

มิติด้านสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise)

นรากร นันทไตรภพ

วิทยาการปฏิบัติการ

กลุ่มบริการวิชาการ 3 สำนักวิชาการ

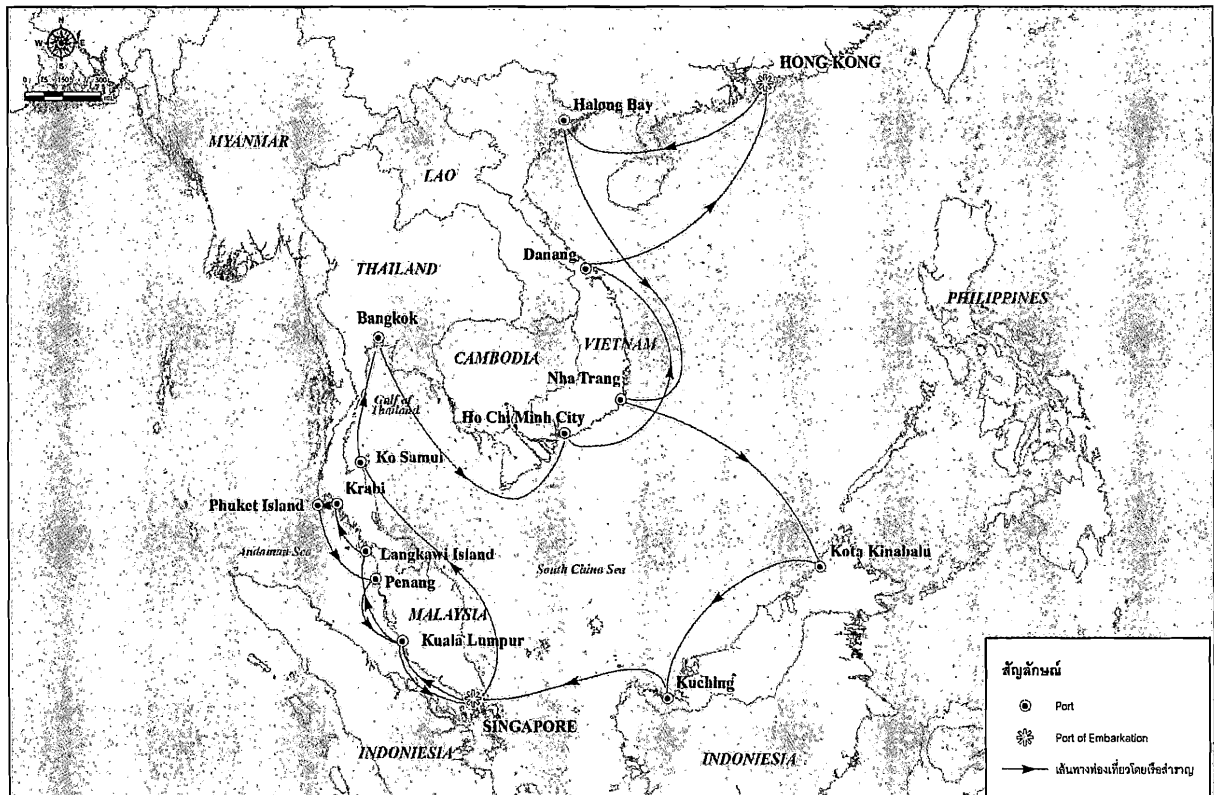
ปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ (Cruise) ในทวีปเอเชียเติบโตอย่างรวดเร็ว พบว่าปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากจาก พ.ศ. 2556 มีผู้โดยสารจำนวน 1.51 ล้านคน เพิ่มขึ้นเป็น 4.24 ล้านคน ใน พ.ศ. 2560 จุดหมายปลายทางที่สำคัญ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศไทย เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ไต้หวัน และสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ (Cruise Lines International Association, 2017 , p.6)

ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญ มุ่งสู่การเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเลและท่าเทียบเรือสำราญที่มีมาตรฐานระดับสากล โดยการพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนสร้างพื้นที่ท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือสำราญในบริเวณจังหวัดภูเก็ต กระบี่ และเกาะสมุย ซึ่งได้กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558-2560 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2558) ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2558 สั่งการให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนสร้างพื้นที่ท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือสำราญ (Cruise) (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2558) โดยการพัฒนาและส่งเสริมในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต กระบี่ และเกาะสมุย ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญและมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้รัฐบาลยังผลักดันให้เป็นท่าเรือในการเดินทางเชื่อมต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียน และครอบคลุมถึงการทบทวนและปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญ เช่น การรักษาสีสิ่งแวดล้อม การพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว การควบคุมบริหารจัดการของภาครัฐกิจ และความปลอดภัยของการเดินเรือ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2558)

จึงเห็นได้ถึงความสำคัญของการพัฒนาและการผลักดันโครงการท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือสำราญจากภาครัฐ ที่จะรองรับการขยายตัวของนักท่องเที่ยวจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ (Cruise) แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาดังกล่าวมีประเด็นจาก “การประจักษ์รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ในพื้นที่อำเภอเกาะสมุย ที่เกี่ยวกับมิติด้านสิ่งแวดล้อม” ได้แก่ น้ำเสียซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทางทะเล เช่น หอยทะเล ปะการัง และปะการังเทียม การเพิ่มขึ้นของขยะมูลฝอย ส่วนพื้นที่จังหวัดกระบี่ มีประเด็นการกัดเซาะชายฝั่งน้ำเสีย การรั่วไหลของน้ำมันจากการเดินเรือสำราญ และการเพิ่มขึ้นของขยะมูลฝอย (กรมเจ้าท่า, 2560) ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรนำมาพิจารณาและหาแนวทางการจัดการที่เหมาะสมต่อไป เพื่อรองรับการพัฒนาท่าเรือดังกล่าว ผู้ศึกษาจึงได้นำเสนอข้อมูลมิติด้านสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise) มุมมองจากทะเลอาเดรียติกเพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการดำเนินการในการป้องกันและหาแนวทางรับมือด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญและการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทย

ท่าเทียบเรือสำราญในประเทศไทย

ประเทศไทยไม่มีท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ ใช้การเทียบท่าบริเวณท่าเทียบเรือสินค้า ซึ่งทัศนียภาพบริเวณท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการเชื่อมโยงคมนาคมไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ยังไม่สามารถที่จะตอบสนองนักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ท่าเทียบเรือโดยสาร (A1) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ในขณะที่ตัวกันพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญของประเทศไทยยังไม่มีท่าเรือสำราญที่คอยบริการนักท่องเที่ยว ทำให้ต้องใช้การทยอยขนส่งผู้โดยสารลงเรือเล็กเพื่อเดินทางไปท่องเที่ยวบนฝั่งอีกทอดหนึ่ง ส่งผลให้ไม่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว เช่น เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี (กรมเจ้าท่า, 2561) ในขณะที่ภาพรวมของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ (Cruise) เติบโตอย่างต่อเนื่องและเป็นที่ยอมรับอย่างมาก ภาครัฐจึงผลักดันการพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนสร้างพื้นที่ท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือสำราญ (Cruise) ของประเทศไทย



ภาพที่ 1 เส้นทางเดินเรือสำราญบริเวณประเทศไทยและบริเวณประเทศในอาเซียน

ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี, โดย กรมเจ้าท่า, 2561, <http://thaicruisetrn.com>

จากภาพที่ 1 แสดงถึงเส้นทางเดินเรือสำราญในฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน ซึ่งเชื่อมโยงไปยังเมืองท่าของประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน (กรมเจ้าท่า, 2561)

ฝั่งอ่าวไทย มีเส้นทางเรือสำราญจากประเทศสิงคโปร์ และเกาะสมุย มายังท่าเทียบเรือแหลมฉบัง จากท่าเทียบเรือแหลมฉบังไปยังท่าหน้าสักล เชื่อมโยงกับประเทศเวียดนาม ฮองกง สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย

ฝั่งทะเลอันดามัน มีเส้นทางเรือสำราญที่เดินทางเข้ามาท่าท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ จากประเทศสิงคโปร์ เชื่อมโยงไปยัง ประเทศอินโดนีเซีย เวียดนาม และฮองกง

โครงการทำเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise)

กรมเจ้าท่าได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจากภาคเอกชน เพื่อทำการศึกษา “โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี” ซึ่งปัจจุบันโครงการดังกล่าวอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณาและจัดทำรายงานการศึกษาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีข้อมูลของโครงการจากการศึกษาเบื้องต้นดังนี้

ทำเลที่ตั้งของโครงการ (กรมเจ้าท่า, 2558)

จากการพิจารณาพื้นที่ในจังหวัดฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย พบว่า พื้นที่ที่มีความเหมาะสมระดับจังหวัดของฝั่งทะเลอันดามัน คือ จังหวัดกระบี่ และพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในระดับจังหวัดของฝั่งอ่าวไทย ได้แก่ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยใช้การวิเคราะห์นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ และสถานการณ์ด้านการท่องเที่ยว รวมถึงเทคนิค SWOT Analysis เข้ามาใช้ในการพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่ และมีการศึกษาทางเลือกที่ตั้งโครงการ ดังนี้

1. การสำรวจตรวจสอบภาคสนามและพิจารณาทางด้านกายภาพ ของทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือเบื้องต้น
2. คัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมที่สุดเพียงพื้นที่เดียว โดยวิธี Multi Criteria Analysis (MCA) โดยพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ในด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านสังคม ของทำเลพื้นที่ตั้งท่าเทียบเรืออย่างน้อย 3 ทางเลือกในจังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาทำเลที่ตั้งเบื้องต้น ดังนี้

1. มีความลึกระดับน้ำทะเล ไม่น้อยกว่า 12.0 เมตร ในรัศมี 1 กม.
2. มีพื้นที่สาธารณประโยชน์ หรือพื้นที่ว่างบนดลิ่งหลังท่าไม่น้อยกว่า 40 ไร่
3. การคมนาคมเข้าถึงได้สะดวก
4. ไม่มีแนวปะการังบริเวณพื้นที่ริมทะเล
5. มีข้อจำกัดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินน้อย
6. มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายในรัศมีใกล้เคียง
7. มีการถมพื้นที่ท่าเทียบเรือ และการปรับพื้นที่หลังท่าอย่างน้อยที่สุด
8. อยู่ใกล้ระบบสาธารณูปโภค และบริการสาธารณะของรัฐ
9. มีความสอดคล้องกับความต้องการของชุมชน

จากหลักเกณฑ์การพิจารณาข้างต้นบริษัทที่ปรึกษาจากภาคเอกชน ได้วิเคราะห์ถึงแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของขนาดเรือและปริมาณเรือ แนวโน้มการท่องเที่ยวผ่านท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ ผู้โดยสารและผู้ประกอบการธุรกิจเดินเรือ วิเคราะห์ถึงความต้องการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปัจจัยดึงดูดนักท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล รูปแบบการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญของต่างประเทศ ซึ่งจากการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาจากภาคเอกชน ทางเลือกที่มีความเหมาะสมของทั้งสองจังหวัด มีดังนี้

จังหวัดกระบี่ คือ ทางเลือกที่ 2 หัวหินเพิง ตำบลหนองทะเล อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่

จังหวัดสุราษฎร์ธานี คือ ทางเลือกที่ 2 แหลมหินคม ตำบลดลิ่งงาม อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ดั่งรายละเอียดในภาพที่ 1 ทางเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดกระบี่ และรายละเอียด
ในภาพที่ 2 ทางเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ทางเลือกทำเลที่ตั้งในจังหวัดกระบี่

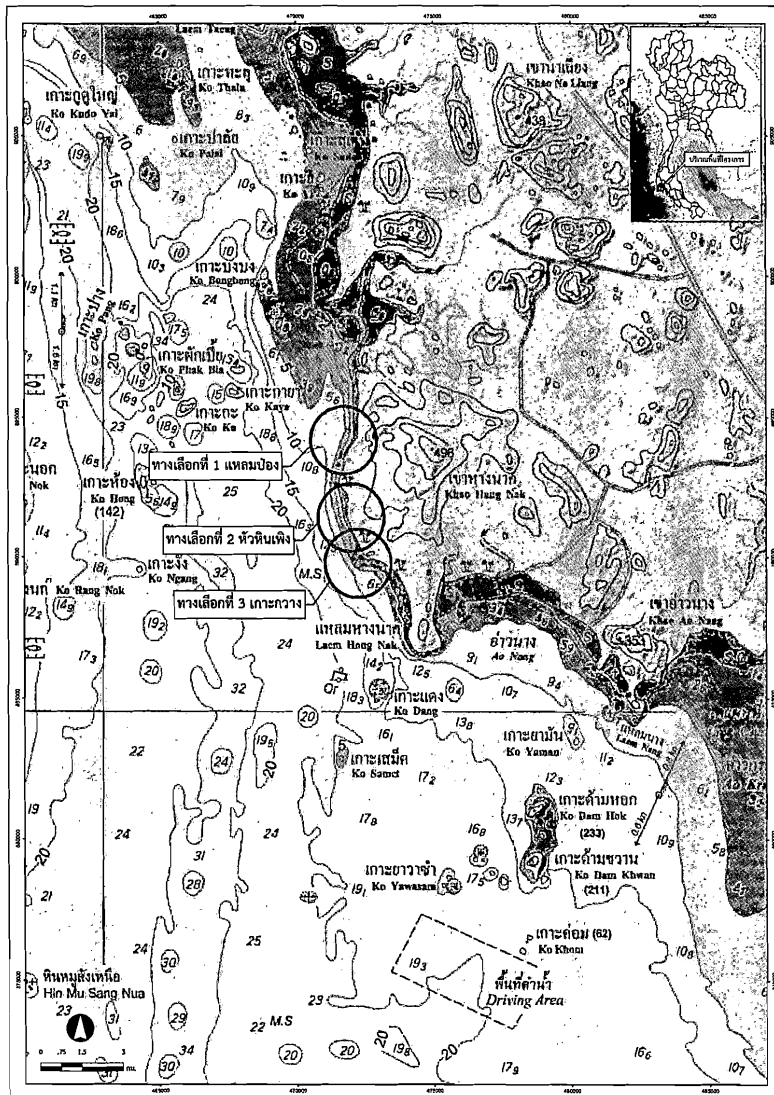
ทำเลที่ตั้งในจังหวัดกระบี่ ประกอบด้วย

ทางเลือกที่ 1 แหลมป่อง

ทางเลือกที่ 2 หัวหินเพิง

ทางเลือกที่ 3 เกาะกลาง

ดั่งปรากฏรายละเอียดในภาพที่ 2 ทางเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดกระบี่



ภาพที่ 2 ทางเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดกระบี่

ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่
(Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี, โดย กรมเจ้าท่า, 2558,
<http://thaicruisetrn.com/>

ทางเลือกทำเลที่ตั้งในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

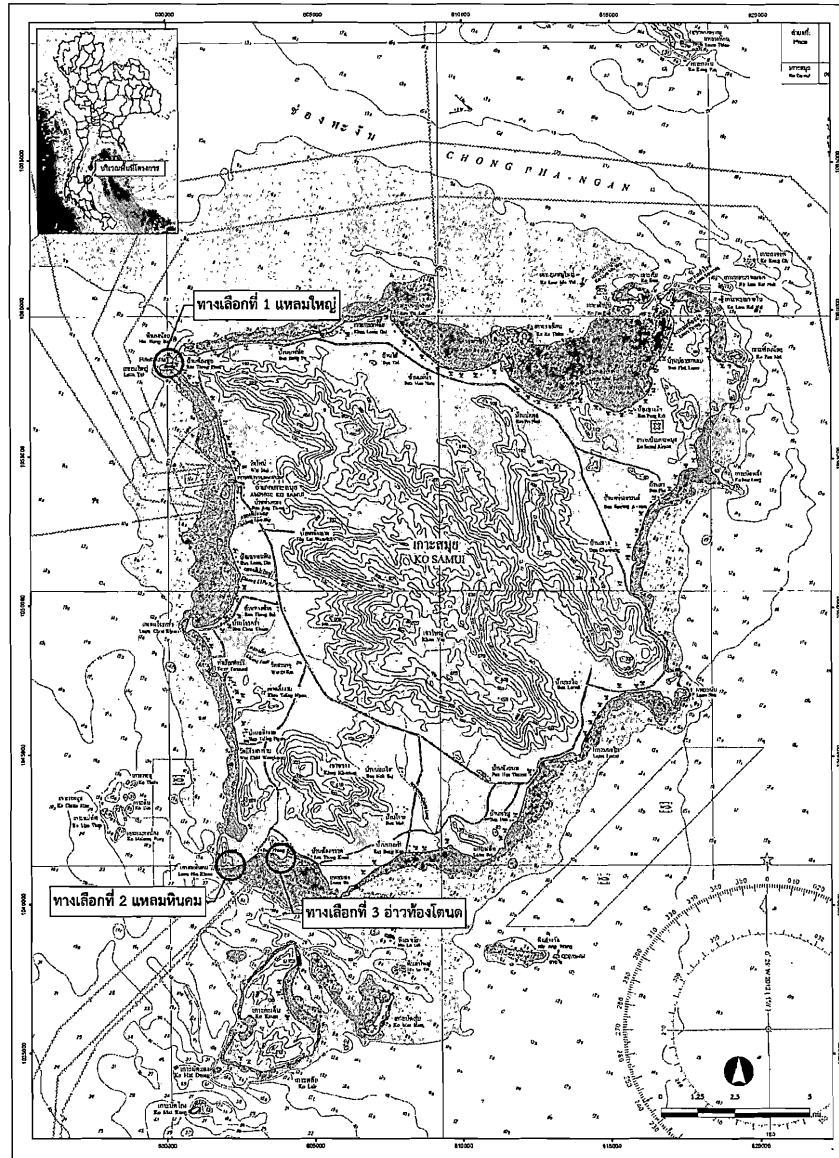
ทำเลที่ตั้งในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกอบด้วย

ทางเลือกที่ 1 แหลมใหญ่ ตำบลอ่างทอง

ทางเลือกที่ 2 แหลมหินคม ตำบลดลิ่งงาม

ทางเลือกที่ 3 อ่าวท้องโตนด ตำบลดลิ่งงาม

ดังปรากฏรายละเอียดในภาพที่ 3 ทางเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดสุราษฎร์ธานี



ภาพที่ 3 ทางเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือสำราญ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี, โดย กรมเจ้าท่า, 2558, <http://thaicruisetrn.com/>

มิติด้านสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ มุมมองจากทะเลอาเดรียติก

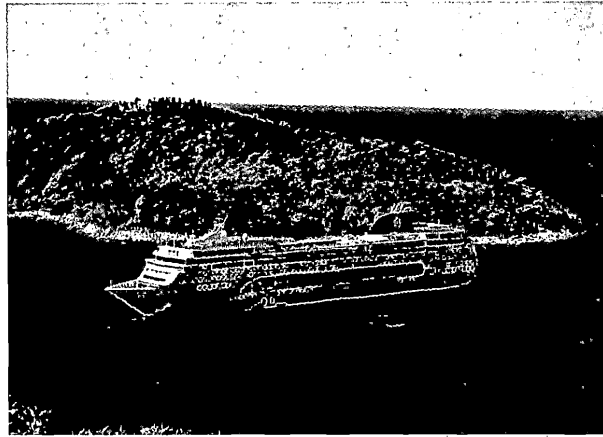
ในการศึกษาครั้งนี้ จะขอกล่าวถึงภาพรวมของปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม จากงานวิจัยของต่างประเทศ ดังนี้ Caric & Mackelworth ศึกษาเกี่ยวกับ“ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ มุมมองจากทะเลอาเดรียติก (Cruise tourism environmental impacts-The perspective from the Adriatic Sea)” พบว่า การท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นที่นิยมอย่างมาก แถบทะเลอาเดรียติก ซึ่งอยู่ในบริเวณทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โดยยกตัวอย่างสาธารณรัฐโครเอเชีย การท่องเที่ยวเรือสำราญมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ในช่วง พ.ศ. 2545-พ.ศ. 2555 เนื่องจากมีท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ดี มีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ และมีท่าเรือที่ได้รับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งรองรับขนาดของเรือมีตั้งแต่ขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่ ที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารและลูกเรือได้ถึง 4,000 คน โดยงานวิจัยได้กล่าวถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากเรือสำราญ ทั้งที่เกิดจากนักท่องเที่ยว และตัวเรือ ซึ่งโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติได้ระบุว่าเรือท่องเที่ยวเป็นแหล่งหนึ่งที่ทำให้เกิดมลพิษต่อระบบนิเวศทางทะเล เช่น ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาเกี่ยวกับของเสียอันตรายที่เกิดจากสารเคมีปัญหามลพิษทางอากาศจากการเผาผลาญของเครื่องยนต์ ปัญหาน้ำเสียจากห้องอาบน้ำและห้องซักรีด ปัญหาจากน้ำอับเฉาของเรือ เป็นต้น

นอกจากนี้งานวิจัยยังได้กล่าวถึงการจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยวเรือสำราญในบริเวณทะเลเมดิเตอร์เรเนียนว่ายังขาดระบบการตรวจสอบและการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้มีเสถียรภาพ ขาดการบูรณาการร่วมกันของประเทศต่าง ๆ ในการจัดการปัญหา เนื่องจากความแตกต่างของระดับการพัฒนาประเทศ วัฒนธรรม และธรรมชาติที่มีความหลากหลาย ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงในการป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งต่างจากในบริเวณอเมริกาเหนือที่มีการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด แต่อย่างไรก็ตามในบริเวณอเมริกาเหนือถึงแม้จะมีการป้องกัน และควบคุมการเดินทางเรือทะเลอย่างเคร่งครัด ก็ยังพบว่ามีมลพิษที่เกิดขึ้นโดยการทุจริตและโดยเจตนาของเจ้าหน้าที่บริษัทเดินเรือที่ละเลยต่อปัญหาด้านมลพิษ โดยงานวิจัยนี้ได้เสนอให้มีการบริหารจัดการความเสี่ยงในระดับสากลเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น



ภาพที่ 4 มลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากเรือสำราญ

ที่มา: *Cruise tourism environmental impacts - The perspective from the Adriatic Sea.* (p. 357.) By Hrvoje Caric & Peter Mackelworth, 2014.



ภาพที่ 5 น้ำเสียจากเรือสำราญ

ที่มา: *Cruise tourism environmental impacts - The perspective from the Adriatic Sea.* (p. 358.) By Hrvoje Caric & Peter Mackelworth, 2014.

งานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือสำราญของประเทศไทย

อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ และคณะ (2560) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ “การพัฒนารูปแบบการเป็นท่าเรือสำราญเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันของไทย” พบว่า การท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันของไทยยังมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ท่าเรือสำราญของประเทศไทยมีลักษณะรูปแบบท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ซึ่งนักท่องเที่ยวจะมาท่องเที่ยวแล้วไม่ค้างคืนบนฝั่ง แต่จะกลับไปขึ้นเรือเพื่อเดินทางต่อไปยังเมืองท่าอื่น ๆ และจากการแสดงความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มองว่าท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันควรตั้งอยู่ในจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากมีความพร้อมในหลายด้าน เช่น โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งที่ดี ความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก และความพร้อมการให้บริการอื่น ๆ ที่เรือต้องการ เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ตาม มีผู้แสดงความคิดเห็นในประเด็นปัญหาการจราจรที่เป็นอยู่ จากความแออัดและการเจริญเติบโตของเมืองมาโดยตลอด หากมีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นจะทำให้ปัญหาการจราจรเกิดปัญหามากขึ้น จึงควรพิจารณาอย่างรอบคอบหากจะตัดสินใจสร้างท่าเรือดังกล่าว

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้นำเสนอแผนการพัฒนาในรูปแบบการเป็นท่าเรือสำราญ ออกเป็น 3 ระยะ คือ

1. ระยะเร่งด่วน (1-2 ปี) กำหนดให้ท่าเรือภูเก็ตเป็น “Preferred Cruise Destination”
2. ระยะกลาง (3-5 ปี) กำหนดให้ท่าเรือภูเก็ตเป็น “Top 10 Asia’s Port of Call”
3. ระยะยาว (6-10 ปี) กำหนดให้ท่าเรือภูเก็ตเป็น “Multi-purpose Home Port”

โดยคณะผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรสร้างท่าเรือสำราญที่ท่าเรือน้ำลึก จังหวัดภูเก็ต และเสนอให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยบูรณาการการทำงานในทุกขั้นตอนอย่างเป็นรูปธรรมในการตัดสินใจก่อสร้างท่าเรือสำราญ มีการพัฒนาเชื่อมโยงไปยังท่าเรืออื่น ๆ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมดูแลท่าเรือและการท่องเที่ยวเรือสำราญ ตลอดจนเสนอให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นำผลการวิจัยไปใช้เพื่อประกอบการตัดสินใจและวางแผนการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ต่อการที่ภาครัฐให้ความสำคัญในการส่งเสริมและ

พัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยได้มีการกำหนดเป้าหมายในระยะสั้นให้มีโครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตเพื่อให้เรือสำราญขนาดใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าได้ และมีเป้าหมายในระยะยาว (พ.ศ. 2558-2565) ให้มีการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ในบริเวณเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดกระบี่ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญเพิ่มขึ้น

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

โครงการท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ของประเทศไทย เป็นโครงการเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทยให้มีความเป็นมาตรฐานสากลตามยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558-2560 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2558) ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2558 มีมติให้กระทรวงคมนาคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนสร้างพื้นที่ท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือสำราญ (Cruise) ซึ่งจากการที่กรมเจ้าท่าว่าจ้างให้บริษัทที่ปรึกษาจากเอกชนทำการพิจารณาพื้นที่ในจังหวัดฝั่งทะเลอันดามัน และฝั่งอ่าวไทย พบว่า พื้นที่ที่มีความเหมาะสมระดับจังหวัดของฝั่งทะเลอันดามัน คือ จังหวัดกระบี่ และพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในระดับจังหวัดของฝั่งอ่าวไทย ได้แก่ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาจากเอกชน มีการพยากรณ์ปริมาณผู้ใช้บริการเรือสำราญในอนาคตหลังจากที่ได้มีการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญ วิเคราะห์ความคุ้มค่าการลงทุนของโครงการ เปรียบเทียบต้นทุนและผลตอบแทนของโครงการ เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมทั้งด้านเศรษฐศาสตร์และด้านการเงินของโครงการดังกล่าว

ในขณะทำงานวิจัยของอัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ และคณะ เห็นว่าควรสร้างท่าเรือสำราญที่ท่าเรือน้ำลึกจังหวัดภูเก็ต โดยการสำรวจข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานส่วนท้องถิ่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคเอกชน และนักท่องเที่ยวเรือสำราญ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ (Cruise) เพื่อศึกษาบริบท ศักยภาพ ปัญหาและอุปสรรคของการเป็นท่าเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันของไทย พัฒนากลยุทธ์ทางการตลาดและนำเสนอรูปแบบการเป็นท่าเรือสำราญเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันของไทย ซึ่งงานวิจัยทั้งสองใช้เครื่องมือในการวิจัยที่แตกต่างกัน ผลที่ได้จึงแตกต่างกันในเชิงพื้นที่ของการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญ

แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการดังกล่าว ควรคำนึงถึงมิติด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นและกระทบทรัพยากรธรรมชาติของประเทศ ตลอดจนชุมชน และประชาชน รวมถึงความคุ้มค่าที่จะเกิดขึ้นเมื่อพิจารณาถึงภาพรวมทั้งหมด อีกทั้งประชาชนในพื้นที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานียังมีความกังวลเกี่ยวกับมลพิษด้านต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น และจากการศึกษาของ Caric & Mackelworth เกี่ยวกับ “ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ มุมมองจากทะเลอาเดรียติก” ซึ่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นที่นิยม พบว่า ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยวเรือสำราญยังคงเกิดขึ้นได้จากระดับการพัฒนาของประเทศที่แตกต่างกันของประเทศที่มีเมืองท่าท่องเที่ยวในทะเลอาเดรียติก เช่นเดียวกันกับอเมริกาเหนือถึงแม้จะมีการป้องกัน การควบคุมการเดินทางเรือทะเลอย่างเคร่งครัดถึงและการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด ก็ยังมีปัญหามลพิษจากการท่องเที่ยวเรือสำราญเกิดขึ้น

การท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย ยังอยู่ในช่วงของการส่งเสริมและพัฒนาจึงควรมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับและจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ควรมีการวางแผนบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น บูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกัน รวมทั้งควรบูรณาการความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน เพื่อให้มีการบริหารจัดการท่าเรือให้มีประสิทธิภาพและควบคุมมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ให้มีมาตรฐานสากลในระดับเดียวกันและเชื่อมโยงเมืองทำให้เป็นเส้นทางเดินเรือสำราญในอาเซียนและเป็นเส้นทางเดินเรือท่องเที่ยวที่น่าสนใจ มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน และเป็นการเตรียมความพร้อมในการจัดการและรองรับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นของประเทศไทย โดยศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นในเส้นทางท่องเที่ยวเรือสำราญของทะเลอาเดรียติก ซึ่งหากมีการเตรียมการจัดการท่าเรือที่มีประสิทธิภาพย่อมเป็นโอกาสให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทยเติบโตอย่างมั่นคง

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรมเจ้าท่า. (2561). โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี. สืบค้น 11 ธันวาคม 2561 จาก <http://thaicruisetrn.com/>
- _____. (2560). สรุปการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี. สืบค้น 29 พฤศจิกายน 2561 จาก <http://thaicruisetrn.com/>
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2558). ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558 – 2560. สืบค้น 28 พฤศจิกายน 2561 จาก https://www.mots.go.th/ewt_dl_link.php?nid=7114
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2558). ข้อเสนอของนายกรัฐมนตรี วันที่ 13 มกราคม 2558. สืบค้น 28 พฤศจิกายน 2561 จาก http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99311953&key_word=&owner_dep=&meet_date_dd=13&meet_date_mm=01&meet_date_yyyy=2558&doc_id1=&doc_id2=&meet_date_dd2=&meet_date_mm2=&meet_date_yyyy2=
- อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ และคณะ. (2560). ศึกษาการพัฒนาารูปแบบการเป็นท่าเรือสำราญเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มท่องเที่ยวอันดามันของไทย. สืบค้น 29 พฤศจิกายน 2561 จาก <http://elibrary.trf.or.th/>

ภาษาต่างประเทศ

- AIDA CRUISES. (2018). COMPANY. Retrieved December 04, 2018 from <https://www.aida.de/en/aida-cruises/company.19043.html>
- Cruise Lines International Association. (2017). Asia Cruise Trends 2017 Edition. Retrieved November 28, 2018 from <https://cruising.org/docs/default-source/research/clia-2017-asia-cruise-trends-report.pdf>
- Caric, H. & Mackelworth, P. (2014). Cruise tourism environmental impacts-The perspective from the Adriatic Sea. Retrieved November 30, 2018 from https://www.researchgate.net/publication/267390733_Cruise_tourism_environmental_impacts_-_The_perspective_from_the_Adriatic_Sea?enrichId=rgreq-3c9cf92d8678d36b9caf43a8f0d3671eXXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI2Nm5MDczMztBUzo1NTE4ODk0OTkzNzc2NjRAMTUwODU5MjExODlwMg%3D%3D&el=1_x_3&esc=publicationCoverPdf