาการร่วมกับแผนการดำเนินงานระยะยาวของสายการบินเรือด้วย สอดคล้องกับการศึกษาของอัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ, ศรีธนา บุญญเศรษฐ์, อโณทัย งามวิชัยกิจ, กัลยณัฐ กิตติพงศ์พิทยา, และ สุรเดช หวังทอง (2561) เกี่ยวกับพฤติกรรมผู้บริโภคการท่องเที่ยวเรือสำราญและการให้บริการของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันพบว่า การให้บริการของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน ผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญต้องวางแผนการเดินทางล่วงหน้า 1 – 3 ปี เพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจ

ด้านการมีส่วนร่วม องค์การต้องมีการบริหารจัดการอย่างมีส่วนร่วมผ่าน การสร้างเครือข่ายภาคีต่าง ๆ เนื่องจากการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็น การดำเนินงานที่ต้องประสานงานร่วมกันหลายภาคส่วนทั้งสายการบินเรือ ท่าเรือ บริษัทนำเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) กล่าวว่า การสร้างเครือข่าย การพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญถือเป็นการสร้างอำนาจในการต่อรองกับสายการบินเรือ รวมถึงเป็นการขยายฐานตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญพร้อมทั้งสร้างโอกาสในการแข่งขันและ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศภายในภูมิภาค โดยกำหนดให้ภาครัฐมีบทบาทในการ เป็นผู้นำและภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมายเดียวกัน อย่างชัดเจน ทั้งในมิติระดับชาติ ผ่านการกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬาและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย รวมถึงการประสานงานร่วมกันระหว่างสำนักงาน การท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศเพื่อเป็นการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยง ตั้งแต่ต้นทาง การร่วมมือระหว่างภาครัฐกับบริษัทนำเที่ยวด้านเรือสำราญเพื่อส่งเสริมสนับสนุน และแลกเปลี่ยนข้อมูลการเข้าร่วมงาน Seatrade Cruise Global เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลเป็นประจำ ทุกปี เป็นต้น ในมิติเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของทั้ง 3 จังหวัด ต้องร่วมประชุม รับฟังความคิดเห็นเพื่อเตรียมความพร้อมยกระดับการพัฒนาาร่วมกัน เช่น การจัดกิจกรรม Familiarization Trip (FAM Trip) เพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องทั้ง 3 จังหวัดมาทดสอบเส้นทางทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกัน และในมิติของ จังหวัด ในแต่ละจังหวัดต้องบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนผ่านกระบวนการรับฟัง ความคิดเห็นร่วมกันทั้งจากสายการบินเรือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หน่วยงานจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยว การท่องเที่ยวโดยชุมชน สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ และ ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลสำหรับการเตรียมความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยว เรือสำราญ สอดคล้องกับวัลเดเปเรซ (Valldepérez, 2013) กล่าวว่า การพัฒนาการท่องเที่ยว สุขความยั่งยืนควรให้ความสำคัญประเด็นการมีส่วนร่วมของภาคีที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ชุมชน หน่วยงาน ภาคส่วน และภาคีต่าง ๆ ต้องเข้าใจบทบาทและการมีส่วนร่วมเพื่อก่อให้เกิด การท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศอย่างยั่งยืน อันเป็นการนำประโยชน์สู่ทุกภาคส่วนของประเทศ ไทยอย่างมีประสิทธิภาพ

2) แนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสามารถแบ่งตามแผนบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวของคณะบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวภายใต้การกำกับดูแลของสำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว (กรมการท่องเที่ยว, 2557) ครอบคลุมทั้ง 6 ด้านดังนี้

ด้านสิ่งดึงดูดใจ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวบนฝั่งต้องมุ่งเน้นการสร้างบทบาทและทิศทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC รายจังหวัดให้มีความโดดเด่นแตกต่างกัน เป็นการเพิ่มศักยภาพความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมในพื้นที่ เพื่อดึงดูดใจนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้เกิดการท่องเที่ยวบนฝั่ง EEC สอดคล้องตามแผนปฏิบัติการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561c) ที่มีการกำหนดบทบาทและทิศทางการท่องเที่ยวรายจังหวัดในพื้นที่ EEC ให้มีลักษณะเด่นที่แตกต่างกัน ได้แก่ จังหวัดชลบุรี: Modern of the East เนื่องจากเป็นเมืองที่มีการผสมผสานระหว่างความทันสมัยกับความเป็นท้องถิ่น จังหวัดฉะเชิงเทรา: Thai Way of Life มีจุดเด่นทางด้านการดำเนินวิถีชีวิต วัฒนธรรม และการเกษตร และจังหวัดระยอง: BIZ City เนื่องจากเป็นพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและมีการดำเนินธุรกิจเป็นจำนวนมาก จึงมุ่งเน้นให้เป็นเมืองแห่งการศึกษาและความคิดสร้างสรรค์ สอดคล้องกับครูซ เกทเวย์ นอร์ทซี (Cruise Gateway North Sea, 2012) ที่กล่าวไว้ว่า แหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญต้องมีความหลากหลายและแตกต่างกัน นอกจากความโดดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทั้ง 3 จังหวัดแล้ว การสร้างคุณค่า (Value Creation) ผ่านกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่นจะเป็นการสร้างประสบการณ์ที่มีคุณค่าแก่นักท่องเที่ยว สอดคล้องกับการศึกษาของนครินทร์ ทั้งทอง และ เพชรศรี นนท์ศิริ (2562) เกี่ยวกับการเสริมสร้างประสบการณ์ความทรงจำที่พิเศษของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแฉะพักเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า ประสบการณ์การมีส่วนร่วมเป็นความทรงจำของนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่พิเศษมากที่สุด ดังนั้นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการออกแบบกิจกรรมและโปรแกรมการท่องเที่ยวควรสำรวจและศึกษาทรัพยากรการท่องเที่ยวในพื้นที่เพื่อสร้างความหลากหลายของสถานที่และกิจกรรม โดยสอดคล้องวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น และเอกลักษณ์ของพื้นที่เข้าไป ถือเป็นยกระดับคุณค่าของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยว เช่น การสร้างเส้นทางท่องเที่ยวโดยชุมชนนำเสนออัตลักษณ์

แหล่งท่องเที่ยว สร้างกิจกรรมดึงดูดนักท่องเที่ยวในรูปแบบเทศกาล เช่น เทศกาลผลไม้ของระยอง สามารถเก็บผลไม้ทานเองได้สด ๆ มีเป็นบางฤดูกาลเท่านั้น เป็นต้น ถือเป็นการสร้างทางเลือกแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น อันเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความพึงพอใจแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ, 2561)

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ท่าเรือและแหล่งท่องเที่ยวต้องมีการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) และมีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเพียงพอ นอกจากนี้ยังรวมถึงการพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญ ถือเป็นด่านแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยวรวมถึงการขยายอาคารผู้โดยสาร (Cruise Terminal) เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) กล่าวว่า เมื่อการท่องเที่ยวเรือสำราญมีบริบทเปลี่ยนแปลงไปโดยเรือมีขนาดใหญ่ขึ้น ส่งผลต่อการจัดการที่ต้องมีประสิทธิภาพสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากขึ้น ดังนั้นนักท่องเที่ยวเรือสำราญจึงให้ความสำคัญต่อโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ อันเป็นปัจจัยจำเป็นและสำคัญอย่างยิ่งในปัจจุบัน (สุพร มุลกุณี และไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2562)

ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนต้องเร่งพัฒนาสร้างโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง 3 จังหวัด ที่สามารถใช้บริการได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย และรวดเร็ว เช่น ระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือการรับส่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว การบริการยานพาหนะที่สามารถเชื่อมโยงใน 3 จังหวัด และสามารถรองรับกลุ่มผู้สูงอายุได้ สอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาที่ 5 พัฒนาระบบคมนาคมและการเชื่อมโยง ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาเส้นทางคมนาคมและการเชื่อมโยงจากโครงการศึกษาประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญประเทศไทยของไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ (2561) ที่พบว่า อุปสรรคสำคัญของการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทยคือ ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่ท่าเรือและการเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้บริการนักท่องเที่ยว มีเพียงการให้บริการแท็กซี่เท่านั้น ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อกระบวนการบริการการเข้าถึงและเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการศึกษาของสุพร มุลกุณี (2560) เรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า นักท่องเที่ยวและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้ความสำคัญต่อศักยภาพการจัดการด้านการเข้าถึงและเชื่อมต่อในระดับสูงแต่ผลของ

การปฏิบัติงานต่ำ จึงเป็นปัจจัยที่ต้องเร่งพัฒนาและปรับปรุงอย่างเร่งด่วน นอกจากนี้ควรพัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ให้ได้มาตรฐาน สะดวกรวดเร็ว และการบริการช่องทางการเข้าถึงพิเศษ (Fast Track Lane) ในแหล่งท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว รวมถึงการจัดโปรแกรมเดินทางให้อยู่ในเส้นทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางไม่ควรเกิน 8 ชั่วโมง เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีเวลาค่อนข้างจำกัดในแต่ละท่าเรือ (Gibson, 2012)

ด้านการรักษาความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยวต้องมีมาตรฐานรับรองทั้งเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด และสุขลักษณะของน้ำและอาหารที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น น้ำดื่มต้องเป็นน้ำดื่มจากขวดเปิดใหม่ ไม่ใช่ น้ำดื่มจากเหยือก เป็นต้น ถือว่าปัจจัยด้านสุขอนามัยเป็นประเด็นสำคัญสำหรับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Tan, 2009) นอกจากนี้ระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือต้องได้มาตรฐานรองรับตามประมวลกฎหมายข้อกำหนดสากลว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) กฎขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และการปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ เช่น การตรวจอาวุธ การตรวจยาเสพติด เป็นต้น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญต้องปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ การจัดกิจกรรมตามมาตรการด้านความปลอดภัยเพื่อป้องกันความเสี่ยงอันตรายต่อนักท่องเที่ยว และมีการทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่ง เนื่องจากความปลอดภัยเป็นปัจจัยอันดับต้น ๆ ในการตัดสินใจเลือกเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ (Busby & O'Neill, 2013)

ด้านการตลาดการท่องเที่ยวถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงผ่านการประชาสัมพันธ์ในพื้นที่นักท่องเที่ยวแออัดเพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงและกระจายตัวออกไป หรือการทำการตลาดประชาสัมพันธ์ผ่านการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศในการสนับสนุนสายการบินเรือเลือกท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดเริ่มต้นและจุดสุดท้ายของการเดินทางเรือ (Turn Around) จะเป็นการสร้างโอกาสในการส่งเสริมการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวแบบค้างคืน (Tour Overnight) ทำให้นักท่องเที่ยวมีเวลาบนฝั่งมากขึ้น รวมถึงการทำการตลาดกับสายการบินเรือโดยให้สายการบินเรือมาทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC เพื่อได้รับประสบการณ์ด้วยตนเองแล้วนำไปจำหน่ายแก่ผู้โดยสารบนเรือผ่านสื่อโทรทัศน์ (TV Advertising) ในห้องพักผู้โดยสารและพนักงานขายโปรแกรมท่องเที่ยวบนเรือ (Port Talk) สอดคล้องกับเชน (Chen, 2016) ที่เสนอให้

ดำเนินกลยุทธ์การตลาดโดยนำเสนอและเชื้อเชิญผู้ประกอบการเรือสำราญจากต่างประเทศมาเยี่ยมชมแหล่งทรัพยากรท่องเที่ยวภายในประเทศ และสอดคล้องกับการศึกษาแนวทางการจัดการท่าเรือสำราญของประเทศไทย โดยเปรียบเทียบกับท่าเรือที่เป็นมาตรฐานของไต้หวัน มนต์พานทอง และคณะ (2563) ได้กล่าวว่า ควรมีการส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญแบบเชื่อมโยง ได้แก่ การท่าตลาดเชิงบูรณาการร่วมกับสายการบินเรือและภาคีในระดับภูมิภาค ทำการประชาสัมพันธ์สินค้าการท่องเที่ยวเพื่อให้ผู้โดยสารรับรู้และตัดสินใจท่องเที่ยว จัดกิจกรรมส่งเสริมการขายผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวใหม่ ๆ ให้เป็นที่รู้จัก และประชาสัมพันธ์ให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงโดยเน้นการรวมกลุ่มกันเพื่อสร้างเป็นแพ็คเกจกิจกรรมการท่องเที่ยว สอดคล้องกับผลการวิจัยที่เสนอให้มีการจัดกลยุทธ์จำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวจากท่าเรือแะพักอื่น ๆ ตามเส้นทางการเดินเรือในราคาพิเศษ (Package Combo Set) ในขณะเดียวกันภาคีด้านการท่องเที่ยวบนฝั่งที่เกี่ยวข้องต้องจัดกลยุทธ์ส่งเสริมการตลาดนำเสนอโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ผวนกับกรุงเทพฯ (EEC+1) ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการมากที่สุด ควบคู่กับการทำกลยุทธ์การตั้งราคาระดับสูง (High Price Strategy) เป็นการตั้งราคาสูงแต่มอบความคุ้มค่าที่สูงมากกว่าแก่นักท่องเที่ยว ส่งเสริมให้เป็นสินค้าแสงซื้อเพื่อเจาะกลุ่มตลาดเฉพาะบางกลุ่ม สอดคล้องกับการศึกษาของบัสบี้ และ โอเนียล (Busby & O'Neill, 2013) ที่กล่าวไว้ว่า ความคุ้มค่าเงินเป็นปัจจัยที่นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญ ประกอบกับการส่งมอบคุณค่าผ่านทางสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวให้รับรู้ได้ว่าเงินที่จ่ายไปคุ้มค่ากับสิ่งที่ได้รับเป็นปัจจัยสำคัญที่นักท่องเที่ยวเรือสำราญคำนึงถึง

ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวบนฝั่งต้องมีการกำหนดมาตรฐานขีดความสามารถการรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่เพื่อลดความแออัดในการท่องเที่ยว อันเป็นการสร้างความพึงพอใจในการท่องเที่ยวบนฝั่งแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีความสำคัญกับการใช้เวลาในแหล่งท่องเที่ยวเนื่องจากมีเวลาค่อนข้างจำกัด รวมถึงมาตรการบริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจากพื้นที่หลักสู่พื้นที่รองหรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงที่มีความแปลกใหม่ เป็นการตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีความต้องการได้รับประสบการณ์ใหม่ ๆ ดังนั้นมาตรการกระจายตัวนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ จะก่อให้เกิดการส่งมอบประสบการณ์ใหม่ที่มีคุณค่าแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการดำเนินงานสอดคล้องกับนโยบายการกระจายตัวนักท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561c) รวมถึงการให้บริการช่องทางพิเศษเพื่อบริหารจัดการนักท่องเที่ยวกลุ่ม

เรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้ไวและทันกับเวลาที่จำกัด สอดคล้องกับพอร์ทเน็ต (Port-Net, 2007) ที่สนับสนุนว่า ผู้โดยสารเรือสำราญมีเวลาจำกัดในการท่องเที่ยวแต่ละท่าเรือ และสอดคล้องกับราณี อธิชัยกุล, รชพร จันทรสว่าง, และ วัฒนา โชคสุวณิข (2561) กล่าวว่า ท่าเรือแวะพักหรือท่าเรือระหว่างการเดินทาง (Port of Call) เป็นจุดพักเรือชั่วคราวที่เปิดโอกาสให้ผู้โดยสารใช้เวลาเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยวในช่วงเวลาสั้น ๆ ประมาณ 10 ชั่วโมง ดังนั้นการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวได้อย่างรวดเร็วจึงมีความสำคัญต่อการบริหารจัดการการท่องเที่ยวบนฝั่งเป็นอย่างมาก นอกจากนี้การกำหนดข้อควรปฏิบัติสำหรับการจัดการนักท่องเที่ยวบนพื้นฐานความเป็นธรรม มีก่อให้เกิดการจัดการที่หวังผลประโยชน์จากนักท่องเที่ยวมากเกินไปถือเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยวให้กลับมาเยือนประเทศไทยอีกครั้ง

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

ภาครัฐ

1) การจัดการให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้น สิ่งสำคัญคือ การมีองค์กรหรือหน่วยงานกลางสำหรับวางแผนพัฒนาและขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเรือสำราญแห่งประเทศไทย ครอบคลุมการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการท่องเที่ยวบนชายฝั่ง ดังนั้นกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จึงควรกำหนดองค์กรหรือหน่วยงานหลักในการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ เพื่อขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเรือสำราญ รวมถึงการท่องเที่ยวบนชายฝั่งเชื่อมโยงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศไทย

2) การกำหนดทิศทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้ง 3 จังหวัด จะเป็นกรอบกำหนดแนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม โดยองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรร่วมมือกันกำหนดทิศทางการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ให้มีความโดดเด่น หลากหลาย และแตกต่าง อันเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดสายการเดินทางเรือและนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้เกิดการท่องเที่ยวบนฝั่งเชื่อมโยงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

3) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยควรเป็นหน่วยงานหลักในการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ก่อให้เกิดความรู้

ความเข้าใจ และมีทักษะองค์ความรู้ในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มีศักยภาพ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเหมาะสม เป็นการจัดการที่สร้างโอกาสรองรับ การท่องเที่ยวเชื่อมโยงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ภาคเอกชน

1) องค์กรภาคธุรกิจด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ ทั้งตัวแทนสายการบินเรือ บริษัทนำเที่ยว ผู้ประกอบการ ควรสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมกับภาคีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่ง เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองกับสายการบินเรือในภูมิภาคต่าง ๆ สร้างโอกาสในการนำเสนอโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่หลากหลายและแปลกใหม่จากเดิมแก่สายการบินเรือ ผลักดันให้สายการบินเรือเป็นตัวแทนจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวบนฝั่งเชื่อมโยงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

2) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงต้องคำนึงถึงการจัดการในหลายองค์ประกอบของการท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านการเข้าถึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยง ฉะนั้นระบบคมนาคมโลจิสติกส์ต้องสามารถเดินทางเชื่อมต่อทั้ง 3 จังหวัดได้อย่างสะดวกรวดเร็ว สอดคล้องกับเวลาการท่องเที่ยวบนฝั่งที่จำกัด ดังนั้นภาคองค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ควรเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนและร่วมลงทุนพัฒนาระบบคมนาคมโลจิสติกส์ในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามแผนการพัฒนาของโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรม

3) บริษัทนำเที่ยวด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ และผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวบนฝั่งควรร่วมมือกันสำรวจและพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลายแปลกใหม่ รวมถึงเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และเชิญผู้ประกอบการสายการบินเรือจากต่างประเทศเข้าร่วมทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวจากการสัมผัสประสบการณ์จริง ก่อให้เกิดการรับรู้ถึงทรัพยากรการท่องเที่ยวในประเทศไทยที่มีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ ถือเป็นกลยุทธ์ทางการตลาดที่สำคัญในการส่งเสริมและดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญเกิดการท่องเที่ยวบนฝั่งเชื่อมโยงในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดในการดำเนินการวิจัย เนื่องจากเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทั่วโลก ทำให้หลายประเทศมีการประกาศใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-down) รวมถึงประเทศไทยด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด

การเดินทางเข้ามาแพร่เชื้อโรค ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวหยุดชะงักทั่วโลก ดังนั้นผู้วิจัยจึงเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไปดังนี้

1) ควรมีการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณจากนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีการแวะพัก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อศึกษามิติด้านความต้องการของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ (Demand) ในการท่องเที่ยวบนฝั่ง และนำข้อมูลเชิงปริมาณมาสนับสนุนข้อมูลเชิงคุณภาพให้ข้อมูลมีความน่าเชื่อถือและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2) ควรมีการจัดโครงการนำร่องพัฒนาเส้นทางต้นแบบการท่องเที่ยวบนฝั่ง เชื่อมโยงในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกสำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยเชิญหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ตัวแทนสายการบินเรือ บริษัทนำเที่ยว ผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนฝั่ง เข้าร่วมโครงการภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วน



บรรณานุกรม

- Adhikary, M. (1995). *Management of Ecotourism : Concept Design and Strategy*. Bangkok: Srinakarinwirot.
- Balasubramanian, R., & Agarwal, D. (2012). Delphi Technique- A Review. *International Journal of Public Health Dentistry*, 3(2), 16-25.
- Best, J. W. (1970). *Research in Education*. New Jersey: Prentic – Hall.
- Brida, J. G., & Aguirre, S. Z. (2008). *The impacts of the cruise industry on tourism destinations*. University of Milano Bicocca.
- Brida, J. G., Pulina, M., Riaño, E., & Aguirre, S. Z. (2013). Cruise passengers in a homeport: A market analysis. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space*, 15(1), 68-87.
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination in the future. *Tourism Management*, 21(1), 97-116.
- Busby, G., & O'Neill, J. (2013). Port of Call: In Search of Competitive Advantage. *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, 4(1), 123-160.
- Chen, C.-A. (2016). How can Taiwan create a niche in Asia's cruise tourism industry? *Tourism Management*, 55(1), 173-183.
- CLIA. (2014). *2014 State of the cruise Industry Report*. Retrieved from https://prnewswire2-a.akamaihd.net/p/1893751/sp/189375100/thumbnail/entry_id/0_9z160blq/def_height/400/def_width/400/version/100012/type/1
- CLIA. (2018a). *2018 Asia Cruise Industry Ocean Source Market Report*. Retrieved from <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2018-asia-ocean-source-market.pdf>
- CLIA. (2018b). *2018 Global Passenger Report*. Retrieved from <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-global-passenger-report-2018.pdf>
- CLIA. (2019a). *2019 Asia Cruise Deployment & Capacity Report*. Retrieved from <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-asia-deployment-and-capacity---cruise-industry-report.pdf>

- CLIA. (2019b). *2019 CRUISE TRENDS & INDUSTRY OUTLOOK*. Retrieved from [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).pdf](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).pdf)
- CLIA. (2019c). *Asia Deployment and Capacity - Cruise Industry Report*. Retrieved from <https://cruising.org/en/news-and-research/press-room/2019/august/clias-2019-asia-deployment-report-shows-more-cruise-destinations-in-asia>
- CLIA. (2020). *State of the Cruise 2020 Industry Outlook*. Retrieved from <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/state-of-the-cruise-industry.pdf>
- CLIA. (2021). *2021 STATE OF THE CRUISE INDUSTRY OUTLOOK*. Retrieved from https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx
- Cruise Gateway North Sea. (2012). *Decision Criteria for Cruise Port Selection in the North Sea Region* (Report).
- Cruise Port Crew. (2018). *Laem Chabang, Thailand Cruise Ship Schedule 2019*. Retrieved from <http://crew-center.com/laem-chabang-thailand-cruise-ship-schedule-2019>
- Dalkey, N. C. (1969). An experimental study of group opinion: The Delphi method. *Futures*, 1(5), 408-426.
- Delbecq, A. L., Ven, A. H. V. d., & Gustafson, D. H. (1975). *Group Techniques for Program Planning: A Guide to Nominal Groups and Delphi Process*. Illinois: Scott Foresman Company Glenview.
- Dickman, S. (1996). *Tourism: An Introductory Text* (2nd ed). Australia: Hodder Education.
- Douglas, N. (2004). Cruise ship passenger spending pattern in Pacific island ports. *International Journal of Tourism Research*, 6(4), 251-261.
- Fayol, H. (1949). *General and Industrial Management*. London: Pitman.
- Flanders, F. B. (1988). *Determining curriculum content for nursery/landscape course work in vocational agriculture for the 21st century: A futures study utilizing the Delphi technique*. (doctoral dissertation). University of Georgia, Athens.
- Fowles, J. (1978). *Handbook of future Research*. Westport: Greenwood.

- Gibson, P. (2006). *Cruise Operations Management*. Burlington: Butterworth-Heinemann.
- Gibson, P. (2012). *Cruise Operations Management: Hospitality Perspectives* (3rd Ed). United Kingdom: Routledge.
- Goeldner, C. R., & Ritchie, J. R. B. (2012). *Tourism : principles, practices, philosophies* (12th ed). Hoboken: Wiley.
- Gordon, T. J., & Helmer, O. (1964). *Report on a Long-Range Forecasting Study*. Santa Monica: The RAND Corporation.
- Gui, L., & Russo, A. P. (2011). Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean. *Maritime Policy & Management*, 38(2), 129-150.
- Hasson, F., Keeney, S., & Mckenna, H. P. (2000). Research guidelines for the Delphi Survey Technique. *Journal of Advanced Nursing*, 32(4), 1008-1015.
- Helmer, O., & Dalkey, N. (1963). *An Experiment Application of the Delphi Method to the Use of Experts*. California: The RAND Corporation.
- Helmer, O., & Rescher, N. H. (1959). On the epistemology of the inexact science. *Management Science*, 6(1), 25-53.
- Irdayanti, M. N., Ramlee, M., & Abdullah, Y. (2015). Delphi Technique: Enhancing Research in Technical and Vocational Education. *Journal of Technical Education and Training*, 7(2), 12-23.
- Johnson, D. (2002). Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check. *Marine Policy*, 26(4), 261-270.
- Jones, R. V. (2011). Motivations to Cruise: An Itinerary and Cruise Experience Study. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 30-40.
- Kerr, N. L., & Tindale, S. (2001). Group Based Forecasting ; A social psychological analysis. *International Journal of Forecasting*, 27(1), 14-40.
- Lee, G., & Lee, M.-K. (2017). Estimation of the shore excursion expenditure function during cruise tourism in Korea. *Maritime Policy & Management*, 44(1), 1-12.
- Lekakou, M. B., Pallis, A. A., & Vaggelas, G. K. (2009). *Is this a home-port? An analysis of Cruise's industry's selection criteria*. Department of Shipping Transport & Trade.

- Greece: University of Aegean.
- Linstone, H. A., & Turoff, M. (1975). The Delphi Method: Techniques and Applications. *Journal of Marketing Research*, 18(3).
- Liu, X. M. (2006). *Customer Relationship Management in Asia/Pacific Cruise Industry*. (Master's thesis). University of Nottingham, England.
- Macmillan, T. T. (1971). The Delphi Technique. *Paper presented at the the annual meeting of the California Junior Colleges Associations Committee on Research and Development*, Monterey, California.
- Middleton, V. T. C. (1994). *Marketing in travel and tourism* (2nd ed). Oxford: Butterworth Heinemann.
- Monpanthong, P. (2014). *A Model of Port of Call Management for Cruise Tourism, Phuket, Thailand*. (Doctoral dissertation). National Institute of Development Administration.
- Murry, J. W., & Hammons, J. O. (1995). Delphi: A Versatile Methodology for Conducting Qualitative Research. *The Review of Higher Education*, 18(4), 423-436.
- Ontario Ministry of Tourism. (2006). *Developing Shore Excursions for Great Lakes Cruises: A Workbook: Manual*.
- Port-Net. (2007). *Challenges and Future Trends: Ports and Passengers in Europe – The Baltic Range (Tallinn, Riga, Klaipeda and Kaliningrad)* Klaipeda: spinter research.
- Sangchoul, Y., Jonathon, D., & Liping, A. C. (2011). *Exploring Asian Cruise Travelers' Travel Experience and Perception*. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/13605096.pdf>
- Satta, G., Parola, F., Penco, L., & Persico, L. (2015). Word of mouth and satisfaction in cruise port destinations. *Tourism Geographies*, 17(1), 54-75.
- Steers, R. M. (1985). *Managing Effective Organizations: An Introduction*. California: Goodyear.
- Tan, K. (2009). *Growth of Cruise Tourism in Asia*. Retrieved from <http://www.iaphworldports.org>
- UNWTO. (2015). *UNWTO Annual Report 2015*. Madrid, Spain: World Tourism Organization (UNWTO).

- Valdepérez, I. P. (2013). *Tourism destination zoning in rural regions: A consumer-based approach in Terres de l'Ebre*. (Master thesis's). Universitat de Girona, Spain. (Màster en Direcció i Planificació del).
- World Tourism Organization. (1994). *Tourism Market Trends*. Spain: World Tourism Organization.
- World Tourism Organization. (2010). *Cruise Tourism – Current Situation and Trends*. Madrid: World Tourism Organization.
- Yingzhi, G., Tian, H., Jianfeng, H., & Kun, D. (2014). An Empirical Study on the Correlation between Cruising Motivation and Cruising Intention. *Journal of Tourism and Hospitality Management*, 2(3), 114-123
- กรมการท่องเที่ยว. (2557). *แนวทางการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ทางประวัติศาสตร์ ทางวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ: สำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว กลุ่มวิชาการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว.
- กรมการท่องเที่ยว. (2564). *กรมการท่องเที่ยว ภารกิจและอำนาจหน้าที่*. สืบค้นจาก <https://www.dot.go.th/pages/19>
- กรมเจ้าท่า. (2564). *อำนาจหน้าที่และภารกิจ*. สืบค้นจาก <https://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-16-18-12-50/2014-01-16-18-18-42/authority-mission>
- กรมศุลกากร. (2564). *วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ ค่านิยมองค์กร*. สืบค้นจาก https://www.customs.go.th/content_with_menu1.php
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2564). *วิสัยทัศน์และพันธกิจ*. สืบค้นจาก <https://www.mots.go.th/News-view.php?nid=258>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2558). *ประเภทการท่องเที่ยว*. สืบค้นจาก <https://sites.google.com/site/archcommunitydevelopment/tourism>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2562). *รายได้ท่องเที่ยวไทยสูงเป็นอันดับ 4 ของโลก*. สืบค้นจาก <https://www.bltbangkok.com/poll/4594/>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2563). *สถานการณ์ท่องเที่ยวไทย ไตรมาสที่ 4/2562*. สืบค้นจาก <https://intelligencecenter.tat.or.th/articles/23908>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2564). *แผนวิสาหกิจการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ฉบับทบทวน พ.ศ. 2564-2565*. สืบค้นจาก <https://www.tat.or.th/th/about-tat/vision>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2564). *อำนาจหน้าที่ของการทำเรือแห่งประเทศไทย*. สืบค้นจาก

<http://www.port.co.th/cs/internet/internet/>

คมสิทธิ์ เกียนวัฒนา. (2563). การศึกษาสมรรถนะของลูกเรือเพื่อธุรกิจเรือสำราญในประเทศไทย.

วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ, 12(2), 50-61.

ชมภูณัฐ หนูนาค. (2558). การศึกษาความเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรสงคราม.

วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์, 5(2), 113-124.

ท่าเรือแหลมฉบัง. (2562). สถิติผลการดำเนินงานท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ : 2559-2562.

สืบค้นจาก <http://lcp.port.co.th/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadname1>

ท่าเรือแหลมฉบัง. (2564). ข้อมูลเกี่ยวกับท่าเรือ. สืบค้นจาก <http://lcp.port.co.th>

เทิดชาย ช่วยบำรุง. (2552). บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับการพัฒนาการท่องเที่ยว

อย่างยั่งยืน บนฐานแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา.

นครินทร์ ท่งทอง, และ เพชรศรี นนท์ศิริ. (2562). การเสริมสร้างประสบการณ์ความทรงจำพิเศษของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแะพักเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทย.

วารสารบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร, 14(3), 41-55.

นิภาพรณ เจนสันติกุล. (2560). การนำเทคนิคเดลฟายไปใช้สำหรับการวิจัย. วารสารรัฐศาสตร์

ปริทรรศน์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 4(2), 47-64.

บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด. (2563). *Update Statistics* (Report).

ปณิตา วงศ์มหาดเล็ก, กัตติกา กิตติประสาร, กัลมลี ธรรมิกบวร, และ กรวรรณ รุ่งสว่าง. (2562). การ

จัดการแหล่งท่องเที่ยวด้วยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีช่วงชั้นโอกาสเน้นหนทางการและการประเมิน

ขีดความสามารถในการรองรับได้ : กรณีศึกษาเกาะกูด. วารสารวิชาการ ประจำคณะสถาปัตย์

กรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 34(1), B1-B20.

ปรีชมาศ ลัญชานนท์, อัจฉรี เหมสันต์, และ บรรจง สมบูรณ์ชัย. (2556). ความเชื่อมโยงของกิจกรรม

ด้านการท่องเที่ยวในเมืองประวัติศาสตร์เชียงใหม่. ในการประชุมวิชาการภูมิทัศน์และ

สิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1, เชียงใหม่.

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2560. (2560). ราชกิจจานุเบกษา (เล่ม

134 ตอน 10, น. 36-43).

พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550. (2550). ราชกิจจานุเบกษา

(เล่ม 124 ตอน 54ก, น. 1-7).

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543. (2543). ราชกิจจานุเบกษา (เล่ม 117 ตอนที่

111ก, น. 1).

พระราชบัญญัติกำหนดพิทักษ์ศุลกากร (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2559. (2559). ราชกิจจานุเบกษา (เล่ม 133 ตอน 110, น. 1).

พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522. (2522). ราชกิจจานุเบกษา (เล่มที่ 96 ตอนที่ 28/ฉบับพิเศษ, น. 45).

ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ. (2563). แนวทางการจัดการท่าเรือสำราญของประเทศไทย โดยเปรียบเทียบกับท่าเรือที่เป็นมาตรฐาน (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: คณะการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ไพฑูรย์ มนต์พานทอง. (2558). การท่องเที่ยวเรือสำราญกับความท้าทายของประเทศไทย. *TAT Review Magazine*, 1(1), 45-49.

ไพฑูรย์ มนต์พานทอง และคณะ. (2561). โครงการ “การศึกษาประเด็นเร่งด่วนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย” (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: คณะการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ภณสิทธิ์ อ้นยะ และคณะ. (2562). ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวตามมาตรฐานการท่องเที่ยวไทย. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์*, 4(3), 75-86.

ภูวนาท พักเกตุ. (2562). การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะลาลาย. *วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่*, 14(1), 171-200.

มนตรี สังข์ทอง และคณะ. (2560). แนวทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง และสิงห์บุรี (รายงานผลการวิจัย). นนทบุรี: คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล สุวรรณภูมิ.

มารดารัตน์ สุขสง่า. (2554). *ขีดความสามารถหลักที่พึงประสงค์ในการสรรหาและคัดเลือกบุคลากรขององค์กรชั้นนำในประเทศไทย กรณีศึกษา บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)* (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.

รัตเกล้า เปรมประสิทธิ์. (2557). การพัฒนาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวอำเภอปัว จังหวัดน่าน. *วารสารอารยธรรมศึกษาโขง-สาละวิน*, 5(1), 28-41.

ราณี อธิชัยกุล, รชพร จันทร์สว่าง, และ วัฒนา โชคสุวณิช. (2561). ปัญหาและอุปสรรคการเป็นท่าเรือสำราญหลักในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 38(4), 81-106.

- วรสิทธิ์ เจริญพุดม, และ เพ็ญศรี ฉิรินัง. (2558). การวิจัยเชิงอนาคตด้วยเทคนิคเดลฟาย. *วารสารวิจัย มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 1(3), 26-40.
- วัลลภ รัฐฉัตรานนท์. (2562). การวิจัยอนาคตโดยใช้เทคนิคเดลฟาย. *วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา*, 8(1), 1-10.
- วิรัช วิรัชนิการวรรณ. (2555). *การบริหารจัดการและการบริหารยุทธศาสตร์ของหน่วยงานของรัฐ*. กรุงเทพฯ: โพรเพช.
- ศราวณี ใจอดทน. (2560). แนวทางการพัฒนากายภาพเพื่อเพิ่มศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ตำบลโคกราช อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา. ใน *การประชุมวิชาการระดับชาติ โสมภูมิ ครั้งที่ 3 : Wisdom to the Future : ภูมิปัญญาสู่อนาคต*, ขอนแก่น.
- ศักดิ์ชัย บาลสิริ. (2543). การเปรียบเทียบผลของการให้ข้อมูลกลับคืนในเทคนิคเดลฟายด้วยค่าสถิติแตกต่างกัน. (ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- สมบุญ ขาวชายโขง, วินิชา พานิชย์, และ ชัยยศ ญัฐอังกูร. (2552). รูปแบบการจัดการท่องเที่ยวที่เหมาะสมสำหรับบ้านท่าวัด อำเภอเมือง จังหวัดสกลนคร เพื่อรองรับการท่องเที่ยวในเส้นทางเศรษฐกิจ แนวตะวันออก-ตะวันตก สู่การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน. *วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร*, 1(1), 63-74.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561a). *คู่มือการจัดตั้งหรือขยายเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ*. สืบค้นจาก <https://www.eeco.or.th/sites/default/files/>
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561b). *โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ ไทยแลนด์ 4.0*. สืบค้นจาก <https://www.eeco.or.th/>
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561c). *แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก*. สืบค้นจาก <https://www.eeco.or.th/sites/default/files/>
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง. (2564). *ภารกิจ สดม*. สืบค้นจาก https://www.immigration.go.th/?page_id=1426
- สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกปร.). (2561). *เอกสารประกอบการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อร่างแผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก*. กรุงเทพฯ: สำนักงานเพื่อการ

พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2560). รัฐบาลเดินหน้าโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เปิดพื้นที่ลงทุนทางเศรษฐกิจใน 10 อุตสาหกรรมใหม่ มั่นใจเศรษฐกิจไทยจะเติบโตอย่างก้าวกระโดด. สืบค้นจาก <https://www.egov.go.th/th/content/10301/>

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2562). คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี. สืบค้นจาก https://www.thaigov.go.th/uploads/document/66/2019/07/pdf/Doc_20190725085640000000.pdf

สุพร มุลกุณี. (2560). แนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง. (ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.

สุพร มุลกุณี, และ ไพฑูรย์ มนต์พานทอง. (2560). พฤติกรรมและคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในการเดินทางท่องเที่ยวยังท่าเรือของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง. วารสารรัชต์ภาคย์(ฉบับพิเศษ ครบรอบ 23 ปี), 175-187.

สุพร มุลกุณี, และ ไพฑูรย์ มนต์พานทอง. (2562). ศักยภาพการจัดการท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต, 15(2), 246-264.

สุวัฒน์ จุฑากรณ์ และคณะ. (2550). แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว เอกสารการสอนชุดวิชาความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. นนทบุรี: สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

เสกมนต์ สัมมาเพ็ชร. (2559). ทรัพยากรการบริหารกับประสิทธิผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทันตสถานบำบัดพิเศษกลาง กรุงเทพมหานคร. (ปริญญานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเกริก, กรุงเทพฯ.

อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ, ศรีธนา บุญญเศรษฐ์, อโณทัย งามวิชัยกิจ, กัลยณัฐ กิตติพงศ์พิทยา, และ สุรเดช หวังทอง. (2561). พฤติกรรมผู้บริโภคการท่องเที่ยวเรือสำราญและการให้บริการของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามัน. วารสารการจัดการสมัยใหม่, 16(1), 193-206.

อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ และคณะ. (2560). การพัฒนารูปแบบการเป็นท่าเรือสำราญเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันของไทย (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.





ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

จดหมายขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย

ที่ อว 8718/2104



บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
114 สุขุมวิท 23 แขวงคลองเตยเหนือ
เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

19 ตุลาคม 2563

เรื่อง ขออนุญาตขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน

เนื่องด้วย นางสาวจิรัชมา งามเลิศนัย นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยว
แบบบูรณาการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการจัดการ
การท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” โดยมี
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คมสิทธิ เกียนวัฒนา และอาจารย์ ดร.อังสุมาลิน จ่านงชอบ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา
ปริญญานิพนธ์

ในการนี้ นิสิตขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูล โดยใช้แบบสัมภาษณ์ เรื่อง แนวทางการจัดการ
การท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
กับบุคลากรผู้ที่มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ หรือเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างน้อย 5 ปี เพื่อเป็น
ข้อมูลในการวิจัย ระหว่างเดือนตุลาคม 2563 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2563 ทั้งนี้ นิสิตจะเป็นผู้ประสานงานใน
รายละเอียดดังกล่าวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาขอความอนุเคราะห์ และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)

รักษาการแทนคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 0 2649 5064

หมายเหตุ : สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 081 288 5445

ที่ อว 8718/2104



บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
114 สุขุมวิท 23 แขวงคลองเตยเหนือ
เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

19 ตุลาคม 2563

เรื่อง ขออนุญาตขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน

เนื่องด้วย นางสาวจิรัชมา งามเลิศนัย นิสิตระดับปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” โดยมีผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คมสิทธ์ เกียนวัฒนา และอาจารย์ ดร.อังสุมาลิน จ้านงชอบ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาปริญญานิพนธ์

ในการนี้ นิสิตขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูล โดยใช้แบบสัมภาษณ์ เรื่อง แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กับบุคลากรผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่เป็นผู้มีความรู้ มีความเชี่ยวชาญ หรือเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างน้อย 5 ปี เพื่อเป็นข้อมูลในการวิจัย ระหว่างเดือนตุลาคม 2563 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2563 ทั้งนี้ นิสิตจะเป็นผู้ประสานงานในรายละเอียดดังกล่าวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาขอความอนุเคราะห์ และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)

รักษาการแทนคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

โทร. 0 2649 5064

หมายเหตุ : สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาติดต่อ นิสิต โทรศัพท์ 081 288 5445



ภาคผนวก ข

ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิในการเก็บข้อมูลวิจัย

ผู้เชี่ยวชาญตอบแบบสอบถามในการวิจัย

ภาครัฐ จำนวน 9 ท่าน

1. ผู้อำนวยการสำนักงาน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานฉะเชิงเทรา
2. ผู้อำนวยการสำนักงาน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานระยอง
3. รองผู้อำนวยการสำนักงาน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพัทยา
4. นักวิชาการ กลุ่มงานสินค้าและธุรกิจท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
5. หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดชลบุรี
6. นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดชลบุรี
7. รองผู้จัดการสำนักงาน องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) สำนักงานพื้นที่พิเศษ 3
8. เจ้าหน้าที่พัฒนาพื้นที่พิเศษ องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) สำนักงานพื้นที่พิเศษ 3
9. คณบดีคณะการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ภาคเอกชน จำนวน 10 ท่าน

10. หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการบริการธุรกิจเรือสำราญ วิทยาลัยการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
11. กรรมการ สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ
12. ประธาน ชมรมส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนตำบลตะเคียนเตี้ย
13. กรรมการผู้จัดการ บริษัท รีเทล อินเทอร์เน็ตชั่นแนล แทรเวล จำกัด
14. Inbound Sales and Marketing Manager, SEA Tours Co., Ltd.
15. Reservation and Quotation Manage, Destination Asia Thailand
16. Food and Beverage Manager (Maitre'D), Royal Caribbean International
17. Deputy General Manager – Terminal, NYK Auto Logistics (Thailand) Co., Ltd. (A1-Terminal)
18. Assistant Manager Cruise and Terminal Operation, NYK Auto Logistics (Thailand) Co., Ltd. (A1-Terminal)
19. Operations Assistant Manager – Cruise, TSL Naxco (Thailand) Co., Ltd.

ผู้ทรงคุณวุฒิประเมินรับรองผลงานวิจัย

1. ผู้อำนวยการ วิทยาลัยเทคโนโลยีทางทะเลแห่งเอเชีย
2. เลขาธิการและนายทะเบียน สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ
3. Executive Director, Asia Cruise Services Network (ACSN)





เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 1 : แบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง



ฉบับที่.

แบบสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง รอบที่ 1

แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

คำชี้แจง แบบสัมภาษณ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยผู้วิจัยขอขอบคุณล่วงหน้าสำหรับความร่วมมือในการให้ข้อมูลเชิงลึกและขอรับรองว่าข้อมูลที่ท่านให้มาจะได้รับการรักษาความปลอดภัยเพื่อนำไปใช้ในการศึกษาเท่านั้น

วันที่ เวลา

รูปแบบการสัมภาษณ์ สถานที่

ผู้สัมภาษณ์อนุญาตให้ผู้วิจัยบันทึกเสียงขณะสัมภาษณ์

☐ อนุญาต

☐ ไม่อนุญาต

ผู้สัมภาษณ์อนุญาตให้ผู้วิจัยบันทึกภาพขณะสัมภาษณ์

☐ อนุญาต

☐ ไม่อนุญาต

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นามสกุล อายุงาน ปี

หน่วยงาน

ตำแหน่ง

ส่วนที่ 2 สถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มของการท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

2.1 สถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มของการท่องเที่ยวเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

.....

.....

2.2 สถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

.....

.....

ส่วนที่ 3 การจัดการความเชื่อมโยงขององค์กรธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการท่องเที่ยวบนชายฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

3.1 ปัจจัยที่ส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญเกิดการท่องเที่ยวบนฝั่ง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

.....

.....

3.2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

.....

.....

3.3 แนวทางการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ด้านกลยุทธ์

.....

.....

ด้านโครงสร้างองค์กร

.....

.....

ด้านระบบการจัดการ

.....

.....

ด้านบุคลากร

ด้านทักษะ

ด้านรูปแบบการทำงาน

ด้านการมีส่วนร่วม

3.4 แนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ด้านสิ่งดึงดูดใจ

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว

ด้านการรักษาความปลอดภัย

ด้านการตลาดการท่องเที่ยว

เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 2 : แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2



ลำดับที่

แบบสอบถามความคิดเห็น รอบที่ 2

แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

ในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

เรียน ผู้เชี่ยวชาญทุกท่าน

ด้วยข้าพเจ้านางสาวจิรัชฌา งามเลิศนัย นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ คณะพัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มีความประสงค์ศึกษาวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” มีความจำเป็นในการเก็บข้อมูลการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) มีวัตถุประสงค์เพื่อสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจำนวน 3 รอบ ดังนี้ รอบที่ 1 การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ โดยใช้คำถามปลายเปิด

รอบที่ 2 นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในรอบที่ 1 มาสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 แบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญประเมินแสดงความคิดเห็นเป็นรอบที่ 2 รวมทั้งระบุข้อเสนอแนะเพิ่มเติม หลังจากนั้นนำมาหาค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range)

รอบที่ 3 นำค่าสถิติจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 มาแสดงค่าความสอดคล้องของความคิดเห็นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาว่าจะคงคำตอบเดิมหรือเปลี่ยนแปลงคำตอบใหม่ ถือเป็นการยืนยันคำตอบรอบสุดท้าย

ในการนี้ ตามที่ท่านได้ให้ความอนุเคราะห์การเก็บข้อมูลวิจัยผ่านการสัมภาษณ์รอบที่ 1 เรียบร้อยแล้ว บัดนี้ผู้วิจัยได้ประมวลความเห็นของผู้เชี่ยวชาญทุกท่านและสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 โดยมีลักษณะแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จำนวน 13 ข้อ ใหญ่ เพื่อให้ท่านได้แสดงความคิดเห็นรอบที่ 2 และเมื่อได้รับแบบสอบถามกลับคืนจากท่าน เรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจะดำเนินการเข้าสู่กระบวนการในรอบที่ 3 ต่อไป

ขอขอบพระคุณในความอนุเคราะห์เป็นอย่างสูงและขอความกรุณาส่งแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 ฉบับนี้ ภายในวันที่ 8 มกราคม 2564 จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

นางสาวจิรัชมา งามเลิศนัย

นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ
คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อ นามสกุล อายุงาน ปี

หน่วยงาน

ตำแหน่ง

ส่วนที่ 2 แนวทางการจัดการองค์ธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยว เรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็น ตามความคิดเห็นของท่าน

โดยค่าคะแนนมีความหมายดังนี้

- 5 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการองค์ธุรกิจ
เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับมากที่สุด
- 4 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการองค์ธุรกิจ
เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับมาก
- 3 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการองค์ธุรกิจ
เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับปานกลาง
- 2 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการองค์ธุรกิจ
เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับน้อย
- 1 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการองค์ธุรกิจ
เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับน้อยที่สุด

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
1. ด้านกลยุทธ์ (Strategy)						
1.1 กลยุทธ์การวางแผนสร้างความร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยว เพื่อผลักดันให้เกิดการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง EEC แก่สายการบินเดินเรือ						
1.2 กลยุทธ์การวางแผนกระจายตัวนักท่องเที่ยว โดยให้จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่หลัก ในการกระจายตัวนักท่องเที่ยวสู่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดระยอง						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
1. ด้านกลยุทธ์ (Strategy) (ต่อ)						
1.3 กลยุทธ์การวางแผนส่งเสริมแบบมุ่งเป้า โดยเจาะตลาดในกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นบางกลุ่มเท่านั้น เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวแบบนันทนาการ (Recreational Tourists) ที่มีความต้องการด้านประสบการณ์สูง						
1.4 กลยุทธ์การวางแผนยกระดับการตลาด เพื่อให้เกิดการรับรู้และตัดสินใจซื้อ						
1.5 กลยุทธ์การวางแผนพัฒนากลไกการจัดการในมิติของฝั่ง Supply ให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเหมาะสม เช่น มีนักสื่อความหมายแก่นักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวมีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ เป็นต้น						
1.6 กลยุทธ์การกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการขององค์กรให้มีความโดดเด่นของความเป็นไทย (Thainess) เพื่อสร้างความแตกต่างในลักษณะการให้บริการนักท่องเที่ยว						
1.7 กลยุทธ์การวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมให้มีความเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่นและแตกต่าง รวมถึงได้มาตรฐานและหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่มีความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยว						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
1. ด้านกลยุทธ์ (Strategy) (ต่อ)						
1.8 กลยุทธ์การวางโครงข่ายคมนาคมที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง 3 จังหวัด						
1.9 กลยุทธ์การกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญ						
1.10 กลยุทธ์การกำหนดและวางแผนนโยบายการดำเนินงานขององค์กรให้มีความต่อเนื่องชัดเจน						
2. ด้านโครงสร้างองค์กร (Structure)						
2.1 การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะ เพื่อให้เกิดการดำเนินงานได้อย่างรวดเร็ว						
2.2 จัดให้มีฝ่ายการตลาดต่างประเทศ สำหรับการประสานงานสายการบินเรือในต่างประเทศตั้งแต่ต้นทาง						
2.3 กำหนดให้มีการตั้งคณะกรรมการใหญ่ และตั้งอนุคณะกรรมการย่อยในการกำกับดูแลแต่ละส่วนงานตามบทบาท						
2.4 กำหนดให้มีหน่วยงานด้านการคมนาคม และด้านการท่องเที่ยวเป็น 2 หน่วยงานหลักในองค์กร เพื่อผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
3. ด้านระบบการจัดการ (System)						
3.1 มีระบบการจัดการตามรูปแบบความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวที่มีในปัจจุบัน แทนการใช้รูปแบบการจัดการที่รองรับความต้องการในอนาคตที่ยังไม่เกิดขึ้น						
3.2 ระบบการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กร เพื่อสร้างความพร้อมก่อนการปฏิบัติงาน เช่น การจัดอบรมองค์ความรู้ การศึกษาดูงาน เป็นต้น						
3.3 ระบบการจัดการที่เน้นคุณภาพ การให้บริการ มีคุณภาพ และมีความเสถียร						
3.4 ระบบการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วม อย่างบูรณาการ						
3.5 ระบบการเก็บบันทึกข้อมูล การดำเนินงาน เพื่อนำมาปรับปรุง พัฒนาให้เหมาะสม						
4. ด้านบุคลากร (Staff)						
4.1 จัดสรรบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้เหมาะสมตามบทบาทหน้าที่ และสอดคล้องกับประเภทการดำเนินงาน						
4.2 จัดสรรบุคลากรตามกลุ่มความสามารถ และกระจายงานตามความเหมาะสม						
4.3 พัฒนาศักยภาพบุคลากรในภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการดำเนินงาน ให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
4. ด้านบุคลากร (Staff) (ต่อ)						
4.4 จัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญในหลาย ๆ ด้านมาดำเนินงานร่วมกัน						
4.5 บุคลากรที่สื่อความหมาย ต้องมีความรู้ มีการฝึกฝน และมีประสบการณ์						
4.6 พัฒนาและจัดสรรบุคลากรทั้งบนเรือ และการท่องเที่ยวบนฝั่งให้มีความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ						
5. ด้านทักษะ (Skill)						
5.1 ทักษะด้านภาษาการสื่อสาร รวมถึงความสำคัญของภาษาที่ 3 และความคล่องแคล่วในการใช้ภาษาต่างประเทศ						
5.2 ทักษะการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC						
5.3 ทักษะการให้บริการ การต้อนรับนักท่องเที่ยวตามมาตรฐานแบบฉบับความเป็นไทย						
5.4 ทักษะการสร้างและส่งเสริมบริการที่มีคุณภาพไปยังนักท่องเที่ยว						
5.5 ทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวม สามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบ						
5.6 ทักษะการสื่อความหมายต้องมีการอบรมวิธีการเป็นวิทยากร การเล่าเรื่องจับกระบวนความ						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
5. ด้านทักษะ (Skill) (ต่อ)						
5.7 บุคลากรต้องมีความรู้ด้านการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญในการท่องเที่ยวบนฝั่ง						
5.8 พัฒนาองค์ความรู้การให้บริการแขกเฉพาะด้าน เช่น การให้บริการสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น						
6. ด้านรูปแบบการทำงาน (Style)						
6.1 การทำงานต้องมองเป้าหมายให้เห็นเป็นภาพเดียวกันชัดเจน เพื่อหาวิธีไปสู่เป้าหมายเดียวกัน						
6.2 รูปแบบการทำงานแบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน						
6.3 รูปแบบการทำงานที่สอดคล้องประสานกัน โดยภาครัฐมีบทบาทในการเป็นผู้นำ และภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน						
6.4 รูปแบบการทำงานตามแผนระยะยาวเพื่อสอดคล้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีการวางแผนล่วงหน้าแบบรายปี						
7. ด้านการมีส่วนร่วม (Share)						
7.1 การมีส่วนร่วมในมิติระดับชาติ โดยการกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
7. ด้านการมีส่วนร่วม (Share) (ต่อ)						
7.2 การมีส่วนร่วมในมิติ Cluster ของทั้ง 3 จังหวัด ร่วมประชุมความคิดเห็นเพื่อเตรียมพร้อมยกระดับการพัฒนาร่วมกัน						
7.3 การมีส่วนร่วมในมิติของจังหวัด แต่ละจังหวัดต้องบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ททท. จังหวัดนายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยวนายกสมาคมโรงแรม การท่องเที่ยวโดยชุมชน เป็นต้น						
7.4 การรับฟังความคิดเห็นจากสายการบินเร็ว บริษัทนำเที่ยว หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการเตรียมความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ						
7.5 การจัดกิจกรรม Familiarization Trip (FAM Trip) เพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องมาทดสอบเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกัน						
7.6 ภาครัฐมีการร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวด้านเรือสำราญเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในฐานะคู่ค้าทางธุรกิจ						
7.7 การประสานงานร่วมกันระหว่างสำนักงานการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศเพื่อเป็นการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงตั้งแต่ต้นทาง						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
7. ด้านการมีส่วนร่วม (Share) (ต่อ)						
7.8 การเข้าร่วมงาน Seatrade ประจำปี เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างคู่ค้า และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง						

**ส่วนที่ 3 แนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ
ในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก**

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็น ตามความคิดเห็นของท่าน
โดยค่าคะแนนมีความหมายดังนี้

- 5 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการ
แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับมากที่สุด
- 4 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการ
แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับมาก
- 3 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการ
แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับปานกลาง
- 2 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการ
แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับน้อย
- 1 คะแนน หมายถึง ท่านมีความเห็นว่าข้อความนั้น มีความจำเป็นต่อการจัดการ
แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงในระดับน้อยที่สุด

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ						
1.1 สร้างกิจกรรมดึงดูดนักท่องเที่ยวในรูปแบบ Season เช่น ฤดูกาลผลไม้ของระยอง สามารถเก็บผลไม้ทานเองได้สด ๆ มีเป็นบางฤดูกาลเท่านั้น						
1.2 ความโดดเด่นของกิจกรรม และแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 3 จังหวัด ต้องมีความหลากหลายและแตกต่างกัน						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ (ต่อ)						
1.3 การสร้างคุณค่า (Value Creation) เพื่อเป็นการยกระดับคุณค่าของกิจกรรม และแหล่งท่องเที่ยว						
1.4 สร้างเส้นทางการท่องเที่ยวโดยชุมชน นำเสนออัตลักษณ์แหล่งท่องเที่ยว เพื่อเป็นทางเลือกแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น						
1.5 สร้างกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น วัฒนธรรมท้องถิ่น เพื่อสร้างประสบการณ์ ให้แก่นักท่องเที่ยว						
1.6 บทบาทและทิศทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC รายจังหวัดที่มีความโดดเด่น แตกต่างกันได้แก่ ชลบุรี: Modern of the East จะเขิงเทรา: Thai Way of Life และ ระยอง: BIZ City						
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก						
2.1 การพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) พัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ โดยเฉพาะ เช่น ทางลาดสำหรับผู้สูงอายุ เป็นต้น						
2.2 โครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต้องมีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ เช่น ความสะอาดของห้องน้ำ เป็นต้น						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (ต่อ)						
2.3 โครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพียงพอ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้ เช่น จำนวนห้องน้ำ พื้นที่ลานจอดรถ เป็นต้น						
2.4 การพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญ ซึ่งถือเป็นด้านแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยว รวมถึงการขยาย Cruise Terminal เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น						
3. ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว						
3.1 ต้องมีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด สามารถใช้บริการได้ง่าย สะดวกปลอดภัย และรวดเร็ว เช่น การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมโยง 3 จังหวัด เป็นต้น						
3.2 พัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ให้ได้มาตรฐาน และสะดวกรวดเร็ว						
3.3 มีบริการยานพาหนะที่สามารถเชื่อมโยงไป 3 จังหวัดได้ และต้องสามารถรองรับกลุ่มผู้สูงอายุได้						
3.4 การบริการ Fast Track Lane สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีเวลาค่อนข้างจำกัด						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
3. ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (ต่อ)						
3.5 พัฒนาระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือการรับส่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว						
3.6 จัดโปรแกรมการเดินทางให้อยู่ในเส้นทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางไม่ควรเกิน 8 ชั่วโมง						
4. ด้านการรักษาความปลอดภัย						
4.1 ต้องมีมาตรฐานรับรองเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด และสุขลักษณะของน้ำและอาหารที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น น้ำดื่มต้องเป็นน้ำดื่มจากขวดเปิดใหม่ ไม่ใช้น้ำดื่มจากเหยือก						
4.2 ระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้มาตรฐาน เช่น การตรวจอาวุธ การตรวจยาเสพติด เป็นต้น						
4.3 การทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่ง						
4.4 การปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ เช่น สิ่งของที่ห้ามนำกลับขึ้นเรือ เพราะมีผลต่อความมั่นคงบนเรือสำราญ เป็นต้น						
4.5 การจัดกิจกรรมตามมาตรการด้านความปลอดภัย เพื่อป้องกันความเสี่ยงอันตรายต่อนักท่องเที่ยว						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
5. ด้านการตลาดการท่องเที่ยว						
5.1 การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ นักท่องเที่ยวแออัดเพื่อให้นักท่องเที่ยว เกิดการรับรู้แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงได้ และกระจายตัวออกไป						
5.2 การทำ Digital Marketing ร่วมมือกับ เครือข่ายโทรศัพท์เพื่อนำส่งข้อมูลให้ถึง นักท่องเที่ยว เช่น ระบบส่งข้อมูล แหล่งท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวผ่านการ Check in, Free Wifi เป็นต้น						
5.3 จัดกิจกรรม Event กระตุ้น นักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นครั้ง ๆ ตามฤดูกาล						
5.4 กลยุทธ์การจัด Package Combo Set เป็นการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยว เชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมการ ท่องเที่ยวจากท่าเรือแะแพกอื่น ๆ ตามเส้นทางการเดินเรือในราคาพิเศษ						
5.5 การส่งเสริมการตลาด โดยจัด โปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และผนวกกับ กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ นักท่องเที่ยวต้องการมากที่สุด (EEC+1)						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
5. ด้านการตลาดการท่องเที่ยว (ต่อ)						
5.6 กลยุทธ์ High Price Strategy โดยการตั้งราคาสูงแต่ได้รับความคุ้มค่าที่สูงมากกว่า ส่งเสริมให้เป็นสินค้าแสงซื้อเพื่อเจาะกลุ่มเฉพาะบางกลุ่ม						
5.7 การทำการตลาดกับสายการบินเร็ว โดยให้สายการบินเร็วมาทดสอบเส้นทาง การท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC เพื่อได้รับประสบการณ์ด้วยตัวเอง แล้วนำไปจำหน่ายแก่ผู้โดยสารบนเรือ ผ่านรูปแบบการทำ TV Advertising บนเรือ หรือผ่าน Port Talk บนเรือ						
5.8 การทำการตลาดประชาสัมพันธ์ ผ่านการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการจำหน่ายล่วงหน้า						
5.9 การส่งเสริมการขาย Tour Overnight สำหรับเรือสำราญที่จอดแบบ Turn Around						
5.10 การนำความโดดเด่นที่แตกต่างของทั้ง 3 จังหวัดมาร้อยเรียงเป็นเส้นทาง การท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่เป็นเอกลักษณ์						

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1	
6. ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว						
6.1 การจัดช่องทางพิเศษ สำหรับ การบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้สามารถ เข้าถึงได้ไวและทันกับเวลาที่จำกัด						
6.2 กำหนดมาตรฐานขีดความสามารถ ในการรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่						
6.3 การบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้ทัน กับตารางเวลาของเรือสำราญ						
6.4 บริหารจัดการกระจายตัว นักท่องเที่ยวจากพื้นที่หลักสู่พื้นที่รอง หรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง						

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับ
นักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

เครื่องมือการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟายรอบที่ 3 : แบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3



ลำดับที่

แบบสอบถามความคิดเห็น รอบที่ 3 (รอบสุดท้าย)
 แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ
 ในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

เรียน ผู้เชี่ยวชาญทุกท่าน

ด้วยข้าพเจ้านางสาวจิรัชฌา งามเลิศนัย นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการ
 การท่องเที่ยวแบบบูรณาการ คณะพัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัย
 ศรีนครินทรวิโรฒ มีความประสงค์ศึกษาวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยว
 เชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” มีความ
 จำเป็นในการเก็บข้อมูลการวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) มีวัตถุประสงค์เพื่อ
 สอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว
 เรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยดำเนินการเก็บข้อมูลจำนวน 3 รอบ
 ดังนี้ รอบที่ 1 การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ โดยใช้คำถามปลายเปิด

รอบที่ 2 นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในรอบที่ 1 มาสร้างแบบสอบถาม
 ความคิดเห็นรอบที่ 2 แบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญประเมิน
 แสดงความคิดเห็นเป็นรอบที่ 2 รวมทั้งระบุข้อเสนอแนะเพิ่มเติม หลังจากนั้นนำมาหาค่ามัธยฐาน
 (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range)

รอบที่ 3 นำค่าสถิติจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 มาแสดงค่าความสอดคล้อง
 ของความคิดเห็นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญ
 พิจารณาว่าจะคงคำตอบเดิมหรือเปลี่ยนแปลงคำตอบใหม่ ถือเป็นการยืนยันคำตอบรอบสุดท้าย

ในการนี้ ตามที่ท่านได้ให้ความอนุเคราะห์การเก็บข้อมูลรอบที่ 2 เรียบร้อยแล้ว บัดนี้ผู้วิจัยได้ประมวลความเห็นของผู้เชี่ยวชาญทุกท่านและสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 โดยมีลักษณะแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) จำนวน 13 ข้อใหญ่ เพื่อให้ท่านได้ยืนยันคำตอบของท่านเป็นรอบสุดท้าย

ขอขอบพระคุณในความอนุเคราะห์ที่เป็นอย่างสูงและขอความกรุณาส่งแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 ฉบับนี้ ภายในวันที่ 27 มกราคม 2564 จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

นางสาวจิรัชฌา งามเลิศนัย

นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ
คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

คำชี้แจง แบบสอบถามฉบับนี้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล รอบที่ 3 (รอบสุดท้าย) ของการวิจัย มีลักษณะข้อคำถามเหมือนกับแบบสอบถามความคิดเห็นในรอบที่ 2 ซึ่งผู้วิจัยนำค่ามัธยฐาน (Median) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range) ที่คำนวณจากแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 2 มาแสดงในแบบสอบถามความคิดเห็นรอบที่ 3 เพื่อแสดงให้เห็นความสอดคล้องของความคิดเห็นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ โดยมีการแทนสัญลักษณ์ดังนี้

ค่ามัธยฐาน (Median)	แสดงสัญลักษณ์	
ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Range)	แสดงสัญลักษณ์	
ตำแหน่งคำตอบเดิมของท่าน	แสดงสัญลักษณ์	

โดยสัญลักษณ์ที่แสดงในแบบสอบถามฉบับนี้มีความหมายดังนี้

- ตำแหน่งค่ามัธยฐาน Median: MD  หมายถึง ค่าคะแนนกึ่งกลางจากคะแนนที่กลุ่มผู้เชี่ยวชาญตอบมาทั้งหมด แสดงระดับคะแนนที่กลุ่มผู้เชี่ยวชาญได้ให้น้ำหนักในแต่ละข้อความ ซึ่งได้กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายในค่ามัธยฐานดังนี้

- ค่ามัธยฐาน 4.50 ขึ้นไป หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับข้อความนั้นมากที่สุด
- ค่ามัธยฐาน 3.50 – 4.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับข้อความนั้นมาก
- ค่ามัธยฐาน 2.50 – 3.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับข้อความนั้นปานกลาง
- ค่ามัธยฐาน 1.50 – 2.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับข้อความนั้นน้อย
- ค่ามัธยฐาน 1.00 – 1.49 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญเห็นด้วยกับข้อความนั้นน้อยที่สุด

- ตำแหน่งค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ Interquartile Range: IR  หมายถึง การกระจายของคะแนนที่กลุ่มผู้เชี่ยวชาญตอบมาทั้งหมด เป็นระยะระหว่างควอไทล์ที่ 3 (Q3) และควอไทล์ที่ 1 (Q1) ของข้อความนั้น ๆ ซึ่งได้กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายในค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ดังนี้

คำตอบอยู่ในพิสัย	หมายถึง ความคิดเห็นของท่านสอดคล้องกับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ
คำตอบอยู่นอกพิสัย	หมายถึง ความคิดเห็นของท่านไม่สอดคล้องกับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ

โดยเกณฑ์การพิจารณาความสอดคล้องมีดังนี้

ค่ามากกว่า 1.50 ขึ้นไป หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นต่อข้อความนั้น ๆ ไม่สอดคล้องกัน

ค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.50 หมายถึง กลุ่มผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นต่อข้อความนั้น ๆ สอดคล้องกัน

****โดยขอให้ท่านพิจารณาคำตอบเดิมของท่าน ★ ในกรณีดังต่อไปนี้

1) กรณีที่ คำตอบเดิมของท่านสอดคล้องกับคำตอบของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ คือ

คำตอบของท่าน ★ จะอยู่ในค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ ↔

กรุณาเว้นว่างเครื่องหมายใด ๆ ลงในแบบสอบถาม

2) กรณีที่ คำตอบเดิมของท่านแตกต่างจากคำตอบของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ คือ

คำตอบของท่าน ★ จะอยู่นอกค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ ↔

กรุณาพิจารณาดังนี้

- หากท่านต้องการ ยืนยันคำตอบเดิม กรุณาเว้นว่างเครื่องหมายใด ๆ
ลงในแบบสอบถาม และให้เหตุผลประกอบการยืนยันคำตอบเดิม
ในท้ายข้อนั้น ๆ
- หากท่านต้องการ เปลี่ยนแปลงคำตอบใหม่ กรุณาคำเครื่องหมาย ✓
ลงในช่องที่ท่านต้องการเลือกใหม่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อ นามสกุล :

หน่วยงาน :

ตำแหน่ง :

ส่วนที่ 2 แนวทางการจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
1. ด้านกลยุทธ์ (Strategy)								
1.1 กลยุทธ์การวางแผนสร้างความร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวเพื่อผลักดันให้เกิดการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง EEC แก่สายการบินเรือ	▲ ↔ ★					5.00	1.00	
1.2 กลยุทธ์การวางแผนกระจายตัวนักท่องเที่ยว โดยให้จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่หลักในการกระจายตัวนักท่องเที่ยวสู่จังหวัดฉะเชิงเทราและจังหวัดระยอง	▲ ↔ ★					5.00	1.00	
1.3 กลยุทธ์การวางแผนส่งเสริมแบบมุ่งเป้า โดยเจาะตลาดในกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นบางกลุ่มเท่านั้น เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวแบบนันทนาการ (Recreational Tourists) ที่มีความต้องการด้านประสบการณ์สูง		▲ ↔ ★				4.00	1.00	
1.4 กลยุทธ์การวางแผนยกระดับการตลาด เพื่อให้เกิดการรับรู้ และตัดสินใจซื้อ	▲ ↔ ★					5.00	0.50	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
1. ด้านกลยุทธ์ (Strategy) (ต่อ)								
1.5 กลยุทธ์การวางแผนพัฒนากลไกการจัดการในมิติของฝั่ง Supply ให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้อย่างเหมาะสม เช่น มีนักสื่อความหมายแก่นักท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ เป็นต้น	  					5.00	0.00	
1.6 กลยุทธ์การกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการขององค์กรให้มีความโดดเด่นของความเป็นไทย (Thainess) เพื่อสร้างความแตกต่างในลักษณะการให้บริการนักท่องเที่ยว	  					5.00	1.00	
1.7 กลยุทธ์การวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมให้มีความเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่นและแตกต่าง รวมถึงได้มาตรฐานและหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่มีความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวเรือสำราญ	  					5.00	0.00	
1.8 กลยุทธ์การวางโครงข่ายคมนาคมที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยง 3 จังหวัด	  					5.00	0.00	
1.9 กลยุทธ์การกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญ	  					5.00	0.00	
1.10 กลยุทธ์การกำหนดและวางแผนนโยบายการดำเนินงานขององค์กรให้มีความต่อเนื่องชัดเจน	  					5.00	0.50	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
2. ด้านโครงสร้างองค์กร (Structure)								
2.1 การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะเพื่อให้เกิดการดำเนินงานได้อย่างรวดเร็ว	 					5.00	1.00	
2.2 จัดให้มีฝ่ายการตลาดต่างประเทศสำหรับการประสานงานสายการบินเรือในต่างประเทศตั้งแต่ต้นทาง	 					5.00	1.00	
2.3 กำหนดให้มีการตั้งคณะกรรมการใหญ่และตั้งอนุคณะกรรมการย่อยในการกำกับดูแลแต่ละส่วนงานตามบทบาท		 				4.00	2.00	
2.4 กำหนดให้มีหน่วยงานด้านการคมนาคมและด้านการท่องเที่ยวเป็น 2 หน่วยงานหลักในองค์กรเพื่อผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC		 				4.00	1.00	
3. ด้านระบบการจัดการ (System)								
3.1 มีระบบการจัดการตามรูปแบบความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวที่มีในปัจจุบัน แทนการใช้รูปแบบการจัดการที่รองรับความต้องการในอนาคตที่ยังไม่เกิดขึ้น	 					5.00	1.00	
3.2 ระบบการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรเพื่อสร้างความพร้อมก่อนการปฏิบัติงาน เช่น การจัดอบรมองค์ความรู้ การศึกษาดูงาน เป็นต้น	 					5.00	1.50	
3.3 ระบบการจัดการที่เน้นคุณภาพการให้บริการ มีคุณภาพ และมีความเสถียร	 					5.00	0.00	
3.4 ระบบการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมอย่างบูรณาการ	 					5.00	0.50	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
3. ด้านระบบการจัดการ (System) (ต่อ)								
3.5 ระบบการเก็บบันทึกข้อมูล การดำเนินงาน เพื่อนำมาปรับปรุง พัฒนาให้เหมาะสม	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
4. ด้านบุคลากร (Staff)								
4.1 จัดสรรบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้านให้เหมาะสมตามบทบาท หน้าที่และสอดคล้องกับประเภท การดำเนินงาน	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
4.2 จัดสรรบุคลากรตามกลุ่ม ความสามารถและกระจายงาน ตามความเหมาะสม	▲ ↔ ★	→				5.00	1.00	
4.3 พัฒนาบุคลากรในภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวที่มีศักยภาพใน การดำเนินงานให้สามารถรองรับ การท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
4.4 จัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญ ในหลาย ๆ ด้านมาดำเนินงานร่วมกัน	▲ ↔ ★	→				5.00	1.00	
4.5 บุคลากรนักสื่อความหมายต้องมี ความรู้ มีการฝึกฝน และมีประสบการณ์	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
4.6 พัฒนาและจัดสรรบุคลากรทั้งบนเรือ และการท่องเที่ยวบนฝั่งให้มีความพร้อม ในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ	▲ ↔ ★	→				5.00	0.50	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
5. ด้านทักษะ (Skill)								
5.1 ทักษะด้านภาษาการสื่อสาร รวมถึงความสำคัญของภาษาที่ 3 และความคล่องแคล่วในการใช้ภาษาต่างประเทศ	  					5.00	1.00	
5.2 ทักษะการจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC	  					5.00	1.00	
5.3 ทักษะการให้บริการ การต้อนรับนักท่องเที่ยวตามมาตรฐานแบบฉบับความเป็นไทย	  					5.00	1.00	
5.4 ทักษะการสร้างและส่งเสริมบริการที่มีคุณภาพไปยังนักท่องเที่ยว	  					5.00	1.00	
5.5 ทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวม สามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบ	  					5.00	1.00	
5.6 ทักษะการสื่อความหมายต้องมีการอบรมวิธีการเป็นวิทยากร การเล่าเรื่องจับกระบวนความ	  					5.00	1.00	
5.7 บุคลากรต้องมีความรู้ด้านการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญในการท่องเที่ยวบนฝั่ง	  					5.00	1.00	
5.8 พัฒนาองค์ความรู้การให้บริการแยกเฉพาะด้าน เช่น การให้บริการสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น	 					4.00	1.00	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
6. ด้านรูปแบบการทำงาน (Style)								
6.1 การทำงานต้องมองเป้าหมายให้เห็นเป็นภาพเดียวกันชัดเจน เพื่อหาวิธีไปสู่เป้าหมายเดียวกัน	▲ ↔ ★					5.00	1.00	
6.2 รูปแบบการทำงานแบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน	▲ ↔ ★					5.00	0.50	
6.3 รูปแบบการทำงานที่สอดคล้องประสานกัน โดยภาครัฐมีบทบาทในการเป็นผู้นำ และภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน	▲ ↔ ★					5.00	1.00	
6.4 รูปแบบการทำงานตามแผนระยะยาวเพื่อสอดคล้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญที่มีการวางแผนล่วงหน้าแบบรายปี	▲ ↔ ★					5.00	1.00	
7. ด้านการมีส่วนร่วม (Share)								
7.1 การมีส่วนร่วมในมิติระดับชาติ โดยการกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
7.2 การมีส่วนร่วมในมิติ Cluster ของทั้ง 3 จังหวัด ร่วมประชุมความคิดเห็น เพื่อเตรียมพร้อมยกระดับการพัฒนาร่วมกัน	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
7.3 การมีส่วนร่วมในมิติของจังหวัด แต่ละจังหวัดต้องบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ททท. จังหวัด นายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยวนายกสมาคมโรงแรม การท่องเที่ยวชุมชน	▲ ↔ ★					5.00	0.00	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
7. ด้านการมีส่วนร่วม (Share) (ต่อ)								
7.4 การรับฟังความคิดเห็นจากสายการบินเรือ บริษัทนำเที่ยว หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการเตรียมความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ	  					5.00	0.00	
7.5 การจัดกิจกรรม Familiarization Trip (FAM Trip) เพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องมาทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกัน	  					5.00	1.00	
7.6 ภาครัฐมีการร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวด้านเรือสำราญเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในฐานะคู่ค้าทางธุรกิจ	  					5.00	0.00	
7.7 การประสานงานร่วมกันระหว่างสำนักงานการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศเพื่อเป็นการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงตั้งแต่ต้นทาง	  					5.00	1.00	
7.8 การเข้าร่วมงาน Seatrade ประจำปี เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างคู่ค้าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	  					5.00	1.00	

**ส่วนที่ 3 แนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ
ในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก**

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ								
1.1 สร้างกิจกรรมดึงดูดนักท่องเที่ยวในรูปแบบ Season เช่น ฤดูกาลผลไม้ของระยอง สามารถเก็บผลไม้ทานเองได้สด ๆ มีเป็นบางฤดูกาลเท่านั้น						4.00	1.50	
1.2 ความโดดเด่นของกิจกรรม และแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 3 จังหวัด ต้องมีความหลากหลายและแตกต่างกัน						5.00	0.00	
1.3 การสร้างคุณค่า (Value Creation) เพื่อเป็นการยกระดับคุณค่าของกิจกรรม และแหล่งท่องเที่ยว						5.00	0.00	
1.4 สร้างเส้นทางการท่องเที่ยวโดยชุมชน นำเสนออัตลักษณ์แหล่งท่องเที่ยว เพื่อเป็นทางเลือกแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น						5.00	0.00	
1.5 สร้างกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น วัฒนธรรมท้องถิ่น เพื่อสร้างประสบการณ์ให้นักท่องเที่ยว						5.00	0.50	
1.6 บทบาทและทิศทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ EEC รายจังหวัดที่มีความโดดเด่นแตกต่างกัน ได้แก่ ชลบุรี: Modern of the East ฉะเชิงเทรา: Thai Way of Life และระยอง: BIZ City						4.00	1.00	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก								
2.1 การพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุโดยเฉพาะ เช่น ทางลาดสำหรับผู้สูงอายุ เป็นต้น	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
2.2 โครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต้องมีความสะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ เช่น ความสะอาดของห้องน้ำ เป็นต้น	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
2.3 โครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพียงพอ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญได้ เช่น จำนวนห้องน้ำพื้นที่ลานจอดรถ เป็นต้น	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
2.4 การพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญ ซึ่งถือเป็นด่านแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยว รวมถึงการขยาย Cruise Terminal เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น	▲ ↔ ★					5.00	0.00	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
3. ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว								
3.1 ต้องมีโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด สามารถใช้บริการได้ง่าย สะดวกปลอดภัย และรวดเร็ว เช่น การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมโยง 3 จังหวัด เป็นต้น	▲ ↔ ★					5.00	1.00	
3.2 พัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ให้ได้มาตรฐาน และสะดวกรวดเร็ว	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
3.3 มีบริการยานพาหนะที่สามารถเชื่อมโยงไป 3 จังหวัดได้ และต้องสามารถรองรับกลุ่มผู้สูงอายุได้	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
3.4 การบริการ Fast Track Lane สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีเวลาค่อนข้างจำกัด	▲ ↔ ★					5.00	0.50	
3.5 พัฒนาระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือการรับส่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยวแต่ละพื้นที่ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
3.6 จัดโปรแกรมการเดินทางให้อยู่ในเส้นทางเดียวกัน โดยคำนึงถึงระยะทางและระยะเวลาในการเดินทาง ไม่ควรเกิน 8 ชั่วโมง	▲ ↔ ★					5.00	1.00	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
4. ด้านการรักษาความปลอดภัย								
4.1 ต้องมีมาตรฐานรับรองเรื่องความปลอดภัย ความสะอาด และสุขลักษณะของน้ำและอาหารที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น น้ำดื่มต้องเป็นน้ำดื่มจากขวดเปิดใหม่ ไม่ใช้น้ำดื่มจากเหยือก เป็นต้น	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
4.2 ระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้มาตรฐาน เช่น การตรวจอาวุธ การตรวจยาเสพติด เป็นต้น	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
4.3 การทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่ง	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
4.4 การปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ เช่น สิ่งของที่ห้ามนำกลับขึ้นเรือ เพราะมีผลต่อความมั่นคงบนเรือสำราญ เป็นต้น	▲ ↔ ★					5.00	0.00	
4.5 การจัดกิจกรรมตามมาตรการด้านความปลอดภัย เพื่อป้องกันความเสี่ยงอันตรายต่อนักท่องเที่ยว	▲ ↔ ★					5.00	0.00	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
5. ด้านการตลาดการท่องเที่ยว								
5.1 การประชาสัมพันธ์ในพื้นที่นักท่องเที่ยวแออัด เพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงได้ และกระจายตัวออกไป	  					5.00	1.00	
5.2 การทำ Digital Marketing ร่วมมือกับเครือข่ายโทรศัพท์ เพื่อนำส่งข้อมูลให้ถึงนักท่องเที่ยว เช่น ระบบส่งข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวผ่านการ Check in, Free Wifi เป็นต้น	  					5.00	1.00	
5.3 จัดกิจกรรม Event กระตุ้นนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นครั้ง ๆ ตามฤดูกาล	  					5.00	0.50	
5.4 กลยุทธ์การจัด Package Combo Set เป็นการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวจากท่าเรือแะพักอื่น ๆ ตามเส้นทางการเดินเรือในราคาพิเศษ	  					5.00	1.00	
5.5 การส่งเสริมการตลาด โดยจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 3 จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และผนวกกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการมากที่สุด (EEC+1)	  					5.00	1.00	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
5. ด้านการตลาดการท่องเที่ยว (ต่อ)								
5.6 กลยุทธ์ High Price Strategy โดยการตั้งราคาสูงแต่ได้รับความคุ้มค่าที่สูงมากกว่า ส่งเสริมให้เป็นสินค้าแสงซื้อเพื่อเจาะกลุ่มเฉพาะบางกลุ่ม						4.00	1.00	
5.7 การทำการตลาดกับสายการบินเรือ โดยให้สายการบินเรือมาทดสอบเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC เพื่อได้รับประสบการณ์ด้วยตัวเอง แล้วนำไปจำหน่ายแก่ผู้โดยสารบนเรือผ่านรูปแบบการทำ TV Advertising บนเรือ หรือผ่าน Port Talk บนเรือ						5.00	1.00	
5.8 การทำการตลาดประชาสัมพันธ์ผ่านการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการจำหน่ายล่วงหน้า						5.00	1.00	
5.9 การส่งเสริมการขาย Tour Overnight สำหรับเรือสำราญที่จัดแบบ Turn Around						5.00	0.50	
5.10 การนำความโดดเด่นที่แตกต่างของทั้ง 3 จังหวัด มาร้อยเรียงเป็นเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่เป็นเอกลักษณ์						5.00	0.00	

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น					MD	IR	ข้อเสนอแนะ
	5	4	3	2	1			
6. ด้านการบริหารจัดการนักท่องเที่ยว								
6.1 การจัดช่องทางพิเศษ สำหรับ การบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้สามารถ เข้าถึงได้ไวและทันกับเวลาที่จำกัด	  					5.00	0.50	
6.2 กำหนดมาตรฐานขีดความสามารถ ในการรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่	  					5.00	0.00	
6.3 การบริหารจัดการนักท่องเที่ยวให้ทัน กับตารางเวลาของเรือสำราญ	  					5.00	0.00	
6.4 บริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยว จากพื้นที่หลักสู่พื้นที่รอง หรือ แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง	  					5.00	0.00	

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับ
นักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

แบบประเมินรับรองผลงานวิจัยสำหรับผู้ทรงคุณวุฒิ



แบบประเมินรับรองผลงานวิจัยสำหรับผู้ทรงคุณวุฒิ
 แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ
 ในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

เรียน ผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน

ด้วยข้าพเจ้านางสาวจิรัชฌา งามเลิศนัย นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการ
 การท่องเที่ยวแบบบูรณาการ คณะพัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัย
 ศรีนครินทรวิโรฒ ศึกษาวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับ
 นักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” โดยเทคนิคการวิจัย
 แบบเดลฟาย (Delphi Technique) รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยว
 เรือสำราญหรือการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษ
 ภาคตะวันออกทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จำนวน 19 ท่าน ซึ่งดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยเทคนิค
 เดลฟายรอบที่ 1 โดยการสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง และนำผลสัมภาษณ์มาสร้างแบบสอบถาม
 ปลายปิด แบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ในรอบที่ 2 และรอบที่ 3 จากนั้นวิเคราะห์
 ข้อมูลแบบสอบถามรอบที่ 3 โดยการหาค่ามัธยฐาน (Median) ค่าฐานนิยม (Mode) ค่าสัมบูรณ์
 ความแตกต่างระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยม ($|Md-Mo|$) และค่าพิสัยระหว่างควอไทล์
 (Interquartile Range) ซึ่งเกณฑ์ในการพิจารณาข้อความที่ได้รับความนิยมคือ ต้องมีค่ามัธยฐาน
 ไม่ต่ำกว่า 3.50 ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์น้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.50 และมีค่าสัมบูรณ์ความแตกต่าง
 ระหว่างค่ามัธยฐานกับค่าฐานนิยมน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.00 และนำข้อความที่ผ่านเกณฑ์
 การพิจารณาวิเคราะห์เป็นแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว
 เรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกฉบับนี้ขึ้น

ในการนี้ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านประเมินรับรองผลงานวิจัยฉบับนี้ และแสดงข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุงสำหรับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยว เชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อนำไป พัฒนาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

นางสาวจิรัชมา งามเลิศนัย

นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ
คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ



ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ทรงคุณวุฒิ

ชื่อ นามสกุล :

หน่วยงาน :

ตำแหน่ง :

ส่วนที่ 2 ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุงเกี่ยวกับแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ปัจจุบันการท่องเที่ยวเรือสำราญมีแนวโน้มการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่สร้างรายได้แก่ระบบเศรษฐกิจทั่วโลกก่อให้เกิดรายได้รวมถึง 154.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวศักยภาพสูงมีศักยภาพในการใช้จ่ายใช้สอยเพื่อการท่องเที่ยวสูง ซึ่งพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เน้นการให้ความสำคัญกับจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยวตามท่าเรือแวะพักมากขึ้น ประกอบกับประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวทั่วโลกและมีอัตราการเติบโตของการท่องเที่ยวเรือสำราญสูงขึ้น โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังที่มีจำนวนเรือสำราญจอดเทียบท่าข้ามคืนมากที่สุด ถือเป็นโอกาสในการส่งเสริมการท่องเที่ยวบนฝั่งแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ ผู้วิจัยจึงเสนอแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยจำแนกเป็น 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ การจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง 7 แนวทาง และการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง 6 แนวทาง ดังนี้

ประเด็นที่ 1 การจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง

การจัดการองค์กรธุรกิจเพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมโยง มุ่งเน้นการนำเสนอแนวทางการจัดการในภาพรวมขององค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญเพื่อก่อให้เกิดการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงดังนี้

แนวทางที่ 1.1 วางแผนกลยุทธ์การจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

องค์กรธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งองค์กรภาครัฐด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญและองค์กรธุรกิจนำเที่ยวเรือสำราญควรมีการกำหนดเป้าหมายเพื่อวางแผนกลยุทธ์การจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง โดยองค์กรภาครัฐควรวางแผนกลยุทธ์กำหนดนโยบายการพัฒนากลไกการจัดการในมิติของด้านอุปทานทางการท่องเที่ยวให้เกิดการบริหารจัดการที่ดีตามมาตรฐานของความเป็นไทยและ

มีศักยภาพความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น นโยบายพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยง 3 จังหวัด การกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งให้เป็นรูปธรรมชัดเจน ซึ่งภาครัฐและภาคเอกชนต้องมีกลยุทธ์ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการดำเนินงานอย่างสอดคล้องกันเพื่อผลักดันให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อีกทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต้องร่วมมือกันจัดทำแผนกลยุทธ์ยกระดับการตลาดเพื่อให้เกิดการรับรู้และตัดสินใจซื้อ ในขณะเดียวกันองค์กรที่ดูแลแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในพื้นที่ต้องมีกลยุทธ์การวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมให้มีความเป็นเอกลักษณ์โดดเด่นและแตกต่างกันเปรียบเสมือนกลยุทธ์ในการกระจายตัวนักท่องเที่ยวให้เดินทางเชื่อมโยงสู่จังหวัดใกล้เคียง

แนวทางที่ 1.1 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 1.2 ปรับโครงสร้างองค์กรให้ครอบคลุมการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยง

การดำเนินงานเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างมีประสิทธิภาพตามเป้าหมายอย่างราบรื่นและรวดเร็ว การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งรวมทั้งการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้ครอบคลุมการดำเนินงาน ประเด็นสำคัญในการจัดการให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญคือ การคมนาคมที่เชื่อมต่อและสิ่งดึงดูดใจ ดังนั้นโครงสร้างองค์กรต้องครอบคลุมทั้ง 2 ประเด็นหลัก รวมถึงฝ่ายการตลาดทั้งในและต่างประเทศเพื่อประสานงานระหว่างบริษัทนำเที่ยวและสายการบินเรือตั้งแต่ต้นทางให้บรรลุเป้าหมายในการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางที่ 1.2 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 1.3 วางแผนระบบการจัดการภายในองค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน

องค์กรควรมีการวางระบบการจัดการตั้งแต่ขั้นแรกคือ การกำหนดเป้าหมายและทิศทางการจัดการขององค์กร โดยเริ่มต้นจากระบบการจัดการตามรูปแบบความพร้อมของทรัพยากรที่มีอยู่ในปัจจุบัน เมื่อทรัพยากรในปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้แล้ว จึงเริ่มพัฒนาทรัพยากรที่มีอยู่ให้ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นเป็นการลดความเสี่ยงของระบบการจัดการที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ ก่อให้เกิดระบบการจัดการที่มีคุณภาพและมีความเสถียร รวมถึงระบบการพัฒนาศักยภาพและระบบการเก็บบันทึกข้อมูลการดำเนินงานเพื่อนำมาปรับปรุงพัฒนาให้เหมาะสม นอกจากนี้ระบบการจัดการทั้งหมดต้องสามารถดำเนินงานอย่างบูรณาการทั้งระบบ

แนวทางที่ 1.3 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 1.4 จัดสรรบุคลากรผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง

การจัดสรรบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากการแวะพักตามท่าเรือต่าง ๆ เพื่อท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญมีกฎระเบียบข้อควรปฏิบัติที่แตกต่างจากนักท่องเที่ยวทั่วไป เช่น ความสำคัญด้านสุขอนามัย ความสำคัญของตารางเวลาที่มีจำกัด เป็นต้น ทำให้ต้องมีการจัดสรรบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้เหมาะสมตามบทบาทหน้าที่สอดคล้องกับประเภทการดำเนินงาน โดยจัดสรรบุคลากรที่เชี่ยวชาญในหลาย ๆ ด้าน ทั้งบุคลากรบนเรือและบุคลากรการท่องเที่ยวบนฝั่งมาบูรณาการการทำงานร่วมกันให้เกิดศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางที่ 1.4 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 1.5 พัฒนาทักษะการให้บริการนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง

นักท่องเที่ยวเรือสำราญมีความต้องการเฉพาะด้านที่มากกว่านักท่องเที่ยวในรูปแบบทั่วไป ดังนั้นบุคลากรที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ต้องมีทักษะที่เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน โดยทักษะจำเป็นขั้นพื้นฐานคือ ทักษะการให้บริการนักท่องเที่ยวที่มีการต้อนรับตามแบบฉบับความเป็นไทย และต้องมีการพัฒนาทักษะองค์ความรู้ในการให้บริการแขกเฉพาะด้านเพื่อสร้างและส่งเสริมบริการที่มีคุณภาพไปยังนักท่องเที่ยว นอกจากนี้หัวใจสำคัญของการให้บริการนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้คือ บุคลากรต้องพัฒนาทักษะด้านการสื่อสารภาษาที่ 3 ความคล่องแคล่วในการใช้ภาษาต่างประเทศ และทักษะสำคัญในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เช่น ทักษะการให้บริการรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มผู้สูงอายุ เป็นต้น อีกทั้งบุคลากรควรมีการพัฒนาทักษะการจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และทักษะการจัดการการท่องเที่ยวแบบองค์รวมให้สามารถทำงานแบบบูรณาการทั้งระบบได้อย่างเชื่อมโยง

แนวทางที่ 1.5 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 1.6 บูรณาการการทำงานให้เกิดการขับเคลื่อนร่วมกันทั้งระบบ

องค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งการท่องเที่ยวเรือสำราญและการท่องเที่ยวบนฝั่งควรกำหนดรูปแบบการทำงานแบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนให้มีความสอดคล้องประสานกัน โดยกำหนดเป้าหมายเป็นภาพเดียวกันอย่างชัดเจน กำหนดให้ภาครัฐมีบทบาทในการเป็นผู้นำและภาคเอกชนมีบทบาทในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน นอกจากนี้รูปแบบการทำงานขององค์กรควรบูรณาการกับรูปแบบการทำงานของสายการบินเรือที่มีรูปแบบการทำงานตามแผนระยะยาวคือ มีการวางแผนล่วงหน้าประมาณ 2 ปี เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินงานสอดคล้องประสานกันอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางที่ 1.6 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 1.7 สร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของภาคีต่าง ๆ เพื่อผลักดันการท่องเที่ยวเชื่อมโยงบนฝั่ง

การผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจำเป็นต้องสร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วมของภาคีที่เกี่ยวข้อง ทั้งในมิติระดับชาติผ่านกระบวนการกำหนดเชิงนโยบายร่วมกัน เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น มีการประสานงานร่วมกันระหว่างสำนักงานการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ การเข้าร่วมงาน Seatrade Cruise Global ประจำปีเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและเป็นการส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงตั้งแต่ต้นทาง สำหรับในมิติระดับเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทั้ง 3 จังหวัด ต้องร่วมมือกันจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากสายการบินเรือ บริษัทนำเที่ยว หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการเตรียมความพร้อมยกระดับการพัฒนารองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญหรือการจัดกิจกรรม Familiarization Trip (FAM Trip) เพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงสายการบินเรือที่สนใจเข้าร่วมทดสอบเส้นทางทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกร่วมกัน อีกทั้งในมิติระดับจังหวัด แต่ละจังหวัดต้องบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยว การท่องเที่ยวโดยชุมชน รวมถึงการร่วมมือกับบริษัทนำเที่ยวด้านเรือสำราญเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดให้มีการพัฒนาศักยภาพการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

แนวทางที่ 1.7 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

ประเด็นที่ 2 การจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง

แนวทางการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเชื่อมโยง มุ่งเน้นการนำเสนอแนวทางด้านการจัดการแหล่งท่องเที่ยวตามองค์ประกอบของแผนการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว เพื่อก่อให้เกิดการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอย่างมีศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญดังนี้

แนวทางที่ 2.1 ยกระดับผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวให้มีความเป็นเอกลักษณ์ของ 3 จังหวัด

ปัจจัยสำคัญในการดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้ตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวคือ สิ่งดึงดูดใจ แหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย โดดเด่น และแตกต่างมีความเป็นเอกลักษณ์ของทั้ง 3 จังหวัด เช่น ชลบุรีโดดเด่นด้านการผสมผสานระหว่างความทันสมัยกับความเป็นท้องถิ่น ฉะเชิงเทราโดดเด่นด้านวิถีชีวิตวัฒนธรรม และระยองโดดเด่นด้านอุตสาหกรรมการศึกษาสูง เป็นต้น นอกจากนี้การนำเสนอกิจกรรมที่เน้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่นเพื่อสร้างประสบการณ์แก่นักท่องเที่ยวถือเป็นการยกระดับคุณค่าของกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวผ่าน การสร้างคุณค่าให้กับผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว เช่น นำเสนอเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง ชุมชนให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสอัตลักษณ์ที่แตกต่างของแต่ละชุมชน รวมถึงมีส่วนร่วมในการทำ กิจกรรมกับคนในชุมชนถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ

แนวทางที่ 2.1 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 2.2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับ นักท่องเที่ยวเรือสำราญ

การเปลี่ยนแปลงของธุรกิจเรือสำราญมีแนวโน้มการขยายขนาดเรือสำราญให้ใหญ่ขึ้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการเร่งพัฒนามาตรฐานท่าเทียบเรือสำราญจึงมีความจำเป็นและสำคัญ เนื่องจากท่าเรือถือเป็นด่านแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยวและเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกท่าเรือของสายการบินเรือ รวมถึงการขยายอาคารผู้โดยสาร (Cruise Terminal) เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จำเป็นต้องมีการพัฒนาปรับปรุงให้มีความ สะดวกสบาย สะอาด ถูกสุขลักษณะ เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญและต้อง ได้มาตรฐานการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

แนวทางที่ 2.2 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 2.3 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง 3 จังหวัด ให้เข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย และสะดวกรวดเร็ว

การท่องเที่ยวบนฝั่งของนักท่องเที่ยวเรือสำราญมีเวลาจำกัดทำให้การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ต้องมีความสะดวกรวดเร็ว ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ของท่าเรือแหลมฉบังให้ได้มาตรฐานสะดวกรวดเร็วและเป็นแบบแผนเดียวกันทั้งประเทศเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถออกจากบริเวณท่าเรือได้อย่างรวดเร็ว สำหรับการผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้น ปัจจัยสำคัญคือการเร่งการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้สามารถเชื่อมโยง 3 จังหวัด ทั้งระบบคมนาคมและระบบการจัดการ เช่น การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมโยง 3 จังหวัด ระบบบริการยานพาหนะเชื่อมโยงแต่ละจังหวัด ระบบรถรับส่งจากท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือการรับส่งระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น อีกทั้งบริษัทนำเที่ยวควรจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวบนฝั่งให้อยู่ในเส้นทางเดียวกันและมีระยะเวลาในการเดินทางไม่เกิน 8 ชั่วโมง ทั้งนี้แหล่งท่องเที่ยวที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวแออัดควรมีบริการช่องทางพิเศษ (Fast Track Lane) สำหรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว

แนวทางที่ 2.3 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 2.4 เสริมสร้างศักยภาพด้านความปลอดภัยในท่าเรือ และแหล่งท่องเที่ยวบนฝั่ง

ปัจจัยด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญที่สายการบินเรือคำนึงถึง โดยเฉพาะระบบรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมาย ข้อกำหนดสากลว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) กฎขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และการปฏิบัติตามข้อควรปฏิบัติของสายการบินเรือ เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เครื่องตรวจสอบสัมภาระ สิ่งของที่ห้ามนำกลับขึ้นเรือ เป็นต้น ในขณะเดียวกันหน่วยงานที่ดูแลการท่องเที่ยวบนฝั่งควรส่งเสริมพัฒนาให้แหล่งท่องเที่ยวมีมาตรฐานรับรองเรื่องความปลอดภัย

ของกิจกรรม ความสะอาดและสุขลักษณะของอาหารและน้ำดื่มที่ให้บริการนักท่องเที่ยว
เรือสำราญ เช่น น้ำดื่มต้องเป็นน้ำดื่มจากขวดเปิดใหม่ ไม่ใช้น้ำดื่มจากเหยือก เป็นต้น นอกจากนี้
สายการบินเรือและบริษัทนำเที่ยวควรจัดทำประกันภัยที่ครอบคลุมถึงการท่องเที่ยวบนฝั่งแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญ

แนวทางที่ 2.4 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 2.5 ส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานต่างประเทศควรส่งเสริมการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกแก่นักท่องเที่ยวเรือสำราญตั้งแต่ต้นทาง และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพัทยาควรมีการประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวแออัดผ่านรูปแบบการทำการตลาดสื่อดิจิทัลหรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Digital Marketing) ให้นักท่องเที่ยวเกิดการรับรู้แหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงและกระจายตัวออกไป รวมถึงการประชาสัมพันธ์ผ่านสายการบินเรือโดยให้ตัวแทนสายการบินเรือเข้าร่วมทดสอบเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยง 3 จังหวัดเพื่อให้ได้รับประสบการณ์ด้วยตนเองและนำไปเสนอขายแก่ผู้โดยสารบนเรือผ่านสื่อโทรทัศน์ (TV Advertising) ในห้องพักผู้โดยสารและพนักงานขายโปรแกรมท่องเที่ยวบนเรือ (Port Talk) ในขณะเดียวกันหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่และบริษัทนำเที่ยวต้องร่วมมือกันจัดกลยุทธ์ส่งเสริมการตลาด เช่น การนำความโดดเด่นที่แตกต่างของทั้ง 3 จังหวัดมาร้อยเรียงเป็นโปรแกรมการท่องเที่ยว EEC+1 คือ การท่องเที่ยวเชื่อมโยงที่เป็นเอกลักษณ์ของ 3 จังหวัด ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ผสมกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการมากที่สุด และร่วมมือกับสายการบินเรือจัดจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงใน EEC ร่วมกับโปรแกรมการท่องเที่ยวจากท่าเรือแะพักอื่น ๆ ตามเส้นทางการเดินเรือในราคาพิเศษ (Package Combo Set) รวมถึงการจัดกิจกรรมพิเศษเพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นครั้ง ๆ ตามฤดูกาลหรือการจัดกิจกรรมที่ตอบสนองเฉพาะกลุ่มตลาดเป้าหมายโดยใช้กลยุทธ์การตั้งราคาระดับสูง (High Price Strategy) แต่ได้รับความคุ้มค่าที่สูงมากกว่า ส่งเสริมให้เป็นสินค้าแสงซื้อ

เพื่อตอบสนองกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง นอกจากนี้การสนับสนุนให้สายการบินเรือเลือกท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดเริ่มต้นและจุดสุดท้ายของการเดินเรือ (Turn Around) จะเป็นการสร้างโอกาสในการส่งเสริมการจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยวแบบค้างคืน (Tour Overnight) ทำให้นักท่องเที่ยวมีเวลาบนฝั่งมากขึ้น ซึ่งเป็นโอกาสสำคัญในการดึงดูดนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้เกิดการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางที่ 2.5 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

แนวทางที่ 2.6 ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวเรือสำราญบนฝั่ง

แหล่งท่องเที่ยวต้องมีการกำหนดมาตรฐานขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในพื้นที่แออัดและมีการบริหารจัดการกระจายตัวนักท่องเที่ยวจากพื้นที่หลักสู่พื้นที่รองหรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงในชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ทั้งนี้ในแหล่งท่องเที่ยวที่แออัดต้องมีการบริหารจัดการช่องทางพิเศษสำหรับการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สามารถเข้าถึงได้ไว ทันท่วงทีตามเวลาที่จำกัดและไม่สามารถยืดหยุ่นได้

แนวทางที่ 2.6 : ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุง

ส่วนที่ 3 ข้อวิพากษ์หรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

หลังจากที่ท่านได้ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับ “แนวทางการจัดการการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวเรือสำราญในเขตระบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” ครบถ้วนแล้ว ท่านมีความคิดเห็นว่าผลงานวิจัยฉบับนี้อยู่ในระดับใด

- ☐ ดีมาก
- ☐ ดี
- ☐ ปานกลาง
- ☐ พอใช้
- ☐ ควรปรับปรุง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

ลงชื่อผู้ประเมิน

.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นางสาวจิรัชฌา งามเลิศนัย
วัน เดือน ปี เกิด	23 พฤศจิกายน 2538
สถานที่เกิด	กรุงเทพฯ
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2561 ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ จาก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

