

การวิเคราะห์องค์ประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมกับบริบทการท่องเที่ยว เรือสำราญ

Analytical Factors on Hybrid Port Management for Cruise Tourism

ไพฑูรย์ มนต์พานทอง
Paithoon Monpanthong

คณะการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Graduate School of Tourism Management, National Institute of Development Administration (NIDA)

E-mail mpaitoon@hotmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาองค์ประกอบที่สำคัญในการจัดการท่าเรือแบบผสมสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งเป็นการศึกษาจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง จำนวน 34 บทความ เพื่อวิเคราะห์หาตัวแปรที่เป็นองค์ประกอบของการจัดการท่าเรือแบบผสม ผลการศึกษาพบว่า องค์ประกอบของการจัดการท่าเรือแบบผสมมีจำนวนทั้งสิ้น 33 องค์ประกอบ โดยผู้ศึกษาได้จัดกลุ่มออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) ปัจจัยพื้นฐาน 2) ปัจจัยด้านการจัดการ 3) สินค้าทางการท่องเที่ยว และ 4) ภาพลักษณ์ของท่าเรือ โดยมีตัวชี้วัดการจัดการท่าเรือทั้งสิ้น 3 ตัวชี้วัด ได้แก่ 1) ความสามารถในการเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่น 2) ความได้เปรียบในการแข่งขัน และ 3) ความน่าดึงดูดใจ ภายใต้เป้าหมายคือ ความมั่นคงทางสังคม ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ และความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม

คำสำคัญ: การจัดการท่าเรือ ท่าเรือแบบผสม การท่องเที่ยวเรือสำราญ

Abstract

A study was aimed at examining the factors of Hybrid Port Management in particular, reviewing secondary data from 34 literatures relevant to port management in order to analyze factors of hybrid port management. The results revealed that 33 variables of hybrid port management were found and classified into 4 factors which are 1) fundamental factor, 2) management factor, 3) tourism product and 4) port image. In addition, three indicators which are port comparativeness, port competitiveness and port attractiveness were integrated as the assessments for hybrid port management. Ultimately, the goals of the hybrid port management are social stability, economic prosperity and environmental sustainability.

Keyword: Port Management, Hybrid Port, Cruise Tourism

Paper type: Academic

1. บทนำ

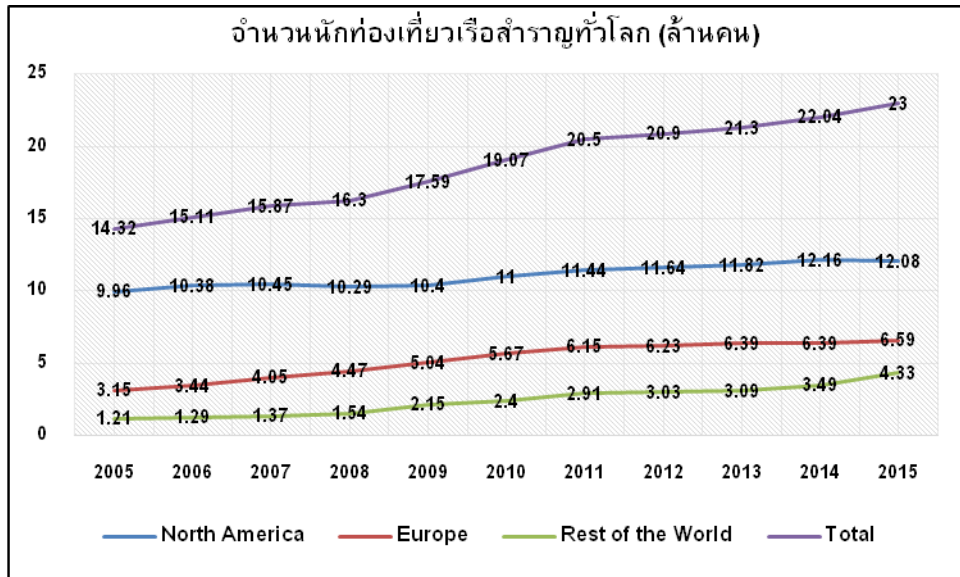
การท่องเที่ยวเรือสำราญมีความเป็นเอกลักษณ์และโดดเด่นเนื่องจากเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่การผสมผสานระหว่างจุดหมายปลายทาง (Destination) การขนส่ง (Transportation) และโรงแรมที่พัก (Accommodation) ให้เป็นหนึ่งเดียว (UNWTO, 2012; Kizielewicz, 2012) โดยให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นลำดับแรก (Gibson, 2006; Dowling, 2006; European Commission, 2009; Ogawa et al., 2009; Willis, 2012;

Kizielewicz, 2012; UNWTO, 2012; Monpanthong, 2014) มีการผนวกหลายสิ่งองค์ประกอบเข้าด้วยกันเพื่อเป็นจุดขายและสร้างความพึงพอใจ ตลอดจนประสบการณ์ที่ทรงคุณค่า ได้แก่ กิจกรรมและบริการต่างๆ ระหว่างล่องเรือและกิจกรรมต่างๆ ณ ท่าเรือที่เรือสำราญเดินทางไปเทียบท่า (Lekakou et al, 2009; Rodrigue & Notteboom, 2012; Pavlic, 2013) ทำให้ การท่องเที่ยวเรือสำราญเติบโตต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญ (Wu, 2005; Port-Net, 2007; Hoogkamer, 2013) ในทุกภูมิภาคของโลก (UNWTO, 2011; Wu, 2005; Hull & Losekoot, 2012) ดัง



ภาพที่ 1 ในส่วนของภูมิภาคเอเชีย Cruise Line International Association หรือ CLIA (CLIA, 2014) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเรือสำราญกำลังเติบโตอย่างต่อเนื่องในภูมิภาคเอเชีย และมี

แนวโน้มว่าสายการบินเรือจะนำเรือสำราญเข้ามาให้บริการในภูมิภาคนี้อย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ 1 : จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญทั่วโลก

ที่มา: <https://www.statista.com/statistics/272421/source-market-for-cruise-passengers-worldwide/> /retrieved on October 11, 2016

นอกจากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น การท่องเที่ยวเรือสำราญถือเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เน้นการบริการที่โดดเด่น (Bhattacharyay et al., 2009) ความสะดวกสบาย ความหลากหลายของกิจกรรม และมีความคุ้มค่าเงิน (Gibson, 2006) และโดยเฉพาะท่าเรือตลอดเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยว (Lekakou et al, 2009; Pavlic, 2013) ซึ่งสอดคล้องกับความคาดหวังของกลุ่มเป้าหมายหลักในการตัดสินใจลงเรือ ได้แก่ ความสะดวกสบาย ความหลากหลาย ประสบการณ์ ซึ่งเป็นแรงจูงใจหลักในการตัดสินใจเลือกเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ Gibson (2012)

ในสถานการณ์ปัจจุบัน ท่าเรือเป็นปัจจัยสำคัญมากที่สุดปัจจัยหนึ่งสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Tongzon & Heng, 2005; Monpanthong, 2014) เนื่องจากบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญเปลี่ยนแปลงไป เช่น การเติบโตอย่างต่อเนื่องของการท่องเที่ยวเรือสำราญทั่วโลก (Wu, 2005; Ontario Ministry of Tourism, 2006; European Commission, 2009; Regmi, 2009; UNWTO, 2011; Hull & Losekoot, 2012; Pavlic, 2013; CLIA, 2013) แนวโน้มเรือสำราญมีขนาดใหญ่มากขึ้นอย่างต่อเนื่องและราคาสำหรับการลงเรือถูกลง (ASEAN, 2002; Wood, 2002; ECLAC, 2005; TEC inc, 2007; Port-Net, 2007; European Commission, 2009; Bayley, 2009; WTO, 2010; UNWTO, 2011; Royal Caribbean Cruises Ltd, 2012;

Hull & Losekoot, 2012; CLIA, 2012) โดยสัดส่วนของเรือสำราญที่มีขนาดตั้งแต่ 80,000 ตันกรอส (Gross Registered Tonnage: GRT) ขึ้นไปมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 57 ของเรือสำราญทั้งหมดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ISL, 2011) นอกจากนี้กลุ่มเป้าหมายหลักได้เปลี่ยนแปลงจากอดีต โดยเปลี่ยนกลุ่มเป้าหมายจากผู้สูงอายุที่มีรายได้สูงเป็นกลุ่มเป้าหมายใหม่ที่กว้างขึ้น (Tarlow, et al., 2012) ซึ่งพบว่ากลุ่มเป้าหมายสำคัญของตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญมีอายุเฉลี่ยลดน้อยลง เช่น กลุ่มวัยทำงาน กลุ่มครอบครัว (ASEAN, 2002; Liu, 2006; WTO, 2010; Hull & Losekoot, 2012) อย่างไรก็ตามกลุ่มเป้าหมายเดิมซึ่งเป็นผู้สูงอายุยังคงเป็นกลุ่มเป้าหมายของสายการบินเรือที่ใช้เรือขนาดเล็กแต่เน้นคุณภาพบริการเป็นจุดขาย (ASEAN, 2002; CLIA, 2014) โดยสายการบินเรือระดับโลกได้ปรับกลยุทธ์ในการเจาะกลุ่มตลาดที่หลากหลายมากขึ้น (ASEAN, 2002; Greenwood & Barron, 2005; Liu, 2006; Port-Net, 2007; European Commission, 2009; WTO, 2010) เมื่อบริบทเรือของการท่องเที่ยวเรือสำราญเปลี่ยนไปดังที่กล่าวมา ส่งผลให้เส้นทางการเดินทางเรือมีระยะเวลาที่สั้นลงเพื่อตอบสนองต่อกลุ่มเป้าหมายใหม่ที่เป็นคนวัยทำงาน (European Commission, 2009; Hull & Losekoot, 2012; Pavlic, 2013) โดยระยะเวลาในการลงเรือเฉลี่ยประมาณ 2-5

วัน (Ministry of Tourism, Government of India, 2005) สายการเดินทางเรือจึงให้ความสำคัญต่อการออกแบบเส้นทางการล่องเรือเพื่อเพิ่มความหลากหลายและสร้างความแตกต่างเพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน (Tourism Western Australia, 2012; Busby & O'Neill, 2013; CLIA, 2013) และเน้นกลยุทธ์การควบคุมต้นทุนในการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพ เช่น ลดระดับความหรูหราของเรือ ลดจำนวนลูกเรือในการให้บริการคัดเลือกท่าเรือที่ใช้เวลาเดินทางไม่นานเพื่อประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและสามารถแวะท่าเรือได้หลากหลายมากขึ้น โดยใช้กลยุทธ์ด้านราคาเป็นปัจจัยดึงดูด (Port-Net, 2007; European Commission, 2009) อีกทั้งให้ความสำคัญกับการต่อยอดกับผู้ใช้บริการตามท่าเรือต่างๆ (WTO, 2010) เพื่อลดต้นทุนในการจัดการให้ต่ำที่สุด

ในทศวรรษที่ผ่านมา หลายภูมิภาคได้ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาาร่วมกันเพื่อเป็นจุดหมายปลายทางใหม่ (Wood, 2002; ASEAN, 2002; Ministry of Tourism, Government of India, 2005; Port-Net, 2007; PATA, 2011; Busby & O'Neill, 2013) เนื่องจากสายการเดินทางเรือหลักระดับโลกต้องการท่าเรือใหม่ที่ทันสมัย และมีเอกลักษณ์ที่แตกต่างพร้อมมอบประสบการณ์ให้กับลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย (Regmi, 2009; Wentworth, 2010; CLIA, 2013; Busby & O'Neill, 2013) ดังนั้น หลายประเทศจึงกำหนดยุทธศาสตร์ในการสร้างหรือพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมนี้ (Wentworth, 2010; Hull & Losekoot, 2012; CLIA, 2013; Ministry of Tourism Government of India, 2013; Busby & O'Neill, 2013) เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ ฮองกง ญี่ปุ่น หรือแม้แต่ประเทศสิงคโปร์ (ASEAN, 2002; Wood, 2002; Chang, 2004, PATA, 2011) โดยให้ความสำคัญทั้งในหลากหลายมิติทั้งมิติการรองรับจำนวนเรือสำราญและนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้นและความสามารถในการรองรับเรือสำราญที่มีขนาดใหญ่ขึ้น (Wood, 2002) สอดคล้องกับ ASEAN (2002) Port-Net (2007) และ CLIA (2014) ที่ยืนยันว่าเอเชียจะเป็นภูมิภาคที่การท่องเที่ยวเรือสำราญจะเติบโตอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง โดยสายการเดินทางเรือยังคงให้ความสนใจทั้งกลุ่มเป้าหมายเดิม ได้แก่ ตลาดอเมริกา และยุโรป ซึ่งต้องการความแปลกใหม่ และการบริการที่ยอดเยี่ยม (Ontario Ministry of Tourism, 2006; European Commission, 2009; Busby & O'Neill, 2013; CLIA, 2014) และตลาดเอเชีย โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายจากประเทศจีน ไต้หวัน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮองกง และ อินเดียเป็นหลัก (CLIA, 2014) โดยใช้ราคาเป็นดึงดูดดึงดูดเพื่อสร้างการรับรู้และตัดสินใจล่องเรือ (ASEAN, 2002; CLIA, 2014) อย่างไรก็ตามความพึงพอใจ ความปลอดภัยและสุขอนามัยของผู้โดยสารยังเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ASEAN, 2002; Trelawny, 2005; Gibson, 2006; Liu,

2006; UNEP, 2008; European Commission, 2009; WTO, 2010; Tarlow, et al., 2012; Baker, 2013)

การท่องเที่ยวเรือสำราญของภูมิภาคเอเชียแบ่งออกเป็น 3 ภูมิภาคย่อย ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ เอเชียใต้ โดยทุกพื้นที่มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง หากวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวเรือสำราญในภูมิภาคเอเชีย พบว่ามีแนวโน้มที่สดใส (Singh, 2000; PATA, 2011) โดยในระหว่างปี 2013-2016 มีอัตราการเติบโตเป็นเลขสองหลักหรือประมาณร้อยละ 22 โดยมีจำนวนเรือสำราญแวะท่าเรือในเอเชียทั้งสิ้น 5,570 ครั้งในปี 2016 (3,909 ครั้ง ในปี 2015) ในส่วนของลูกค้าเรือสำราญเพิ่มขึ้นจาก 775,000 คน ในปี 2012 เป็น 2.1 ล้านคนในปี 2015 นอกจากนี้ สายการบินเรือได้นำเรือเข้ามาในภูมิภาคสูงถึง 60 ลำ ในปี 2016 (CLIA, 2014) เนื่องจากหลายปัจจัย เช่น เศรษฐกิจของเอเชียที่กำลังเติบโต (Ogawa et al., 2009) ฤดูกาลและสภาวะอากาศที่สามารถล่องเรือได้ทั้งปี (Gibson, 2012) ความหลากหลายของท่าเรือ (ASEAN, 2002; PATA, 2011) ความคุ้มค่าเงิน (Tourism Queensland, 2006; Tan, 2009; Cruise Gateway North Sea, 2012; Brida et al., 2012; Busby & O'Neill, 2013) ลิน ค่าทางการท่องเที่ยวที่น่าสนใจ (Brida et al., 2012; Cruise Gateway North Sea, 2012) ที่ตั้งระหว่างท่าเรือที่มีระยะทางไม่ไกลมาก (ASEAN, 2002; PATA, 2011; UNWTO, 2011; UNWTO, 2012) แต่หากพิจารณาถึงความพร้อมของตัวท่าเรือพบว่า ท่าเรือในพื้นที่เอเชียตะวันออก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ฮองกง มีการพัฒนาตัวท่าเรือและสาธารณูปโภคพื้นฐานได้เป็นอย่างดี ในส่วนของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ มีเพียงประเทศสิงคโปร์ที่มีความพร้อมสำหรับการรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งในเชิงจำนวนเรือสำราญที่เพิ่มขึ้นและการรองรับเรือสำราญที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ในขณะที่ประเทศอื่นๆ ยังมีข้อจำกัดอยู่ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการดึงดูดสายการเดินทางเรือและเรือสำราญขนาดใหญ่ให้เพิ่มมากขึ้น

ท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) ท่าเรือหลัก (Homeport) 2) ท่าเรือแวะพัก (Port of Call) และ 3) ท่าเรือแบบผสม (Hybrid Port) โดยท่าเรือหลักทำหน้าที่เป็นจุดเริ่มต้น (Starting Point) หรือจุดสิ้นสุดของการล่องเรือ (Ending Point) ซึ่งลูกค้าจะเดินทางมาเพื่อลงเรือสำราญเพื่อไปล่องเรือตามเส้นทางล่องเรือหรือขึ้นฝั่งเพื่อเดินทางกลับบ้าน (McCalla, 1997; ECLAC, 2005; Demetriou, 2011; Pavlic, 2013; Rodrigue & Notteboom, 2013) ในขณะที่ท่าเรือแวะพักทำหน้าที่เป็นจุดจอดเพื่อท่องเที่ยวในระหว่างเส้นทางการล่องเรือ (McCalla, 1997; Lekakou et al., 2009; European Commission, 2009; Wentworth, 2010; Demetriou, 2011; Pavlic, 2013) หรือทำหน้าที่เป็นจุดหมายของการล่องเรือแต่ไม่ใช่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร (ECLAC, 2005; TEC inc, 2007) ในขณะที่ท่าเรือแบบผสมทำหน้าที่เป็นทั้งท่าเรือหลักและ

ท่าเรือ แวะ พัก (McCalla, 1997; Lekakou et al., 2009; Demetriou, 2011) โดย Wood (2002) กล่าวว่าท่าเรือหลักจะสร้างรายได้มากกว่าท่าเรือแวะพักถึง 10-14 เท่า ในขณะที่ Lekakou (2009) อธิบายว่าท่าเรือหลักสร้างได้ประมาณ 5-6 เท่าของท่าเรือแวะพัก ซึ่งใกล้เคียงกับ Hawke (2012) ที่ยืนยันว่าท่าเรือหลักสร้างรายได้ประมาณ 8 เท่าของท่าเรือแวะพัก นอกจากนี้ การเป็นท่าเรือหลักสำหรับเรือสำราญจะสร้างรายได้ให้กับท่าเรืออย่างมาก (Rodrigue & Notteboom, 2013) อย่างไรก็ตามการสร้างรายได้มากหรือน้อยในสัดส่วนเท่าไรขึ้นอยู่กับความน่าสนใจของตัวท่าเรือในตัวเช่นกัน จะเห็นได้ว่าท่าเรือที่เป็นที่นิยมในภูมิภาคหลัก เช่น อเมริกา หรือ ยุโรป โดยส่วนใหญ่จะเป็นท่าเรือแบบผสม เพราะฉะนั้นหากท่าเรือใดสามารถพัฒนาศักยภาพเพื่อเป็นท่าเรือแบบผสมได้จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล

สำหรับประเทศที่มีเรือสำราญเข้าไปแวะพักมากที่สุด 10 อันดับแรกของภูมิภาคเอเชียในปี 2015 ได้แก่ ญี่ปุ่น มาเลเซีย เกาหลีใต้ สิงคโปร์ ไทย เวียดนาม จีน ฮองกง อินโดนีเซีย และไต้หวัน ตามลำดับ (CLIA, 2014) ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่หากพิจารณาโดยดูจากการเป็นท่าเรือหลัก (Homeport) พบว่า สิงคโปร์เป็นท่าเรือหลักอันดับ 1 (308 ครั้ง) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าแม้ว่าท่าเรืออื่นๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังมีข้อจำกัดในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ แต่ยังคงมีความต้องการที่เดินทางมาท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างมีนัยสำคัญ และหากท่าเรืออื่นๆ ในภูมิภาคนี้มีการพัฒนาในปัจจุบันที่สำคัญ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะเป็นภูมิภาคย่อยที่สามารถดึงดูดเรือสำราญเพิ่มมากขึ้น

ท่าเรือเป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ เนื่องจากเป็นเหตุผลสำคัญที่ลูกค้าใช้พิจารณาในการตัดสินใจเลือกซื้อแพคเกจการล่องเรือ (Tongzon & Heng, 2005) โดยปัจจุบันมีท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญมากกว่า 2,000 ท่าเรือ (Busby & O'Neill, 2013) โดยส่วนใหญ่เป็นท่าเรือภายใต้หน่วยงานภาครัฐและให้เอกชนเข้ามาประมวลและบริหารจัดการ (The World Bank, 2007) ในการศึกษาครั้งนี้ คำว่าท่าเรือจึงครอบคลุมไม่เพียงแต่เฉพาะตัวท่าเรือ แต่รวมถึงองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการให้บริการสายการเดินทางเรือและลูกค้าเรือสำราญ ดังนั้น การจัดการท่าเรือจึงมีความหมายไม่ต่างจากการจัดการจุดหมายปลายทาง (Destination Management) (WTO, 2007)

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญและการจัดการท่าเรือ พบว่างานวิจัยส่วนใหญ่จะมุ่งประเด็นหลากหลาย เช่น ประเด็นความปลอดภัย (London, 2010; Bateman, 2010; Tarlow et al., 2012; Baker, 2013) การตลาด พฤติกรรมและความต้องการของลูกค้า (Hunt & Arnett, 2004; Liu, 2006; Tourism Queensland, 2006;

CLIA, 2007; TEC inc, 2007; Tan, 2009; WTO, 2010; PATA, 2011; CLIA, 2014) ในส่วนของการจัดการท่าเรือ มีการศึกษาจำนวนมากกล่าวถึงมิติทางเศรษฐกิจ เช่น รายได้ของท่าเรือ (Munro & Grill, 2006; G.P. Wild & BREA, 2009; Lekakou et al., 2009; European Commission, 2009; Brada et al., 2010) การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของท่าเรือ (Tongzon & Heng, 2005; Tourism Queensland, 2006; Magala & Sammons, 2008; Busby & O'Neill, 2013; Pavlic, 2013) ลักษณะและความสำคัญของท่าเรือ (Wood, 2002; Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2005; Lekakou et al., 2009; European Commission, 2009; Wentworth, 2010; London, 2010; Demetriou, 2011; Hawke, 2012; Busby & O'Neill, 2013; Pavlic, 2013; Rodrigue & Notteboom, 2013) และแม้ว่าการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการจัดการท่าเรือยังมีอยู่ไม่มากและโดยส่วนใหญ่จะมุ่งประเด็นไปยังท่าเรือหลักหรือท่าเรือแวะพักเท่านั้น แทบจะไม่มีการศึกษาในประเด็นการจัดการท่าเรือแบบผสมในขณะที่หลายประเทศพยายามพัฒนาท่าเรือให้เป็นที่ท่าเรือแบบผสม นอกจากนั้นงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยหรือองค์ประกอบของการจัดการท่าเรือในภาพรวมยังมีจำนวนน้อย โดยส่วนใหญ่เป็นการศึกษาในประเด็นย่อย ดังนั้นผลของการศึกษาในครั้งนี้ สามารถนำไปใช้ในการศึกษาในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการท่าเรือ โดยเฉพาะท่าเรือแบบผสม และเป็นการสร้างองค์ความรู้ใหม่เกี่ยวกับการจัดการท่าเรือแบบผสมที่ยังไม่มีการศึกษา

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อศึกษาองค์ประกอบที่สำคัญในการจัดการท่าเรือแบบผสม (Hybrid Port) สำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ

3. บทวิเคราะห์

ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น ท่าเรือถือเป็นปัจจัยที่สำคัญมากที่สุดปัจจัยหนึ่งสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ การจัดการท่าเรือจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อสายการเดินทางเรือ ผู้โดยสารเรือสำราญ และผู้เกี่ยวข้องในท่าเรือต่างๆ หากพิจารณาเปรียบเทียบองค์ประกอบของการจัดการท่าเรือหลักกับท่าเรือแวะพักพบว่าองค์ประกอบบางองค์ประกอบอาจมีความสำคัญแตกต่างกัน เช่น ท่าเรือหลักให้ความสำคัญกับการเดินทางจากประเทศของลูกค้าสู่ท่าเรือหลัก โรงแรมที่พัก สนามบิน กฎระเบียบต่างๆ และสาธารณูปโภคพื้นฐาน ในขณะที่ท่าเรือแวะพักให้ความสำคัญในเรื่องของสินค้าทางการท่องเที่ยวและบริการมาเป็นลำดับต้น แต่หากพิจารณาถึงท่าเรือแบบผสม องค์ประกอบทุกองค์ประกอบมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากท่าเรือแบบผสมทำหน้าที่เสมือนท่าเรือหลักและท่าเรือแวะพัก

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่าบทบาทการเป็นท่าเรือหลัก (Home Port) สร้างรายได้มากกว่าท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ทั้งนี้ทั้งนั้นขึ้นอยู่กับความน่าสนใจของท่าเรือแวะพัก ดังนั้นหากท่าเรือนั้นมีศักยภาพพร้อม การแสดงบทบาทการเป็นท่าเรือแบบผสม (Hybrid Port) จะสร้างประโยชน์ในมิติเศรษฐกิจได้อย่างมากมาย ไม่ว่าจะเป็นการนำรายได้เข้าสู่ท่าเรือหรือการกระจายรายได้ไปสู่ผู้ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ดังนั้น การศึกษาองค์ประกอบที่สำคัญในการจัดการท่าเรือแบบผสมสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ พบว่า องค์ประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญมีความหลากหลาย เนื่องจากบทบาทของการเป็นท่าเรือผสมนั้นเป็นทั้งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการส่งเรือ อีกทั้งเป็นจุดแวะพักระหว่างล่องเรือด้วย ผู้ศึกษาได้ทำการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องจากทั้งการจัดการท่าเรือหลักและท่าเรือแวะพัก จำนวนทั้งสิ้น 34 บทความ สรุปองค์ประกอบที่สำคัญของการเป็นท่าเรือผสม จำนวน 33 องค์ประกอบ แยกเป็น 4 ปัจจัยหลัก ดังตารางที่ 1 ได้แก่ 1) ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Factor) 2) การจัดการ (Management Factor) 3) สินค้าการท่องเที่ยว (Tourism Products) และ 4) ภาพลักษณ์ของท่าเรือ (Port Image) ดังภาพที่ 2

ตารางที่ 1 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของการจัดการท่าเรือ (จำนวน 34

บทความ)

ผู้เขียนปี/องค์ประกอบ	สาธารณูปโภคพื้นฐาน	ความปลอดภัย	แหล่งท่องเที่ยว	กฎระเบียบต่างๆ	การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	การบริการผู้ให้บริการ	นโยบายการพัฒนา	ลักษณะท่าเรือ	โรงแรม ที่พัก	สนามบิน และการเชื่อมโยง	ความสะดวกและสุขอนามัย	การตรวจคนเข้าเมือง	ความสามรถในการรองรับ	สภาพท่องเที่ยวและอากาศ/ฤดูกาล	กิจกรรมการท่องเที่ยว	ความร่วมมือของทุกภาค	บริษัทนำเที่ยว	ตัวแทนเรือสำราญ	การเชื่อมโยงกับท่าเรืออื่น	ชื่อเสียงของท่าเรือ	การยอมรับของคนในชุมชน	อาคารที่พักผู้โดยสารในท่าเรือ	ระยะทางจากกลุ่มเป้าหมายหลัก	รายการนำเที่ยว	ความคุ้มค่า/ต้นทุน	เหมาะสมกับเส้นทางทางทะเล	ได้รับประสบการณ์	การเข้าถึงทางทะเล	การจัดการของท่าเรือ	การต้อนรับที่สนามบินหรือท่าเรือ	การให้อำนวยความสะดวกทาง	ค่าบริการของท่าเรือ	สถานการณ์ทางการเมือง	
Davidoff & Davidoff, 1994		√																																
McCalla, 1997									√																									
ASEAN, 2002	√	√	√		√			√	√	√		√										√												
WGL, 2002		√																															√	
ASEAN, 2002	√		√							√				√									√											
Pizam & Fleischer, 2002		√																															√	
Neumayer, 2004		√																															√	
Tonzon & Heng, 2005						√																												
Dowling, 2006														√												√								
Ontario Ministry of Tourism, 2006	√	√	√		√			√			√				√		√									√								
Tourism Queensland, 2006					√	√									√										√		√							
Port-Net, 2007		√			√			√	√		√						√																	
TEC inc, 2007			√																	√		√	√					√						
Magala & Sammons, 2008						√		√								√																	√	
European Commission, 2009	√																			√	√													
Tan, 2009	√	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
Lekakou et al., 2009	√	√	√	√		√		√											√			√						√					√	
London, 2010		√										√	√						√			√	√											
WTO, 2010																											√							

ผู้เขียนปี/องค์ประกอบ	สาธารณูปโภคพื้นฐาน	ความปลอดภัย	แหล่งท่องเที่ยว	กฎระเบียบต่างๆ	การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	การบริการ/ผู้ให้บริการ	นโยบายการพัฒนา	ลักษณะท่าเรือ	โรงแรม ที่พัก	สนามบิน และการเชื่อมโยง	ความสะดวกและสุขอนามัย	การตรวจคนเข้าเมือง	ความสามารถในการรองรับ	สภาพท่องเที่ยวและอากาศ/ฤดูกาล	กิจกรรมการท่องเที่ยว	ความร่วมมือของทุกภาคี	บริษัทนำเที่ยว	ตัวแทนเรือสำราญ	การเชื่อมโยงกับท่าเรืออื่น	ชื่อเสียงของท่าเรือ	การยอมรับของคนในชุมชน	อาคารที่พักผู้โดยสารในท่าเรือ	ระยะทางจากกลุ่มเป้าหมายหลัก	รายการนำเที่ยว	ความคุ้มค่า/ต้นทุน	เหมาะสมกับเส้นทางทางการเดินเรือ	ได้รับประสบการณ์	การเข้าถึงทางทะเล	การจัดการของท่าเรือ	การต้อนรับที่สันทนาการหรือท่าเรือ	การให้ข้อมูลไปยังนักท่องเที่ยว	ค่าบริการของท่าเรือ	สถานการณ์ทางการเมือง		
PATA, 2011												✓							✓																
Rodrigue & Notteboom, 2012														✓											✓		✓								
Gibson, 2012		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Cruise Gateway North Sea, 2012	✓	✓	✓		✓	✓	✓									✓								✓										✓	
Hawke, 2012	✓	✓										✓																							
Brida et al., 2012			✓																																
Nassar, 2012		✓																																	✓
Singh, 2012		✓																																	✓
UNWTO, 2013							✓							✓																					
Pavlic, 2013																																			
Busby & O'Neill, 2013	✓	✓	✓										✓	✓				✓						✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tongzon & Heng, 2013					✓		✓						✓	✓					✓							✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Rodrigue & Notteboom, 2013													✓						✓		✓	✓													
Monpanthong, 2014	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓			✓	✓		✓	✓			✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Eng, 2015							✓					✓																							✓
Total	10	16	12	4	8	8	5	8	5	5	3	9	6	5	6	6	5	2	8	4	5	4	6	5	8	3	6	5	5	5	1	1	2	8	



3.1 ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental Factor)

องค์ประกอบที่เป็นปัจจัยพื้นฐานในการเป็นท่าเรือสำหรับเรือสำราญนั้น ประกอบด้วย 8 องค์ประกอบดังนี้ 1) สาธารณูปโภค 2) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 3) การเข้าถึง 4) การเชื่อมโยง 5) สภาพอากาศ/ทะเล 6) แผนฉุกเฉิน 7) ลักษณะท่าเรือ และ 8) นโยบายการท่องเที่ยวเรือสำราญ

3.1.1 สาธารณูปโภค (Amenity) สาธารณูปโภคคือองค์ประกอบพื้นฐานในการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว จากการศึกษาของ Lekakou et al (2009) และ Cam (2011) พบว่า สาธารณูปโภคเป็นปัจจัยที่มีความจำเป็นสำหรับการจัดการท่าเรือ โดย WTO (2007); London (2010); Singh (2012) อธิบายว่า สาธารณูปโภคคือสิ่งที่จำเป็นพื้นฐานที่หลากหลาย อาทิ ถนนหนทาง สิ่งบันเทิงต่างๆ ห้องน้ำสาธารณะ ที่จอดรถ ไปรษณีย์ สถานที่แลกเปลี่ยนเงินตรา ไวไฟ อินเทอร์เน็ต การสื่อสารคมนาคม ไฟฟ้า น้ำประปา เป็นต้น ซึ่งเป็นหน้าที่หลักของภาครัฐในการพัฒนาให้ได้มาตรฐาน

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Port Infrastructure & Facility) จากบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น กลุ่มเป้าหมาย ขนาดของเรือราคาในการล่องเรือ เป็นต้น การที่ขนาดของเรือสำราญมีขนาดใหญ่มากขึ้น ส่งผลต่อการจัดการท่าเรือที่ต้องการประสิทธิภาพที่สามารถรองรับเรือสำราญที่มีขนาดใหญ่ จุผู้โดยสารได้มากขึ้น ดังนั้น โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือจึงจำเป็นและสำคัญอย่างยิ่งในปัจจุบัน สอดคล้องกับหลายผลการศึกษา (Tourism Queensland, 2006; Lekakou et al., 2009; Tan, 2009; Cam, 2011; Cruise Gateway North Sea, 2012; Gibson, 2012; Busby & O'Neill, 2013) ที่ยืนยันว่า ตัวท่าเรือบริเวณท่าเรือ ที่พักผู้โดยสาร เครื่องกันคลื่น (Break Water) สะพานเทียบเรือ เรือนำร่อง เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวก คลอบคลุมถึง ห้องน้ำ ร้านอาหาร ที่จอดรถบริเวณท่าเรือ อุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็น (OECD, 2011) หากท่าเรือนั้นเป็นท่าเรือหลัก เครื่องลำเลียงกระเป๋า เครื่องตรวจจัมโบ้ไลค์ มีความสำคัญอย่างมาก

3.1.3 การเข้าถึง (Accessibility) เนื่องจากผู้โดยสารเรือสำราญมีเวลาจำกัดในการท่องเที่ยวแต่ละท่าเรือ การเข้าถึงไม่ว่าจะเป็นการเดินทางจากสนามบินสู่โรงแรม สนามบินสู่ท่าเรือ ท่าเรือไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก หรือ ท่าเรือไปยังตัวเมือง มีความสำคัญอย่างยิ่ง (Port-Net, 2007; Tan, 2009; Gibson, 2012; Tongzon & Heng, 2013) การเข้าถึงเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่สำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยว ในมิติของการจัดการท่าเรือ การเข้าถึงรวมถึง ความสะดวก ความปลอดภัย ระยะเวลา ประเภทยานพาหนะที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็น การขนส่งสาธารณะ รถรับจ้างหรือเรือรับจ้างบริการต่างๆ (WTO, 2007; England, 2010) นอกจากนี้ การจราจรที่

หนาแน่นก็เป็นประเด็นที่สำคัญเช่นกัน เนื่องจากอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เรือสำราญออกเดินทางจากท่าเรือล่าช้า ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายที่สายการบินเรือต้องแบกรับเพิ่มมากขึ้นจากการเพิ่มความถี่ในการแล่นเรือเพื่อให้ถึงท่าเรือต่อไปตรงเวลา หรือค่าระวางเรือที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น

3.1.4 การเชื่อมโยง (Connectivity) การเชื่อมโยงสำหรับท่าเรือผสม แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การเชื่อมโยงจากจุดเริ่มต้นของผู้โดยสารเรือสำราญยังท่าเรือหลัก (ASEAN, 2002; Lekakou et al., 2009; Rodrigue & Notteboom, 2013) และการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือด้วยกัน (TEC inc, 2007; Tan, 2009; European Commission, 2009; Merk, 2010; Gibson, 2012; Cruise Gateway North Sea, 2012; Busby & O'Neill, 2013; Rodrigue & Notteboom, 2013) พบว่างานวิจัยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือเป็นจำนวนมาก เนื่องจากพฤติกรรมของผู้โดยสารเรือสำราญในปัจจุบันเน้นการล่องเรือในระยะเวลาสั้นเฉลี่ย 2-5 วัน (Hull & Losekoot, 2012) โดยการเดินทางระหว่างท่าเรือมักจะเป็นช่วงเวลากลางคืนเพื่อให้ถึงท่าเรือในวันรุ่งขึ้น นอกจากนี้เมื่อกลุ่มเป้าหมายใหม่ของผู้โดยสารเรือซึ่งเป็นคนเอเชียมีความคาดหวังในการท่องเที่ยวยังท่าเรือแวะพักในทุกวัน และสายการบินเรือก็ต้องการประหยัดน้ำมันในการเดินทาง (Gibson, 2006) ดังนั้นระยะห่างระหว่างท่าเรือจึงควรสามารถเดินทางภายในหนึ่งคืน

3.1.5 สภาพอากาศ/ทะเล (Weather and Sea Condition) จากรายงานของ UNWTO (2012; 2013) พบว่า สภาพอากาศและฤดูกาลเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจเลือกภูมิภาคและท่าเรือสำหรับการล่องเรือ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Dowling (2006) เนื่องจากปัจจัยเหล่านี้เป็นสิ่งที่นักท่องเที่ยวพิจารณาเป็นลำดับต้นๆ เกณฑ์ในการพิจารณาในประเด็นนี้ คลอบคลุมถึง อากาศ อุณหภูมิ สภาพทะเล ฤดูกาล สภาพลม ความชื้น (International Harbour Master Association, 2014) โดยปรกติมักจะใช้ดัชนีวัดสภาพอากาศเพื่อการท่องเที่ยว (Tourism Climate Index: TCI) เพื่อประเมินสภาพอากาศและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง โดยต้องไม่กระทบกับความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และได้ประสบการณ์ในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว จะเห็นได้ว่าในบางภูมิภาค เรือสำราญสามารถล่องเรือได้เพียงบางฤดูกาล เช่น ภูมิภาคยุโรปเหนือ หรือแม้แต่แถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน แต่ในภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่สามารถรองรับเรือสำราญได้ตลอดปี

3.1.6 แผนฉุกเฉิน (Emergency Plan) แผนฉุกเฉินหมายถึงการเตรียมความพร้อมกับความเสียหายหรือวิกฤติต่างๆที่อาจจะเกิดขึ้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้เกี่ยวข้อง (UNEP, 2008; London, 2010) ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อจัดการท่าเรือสำหรับเรือสำราญมีหลายประการ เช่น สภาพอากาศ ภัยพิบัติทาง

ธรรมชาติ โรคระบาด การก่อการร้าย การจลาจล การประท้วง อุบัติเหตุต่างๆ การจัดการและอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐาน เป็นต้น มีการศึกษาในเรื่องของการจัดการเรื่องการป้องกันความเสี่ยงและวิกฤติ และนำเสนอเป็นแบบแผนมาตรฐานในการเตรียมการจัดการ (Pizam et al., 2004; Bateman, 2010; Tarlow et al., 2012) ในการวางแผนฉุกเฉินแบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน ได้แก่ การป้องกัน (Prevention) การเตรียมความพร้อม (Preparedness) การตอบสนอง (Response) และ การฟื้นฟู (Recovery) โดยมีหลายประเด็นที่เกี่ยวข้อง เช่น การเตรียมการเรื่องการวางแผนอย่างเป็นระบบ แบ่งหน้าที่ให้ผู้เกี่ยวข้อง การสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ การจัดอบรมผู้ที่เกี่ยวข้อง อุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นในการแก้ปัญหาคือความเสี่ยงและวิกฤติต่างๆ การจัดเตรียมการในเรื่องแผนฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นต่อสายการบินและนักท่องเที่ยวเรือสำราญในการตัดสินใจนำเรือหรือเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังท่าเรือนั้นๆ

3.1.7 ลักษณะท่าเรือ (Port Characteristic)

ลักษณะท่าเรือเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเลือกท่าเรือเพื่อบรรจุในเส้นทางการเดินเรือของเรือสำราญ (ASEAN, 2002; Lekakou et al., 2009; London, 2010; PATA, 2011; Busby & O'Neill, 2013) โดยพิจารณาประเด็นดังนี้ เช่น ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม (TEC inc, 2007; Magala & Sammons, 2008; PATA, 2011) ความลึกของร่องน้ำ ความกว้างของร่องน้ำสำหรับกลับเรือ ท่าเทียบเรือ (ASEAN, 2002; Ontario Ministry of Tourism, 2006; Gibson, 2012; Cruise Gateway North Sea, 2012; Tongzon & Heng, 2013) ความสามารถในการรองรับทั้งจำนวนคนและขนาดเรือสำราญ (Tan, 2009; Bayley, 2009; Busby & O'Neill, 2013) เป็นประเด็นหลัก นอกจากนั้นความสามารถในการเชื่อมกับจุดที่นำสนใจได้ง่าย (Lekakou et al., 2009) ความหนาแน่นของการจราจรของท่าเรือ (London, 2010) และสามารถเดินทางเข้ามาได้ตลอดปี (Rodrique & Notteboom, 2012) ก็มีความสำคัญเช่นกัน จะเห็นได้ว่า ประเด็นที่มีการกล่าวถึงอย่างมากในผลการศึกษา ได้แก่ ความสามารถในการรองรับ ซึ่งสอดคล้องกับบริบทเรือสำราญที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น (Tan, 2009; PATA, 2011) โดยเน้นประเด็น ขนาดท่าเรือ ความลึกของร่องน้ำ ความพร้อมของสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ อีกทั้ง การที่เรือสำราญสามารถรองรับเรือสำราญได้ทั้งปี เป็นปัจจัยที่มีการพูดถึงกันอย่างกว้างขวางมากขึ้น โดยเฉพาะกรณีการจัดการท่าเรือในภูมิภาคเอเชีย เนื่องจากสายการบินเรือหลักของภูมิภาคเอเชียเป็นโอกาส สามารถล่องเรือได้ตลอดปีซึ่งต่างจากภูมิภาคอื่นๆ จึงนำเรือสำราญมาให้บริการในภูมิภาคเอเชีย และต้องการให้บริการตลอดปีโดยไม่ต้องนำเรือสำราญไปยังภูมิภาคอื่น นอกจากนั้นประเด็นท่าเรือที่ตั้งก็มีความสำคัญโดยเฉพาะการเป็นท่าเรือหลัก เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายสามารถเดินทางเข้ามาถึงได้สะดวก ดังนั้น ประเด็นที่กล่าวมา

ข้างต้น จึงเป็นภาพรวมของลักษณะของท่าเรือที่สายการบินเรือและเรือโดยสารเรือสำราญให้ความสำคัญ

3.1.8 นโยบายการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism Policy) ในสถานการณ์ปัจจุบันที่การท่องเที่ยวเรือสำราญเติบโตอย่างต่อเนื่อง หลายประเทศที่มองเห็นโอกาส ได้มีการกำหนดเป็นนโยบายเพื่อขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างมีทิศทาง โดย Simpson et al., (2008) เสนอแนะว่าหน่วยงานภาครัฐจะต้องเป็นผู้นำในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผน (Planning) กำหนดนโยบาย (Formulation) นำนโยบายสู่การปฏิบัติจริง (Implementation) และตรวจสอบ (Monitoring) เพื่อให้ได้ประโยชน์ในมิติทางเศรษฐกิจ และควบคุมผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยท่าเรือที่มีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับต้องกำหนดนโยบายที่ไม่เน้นเพียงแครายได้ แต่ต้องพิจารณาถึงความสมดุลในทุกมิติ ในขณะที่ท่าเรือใหม่ก็ควรแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากท่าเรือที่เป็นต้นแบบ (London, 2010) โดยนโยบายควรมีรายละเอียด (Merk, 2010; Barbados, 2001: 4) คือ เน้นการสร้างรายได้จากการเป็นท่าเรือหลักและควบคุมจำนวนเรือและนักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ ประเมินผลกระทบจากการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญให้เกิดความยั่งยืนในทุกมิติ ประเมินความสามารถในการรองรับเชิงพื้นที่ และเสริมสร้างกลไกการจัดการเพื่อให้ความยั่งยืน ดูแลรักษา ปรับปรุงพัฒนาสินค้าสินค้าทางการท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน และสาธารณูปโภคต่างๆ มีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับสายการบินเรือต่างๆ สามารถต่อยอดนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้กลับมาท่องเที่ยวยังท่าเรือนั้นๆ ให้นานมากขึ้นในอนาคต

3.2 ปัจจัยด้านการจัดการ (Management Factor)

ในการแสดงบทบาทการเป็นท่าเรือสำหรับเรือสำราญการจัดการถือเป็นองค์ประกอบหลักอีกอย่างหนึ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรม สามารถสรุปปัจจัยด้านการจัดการโดยแยกออกเป็นองค์ประกอบดังนี้ 1) การจัดการท่าเรือ 2) พิธีการตรวจคนเข้าเมือง 3) การจัดการรายการค้าเที่ยว และ 4) การมีส่วนร่วมของภาคีต่างๆ

3.2.1 การจัดการท่าเรือ (Port Operation) เป็นกระบวนการจัดการตั้งแต่ก่อนที่เรือจะเดินทาง ระหว่างเรือเทียบท่า จนกระทั่งเรือออกจากท่าเรือ ซึ่งจะมองในภาพรวม โดยเน้นการจัดการที่เน้นความสะดวกสบาย ความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัย (Lekakou et al., 2009; Brida et al., 2012) โดยหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องในการจัดการท่าเรือได้แก่ กรมเจ้าท่า ศาลากร ตรวจคนเข้าเมือง ท่าเรือ บริษัทนำเที่ยว โดยเฉพาะตัวแทนเรือสำราญ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากสายการบินเรือให้ทำหน้าที่เสมือนตัวแทนของสายการบินเรือนั้นๆ ในการประสานงานกับผู้รับผิดชอบหลักในท่าเรือนั้นๆ และประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูล ในการจองท่าเรือ ขออนุญาตนำเรือเข้ามา

เทียบท่า จัดเตรียมสิ่งต่างๆ ตามที่เรือสำราญต้องการ พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนข้อมูลต่างๆ ทั้งระบบการจัดการ การนำเรือเข้าออก การเตรียมบุคลากร เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย การจัดการเรื่องความปลอดภัย การนำเรือเข้าเทียบท่า เป็นต้น

3.2.2 พิธีการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration Formality) ในการนำเรือสำราญเข้ามายังท่าเรือแต่ละท่าเรือ มีหน่วยงานทางด้านความมั่นคงที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น กรมเจ้าท่า ศุลกากร ด่านกักกันโรค กองตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น พิธีตรวจคนเข้าเมือง ถือเป็นพิธีการที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารมากที่สุด เพราะโดยปกติผู้โดยสารที่เข้ามาท่าเรือหลักหรือท่าเรือแวะพัก ล้วนต้องเกี่ยวข้องกับพิธีการตรวจคนเข้าเมืองทั้งสิ้น เพราะฉะนั้น จำเป็นต้องจัดการบริการให้รวดเร็ว (Tourism Queensland, 2006; Ontario Ministry of Tourism, 2006) มีความโปร่งใส (Monpanthong & Choibamroong, 2015) มีเจ้าหน้าที่เพียงพอ (ASEAN, 2002) โดยเฉพาะสำหรับเรือขนาดใหญ่ที่จุผู้โดยสารจำนวนมาก

3.2.3 การจัดรายการนำเที่ยว (Shore Excursion Management) โดยส่วนใหญ่รายการนำเที่ยวจัดการโดยบริษัทที่ทางสายการบินเรือเป็นผู้แต่งตั้งล่วงหน้า ซึ่งต้องเป็นบริษัทที่มีประสบการณ์และความเป็นมืออาชีพ (Tourism Queensland, 2006) ตอบสนองความต้องการที่มีลักษณะเฉพาะ (TEC inc, 2007; Tan, 2009) สามารถสร้างสรรค์รายการนำเที่ยวที่น่าสนใจและมีคุณภาพ (London, 2010) ซึ่งในปัจจุบันนักท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดเล็กมักจะต้องการรายการนำเที่ยวที่สามารถตอบสนองความต้องการเฉพาะ สามารถปรับเปลี่ยนได้ (Port-Net, 2007) ในส่วนของนักท่องเที่ยวขนาดใหญ่ ต้องการรายการนำเที่ยวที่หลากหลาย (Gibson, 2006; WTO, 2010) รายการนำเที่ยวที่เรือสำราญนำไปเสนอให้ผู้โดยสารในเรือ ถือเป็นแหล่งรายได้ของสายการบินเรืออีกประเภทหนึ่ง เพราะฉะนั้นการที่รายการนำเที่ยวมีความน่าสนใจ แสดงถึงคุณภาพ และความเป็นลักษณะพิเศษจะเป็นการเพิ่มยอดขายและรายได้ให้กับสายการบินเรืออีกทางหนึ่ง อีกทั้งสามารถเติมเต็มความต้องการและสร้างประสบการณ์ให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญ

3.2.4 การมีส่วนร่วมของภาคีต่างๆ (Collaboration of Stakeholders) Valdeperez (2013) กล่าวว่า การพัฒนาการท่องเที่ยวสู่ความยั่งยืนควรให้ความสำคัญประเด็นการมีส่วนร่วมของภาคีที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น ภาครัฐ ภาคเอกชน และ ชุมชน โดยแต่ละภาคีต้องเข้าใจบทบาทและการมีส่วนร่วม ตั้งแต่กระบวนการในกำหนดแผนหรือเป้าหมายให้ชัดเจน และแนวทางในการขับเคลื่อนแผนให้สำเร็จอย่างยั่งยืน (Hoogkamer, 2013) สำหรับการจัดการท่าเรือ หน่วยงานภาครัฐต้องแสดงบทบาทการเป็นผู้นำ (Lead) ในการกำหนดนโยบายสนับสนุนในการทำการตลาด ส่วนภาคเอกชนต้องเป็นผู้ขับเคลื่อน (Drive) ในการจัดการให้เกิดคุณภาพบริการเพื่อสร้าง

ความมั่นใจ และชุมชนต้องเป็นฐาน (Base) ที่ต้องมีส่วนร่วมในการจัดการท่าเรือ ใต้ผลประโยชน์อันเป็นธรรมจากการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยทุกภาคีต้องเข้ามาช่วยคิด ช่วยพิจารณา และขับเคลื่อนอย่างบูรณาการ (Magala & Sammons, 2008; Tan, 2009; Bayley, 2009) ยกตัวอย่างกรณีของประเทศไทย กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬาต้องเป็นผู้นำในการขับเคลื่อนนโยบายให้เป็นรูปธรรมและร่วมบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ต้องเป็นผู้นำในการทำการตลาด การท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องพัฒนาท่าเรือให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับเรือสำราญที่มีแนวโน้มขนาดใหญ่มากขึ้น บริษัทนำเที่ยวต้องให้บริการสายการบินเรือและนักท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างเต็มที่ เป็นต้น

3.3 สินค้าการท่องเที่ยว (Tourism Products)

องค์ประกอบที่สำคัญในการดึงดูดสายการบินเรือ ในการกำหนดเส้นทางการเดินเรือและคัดเลือกท่าเรือเพื่อบรรจุไว้ในเส้นทางการเดินเรือ นั้น องค์ประกอบหลักที่จำเป็นอย่างยิ่ง คือ สินค้าทางการท่องเที่ยว ซึ่งสามารถแยกย่อยออกเป็นรายละเอียดดังต่อไปนี้ 1) แหล่งท่องเที่ยว 2) กิจกรรมทางการท่องเที่ยว 3) สนามบิน และ 4) โรงแรมที่พัก

3.3.1 แหล่งท่องเที่ยว (Attraction) แหล่งท่องเที่ยวเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการจัดการการท่องเที่ยว (WTO, 2010) และดึงดูดสายการบินเรือในการคัดเลือกท่าเรือเพื่อออกแบบเส้นทางการเดินเรือ อีกทั้งเป็นปัจจัยสำคัญที่กลุ่มเป้าหมายเรือสำราญตัดสินใจเลือกซื้อโปรแกรมล่องเรือของสายการบินเรือ (Brida et al., 2012; Busby & O'Neill, 2013) ในการพิจารณาแหล่งท่องเที่ยวของท่าเรือ สิ่งที่สำคัญคืออัตลักษณ์ที่ไม่เหมือนท่าเรืออื่น (Ontario Ministry of Tourism, 2006; Tongzon & Heng, 2013) ความหลากหลาย (Port-Net, 2007; Gibson, 2012; Cruise Gateway North Sea, 2012) ความสวยงาม ความมีชื่อเสียง (Monpanthong, 2014) ความคุ้มค่า (Busby & O'Neill, 2013) และความเหมาะสมต่อกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของสายการบินเรือ นั้นๆ ดังนั้น การคัดเลือกท่าเรือเพื่อออกแบบเส้นทางการเดินเรือ แหล่งท่องเที่ยวต้องน่าสนใจ มีจุดเด่นแตกต่างจากท่าเรืออื่น มีความหลากหลาย จึงเป็นคุณลักษณะหลัก

3.3.2 กิจกรรมทางการท่องเที่ยว (Activity) กิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในองค์ประกอบในการพัฒนาการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว (Lekakou et al., 2009; Cam, 2011; Busby & O'Neill, 2013) กิจกรรมการท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายสามารถจะกลุ่มนักท่องเที่ยวได้กว้าง (Tourism Queensland, 2006; Tan, 2009) ทำให้ระยะเวลาการพำนักยาวขึ้น และเป็นตัวเพิ่มรายได้ให้แก่จุดหมายปลายทาง ในส่วนของการท่องเที่ยวเรือสำราญ กิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยว

เรือสำราญใช้จ่ายเงินระหว่างแวะพักยังท่าเรือ เนื่องจากบริบทของเรือสำราญเปลี่ยนไปโดยเจาะกลุ่มเป้าหมายที่กว้างมากขึ้น (Ontario Ministry of Tourism, 2006) ดังนั้น กิจกรรมทางการท่องเที่ยวของท่าเรือต้องมีความหลากหลาย แยกต่าง และคุ้มค่า (Cruise Gateway North Sea, 2012) เพื่อสร้างประสบการณ์ให้กับนักท่องเที่ยว ณ ท่าเรือนั้น (WTO, 2010)

3.3.3 สนามบิน (Airport) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญลำดับต้นๆ สำหรับการเป็นท่าเรือหลัก (ASEAN, 2002; Port-Net, 2007) เนื่องจากเป็นท่าเรือที่นักท่องเที่ยวต้องเดินทางเข้ามาเพื่อลงเรือ หรือเดินทางออกไปหลังลงเรือ ซึ่งสนามบินต้องเป็นสนามบินนานาชาติ (Gibson, 2012) ที่มีเที่ยวบินในเส้นทางของกลุ่มลูกค้าหลักของเรือสำราญเพื่อเดินทางเข้าถึงได้ง่าย สะดวก มีเที่ยวบินหลากหลาย และต้องไม่ไกลจากโรงแรมที่พักและท่าเรือ

3.3.4 โรงแรมที่พัก (Accommodation) โรงแรมที่พักเป็นองค์ประกอบที่สำคัญสำหรับท่าเรือหลัก (ASEAN, 2002) เช่นเดียวกัน เนื่องจากพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเรือสำราญมักต้องการท่องเที่ยว ณ ท่าเรือหลัก ก่อนลงเรือหรือหลังขึ้นจากเรือ ในขณะที่การเป็นท่าเรือแวะพักนั้น โรงแรมที่พักไม่ได้มีความจำเป็น เพราะทุกคนจะพักค้างคืนบนเรือสำราญแม้ว่าเรือสำราญลำนั้นจะแวะค้างคืนในท่าเรือนั้น ดังนั้น โรงแรมที่พักไม่ได้มีความจากสนามบินและท่าเรือ (Tan, 2009) มีความหลากหลาย ทั้งโรงแรมระดับหรูสำหรับนักท่องเที่ยวระดับหรู (Port-Net, 2007) และโรงแรมราคาประหยัดเพื่อตอบสนองความต้องการนักท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่เป็นคนวัยทำงาน (Monpanthong, 2014)

3.4 ภาพลักษณ์ของท่าเรือ (Destination Image)

อนึ่ง ความหมายของคำว่าท่าเรือในมิติของเรือสำราญไม่ได้มีขอบเขตเพียงแค่ว่าท่าเรือ แต่หมายถึงจุดหมายปลายทางที่ให้บริการเรือสำราญและนักท่องเที่ยว หรืออีกนัยหนึ่ง คือ การจัดการจุดหมายปลายทาง (Destination Management) สำหรับภาพลักษณ์ที่จำเป็นในการแสดงบทบาทการเป็นท่าเรือนั้น ได้แก่ 1) ความปลอดภัย 2) ความสะอาด 3) สุขอนามัย 4) ผู้ให้บริการ 5) ความคุ้มค่าเงิน 6) การยอมรับของชุมชน 7) สถานการณ์ทางการเมือง และ 8) ชื่อเสียงของท่าเรือ

3.4.1 ความปลอดภัย (Safety) ความปลอดภัยเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ เนื่องจากโดยส่วนใหญ่เป็นการเดินทางทางทะเล ซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ สภาพทะเล ฤดูกาล จากการศึกษา (ASEAN, 2002; Gibson, 2006; Ontario Ministry of Tourism, 2006; Tan, 2009; Gibson, 2012; Busby & O'Neill, 2013; Monpanthong, 2014) พบว่าความปลอดภัยเป็นปัจจัยต้นๆ ในการตัดสินใจเลือกเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญของกลุ่มเป้าหมาย อีกทั้งต้องเป็นไปตามกฎขององค์กรทางทะเล

ระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ในการตรวจสอบความปลอดภัยของท่าเรือเพื่อให้ผ่านเกณฑ์ระดับนานาชาติ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2558) จะเห็นได้ว่าหากท่าเรือไม่มีความปลอดภัย สายการเดินทางจะไม่ยอมเสี่ยงนำเดินทางมายังท่าเรือนั้น เนื่องจากความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวมีความสำคัญมากที่สุด เพราะฉะนั้น การจัดการท่าเรือจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับความปลอดภัยเป็นอันดับแรกเสมอ โดยการจัดการความปลอดภัยครอบคลุมทั้งตัวท่าเรือและสถานที่ต่างๆ ที่นักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยว สำหรับความปลอดภัยจะมีประเด็นที่เกี่ยวข้องทั้งเรื่องของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย อุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และแผนการจัดการความปลอดภัยที่ทางท่าเรือและทางเรือสำราญต้องประสานงานร่วมกัน ดังนั้นการจัดการท่าเรือหลัก จึงเน้นอุปกรณ์ต่างๆ สำหรับความปลอดภัยโดยเฉพาะที่ท่าเรือ (Port-Net, 2007) เช่น เครื่องตรวจจับโลหะ (Metal Detector) เครื่องตรวจสอบสัมภาระ (X-Ray Machine) เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Security Officer) ในขณะที่ท่าเรือแวะพักจะเน้นความปลอดภัยบริเวณแหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยว และการเดินทาง (Ontario Ministry of Tourism, 2006) ดังนั้น หากจะพัฒนาให้เป็นที่เรือผสม การจัดการความปลอดภัยทั้งบริเวณท่าเรือ ระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว โดยการบูรณาการทั้งในเชิงนโยบาย แผนจัดการความปลอดภัย ตลอดจนถึงการปฏิบัติงานจริง และให้ทุกคนเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับการจัดการท่าเรือ เพื่อให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญและสายการเดินทางมั่นใจในการจัดการความปลอดภัยสูงสุด

3.4.2 ความสะอาด (Cleanliness) มองในประเด็นเชิงพื้นที่ ได้แก่ ตัวแหล่งท่องเที่ยว บริเวณท่าเรือ และพื้นที่โดยรอบ มีการศึกษาความสำคัญของความสะอาดในมุมมองของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ พบว่า ความสะอาดของแหล่งท่องเที่ยวมีความสำคัญ โดยเฉพาะ พื้นที่ สภาพอากาศ ธรรมชาติสิ่งแวดล้อม เป็นต้น (Dowling, 2006; Tan, 2009) ดังนั้นการจัดการเรื่องความสะอาดจึงเป็นข้อควรพิจารณาในการจัดการท่าเรือ

3.4.3 สุขอนามัย (Sanitation) สุขอนามัยเป็นประเด็นสำคัญมากที่สุดสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Tan, 2009) เนื่องจากเป็นการเดินทางที่มีกลุ่มคนจำนวนมากในพื้นที่จำกัด ขณะที่เรือสำราญมีเพียงแค่อุบัติการณ์ทางการแพทย์ (Medical Center) เล็กๆ ซึ่งมีเครื่องมือทางการแพทย์ที่จำกัด สุขอนามัยทั้งบนเรือและบนฝั่งจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะประเด็นเรื่องอาหาร น้ำดื่ม น้ำใช้ที่ต้องถูกสุขอนามัยตามมาตรฐานของ Vessel Sanitation Program: VSP ซึ่งกำหนดและควบคุมโดย Center of Disease Control (CDC) (Gibson, 2006) เพื่อป้องกันนักท่องเที่ยวเรือสำราญจากการติดเชื้อไวรัสทางเดิน

อาหาร (Norovirus) ซึ่งหากสายการเดินเรือใดมีผู้โดยสารติดเชื้อเกินร้อยละ .5 ของผู้โดยสารทั้งหมด ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบ จะทำการตรวจสอบในประเด็นเรื่องสุขอนามัย (Gibson, 2012) เพราะฉะนั้น หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบต้องกระตุ้นผู้เกี่ยวข้องจัดการเรื่องสุขอนามัยโดยเฉพาะอาหาร และน้ำดื่ม

3.4.4 ผู้ให้บริการ (Service Provider) การท่องเที่ยวเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบริการ ผู้ให้บริการคือผู้สร้างสรรค์สิ่งต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว ดังนั้น คนคือผู้ส่งมอบคุณภาพบริการสู่นักท่องเที่ยวเพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีและความประทับใจ (Tongzong & Heng, 2005; Magala & Sammons, 2008) การจะสร้างความประทับใจนั้น มาจากทัศนคติที่ดี ความเป็นมิตร (Tourism Queensland, 2006; Gibson, 2012; Cruise Gateway North Sea, 2012) ประสบการณ์และสมรรถนะ (Port-Net, 2007) โดยผู้ให้บริการส่วนใหญ่ ได้แก่ มัคคุเทศก์ บริษัทนำเที่ยว ตัวแทนเรือสำราญ พนักงานขับรถ/เรือ เจ้าหน้าที่ภาครัฐ บริการตามแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น

3.4.5 ความคุ้มค่าเงิน (Value for Money) ความคุ้มค่าเงินพิจารณาจากสิ่งที่ได้รับ (Perceived Value) ที่สูงกว่าความคาดหวัง (Expectation) ไม่ใช่พิจารณาเพียงแค่ว่าราคาที่ต่ำ ดังนั้น การนำเสนอสินค้าและบริการนั้น จะต้องตอบสนองความคาดหวัง เพื่อให้เกิดความพึงพอใจ เพราะนั่นคือความคุ้มค่าเงิน มีการศึกษาในประเด็นปัจจัยที่สำคัญต่อการจัดการท่าเรือพบว่า ความคุ้มค่าเงินเป็นปัจจัยที่นักท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญ (Busby & O'Neill, 2013) การส่งมอบคุณค่าผ่านทางสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวให้รับรู้ได้ว่าเงินที่จ่ายไปคุ้มค่ากับสิ่งที่ได้รับเป็นสิ่งสำคัญ ดังนั้นการออกแบบกระบวนการในการส่งมอบคุณค่า (Value Creation) เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่นักท่องเที่ยวจึงเป็นสิ่งสำคัญ

3.4.6 การยอมรับของชุมชน (Social Acceptance) ASEAN (2002) กล่าวว่า การยอมรับของชุมชนเป็นประเด็นที่สำคัญมากในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เนื่องจากชุมชนเป็นภาคีที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดจากการพัฒนาการท่องเที่ยว ดังนั้น เจ้าของพื้นที่หรือชุมชนต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจ แบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม และดูแลทรัพยากรของตนเองเพื่อให้เกิดความยั่งยืน (Pavlic, 2013) ที่ผ่านมา ท่าเรือบางแห่งเจอปัญหาจากการไม่ยอมรับของชุมชน เช่น การประท้วง การปิดท่าเรือ การไม่อนุญาตให้เรือสำราญเข้าเทียบท่า เป็นต้น สาเหตุมาจากการขัดแย้งระหว่างชุมชนกับภาคเอกชน ส่งผลเสียหายต่อสายการเดินเรือและภาพลักษณ์ของท่าเรือนั้นๆ

3.4.7 สถานการณ์ทางการเมือง (Political Situation) ประเด็นความปลอดภัยมีความสำคัญอย่างมากต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญ หากสถานการณ์การเมืองไม่สงบถือว่ามี

ความเสี่ยงอย่างยิ่งในมุมมองของสายการเดินเรือ (Pizam & Fleischer, 2002; Neumayer, 2004; Lekakou et al., 2009; Nassar, 2012) อีกทั้งส่งผลต่อความไม่มั่นใจในการเดินทางเข้ามายังท่าเรือที่สถานการณ์ทางการเมืองที่ไม่สงบ (Upadhavaya, et al., 2011) หลายประเทศเคยได้รับผลกระทบจากความไม่มั่นคงจากสถานการณ์ทางการเมือง เช่น อียิปต์ เปรู หรือแม้แต่ประเทศไทย สำหรับกรณีประเทศไทย สายการเดินเรือ Princess ที่เคยใช้แหลมฉบังเป็นท่าเรือหลัก ได้ย้ายไปประเทศสิงคโปร์แทน และมีหลายสายการเดินเรือได้ยกเลิกการนำเรือเข้ามาแวะพักยังท่าเรือประเทศไทยในช่วงเวลาดังกล่าว เนื่องจากประเทศไทยที่มีภาวะความไม่ปรกติจากการประท้วงหรือเหตุการณ์ขัดแย้งท่าเรือเหล่านั้นจะถูกเปลี่ยนสถานะจากระดับที่ 1 คือ สถานการณ์ปรกติ เป็นระดับ 2 คือต้องพึงระวัง หรือระดับ 3 คือไม่ปลอดภัย และโดยส่วนใหญ่สายการเดินเรือจะยกเลิกการใช้บริการท่าเรือเหล่านั้นทันที ความมั่นคงทางการเมืองจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการจัดการท่าเรือ (Cruise Gateway North Sea, 2012)

3.4.8 ชื่อเสียงของท่าเรือ (Reputation of Port) ชื่อเสียงของท่าเรือสามารถดึงดูดสายการเดินเรือในการเลือกท่าเรือบรรจุในเส้นทางการเดินเรือ (TEC inc, 2007) ตัวอย่างเช่น ท่าเรือภูเก็ตเป็นท่าเรือที่สายการเดินเรือนิยมใส่ไปในเส้นทางการเดินเรือในแถบฝั่งทะเลอันดามัน ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบัง เวียดนาม เป็นท่าเรือที่โดดเด่นบริเวณฝั่งอ่าวไทย เนื่องจากท่าเรือเหล่านี้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี ชื่อเสียงของท่าเรือมักจะเกิดจากตัวแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีความปลอดภัย มีความเป็นมิตร เป็นต้น

จากองค์ประกอบที่กล่าวมาข้างต้น การจัดการท่าเรือแบบผสมนั้นจำเป็นต้องนำตัวชี้วัดมาใช้เป็นเกณฑ์พิจารณาเพื่อประเมินศักยภาพของการจัดการท่าเรือ (ภาพที่ 2) ซึ่งได้แก่

1) ความสามารถในการเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่น (Port Comparativeness) เนื่องจากสายการเดินเรือจำเป็นต้องเลือกท่าเรือที่เหมาะสม น่าสนใจ คุ้มค่ามากที่สุด เพราะฉะนั้นตัวท่าเรือจึงต้องมีศักยภาพสามารถเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่นๆ เพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันให้ได้ โดยตัวชี้วัดนี้พิจารณาจากคุณภาพสินค้าทางการท่องเที่ยว คุณภาพบริการ ศักยภาพของตัวท่าเรือ ซึ่งประเด็นเหล่านี้เป็นการประเมินก่อนที่ทางสายการเดินเรือจะตัดสินใจ

2) ความได้เปรียบในการแข่งขัน (Port Competitiveness) โดยวัดจากความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว กำไรระยะยาว รายได้โดยรวมของท่าเรือ การเป็นอยู่ของท้องถิ่น ประเด็นเหล่านี้พิจารณาหลังจากเรือสำราญได้เข้ามาใช้บริการแล้ว โดยเป็นการวัดทั้งในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

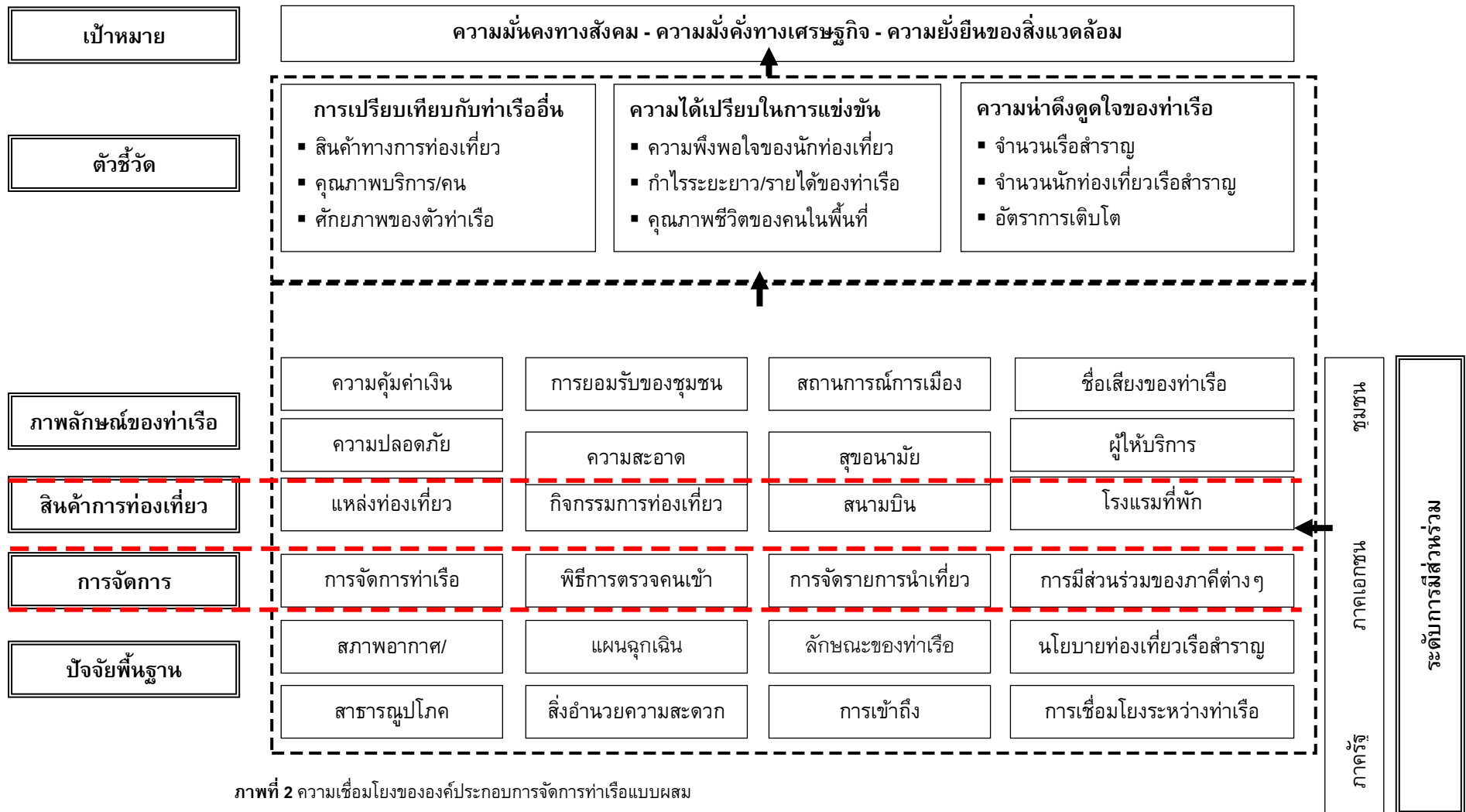
3) ความสามารถในการดึงดูดของท่าเรือ (Port Attractiveness) ได้แก่ จำนวนเรือสำราญ นักท่องเที่ยวเรือสำราญ อัตราการเติบโต ประเด็นนี้จะเป็นการประเมินจากผลของตัวชี้วัดทั้งสองตัวก่อนหน้าเพื่อวัดการเติบโตที่ต่อเนื่องและยั่งยืน

นอกจากตัวชี้วัดที่เป็นเกณฑ์ในการวัดความสำเร็จของการจัดการท่าเรือแบบผสมแล้วนั้น เป้าหมายในการจัดการท่าเรือแบบผสม มีทั้งสิ้น 3 ประการ ได้แก่ ความมั่นคงทางสังคม (Social Stability) ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ (Economic Prosperity) ความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม (Environmental Sustainability) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยหลากหลายงานที่ให้ ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืน (Hritz & Cecil, 2008; Brida et al., 2009; Klein, 2011; WTO, 2010; Valldepérez, 2013) โดยหลักการจัดการท่าเรือที่ควรให้ความสำคัญผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคที่เกี่ยวข้อง เน้นสมดุลระหว่างการพัฒนาและการรักษาเพื่อให้ผลกระทบในระดับที่ยอมรับได้ โดยไม่เน้นผลประโยชน์ด้านใดด้านหนึ่งเพียงด้านเดียว เช่น ไม่เน้นเพียงแค่อำนาจรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญ แต่ควรเน้นการกระจายรายได้ไปสู่ทุกคนที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม ไม่เน้นเพียงแค่อำนาจรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญ แต่ควรเน้นการกระจายรายได้ไปสู่ทุกคนที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม ไม่เน้นเพียงแค่อำนาจรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญ แต่ควรเน้นการกระจายรายได้ไปสู่ทุกคนที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม ไม่เน้นเพียงแค่อำนาจรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญ แต่ควรเน้นการกระจายรายได้ไปสู่ทุกคนที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม ไม่เน้นเพียงแค่อำนาจรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญ แต่ควรเน้นการกระจายรายได้ไปสู่ทุกคนที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม

4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาค้นคว้าประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมในครั้งนี้ นอกจากเป็นการสร้างองค์ความรู้ใหม่เกี่ยวกับการจัดการท่าเรือแบบผสมให้กับวงการการศึกษาแล้ว ยังสามารถนำผลการศึกษาไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการศึกษาในอนาคต เนื่องจากองค์ความรู้ในเรื่องการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญยังเป็นสิ่งใหม่สำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะการจัดการท่าเรือแบบผสมยังไม่มีผู้ทำการศึกษาแบบเฉพาะเจาะจงมาก่อน ในขณะที่ในภาคอุตสาหกรรม ท่าเรือหลายแห่งพยายามพัฒนาท่าเรือให้เป็นแบบผสม อีกทั้งนโยบายของภาครัฐได้กำหนดนโยบายในการพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมเรือสำราญ ดังนั้น องค์ประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมนี้ สามารถนำไปเป็นกรอบในการประเมินศักยภาพของท่าเรือต่างๆ ในแต่ละท่าเรือโดยเฉพาะประเทศไทยได้ เนื่องจากที่ผ่านมา ท่าเรือต่างๆ ของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือเกาะสมุย ท่าเรือกระบี่ ท่าเรือคลองเตย หรือแม้แต่ว่าเรือแหลมฉบัง ส่วนใหญ่แสดงบทบาทการเป็นท่าเรือแวะพัก นอกจากนี้ การทำวิจัยในอนาคตสามารถมุ่งเน้นการศึกษาศักยภาพ โดยใช้องค์ประกอบเป็นท่าเรือผสมเป็นเกณฑ์เบื้องต้น ในการเตรียมความพร้อมเพื่อสร้างโอกาสให้

ท่าเรือต่างๆ ในประเทศไทยในการขับเคลื่อนให้เป็นท่าเรือที่รองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวเรือสำราญ ไม่เพียงแต่เป็นท่าเรือแวะพัก แต่สามารถเป็นท่าเรือหลักที่สายการบินเลือกให้เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดสิ้นสุดของการท่องเที่ยว อันจะสร้างประโยชน์ในมิติเศรษฐกิจได้มากขึ้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง



ภาพที่ 2 ความเชื่อมโยงขององค์ประกอบจัดการท่าเรือแบบผสม

5. เอกสารอ้างอิง

- ASEAN. (2002). **ASEAN Cruise Development Framework**. A Study for an Integrated Regional Cooperation Framework Plan. (n.p).
- Baker, D. (2013). **Cruise passengers' perceptions of safety and security while cruising the Western Caribbean**. *Revista Rosa dos Ventos*, 5 (1): 140-154.
- Barbados. (2001). **National Development through Sustainable Tourism**. Barbados.
- Bateman, S. (2010). **Maritime Capacity Building in the Asia-Pacific Region: Capacity Building for Maritime Security Cooperation: What are We Talking About?**. *Australian Maritime Affairs*. 30: 5-20.
- Bayley, M. (2009). **Global Cruise Industry "Strategy for success in the Asian cruise Market"**. Royal Caribbean Cruises Ltd: 1-28.
- Bhattacharyay, B. N. (2009). **Infrastructure Development for ASEAN Economic Integration**. Asian Development Institute. ADBI Working Paper 138: 1-22.
- Brida, G. J & Pulina E. R. & Riano, E. & Zapata Aguirre, Z. (2012). **Cruise Passengers in a Homeport: A Market Analysis**. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 15 (1): 68-87.
- Brida, J.G., & Zapata Aguire, S. (2009). **"The impacts of the cruise industry on tourism destination"**, in **Castellani, V., Sala, S. (ed.) Sustainable tourism as a factor of local development**, Tangram edizioni Stientifiche, Trento.
- Busby, G. & O'Neill, J. (2013). **Port of Call: In Search of Competitive Advantage**. *European Journal of Tourist*. 4 (1): 123-160.
- Cam, A.T.T. (2011). **Explaining tourists Satisfaction and intention to revisit NhaTrang, Vietnam**. University of Tromso. Master's thesis, Norway & NhaTrang University.
- Carnival Corporation and PLC. (2012). **2012 Annual Report: The Power of Our Global Brands**. Report.
- Chang, T. C. (2004). **Tourism in a "Borderless" World: The Singapore Experience. (Asia Pacific Issues)**. The East West Center; no. 73, p.1-8.
- CLIA. (2007). **Cruise Market Profile, April 2007**. Study conducted by TNS Travel & Transport. Report.
- CLIA. (2013). **Cruise Lines International Association (CLIA) 2013 North America Cruise Industry Update**. Report.
- CLIA. (2014). **CLIA, 2014 State of the Cruise Industry Report**. Cruise Line International Association. Report.
- Cruise Gateway North Sea. (2012). **Decision Criteria for Cruise Port Selection in the North Sea Region**. Report.
- Davidoff, P. G. & Davidoff, D. S. (1994). **Sales and Marketing for Travel & Tourism**. 2nd ed. UK: Prentice Hall.
- Demetriou, I. (2011). **The promotion of the new Larnaka port as a homeport for cruises in the wider region of Eastern Mediterranean: Challenges, Perspectives and Specific Proposals**. *Maritime Institute of Eastern Mediterranean*: p.1-30.
- Dowling, K. (2006). **Cruise Ship Tourism. CAB International 2006**. London: Textbook.
- Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). (2005). **Issues and Challenges in Caribbean Cruise Ship Tourism**. Project document.
- Eng Hong, N. (2015). **Chinese Ports: Building and More Building**. *Cruise Industry News Quarterly*, 25(102), 46-50.
- England. (2010). **A Strategic Action Plan for Tourism 2010-2020**. Manual.
- European Commission. (2009). **Tourist Facilities in Ports: The Economic Factor**. Policy Research Corporation; p.1-65.
- G.P. Wild and BREA. (2009). **Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe** (prepared for the European Cruise Council and Euroyards). Report. (n.p.).
- Gibson, P. (2006). **Cruise Operations Management**. Burlington: Butterworth-Heinemann. Textbook.

- Gibson, P. (2012). **Cruise Operations Management**. UK: Routledge.
- Greenwood, B, A. & Barron, P. (2005). **Issues determining the development of cruise itineraries: A focus on the luxury market. School of Tourism and Leisure Management**. Master thesis, The University of Queensland.
- Hawke, A. (2012). **Independent Review of the Potential for Enhanced Cruise Ship Access to Garden Island Sydney**. Australian Government. 1-165.
- Hoogkamer, P. L. (2013). **Assessing and Managing Cruise Ship Tourism Historic Port Cities: Case Study Charleston, South Carolina. Graduate School of Architecture, Planning and Preservation**. Master's thesis, Columbia University.
- Hritz, N., & Cecil, A. K. (2008). **Investigating the Sustainability of Cruise Tourism. A Case Study of Key West**. Journal Of Sustainable Tourism, 16(2), 168-181.
- Hull, S.J. & Losekoot, E. (2012). **Customer orientation of cruise destinations in Newfoundland and Labrador, Canada – exploring key issues for ports and the cruise lines**. Tourism. 60 (1): 71-90.
- Hunt, D. S. & Arnett, B. D. (2004). **Market Segmentation Strategy, Competitive Advantage, and Public Policy: Grounding Segmentation Strategy in Resource-Advantage Theory**. Australasian Marketing Journal. 12 (1): 7-25.
- International Harbour Masters Association. (2014). **Port Information Guide: Rotterdam March 2014**. Port of Rotterdam. Manual.
- ISL. (2011). **Shipping Statistics and Market Review**. Institute of Shipping Economics and Logistics. 55 (8): 1-15.
- Kizielewicz, J. (2012). **Theoretical Considerations on Understanding of the Phenomenon of Maritime Tourism in Poland and the World**. Scientific Journals. 31 (103): 186-116.
- Klein, R. A. (2011). **Responsible Cruise Tourism. Issues of Cruise Tourism and Sustainability**. Journal of Hospitality & Tourism Management (Cambridge University Press), 18(1), 107-116.
- Lekakou, M.B, Palli, A.A. and Vaggelas, K. G. (2009). **Is this a home-port? An analysis of Cruise's industry's selection criteria**. Department of Shipping Transport & Trade, University of Aegean, Greece, p.1-18.
- Lekakou, M. B. & Pallis, A. A. & Vaggelas, K. G. (2010). **Which Homeport in Europe: The Cruise Industry's Selection Criteria**. Tourismos: An International Multidisciplinary Journal of Tourism, Volume X, Number X. PP x. (No yet publish just submit).
- Liu, M.X. (2006). **Customer Relationship Management in Asia/Pacific Cruise Industry**. Master thesis's University of Nottingham.
- London, R. W. (2010). **Ship to shore: The nexus and optimisation of risk**. Ministry of Tourism, Tourism Research Scholarship, Research report.
- Magala, M. & Sammons, A. (2008). **A New Approach to Port Choice Modelling**. Maritime Economics & Logistics. 10 (1): 9-34.
- McCalla, R. T. (1997). **An Investigation into Site and Situation: Cruise Ship Port**. Voor Economische en Sociale Geografie. 89 (1): 44-55.
- Merk, O. (2010). **The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report**. OECD. Ministry of Tourism Government of India. (2013). **Study on development of Cleanliness Index for Cities**. Market Research Division. Manual.
- Monpanthong, P. (2004). **A Model of Phuket Port Management for Cruise Tourism**. Ph.D. thesis's National Institute of Development Administration.
- Monpanthong, P. & Choibamroong, T. (2015). **Performance of Phuket's Port of Call Management for Cruise Tourism: an Assessment of IPA Application**. WMS Journal of Management. 4(1): 1-11.

- Munro, M. J. & Gill, G. W. (2006). **The Alaska Cruise Industry**. CAB International 2006. Cruise Ship Tourism (ed. Dowling, K. R).
- Nassar, A. M. (2012). **Political Unrest Costs Egyptian Tourism Dearly: An Ethnographical Study**. International Business Research. 5(10): 2012.
- Neumayer, E. (2004). **The Impact of Political Violence on Tourism: Dynamic Cross-National Estimation**. Journal of Conflict Resolution. 48 (April): 259-281.
- Ogawa, Y. & Tanase, Y. & Nagayama, J. & Higuchi, Y. & Yoshida, S. (2009). **Promotion of Cruise Tourism: Promoting the Tourism Industry in the Future**. Tourism Thesis; p.1-21.
- Ontario Ministry of Tourism. (2006). **Developing Shore Excursions for Great Lakes Cruises: A Workbook**. Manual.
- PATA. (2011). **The Cruise Industry in Asia Pacific: Issues and Trends**. Pacific Asia Travel Association, 16 (2): p.1-19.
- Pavlic, I. (2013). **Cruise Tourism Demand Forecasting – The Case Study of Dubrovnik**. Tourism and Hospitality Management. 19 (1): 125-142.
- Pizam, A. & Fleischer A. (2002). **“Severity, vs. Frequency of Acts of Terrorism: Which has a Larger Impact on Tourism Demand?”**. Journal of Travel Research. 40 (3): 337–339.
- Port-Net. (2007). **Challenges and Future Trends: Ports and Passengers in Europe – The Baltic Range (Tallinn, Riga, Klaipeda and Kaliningrad)**. Port-Net Study 04-5. Spinter research Ltd; p. 1-136.
- Regmi, K.U. (2009). **Relationship between Air Transport and Tourism: Case Study of Nepal**. Molde University College; p.1-84.
- Rodrigue, P.J & Notteboom, T. (2012). **The cruise industry: itineraries, not Destinations**. Port Technology International: 1-4.
- Royal Caribbean Cruises Ltd. (2012). **Annual Report. Report**.
- Simpson, M.C. & Gössling, S. & Scott, D. (2008). **Report on the International Policy and Market Response to Global Warming and the Challenges and Opportunities that Climate Change Issues Present for the Caribbean Tourism Sector**. Caribbean Regional Sustainable Tourism Development Programme (CRSTDP), Caribbean Tourism Organization, Barbados.
- Singh, A. (2000). **The Asia Pacific Cruise Line Industry: Current Trends, Opportunities and Future Outlook**. Report.
- Tarlow, P. & Korstanje, E. M. & Amarin, E. & Gandara, G. M. J. (2012). **Cruise Risks, Threats and Dangers: A Theory**. American Journal of Tourism Research. 1 (2): 16-25.
- TEC inc. (2007). **Port of Sydney Master Plan**. In association with CBCL Limited Bermello Ajamil & Partners, Inc. Martin Associates. Report. November 2007.
- The World Bank. (2007). **The International Bank for Reconstruction and Development: Alternative Port Management Structures and Ownership Models**. Port Reform Toolkit. Edition 2, Module 3.
- Tonzon, J. & Heng, W. (2005). **Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container port (terminal)**. Transportation Research. Part A 39: 405-424.
- Tourism Queensland. (2006). **Cruise Destination - A How to Guide**. Thompson Clarke Shipping. Report.
- Tourism Western Australia. (2012). **Western Australia Cruise Shipping Strategic Plan 2012-2020**. The Government of Western Australia. Report.
- Trelawny, C. (2005). **Maritime Security: Implementation of the ISPS Code. 3rd**. Intermodal Africa 2005 Tanzania Exhibition and Conference Dares Salaam.
- United Nations and Environmental Programme (UNEP). (2008). **Disaster Risk Management for Coastal Tourism Destinations Responding to Climate Change: A Practical Guide for Decision Makers**. UNEP Manuals on Sustainable Tourism. Textbook.

- UNWTO. (2011). **UNWTO World Tourism Barometer, 9. Report.**
- UNWTO. (2012). **Asia Pacific Newsletter Issue 25.** Report.
- UNWTO. (2013). **Domestic Tourism in Asia and the Pacific,** UNWTO, Madrid.
- Upadhayaya, K. P. & Müller-Böker, U. & Sharma, S. R. (2011). **Tourism amidst Armed Conflict: Consequences, Copings, and Creativity for Peace-building through Tourism in Nepal.** The Journal of Tourism and Peace Research, 1(2), 22-40.
- Valldepérez, P. I. (2013). **Tourism destination zoning in rural regions: A consumer-based approach in Terres de l'Ebre.** Master thesis's Universitat de Girona.
- Wentworth, D. (2010). **Economic Feasibility of Tawas Bay as a Cruise Ship Port of Call and Port City Guide.** Port of Call Committee and the City of East Tawas, p.1-100. Project study.
- WGL. (2002). **Developing Singapore into a Global Integrated Logistic Hub.** ERC Working Group on Logistics, p.1-21.
- Willis, R. (2012). **Development of the Cruise Industry from a Global and Hong Kong perspectives and key characteristics of cruising.** The Hong Kong Association of Travel Agents and International Travel Expo. 1-50.
- Wood, E. R. (2002). **Caribbean of the East? Global Interconnections and the Southeast Asian Cruise Industry.** A.J.S.S. 30:2; 420-440.
- World Tourism Organization and Asia-Pacific Tourism Exchange Center. (2016). **Sustainable Cruise Tourism Development Strategies – Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East Asia,** UNWTO, Madrid.
- WTO. (2007). **A Practical Guide to Tourism Destination Management.** The World Tourism Organization, Madrid, Spain. Manual.
- Wu, B. (2005). **The World Cruise Industry: A Profile of the Global Labor Market.** Seafarers International Research Center (SIRC). Cardiff University: p.1-42.
- ไพฑูริย์ มนต์พานทอง. (2558). การท่องเที่ยวเรือสำราญกับความท้าทาย. TAT Review Magazine 4: 2015.