



การประชุมเรื่อง

การพัฒนาสิ่งแวดล้อม เพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล

โรงแรมเอเชีย กรุงเทพมหานคร
3 ธันวาคม 2533

อท
915.9309162
กท



การประชุมเรื่อง
การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
เพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล
โรงแรมเอเชีย กรุงเทพมหานคร
3 ธันวาคม 2533

Handwritten form with fields:

- Top line: 20/10/114
- Second line: 6990
- Third line: 1001201.111.110
- Bottom line: 11/11/22

→ 001
915.9309161
TIN
B.5

สารบัญ

รายละเอียดโครงการ	การประชุมเรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล
กำหนดการ	การประชุมเรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล
คำกล่าวรายงาน	ของ นายเสรี วังส์ไพจิตร รองผู้ว่าราชการฝ่ายวางแผนและพัฒนา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
คำกล่าวเปิดการประชุม	ของ นายธรรมนุญ ประจวบเหมาะ ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
การอภิปราย	เรื่อง การส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล
	ผู้อภิปราย
	- นายเสรี วังส์ไพจิตร รองผู้ว่าราชการฝ่ายวางแผนและพัฒนา ททท.
	- นายโกวิท กุวานนท์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
	- นางปราณี ยะสินธุ กรรมการผู้จัดการ บริษัท สยามครุยซ์ จำกัด
	- นางสุพรรณิ เบ็ญจฤทธิ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ซีทัวร์ จำกัด
	ผู้ดำเนินการอภิปราย
	- ศาสตราจารย์ ดร.ประชุม สุวดี คณบดีคณะสถิติประยุกต์ สถาบัน บัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
	การเสนอปัญหาและพิจารณาแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล
	ประธานที่ประชุม
	- นายธรรมนุญ ประจวบเหมาะ ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
	- นายเสถียร วงศ์เขียว รองปลัดกระทรวงคมนาคม
สรุปและปิดการประชุม	เรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล
รายนามผู้เข้าร่วมประชุม	เรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล

การประชุม

เรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก

เพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล

ผู้จัดประชุม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันธุรกิจการจํานําเที่ยวทางเรือได้ขยายตัวอย่างมากตามแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในภูมิภาคต่างๆของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนําเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ (Cruise) ซึ่งปัจจุบันเป็นที่นิยมอย่างมากในแถบยุโรปและอเมริกา และได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก เนื่องจากได้รับความนิยมอย่างมากจากกลุ่มนักท่องเที่ยวผู้มีรายได้สูง สำหรับประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็ได้มีการตื่นตัวเพื่อรองรับการขยายตัวทางการท่องเที่ยวในลักษณะดังกล่าวบ้างแล้ว เช่น ประเทศสิงคโปร์ได้มีการจัดสัมมนาชื่อ “Singapore Cruise Symposium” ขึ้นในปี 2531 เพื่อเป็นการวางรากฐานและแนวทางในการพัฒนาในเรื่องดังกล่าว

สำหรับประเทศไทยในระยะ 1-2 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจแขนงนี้ได้ขยายตัวมากขึ้นทั้งในลักษณะของการมีกระแสดูแลการเดินทางของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น และมีการลงทุนจากภาคเอกชนเพื่อสร้างกิจกรรมอันเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางเรือเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยมีศักยภาพด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และมีสิ่งอำนวยความสะดวกพอสมควร แต่อย่างไรก็ตาม สิ่งที่มีอยู่เหล่านี้อาจจำเป็นต้องพิจารณาปรับปรุงหรือพัฒนาบางส่วนบางประการเพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวลักษณะดังกล่าวในอนาคตอันใกล้

การประชุมครั้งนี้ จะเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐบาลและเอกชนได้แลกเปลี่ยนข้อมูลความรู้ ความคิดเห็น และปัญหาต่างๆ เป็นการปูพื้นฐานและวางแนวการพัฒนาที่จะดำเนินไปอย่างมีระบบและสอดคล้องในลำดับต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อชี้ให้เห็นความสำคัญของธุรกิจการนําเที่ยวทางเรือของโลกในปัจจุบัน และแนวทางการพัฒนาธุรกิจแขนงนี้ในประเทศไทย
2. เพื่อเป็นการสำรวจถึงศักยภาพและความพร้อมในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการที่จะรองรับการขยายตัวของธุรกิจดังกล่าวในประเทศไทย
3. เพื่อพิจารณาปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือ อันจะนำไปสู่ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับการท่องเที่ยวทางเรือในระยะต่อไป

ลักษณะการประชุม

เป็นการอภิปรายเพื่อระดมความคิดเห็นโดยทั่วไป รับฟังปัญหาและความต้องการของผู้ประกอบการภาคเอกชน ตลอดจนการตอบปัญหาและเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ โดยใช้ระยะเวลาในการสัมมนา 1 วันทำการ

หัวข้อและเนื้อหาการประชุม

ภาคเช้า

1. สถานภาพการท่องเที่ยวทางเรือของโลก (การฉายสไลด์บรรยาย)
 - ธุรกิจการท่องเที่ยวทางเรือในภูมิภาคต่างๆ ของโลก และในประเทศไทยในปัจจุบัน
 - ความสำคัญ ศักยภาพ การขยายตัวและแนวโน้มในประเทศ
 - สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการเพื่อการท่องเที่ยวทางเรือในประเทศไทย
2. การอภิปรายเรื่อง การส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลของไทย (โดยเชิญผู้ทรงคุณวุฒิและผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม ผู้ประกอบกิจการเดินเรือ บริษัทนำเที่ยว บริษัทตัวแทนเรือและ ททท. ร่วมอภิปราย)
 - ความต้องการด้านการลงทุนด้านนี้ของเอกชน
 - บทบาทของภาครัฐบาลในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการ เพื่อการท่องเที่ยวทางเรือ
 - ปัญหาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการ
 - ปัญหาการลงทุนของภาคเอกชน

ภาคบ่าย

3. การประชุมเพื่อพิจารณาปัญหาและแนวทางในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือ (โดยที่ประชุมร่วมกันเสนอปัญหาและพิจารณา ซึ่งมี ผู้ว่าการททท. และปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานร่วมกัน)
 - ทำเทียบเรือและการให้บริการ
 - คุณภาพและมาตรฐานของเรือที่ให้บริการ
 - กฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ
 - การรักษาความปลอดภัย
 - ปัญหาสิ่งแวดล้อม
 - การส่งเสริมการลงทุน

ฯ ล ฯ

ผู้เข้าร่วมประชุม

ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐบาลและเอกชน เช่น กองทัพเรือ กระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร สภาความมั่นคงแห่งชาติ กรมตำรวจ (กองบังคับการตำรวจน้ำ, กองตรวจคนเข้าเมือง, กองกำกับการ 8 กองปราบปราม) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรมป่าไม้ (กองอุทยานแห่งชาติ) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ผู้รับสัมปทานท่าเรือ ผู้ประกอบการนำเที่ยวหรือขนส่งทางเรือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการนำเที่ยวโดยเรือเดินสมุทร และผู้ยื่นข้อเสนอเพื่อประกอบการธุรกิจนำเที่ยวและขนส่งทางเรือ รวมประมาณ 120 คน

วันที่จัดประชุม วันจันทร์ที่ 3 ธันวาคม 2533

สถานที่ประชุม โรงแรมเอเชีย กรุงเทพมหานคร

งบประมาณ

1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้เข้าร่วมประชุม เบิกจ่ายจากต้นสังกัด
2. ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุม ใช้งบประมาณของ ททท.

กำหนดการประชุม
เรื่อง การพัฒนาลิขอำนาจความสะดวก
เพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล
วันจันทร์ที่ 3 ธันวาคม 2533 ณ โรงแรมเอเชีย

- 08.00 - 09.00 น. - ลงทะเบียน
- 09.15 - 09.30 น. - เปิดการประชุม
- นายเสรี วังสไพจิตร รองผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กล่าวรายงาน
 - นายธรรมนุญ ประจวบเหมาะ ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กล่าวเปิดประชุม
 - การฉายภาพนิ่งประกอบเสียง เรื่อง “ธุรกิจการเดินเรือเพื่อการท่องเที่ยว”
- 09.30 - 10.00 น. - พักรับประทานน้ำชา - กาแฟ
- 10.00 - 12.00 น. - การอภิปราย เรื่อง “การส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล”

ผู้อภิปราย

- นายเสรี วังสไพจิตร รองผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- นายโกวิท กุวานนท์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
- นางปราณี ยะสินธุ กรรมการผู้จัดการ บริษัท สยามครุยซ์ จำกัด
- นางสุพรรณณี เบ็ญจฤทธิ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ซีทัวร์ จำกัด

ผู้ดำเนินการอภิปราย

- ศาสตราจารย์ ดร. ประชุม สุวัตถิ
- 12.00 - 13.00 น. - พักรับประทานอาหารกลางวัน
- 13.00 - 16.00 น. - การเสนอปัญหาและพิจารณาแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

ประธานที่ประชุม

- นายธรรมนุญ ประจวบเหมาะ ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- นายเสถียร วงศ์วิเชียร รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- สรุปและปิดการประชุม

คำกล่าวรายงาน

ของ

นายเสฐี วังสไพจิตร

**รองผู้ว่าการฝ่ายวางแผนและพัฒนา
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย**

คำกล่าวรายงานของ

นายเสี วังสไพจิตร์ รองผู้ว่าการฝ่ายวางแผนและพัฒนา ททท.

ในพิธีเปิดการประชุม เรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล

วันจันทร์ที่ 3 ธันวาคม 2533

ณ ห้องสายทวิ โรงแรมเอเชีย กรุงเทพมหานคร

เรียน ท่านผู้ว่าการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ผมในนามของผู้เข้าร่วมประชุม คณะวิทยากร และผู้ดำเนินการจัดประชุม ขอขอบคุณท่านผู้ว่าการที่ได้กรุณาให้เกียรติมาเป็นประธานในพิธีเปิดการประชุมเรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเลในวันนี้

ปัจจุบันธุรกิจการจูงนำเที่ยวทางเรือได้ขยายตัวอย่างมากตามแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญๆ ในภูมิภาคต่างๆ ของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ เป็นที่นิยมอย่างมากในแถบยุโรปและอเมริกา ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกเนื่องจากได้รับความนิยมอย่างมากจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้สูง สำหรับประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็ได้มีการตื่นตัวเพื่อรองรับการขยายตัวทางการท่องเที่ยวในลักษณะดังกล่าวบ้างแล้ว เช่น ประเทศสิงคโปร์ ได้มีการจัดสัมมนาชื่อ Singapore Cruise Symposium ขึ้นในปี 2531 เพื่อเป็นการวางรากฐานและแนวทางในการพัฒนาเรื่องดังกล่าว

สำหรับประเทศไทย ในระยะที่ผ่านมาธุรกิจแขนงนี้ได้ขยายตัวมากขึ้น มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวทางเรือเรือเพิ่มขึ้น และมีการลงทุนจากภาคเอกชนเพื่อสร้างกิจกรรมที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางเรือมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากประเทศไทยมีศักยภาพด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่บ้างพอสมควร อย่างไรก็ตามสิ่งที่อยู่เหล่านี้น่าจำเป็นต้องปรับปรุงหรือพัฒนาบางส่วนบางประการ และเพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวทางเรือในอนาคตอันใกล้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจึงได้จัดให้มีการประชุมเรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวทางทะเลขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐบาลและเอกชนได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจการนำเที่ยวทางเรือของโลกในปัจจุบัน ศักยภาพการขยายตัวและแนวโน้มของธุรกิจด้านนี้ในประเทศไทย ตลอดจนรับทราบปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือ ร่วมกันพิจารณาเสนอแนะและหาแนวทางการแก้ไขปัญหาเพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการจัดระบบการดำเนินงานและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางเรือของประเทศไทยให้ก้าวหน้าต่อไป

ในการจัดประชุมครั้งนี้ ได้เชิญผู้แทนหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวทางทะเล ผู้ประกอบการธุรกิจทำเรือพาณิชย์ และสื่อมวลชนมาร่วมประชุมรวมทั้งสิ้นจำนวน 120 ท่าน ทั้งนี้ เป็นผู้แทนส่วนราชการและพนักงานของรัฐจำนวน 90 ท่าน ผู้แทนจากภาคเอกชนและสื่อมวลชนจำนวน 30 ท่าน

บัดนี้ผู้เข้าร่วมประชุมและผู้มีเกียรติได้มาพร้อมกันอยู่ ณ ที่นี้แล้ว ผมขอเรียนเชิญท่านผู้ว่าการได้กรุณากล่าวเปิดการประชุม

**คำกล่าวเปิดการประชุม
ของ
นายธรรมนูญ ประจวบเหมาะ
ผู้ว่าการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย**

คำกล่าวเปิดของ
นายธรมนูญ ประจวบเหมาะ ผู้ว่าการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
ประธานในพิธีเปิดการประชุม เรื่องการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
เพื่อการท่องเที่ยวทางทะเล
วันจันทร์ที่ 3 ธันวาคม 2533
ณ ห้องราชเทวี โรงแรมเอเชีย กรุงเทพมหานคร

ท่านผู้ว่าราชการจังหวัด ท่านผู้แทนส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ท่านผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวทางทะเล
ท่านผู้ประกอบการท่าเรือพาณิชย์ ท่านสื่อมวลชน และท่านผู้มีเกียรติทุกท่าน

ผมขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งที่ได้ให้ผมมาเป็นผู้กล่าวเปิดการประชุมเรื่อง การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
เพื่อการท่องเที่ยวทางทะเลในวันนี้

ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ประเทศไทยนับว่ามีศักยภาพและความได้เปรียบหลายประการต่อการส่งเสริม
และขยายตลาดเพื่อรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวทางทะเล เนื่องจากประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวถึง
2,600 กิโลเมตร มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นชายหาดและเกาะแก่งสวยงามติดอันดับโลกทั้งทางด้านอ่าวไทยฝั่ง
ตะวันออกและทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก

ปัจจุบันได้เริ่มมีเรือเดินสมุทรเพื่อการท่องเที่ยวจากต่างประเทศหลายบริษัทแวะเข้ามาเที่ยวในน่านน้ำ
ทะเลไทย นำผู้โดยสารเข้ามาเยือนเฉลี่ยปีละกว่า 20,000 คน แต่ก็นับว่ายังมีจำนวนน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับ
ปริมาณนักท่องเที่ยวที่ไปยังหลายประเทศในภูมิภาคแห่งนี้ ทั้งนี้ก็ด้วยเหตุที่ประเทศไทยยังไม่มีความพร้อม
ในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จะให้บริการแก่นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ ดังนั้น การประชุมผู้มีส่วนที่เกี่ยวข้อง
ทั้งภาครัฐบาลและเอกชนในครั้งนี้คงจะส่งผลให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ได้ประมวลปัญหาอุปสรรค
และได้ร่วมกันหาแนวทางแก้ไขปัญหา เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการดำเนินงานพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
และบริการทางเรือของประเทศไทยต่อไป

ในโอกาสนี้ผมใคร่ขอขอบคุณท่านวิทยากรที่ได้กรุณาสละเวลามาร่วมอภิปราย โดยเฉพาะท่านรอง
ปลัดกระทรวงคมนาคมที่จะกรุณามาเป็นประธานร่วมกับผมในภาคบ่ายวันนี้ และขอขอบคุณท่านผู้มีเกียรติ
ทุกท่านที่กรุณาให้ความสนใจและสละเวลามาร่วมประชุมในครั้งนี้ บัดนี้ได้เวลาอันเหมาะสมแล้ว ผมขอเปิดการ
ประชุม ณ บัดนี้ ขอขอบคุณครับ

การอภิปรายเรื่อง ผู้อภิปราย

ผู้ดำเนินการอภิปราย

- “การส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล”
- นายเสรี วังสไพจิตร
รองผู้ว่าการฝ่ายวางแผนและพัฒนา ททท.
 - นายโกวิท กุวานนท์
รองอธิบดีกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
 - นางปราณี ยะสินธุ
กรรมการผู้จัดการ บริษัท สยามครุยซ์ จำกัด
 - นางสุพรรณิ เบ็ญจฤทธิ์
กรรมการผู้จัดการ บริษัท ชีทัวร์ จำกัด
 - ศาสตราจารย์ ดร.ประชุม สุวัठी
คณบดีคณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ศ.ดร. ประชุม สุวัตติ์ คณบดีคณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

การส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลมีความสำคัญมากในปัจจุบันด้วยเหตุผลอย่างหนึ่งก็คือว่าประเทศไทยมีทรัพยากรการท่องเที่ยวทางทะเลเป็นจำนวนมาก มีธุรกิจนำเที่ยวตามเกาะต่าง ๆ ชายฝั่งทะเล ทั้งทางฝั่งทะเลอันดามันและทางอ่าวไทยอยู่เป็นจำนวนมาก ตามรายงานที่ผมได้ทำการสำรวจ โดยอาศัยข้อเท็จจริงจากจังหวัดต่าง ๆ พบว่ามีเกาะต่าง ๆ อยู่ในประเทศเราถึง 712 เกาะ โดยอยู่ในทะเลอันดามัน 465 เกาะ หรือประมาณ 65.3% ทางด้านอ่าวไทยมี 247 เกาะ หรือ 34.7%

ในแง่ของนักท่องเที่ยวทางทะเลนั้นก็พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งที่เดินทางผ่านมากับเรือเดินสมุทรท่องเที่ยวระดับโลกระหว่างประเทศ เช่น Q.E. 2 เป็นต้น นอกจากนั้นก็ยังมีที่เราจัดการท่องเที่ยวกันภายในประเทศเองอีกเป็นจำนวนหนึ่งด้วย ตามตัวเลขประมาณการ คาดว่าปี 2533 จะมีผู้ใช้บริการท่องเที่ยวทางทะเลตามเกาะแก่งต่าง ๆ ถึงประมาณกว่าสองล้านคน แต่ว่าเมื่อเราพิจารณาในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แล้ว ก็พบว่าเรายังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ค่อนข้างมากโดยเฉพาะเรื่องท่าเทียบเรือและสิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ ซึ่งวิทยากรหลาย ๆ ท่านคงจะได้กล่าวถึงในรายละเอียด

การส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลนี้มีความสำคัญและเป็นการเหมาะสมอย่างยิ่งที่ทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้จัดการประชุมสัมมนาขึ้นในวันนี้

นายเลอี วังลีไพจิตร รองผู้ว่าการ ททท.

ในภาคเช้าที่ผ่านมา ท่านผู้มีเกียรติคงจะเห็นจากสไลด์ที่ได้ฉายให้ชมถึงศักยภาพที่ค่อนข้างสูงสำหรับประเทศไทย ในเรื่องของนักท่องเที่ยวทางเรือเดินสมุทร ตัวเลขที่แสดงก็น่าสนใจโดยเฉพาะตัวเลขของนักท่องเที่ยวทางเรือเดินสมุทรซึ่งมีถึงประมาณสามล้านห้าแสนคนในปี 2531 และคาดว่าสิ้นปีนี้จะมียี่ล้านคน และจากการพยากรณ์ของหน่วยพยากรณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศอังกฤษที่ได้คาดการณ์ไว้ว่าในปี ค.ศ. 2000 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวทางเรือเดินสมุทรถึงยี่สิบล้านคน ก็เป็นตัวเลขที่น่าสนใจมากยิ่งขึ้น

สำหรับจุดหมายปลายทางอย่างประเทศไทยนั้น หน่วยพยากรณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศอังกฤษได้พูดไว้ชัดเจนว่า เมื่อเปรียบเทียบกับหลาย ๆ ประเทศในเอเชียและแปซิฟิก ประเทศไทยจะเป็นจุดหมายปลายทางที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวมาเที่ยวมากเป็นพิเศษ และนักท่องเที่ยวที่จะมาในทศวรรษต่อไป คือ ในปี ค.ศ. 2000 ก็จะเป็นนักท่องเที่ยวที่ให้ความสนใจทางด้านธรรมชาติเป็นหลัก ธรรมชาติส่วนใหญ่ที่นักท่องเที่ยวจะให้ความสนใจก็คือ แหล่งท่องเที่ยวประเภทหาดทราย ชายทะเล ถ้ามองอย่างนี้ผมก็คิดว่าเราน่าที่จะใช้ประโยชน์จากธุรกิจประเภทการท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรมาให้เป็นประโยชน์กับประเทศไทยให้มากขึ้น

หน่วยพยากรณ์ทางเศรษฐกิจยังได้พูดถึงการเติบโตของจำนวนเรือที่จะเกิดขึ้นในทศวรรษต่อไป เอาใกล้ ๆ แค่นี้ปี 2536 จำนวนห้องที่มีอยู่ในเรือก็จะมีถึงประมาณหนึ่งแสนห้อง ขณะนี้มีปริมาณเกือบเจ็ดหมื่นห้องอยู่แล้ว ในปี 2536 ก็จะเกิดขึ้นอีกประมาณสามหมื่นห้อง จะมีการลงทุนประมาณไม่ต่ำกว่า 3.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ที่จะต่อเรือขนาดใหญ่ให้มากขึ้นและให้ทันพอใช้ในปี 2536 เพราะฉะนั้นเรือประเภทท่องเที่ยวทางทะเลก็จะขยายตัวมากขึ้น ดูจากตลาด โดยเฉพาะในตลาดอเมริกาซึ่งมีประชากรไม่ต่ำกว่าสองร้อยห้าสิบล้านคน ในจำนวนสองร้อยห้าสิบล้านคนเพียงจะเดินทางท่องเที่ยวทางเรือประมาณสามล้านคนเท่านั้นเอง

ผู้โดยสารทางเรือก็เป็นที่ทราบกันดีว่าจะเป็นผู้โดยสารที่มีอายุสูง ในขณะที่คนอเมริกันที่มีอายุเกิน 50 ปีมีมากกว่า 60 ล้านคน ใน 60 ล้านคนนั้นเกินกว่าครึ่งหนึ่งก็เป็นสมาชิกของสมาคมเกษียณอายุที่เรียกว่า American Association of Retired Person จะเห็นได้ว่ามีเพียง 3% เศษเท่านั้นของคนอเมริกันที่เดินทางท่องเที่ยวทางเรือ อีก 96% ยังไม่ได้เดินทางเลย ยุโรปก็เช่นเดียวกันมีประชากรประมาณสามร้อยห้าสิบล้านคน ชาวยุโรปเดินทางอยู่จริง ๆ ในขณะนี้ประมาณห้าแสนคนเท่านั้น ตลาดญี่ปุ่นก็เป็นตลาดที่ใหญ่มาก การจัดงาน Expo' ที่ผ่านมาเขาเอาเรือควีนอลิซาเบธที่ 2 ไปจอดในงานทำเป็นโรงแรมลอยน้ำ ปรากฏว่ามีคนญี่ปุ่นสนใจไปพักบนเรือถึงประมาณแสนหกหมื่นกว่าคน แสดงถึงความต้องการที่จะท่องเที่ยวทางเรือของคนญี่ปุ่น Q.E. 2 เคยไปญี่ปุ่นในปี 2531 ก็มีผู้โดยสารชาวญี่ปุ่นเดินทางไป Honolulu ถึงเกือบสองพันคน ซึ่งก็แสดงถึงแนวโน้มที่ดี บริษัทต่อเรือของญี่ปุ่นก็ต่อเรือขนาดใหญ่เสร็จไปแล้ว 4 ลำ และก็คงจะต่อเพิ่มมากขึ้นอีก ปีหนึ่งชาวญี่ปุ่นแต่งงานถึงประมาณ 7 แสนคู่ พวกฮันนี่มูนเนอร์เหล่านี้ก็มีโอกาสจะใช้บริการท่องเที่ยวทางเรือค่อนข้างมาก เพราะฉะนั้นตลาดญี่ปุ่นก็เป็นอีกตลาดหนึ่งที่ค่อนข้างใหญ่ สำหรับการท่องเที่ยวในแถบทะเลบอลติกก็มีผู้โดยสารเดินทางไปมาระหว่างฟินแลนด์กับสวีเดนถึงประมาณ 9 ล้านคน เพราะฉะนั้นเมื่อดูถึงจำนวนผู้โดยสารทางเรือที่มีอยู่ในขณะนี้ในกลุ่มเดินเรือประเทศต่าง ๆ ก็จะมีอยู่ค่อนข้างมาก

สไลด์เมื่อเข้านี้พูดถึงประเภทเดินเรือชนิดต่าง ๆ 6 ประเภทด้วยกัน

ประเภทที่หนึ่ง เรือเดินสมุทรท่องเที่ยวทั่วโลก หรือที่มีศัพท์ภาษาอังกฤษเรียกว่า World Cruise เป็นเรือที่เดินทางตามกำหนดการ (Schedule) ขณะนี้มีหลายลำที่มาจากประเทศไทยด้วย เพราะฉะนั้นเราก็มีโอกาที่จะเป็น Port หนึ่งของการท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรท่องเที่ยวทั่วโลก

ประเภทที่สอง Shorter Sea Cruise คือเรือเดินสมุทรท่องเที่ยวระยะสั้นก็เป็นอีกส่วนหนึ่งที่มีโอกาสที่จะเกิดขึ้นได้ในภูมิภาคของอาเซียนหรือในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะนี้มีมากในแถบแคริบเบียน แถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน หมู่เกาะฮาวาย อลาสกา Shorter Sea Cruise จะมีผู้โดยสารค่อนข้างมาก

ประเภทที่สาม เป็นเรือสำหรับกลุ่มผู้สนใจพิเศษที่เราเรียกว่า Theme Cruise หรือ Special Interest Cruise เป็นเรือที่จัดขึ้นสำหรับรับผู้สนใจพิเศษทางด้านวัฒนธรรม ด้านสุขภาพ หรืออย่างที่เราเรียกว่าเรือชัตรานควีน ทำอยู่ในขณะนี้ก็เป็นการจัดให้กับเยาวชน เพื่อที่จะสอนเยาวชนให้มีความเข้าใจในเรื่องของการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยากรชายฝั่งหรือทรัพยากรใต้ทะเล ก็เป็นสำหรับกลุ่มผู้สนใจพิเศษทางด้านการอนุรักษ์ธรรมชาติ

ประเภทที่สี่ เป็นเรือเดินสมุทรขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่เราเรียกว่าเป็น Trade Cruise ที่จริงแล้วเป็นเรื่องของการขนส่งสินค้าแต่เรามารับผู้โดยสารเป็นธุรกิจเสริม ของเราก็เริ่มมีแล้วอย่างเช่นจัมโบเฟอร์รี่ซึ่งไว้ขนส่งสินค้ามีรถบรรทุกใช้กันมากมาย และก็มีผู้โดยสารใช้อยู่เป็นจำนวนมาก

ประเภทที่ห้า เป็นเรือยอท์ซ (Yacht) เป็นเรือสำราญส่วนตัว มีให้เช่าทั้งที่มีลูกเรือหรือไม่มีลูกเรือ กิจการทางนี้ก็เริ่มมีเข้ามาที่ภูเก็ต และพัทยา

ประเภทที่หก เป็นเรือข้ามฟาก เรียกว่าเป็น Point To Point Crossing ซึ่งก็มีอยู่ในประเทศไทย เช่น เรือเฟอร์รี่ข้ามไปเกาะสมุย

ลักษณะของการเดินเรือเท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมี 3 แบบด้วยกัน คือ เดินทางท่องเที่ยวบนเรือโดยตลอดเส้นทาง บินมาลงเรือ หรือลงเรือมาจอดที่ Port ใด Port หนึ่ง แล้วก็บินกลับ เรียกว่า Fly Cruise อีกประเภทหนึ่งเป็น Land Cruise คือลงเรือมา Port ใด Port หนึ่ง แล้วขึ้นไปเที่ยวบนบกเป็นเวลาหลายวันจึงกลับมาลงเรือไปที่ Port อื่นต่อ

สำหรับประเทศไทยถึงแม้ว่าขณะนี้จะยังไม่ค่อยมีความพร้อมในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการในเรื่องของท่าเทียบเรือและระเบียบพิธีการที่จะสนับสนุนต่อการท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรก็ตาม ในแต่ละปีก็มีเรือขนาดใหญ่หลายลำเข้ามาใช้ Port ของเรา ผู้โดยสารที่มาทางเรือก็มีมาก ในปีที่ผ่านมามีถึง 8 หมื่นคน หมายถึงผู้โดยสารทุกประเภท แม้แต่เรือข้ามฟากที่มาทางประเทศลาว ก็ถือว่ามาทางเรือเหมือนกัน แต่ถ้าจะมองเฉพาะที่มาโดยเรือเดินสมุทรตามสถิติตัวเลขจะมีประมาณ 2 หมื่นคน Port ที่เข้ามาก็มีภูเก็ต กรุงเทพฯ และพัทยา ระยะเวลาที่ผ่านมาที่ภูเก็ตมาก เนื่องจากว่าที่นั่นมีท่าเทียบเรือที่เพิ่งสร้างขึ้นใหม่และให้สัมปทานแก่เอกชนไป ทำให้มีความสะดวกมากขึ้น

การประกอบการเดินเรือของไทยโดยนักลงทุนฝ่ายไทยในขณะนี้ก็มีเรือซีทรานควิน เรือซีทราน-ปรินซส อันดามันปรินซส เป็นต้น ซึ่งเจ้าของมานั่งอยู่ที่นั่นแล้ว ท่าเรือที่ใช้อยู่ปัจจุบันใช้ท่าสัดหีบซึ่งก็กินน้ำลึก 8-10 เมตร แต่ผู้ประกอบการก็บอกว่ก่อนข้างจะไกลจากกรุงเทพฯ การคมนาคมจากสัดหีบที่จะเข้ามากรุงเทพฯ ยังไม่มีการพัฒนาให้สะดวกสำหรับผู้โดยสารที่ขึ้นที่ท่าสัดหีบ แพทย์ก็เช่นเดียวกัน หลายโอกาสก็ได้ใช้แพทยาเป็น Port โดยการสร้างท่าเทียบเรือชั่วคราวซึ่งเวลามีคลื่นลมหนักท่องเที่ยวก็ขึ้นลงลำบากและผู้โดยสารที่เป็นคนสูงอายุก็จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ในบางโอกาสก็ใช้ที่บริเวณปูเจ้าสมิงพราย แต่ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ก็ไม่มีและสภาพแวดล้อมโดยทั่วไป เวลาผ่านเข้าออกก็มีทิวทัศน์ที่ไม่ค่อยสวยงาม ที่ภูเก็ตพอจะมีท่าที่เปิดให้ใช้ได้แต่ก็ยังไม่มียสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับท่าเทียบเรือที่ดี

ท่านอาจารย์ประชุมได้ศึกษาเกี่ยวกับท่าเทียบเรือในประเทศไทย โดยสุ่มตัวอย่างไว้ประมาณ 14 จังหวัดจาก 17 จังหวัดที่มีชายฝั่งทะเล ปรากฏว่าเรามีท่าเรือถึง 76 ท่า แต่ว่า 76 ท่านั้นมีไว้เพื่อขนถ่ายสินค้าในเรื่องของประมง และในเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารไม่ได้มีเอาไว้เพื่อการท่องเที่ยวโดยตรง ผมมีความรู้สึกว่ประเทศไทยนั้นมีโอกาสและช่องทาง หากจะพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่บ้างแล้วโดยปรับปรุงเพียงเล็กน้อยก็จะได้รับเรือโดยสารต่างๆ เหล่านี้ได้ก็จะเป็นประโยชน์มาก ทรัพยากรทางการท่องเที่ยวของเรา มีอยู่มากใน 17 จังหวัดชายทะเลซึ่งยาวกว่า 2,600 กิโลเมตร มีความสวยงามทางธรรมชาติมาก บนบกก็มีแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและประวัติศาสตร์ และแหล่งที่มีคุณค่ามีศักยภาพค่อนข้างสูงที่จะทำการพัฒนาทางด้านนี้

เมื่อพิจารณาถึงท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันที่สัดหีบก็ดี ที่สงขลาที่ดี ภูเก็ตก็ดี เพียงแต่เราใช้เงินจำนวนไม่มากปรับปรุงให้มีสะพานเดินเรือ เวลาเรือมาจอดก็มีสะพานขึ้นลง ออกแบบที่ถูกต้อง มี Terminal ที่ไม่ต้องใหญ่มาก ไม่ต้องลงทุนมากอย่างที่ตั้งคลองปรังลงทุนถึง 500 ล้านบาท เพียงให้มีที่กันแดดกันฝน ห้องน้ำ ห้องส้วม มีพิธีการเข้าเมืองและศุลกากรที่สะดวกก็คงจะพอใช้ได้ ที่แหลมฉบังสร้างขึ้นมาใหญ่โตมากแต่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์สำหรับเรือเดินสมุทรเพื่อการท่องเที่ยวเลย ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของ Cargo Ship ท่าเทียบเรือนี้แบ่งออกเป็นสองส่วนตามมติคณะรัฐมนตรี ส่วนหนึ่งการทำเรือเป็นผู้บริหาร อีกส่วนหนึ่งให้สัมปทานเอกชนเป็นผู้บริหาร ทั้งสองส่วนนั้นหากสามารถทำข้อตกลงกันได้ก็จะพัฒนาบางส่วนให้เป็นท่าเทียบเรือเดินสมุทรได้ก็จะเป็นประโยชน์

ที่พัทยาในขณะนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการที่จะปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน 9 โครงการที่เมืองพัทยา ซึ่งจะรวมถึงการถมทะเลและสร้างท่าเทียบเรือด้วย ในวงเงินทั้งหมด 9 โครงการประมาณ 3,600 ล้านบาท ถ้าเป็นอย่างนี้ก็จะมียท่าเทียบเรือที่มีมาตรฐานเกิดขึ้น การออกแบบน่าจะทำโดยนักออกแบบที่มีความรู้ในเรื่องของเรือเดินสมุทรอย่างแท้จริง ถ้าเรามีท่าเทียบเรือที่มีมาตรฐานที่ดีที่พัทยาหรือแม้แต่ดัดแปลงที่แหลมฉบังให้ใช้งานในส่วนนี้ได้ โอกาสที่เราจะเป็น Home Port ในอนาคตก็น่าจะเป็นไปได้ ในขณะนี้

ประเทศไทยก็คงจะเป็นได้เพียง Port of Call คือเรือก็มาแวะค้างคืนบ้างไม่ค้างคืนบ้างแล้วก็ไป แทนที่จะมาแวะอยู่หลาย ๆ วัน ทั้งนี้ทั้งนั้นก็เพราะเราขาดอะไรหลาย ๆ อย่างที่จำเป็น

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2533 ได้มีการประชุมพิจารณาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา-ระยอง ให้เป็นสนามบินนานาชาติ สนามบินนี้จะชื่อว่าสนามบินนานาชาติระยอง-อู่ตะเภา ซึ่งจะใช้งบประมาณ 800 ล้านบาท และคงจะเสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในเร็ว ๆ นี้ สนามบินอู่ตะเภาน่าจะใช้เป็นฐานสำหรับธุรกิจการเดินทางประเภท Fly Cruise ได้เป็นอย่างดี สมมุติว่าเราใช้ท่าเรือที่พัทยาหรือที่แหลมฉบังหรือแม้แต่ที่สัตหีบ สนามบินอู่ตะเภา ก็จะเป็นสนามบินที่จะรองรับ เนื่องจากใกล้กับท่าเรือทั้งสามแห่งนี้มาก ธุรกิจประเภท Fly Cruise คงจะใช้ที่นี่ได้ดี และในแผนแม่บทส่วนรวมนั้นต่อไปก็จะมีการเชื่อมโยงกับกรุงเทพฯ โดยรถไฟประเภทความเร็วสูง รวงกว้าง ก็จะช่วยให้ความเชื่อมโยงทางการท่องเที่ยวมาสู่เมืองหลวงสามารถทำได้โดยสะดวกด้วย

อีกธุรกิจหนึ่งกำลังเติบโตขึ้นในประเทศไทย ก็คือ Yatch Charter ซึ่งว่าที่จริงแล้วแทบจะไม่จำเป็นต้องไปสร้างอะไรให้เลย แต่ถ้ามี Marina ให้ก็จะเป็นการเหมาะสม ข้อดีของการทำธุรกิจทางด้าน Yatch Charter ก็คือว่าเราจะได้ Top Market Segment ผู้ที่มากับธุรกิจประเภทนี้จะเป็นผู้ที่มีกำลังใช้จ่ายสูง และประโยชน์ที่จะได้ตามมาก็มีมาก เช่น ในเรื่องของค่าเช่าเรือ มาแล้วก็ต้องขึ้นมาพักผ่อน คงไม่อยู่ในเรือได้ตลอดเวลา การซื้ออาหารเครื่องดื่ม การซื้อของและ Land Arrangement เป็นต้น นักท่องเที่ยวที่มาทางด้านนี้ก็ไม่ต้องเป็นห่วงเรื่องมลภาวะ เพราะพวกนี้เป็นพวกที่มีคุณภาพสูง มีสำนึกทางด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในตัว ธุรกิจประเภทนี้จะต้องการบุคลากรที่มีคุณภาพและมีมาตรฐาน ในเบื้องต้นเราคงไม่มีให้ แต่เมื่อธุรกิจประเภทนี้เติบโตขึ้นก็คงจะมีการฝึกอบรมบุคลากรที่มีคุณภาพเข้ามาสู่ธุรกิจนี้ได้ การลงทุนทางด้านนี้ยังมีความต้องการอีกมาก แต่ฝ่ายที่ต้องการจะลงทุนทางด้าน Yatch Charter ก็ยากจะมีสัดส่วนของการลงทุนประมาณร้อยละ 49 : 51 แต่หลักเกณฑ์ทางด้านการลงทุนของประเทศไทยเรากำหนดไว้ 70 : 30 ทำให้ค่อนข้างจะไม่น่าสนใจสำหรับคนที่อยากจะมาลงทุนทางด้านนี้ แต่ที่สำคัญอย่างมากก็คือเราจะต้องปรับปรุงด้านระเบียบพิธีการ และตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ธุรกิจทางด้าน Yatch Charter สามารถที่จะเติบโตขึ้นได้ในประเทศไทย มีผู้ให้คำแนะนำว่าแบบอย่างที่ดีมากที่ประเทศไทยควรจะเรียนแบบก็คือของประเทศตุรกี ซึ่งได้รับการยกย่องว่าเปิดโอกาสการลงทุนทางด้านนี้ได้อย่างสะดวกมาก ในภาคปลายท่อนที่ประกอบกิจการทางด้านนี้ก็คงจะมาพูดถึงเกี่ยวกับเรื่องของ Yatch Charter ในประเทศไทย

ในภาคปลายเช่นเดียวกันที่ประชุมนี้คงจะพูดถึงปัญหาที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนในรายละเอียดซึ่งคงจะมีมากกว่าที่ได้พูดกันไปแล้ว ระเบียบกฎหมายของทางราชการ ตัวบทกฎหมายอะไรต่าง ๆ ซึ่งบางทีอาจจะไม่ทันกับสถานการณ์การเติบโตของธุรกิจประเภทนี้ แต่ในบางเรื่องการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้ประสานงานกับกระทรวงคมนาคมไปแล้วก็มี อย่างเช่นเมื่อกระทรวงคมนาคมจัดการประชุมเรื่องปัญหาการขนส่งทางน้ำเมื่อเดือนกันยายนที่ผ่านมา ททท. เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงท่าเทียบเรือไว้ในที่ประชุมด้วย เดือนตุลาคมทางกระทรวงคมนาคมก็มีหนังสือถึงการท่องเที่ยว ขอทราบว่าการท่องเที่ยวจะให้ข้อมูลเพิ่มเติมได้หรือไม่เกี่ยวกับเรื่องของแผน ลำดับความสำคัญของความต้องการท่าเทียบเรือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยก็ได้มีหนังสือแจ้งให้ทราบความต้องการโดยแบ่งพื้นที่ที่ต้องการท่าเทียบเรือเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มที่ต้องการท่าเทียบเรือโดยสารขนาดใหญ่ กำหนดว่ามีที่กรุงเทพฯ ภูเก็ต พังงา กระบี่ สุราษฎร์ธานี สงขลา ชลบุรี พัทยา ระยอง ส่วนกลุ่มที่ต้องการท่าเทียบเรือขนาดเล็ก ที่อาจจะขยายให้ใหญ่ได้ในอนาคตก็ได้แก่ประจวบคีรีขันธ์ หัวหิน เพชรบุรี ชะอำ ชุมพร นครศรีธรรมราช นราธิวาส สตูล ตรัง ภูเก็ต ตรัง จันทบุรี และตราด

โดยสรุปประเทศไทยมีเส้นทางสูงมากทางด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเรือเดินสมุทรที่มาจากภูมิภาคอื่น เรือเดินสมุทรที่จะเดินเชื่อมโยงในภูมิภาคนี้ คือ ภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก การท่องเที่ยวทางเรือชายฝั่งในอ่าวไทย ฝั่งทะเลอันดามันมีความเป็นไปได้สูง การส่งเสริมให้มีธุรกิจท่องเที่ยวแบบ Fly Cruise แบบ Land Cruise ก็มีความเป็นไปได้สูง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเชื่อมั่นว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือเดินสมุทรมาสู่ประเทศไทยเป็นมิติใหม่ของการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ขอขอบคุณครับ

ศ.ดร. ประชุม สุวตติ

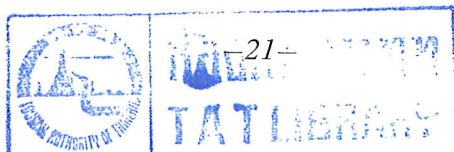
ขอบพระคุณมากครับ สำหรับเรื่องที่ท่านรองเสรีได้นำเสนอให้พวกเราทราบ ก็คงจะเป็นที่ประจักษ์แล้วว่า การท่องเที่ยวทางทะเลนั้นมีศักยภาพสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเราน่าที่จะเป็นจุดที่นักท่องเที่ยวทางทะเลมาใช้บริการได้มากขึ้นในอนาคต ท่านรองเสรีได้พูดถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของท่าเรือ ว่าในปัจจุบันนี้เราก็มีท่าเรือ แต่ว่าไม่มีท่าเรือทางการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ แต่ก็มีโครงการที่จะปรับปรุงสร้างท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่พัทยาในอนาคตอันใกล้นี้ นอกจากนั้นท่านก็ได้พูดถึงเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เช่น สนามบิน สามารถที่จะใช้สนามบินอยู่ตะเภเป็นฐานเพื่อบริการธุรกิจประเภท Fly Cruise และก็สามารถที่จะเชื่อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกบนพื้นดิน เช่น รถไฟที่มีความเร็วสูง ท่านได้พูดถึงเรื่องของชาร์เตอร์เรือยอร์ช ซึ่งให้เห็นว่าเป็นตลาดที่น่าสนใจ เป็นตลาดที่อยู่ในลำดับที่มีคุณภาพ ผู้ที่ใช้บริการจะไม่มาทำลายสิ่งแวดล้อมของเรา แต่ท่านก็ได้ฝากเอาไว้ในเรื่องของกฎเกณฑ์กฎหมายระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ ซึ่งผู้ประกอบการคงจะทราบดีว่ามีปัญหาอะไรบ้าง ท่านได้พูดถึงบทบาทของ ททท. ที่เกี่ยวกับการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระทรวงคมนาคมในเรื่องของความต้องการของธุรกิจท่องเที่ยวที่เกี่ยวกับท่าเทียบเรือ ท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ควรจะมียี่สิบห้า และท่าเทียบเรือขนาดเล็กควรจะมียี่สิบห้า ผมสรุปสั้นๆ ได้อย่างนั้นครับ

นายโกวิท กุวานนท์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า

สวัสดิ์ครับ ผมในนามของกระทรวงคมนาคมและกรมเจ้าท่า มีความยินดีเป็นอย่างมากที่ได้มีโอกาสได้มาร่วมประชุมในวันนี้ สำหรับประเด็นที่กระทรวงคมนาคมได้รับมอบหมายให้มาพูดในวันนี้ ก็คงจะเป็นประโยชน์กับท่านที่สนใจจะประกอบการท่องเที่ยวเรือโดยสารทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทยไม่มากนัก

เรื่องแรกที่ผมจะกล่าวถึงก็เป็นเรื่องของนโยบายการขนส่ง โดยปกติกระทรวงคมนาคมก็จะยึดถือนโยบายและมาตรการในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการเพื่อการส่งเสริมการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ตามที่ได้ระบุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งเป็นแนวทางให้ทางกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการต่อไป

ขณะนี้เป็นที่ทราบกันดีแล้วว่าเรากำลังใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 อยู่ ซึ่งแผนพัฒนาฉบับนี้ก็เริ่มตั้งแต่ปี 2530 และจะสิ้นสุดในปี 2534 สำหรับนโยบายด้านการขนส่งที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาฉบับ



ที่ 6 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจะเน้นในเรื่องของการขนส่งทางบกและทางอากาศเป็นหลัก สำหรับการขนส่งทางน้ำจะมุ่งไปในเรื่องของการปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนถ่ายสินค้า จะเห็นได้ว่าการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด สำหรับสาเหตุที่นโยบายการขนส่งทางน้ำในแผนพัฒนาฉบับที่ 6 มิได้กล่าวถึงการท่องเที่ยวโดยเฉพาะเรื่องของการท่องเที่ยวทางทะเลก็เพราะว่าในขณะจัดทำแผนไม่มีข้อมูลใดๆ เลยที่จะบ่งชี้ให้ทราบว่ามีความต้องการโครงสร้างพื้นฐานทางด้านนี้ ฉะนั้นก็จะเห็นว่าไม่มีการสร้างท่าเทียบเรือสำหรับเรือเดินทะเลหรือแม้แต่ท่าเทียบเรือสำหรับเรือท่องเที่ยวเล็ก ๆ เลย เท่าที่ผมได้ศึกษาแผนพัฒนาหรือศึกษาร่างแผนพัฒนาฉบับที่ 7 ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาก็ไม่ได้กำหนดนโยบายทางด้านการขนส่งทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวไว้ ผมมีความเห็นว่าผลจากการประชุมในวันนี้สรุปได้ชัดเจนว่ามีความต้องการท่าเทียบเรือเพื่อจะสนับสนุนการท่องเที่ยวทางทะเลแล้วก็เปิดโอกาสดีที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยควรจะได้นำเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณากำหนดนโยบายและมาตรการไว้ในแผนพัฒนาฉบับที่ 7 หากเป็นเช่นนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็จะได้รับไปปฏิบัติได้สะดวก ปัญหา ก็จะน้อย แต่อย่างไรก็ดีในฐานะที่กระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งของประเทศก็พร้อมที่จะสนับสนุนและพิจารณาความต้องการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการท่องเที่ยวทางทะเล ถ้าภาคเอกชนเสนอมา แต่ก็ต้องขอทำความเข้าใจว่า ถ้าหากต้องการให้รัฐลงทุนก็จำเป็นที่จะต้องศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจก่อน ถ้าท่านจะลงทุนเองก็จะต้องดูในเรื่องของระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือเป็นหลัก เป็นที่ทราบกันว่าการท่องเที่ยวทางทะเลต้องอาศัยเรือ และท่าเทียบเรือเป็นปัจจัยสำคัญ หน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องโดยตรงก็ได้แก่กรมเจ้าท่า ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับท่าเทียบเรือ ถ้าหากว่าเอกชนต้องการสร้างท่าเทียบเรือไม่ว่าจะเป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่หรือขนาดเล็ก กฎหมายได้กำหนดไว้ว่าท่านจะต้องได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าก่อน เพราะการสร้างท่าเทียบเรือถือว่าเป็นการสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ กรมเจ้าท่าจะต้องพิจารณาว่าท่าเทียบเรือนั้นกีดขวางการเดินเรือหรือเปล่า นอกจากนั้นก็ต้องพิจารณาว่าท่านที่จะสร้างขึ้นมีความมั่นคงแข็งแรงปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร และจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ โดยเฉพาะท่าที่เทียบเรือสินค้าเมื่อสร้างขึ้นมาแล้วจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่นั่นก็ไม่ได้หมายความว่ากรมเจ้าท่าจะไม่อนุญาตเลย แต่ได้กำหนดเงื่อนไขว่าเมื่อสร้างท่าเทียบเรือขึ้นมาแล้วจะต้องปฏิบัติตามวิธีบางอย่างบ้างเพื่อจะลดปัญหาทางด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ท่านอาจจะสงสัยว่าในกรณีที่ท่านสร้างท่าเทียบเรือไปก่อนได้รับอนุญาตจะเกิดอะไรขึ้น ตามกฎหมายก็ต้องปรับและสั่งให้หยุดการก่อสร้าง หรือว่าถ้าก่อสร้างไปแล้วกรมเจ้าท่าก็จะปรับแล้วก็จะมาพิจารณา ถ้าหากก่อให้เกิดปัญหาต่อการเดินเรือก็ต้องสั่งให้เรือ

สำหรับตัวเรือที่จะนำมารับส่งผู้โดยสารจะต้องได้รับการตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของตัวเรือ ความพร้อม ความเรียบร้อยของเครื่องยนต์ รวมถึงความพร้อมของอุปกรณ์ช่วยชีวิต ทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร จากนั้นก็ต้องได้รับใบอนุญาตให้ใช้เรือ ซึ่งกรมเจ้าท่าก็จะเป็นผู้ออกใบอนุญาตนั้น ในกรณีที่ท่านประสงค์จะเช่าเรือจากต่างประเทศเข้ามาดำเนินกิจการท่องเที่ยวในประเทศ ก็จะต้องได้รับใบอนุญาตให้ใช้เรือจากกรมเจ้าท่าเช่นกัน แต่ว่าจะมีขั้นตอนซึ่งยุ่งยากขึ้นหน่อย คือก่อนที่จะนำเรือเข้ามาได้จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสียก่อน เพื่อที่ว่าจะเป็นการป้องกันไม่ให้เรือต่างชาติเข้ามาแย่งการทำมาหากินของเรือไทย ขั้นตอนในการยื่นใบอนุญาตก็ต้องมีหลักฐานว่าเรือประเภทที่ท่านจะเอาเข้ามาไม่มีอยู่ในเมืองไทยหรือมีแต่ท่านเช่าไม่ได้เป็นหลักการโดยทั่วไป ผมมีข้อมูลสำหรับท่านที่สนใจที่จะประกอบกิจการเดินเรือท่องเที่ยว คือในปัจจุบันนี้นอกจากบริษัทซีทรานและบริษัทสยามครุสซึ่งเดินเรือโดยสารเดินทะเลขนาดใหญ่แล้วก็มีผู้ประกอบการเดินเรือโดยสารเดินทะเลขนาดเล็ก 2 รายที่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่า

ให้เดินเรือแบบประจำทาง ได้แก่บริษัทส่งเสริมบริการซึ่งเดินเรือด่วนระหว่างบ้านดอน - เกาะสมุย - เกาะพัง - และขนอม และมีเอกชนอีกรายหนึ่งซึ่งได้รับอนุญาตให้เดินเรือโดยสารแบบประจำทางระหว่างเกาะกระบี่กับเกาะพีพี นอกจากนั้น ขณะนี้ก็มีเอกชนอีก 2 รายที่สนใจที่จะเดินเรือในอ่าวไทย รายหนึ่งสนใจที่จะเดินเรือโดยสารระหว่างกรุงเทพ - เกาะสมุย ซึ่งกรมเจ้าท่าได้อนุมัติในหลักการไปแล้ว แต่ยังไม่ได้ออกใบอนุญาตให้เรือให้ทั้งนี้ก็เพราะว่าเขายังไม่ได้นำเรือเข้ามาในประเทศ ส่วนอีกบริษัทหนึ่งนั้นก็ได้รับอนุญาตในหลักการแล้วให้เดินเรือโดยสารระหว่างกรุงเทพ - พัทยา - หัวหิน - กรุงเทพ โดยใช้เรือไฮโดรฟอยล์ ผู้ประกอบการรายนี้ได้นำเรือเข้ามาแล้ว แต่ว่าก็ยังไม่ได้นำมาจดทะเบียนเพื่อขอรับใบอนุญาตใช้เรือแบบประจำทาง ขณะนี้มีใบอนุญาตใช้เรือทั่วๆ ไปซึ่งสามารถเอาไปเดินเรือที่ไหนในอ่าวไทยก็ได้แต่ยังไม่ใช่แบบประจำทาง และยังมีอีกรายหนึ่งซึ่งนำเรือแบบเฟอร์รี่มาวิ่งเป็นการชั่วคราวระหว่างกรุงเทพ - สมุย - สงขลา แต่ว่ายื่นขออนุญาตกรมเจ้าท่าไว้ว่าจะวิ่งระหว่างชะอำกับพัทยา ในหลักการกรมเจ้าท่าก็ได้อนุมัติไปแล้ว แต่เนื่องจากว่ายังไม่มีความพร้อมในเรื่องของท่าเทียบเรือ จึงยังไม่ได้ออกใบอนุญาตให้ใช้เรือ ในชั้นนี้ผมขอพูดเพียงแค่นี้ขอบคุณครับ

ศ.ดร. ประชุม สุวดี

ขอบคุณครับ ท่านรองฯโกวิทก็ได้ชี้แจงให้พวกเราได้ทราบว่าในปัจจุบันนโยบายทางด้านรัฐเกี่ยวกับการขนส่งโดยเฉพาะในแผน 6 ได้เน้นในเรื่องของการขนส่งทางบกและทางอากาศเป็นส่วนใหญ่ยังไม่ค่อยได้เน้นทางน้ำ ในช่วงเวลาของแผน 6 จึงยังขาดในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางทะเล ในระยะที่กำลังร่างแผน 7 อยู่ก็ได้ทราบว่ายังไม่มียุทธศาสตร์เกี่ยวกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลไว้เช่นเดียวกัน ท่านจึงได้เสนอแนะว่าน่าจะนำเสนอเรื่องนี้ให้ทางสภาพัฒน์พิจารณาให้เห็นความจำเป็นที่จะต้องนำเอาเรื่องของการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลไปใส่ไว้ในแผน 7 ให้ได้ ผมคิดว่าจุดนี้เป็นจุดที่สำคัญมากกระทรวงคมนาคมเองก็บอกว่าพร้อมที่จะให้การสนับสนุน ถ้ามีบรรจุไว้ในแผน 7 ก็จะทำอะไรได้มากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามสิ่งที่บรรจุไว้ในแผนนั้นก็ต้องศึกษาความเป็นไปได้ ความเหมาะสม ถ้าหากว่าเอกชนจะเข้าไปลงทุน

ท่านได้เสนอให้เราทราบเกี่ยวกับหน้าที่ของกรมเจ้าท่าโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับเรื่องของการเดินเรือในน่านน้ำไทย เรื่องเกี่ยวกับท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งส่วนใหญ่ก็มุ่งไปทางด้านการพาณิชย์ ถ้าหากว่าเอกชนต้องการที่จะมาสร้างท่าเทียบเรือก็มีกระบวนการมีขั้นตอนที่จะต้องขออนุญาตต่อกรมเจ้าท่า นอกจากนี้กรมเจ้าทาก็ยังมีหน้าที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้ใช้เรือ การออกใบอนุญาตใช้เรือ การเช่าเรือจากต่างประเทศก็เช่นเดียวกันต้องมีการขออนุญาตให้ถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบ บางส่วนกรมเจ้าทาก็สามารถที่จะอนุมัติได้ บางส่วนก็ต้องเป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ท่านได้ชี้แจงให้เราทราบว่าในปัจจุบันนี้มีเอกชนที่สนใจที่จะเดินเรือในน่านน้ำไทยพอสมควร โดยเฉพาะเรือโดยสาร ท่านได้ยกตัวอย่างการเดินทางระหว่างกระบี่กับเกาะพีพี ในอ่าวไทยก็มีระหว่างกรุงเทพกับสมุย และกรุงเทพ - พัทยา - หัวหิน - กรุงเทพ โดยใช้เรือที่มีความเร็วสูง เรือที่ยกลำตัวขณะวิ่งและยังมีเรือประเภทที่ขนถ่ายสินค้าด้วย ขนยานพาหนะด้วย ขนผู้โดยสารด้วย ประเภทเรือเฟอร์รี่ก็มีด้วย

อย่างไรก็ตามบทบาทของภาครัฐเกี่ยวกับเรื่องของการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลในขณะนี้อาจจะยังมีน้อย ผมลืม Point ของท่านรองฯไป Point หนึ่งซึ่งสำคัญควรจะสรุปไว้ก็คือเรื่องของการปรับปรุงท่าเทียบ

เรือที่มีอยู่ในขณะนี้เพื่อใช้ทางด้านการท่องเที่ยว ถ้าจะไปปรับปรุงเพียงเล็กน้อยก็น่าที่จะใช้ประโยชน์ได้ นอกจากนั้นถ้าจะใช้บางส่วนของท่าเรือพาณิชย์เพื่อการท่องเที่ยวก็เป็นสิ่งที่ควรพิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องทางภาครัฐ เข้าวันนี้เราอาจจะทำแปลกกับที่อื่น คือ เชิญสุภาพบุรุษขึ้นพูดก่อน คราวนี้ก็ควรจะต้องถึงวาระของสุภาพสตรีบ้าง

คุณสุพรรณิ เบญจฤทธิ์ กรรมการผู้จัดการบริษัท ซีทัวร์ จำกัด

สวัสดิ์คะท่านผู้มีเกียรติทุกท่าน ดิฉันรู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้รับเชิญมาอภิปรายเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลในวันนี้ เมื่อสองปีก่อนท่านรองเสรีได้ให้เกียรติดิฉันได้ไปอภิปรายแทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยที่ Singapore Cruise Symposium ทางสิงคโปร์ได้ตื่นตัวและเล็งเห็นความสำคัญของการท่องเที่ยวทางทะเลซึ่งเป็นรายได้หลัก จึงสร้างท่าเรือทันสมัยไว้รับผู้โดยสารทางทะเล ดิฉันขอเล่าเรื่องที่แปลกประหลาดเกี่ยวกับบริษัท ซีทัวร์ นะคะ ตลอดเวลาใคร ๆ เข้าใจว่า ซี. คือทะเล แต่ที่จริงบริษัทของเราตั้งต้นในชื่อของเข้าที่อีสเอเชียทัวร์ซึ่งเป็นชื่อของบริษัทคุณพ่อ ต่อมาเราเห็นว่าชื่อเข้าที่อีสเอเชียเทวดังเป็นชื่อที่ยาวมากจะทำให้จำยากก็เลยย่อเป็น S.E.A. แต่คนออกแบบเอามาติดกันเป็นชื่อ SEA ทำให้ผู้ถามอยู่เสมอว่าบริษัททำแต่เรือหรือ ซึ่ง 14 ปีที่แล้วก็ไม่มีใครดูแลเรื่องการเดินเรือทำให้ดิฉันลำบากใจ เพราะว่าตอนนั้นเรา Expert ทางขายตัวเครื่องบินเราขายไม่ได้เลย แต่ที่แปลกที่ต่อมาก็มีบริษัทเรือมาติดต่อเพราะเข้าใจว่าเราเป็นบริษัทที่ทำเรื่องทางทะเลจริง ๆ เราก็เลยเป็นบริษัท SEA ทะเลจริง ๆ ขึ้นมา แต่เนื่องจากคุณพ่อเป็นผู้แทนบริษัทเรือปิดท้ายทำให้ดิฉันสนใจทางเรือทะเลมาก ได้รับเชิญไปเที่ยวทางเรือทะเล ไปฮอว์ก ไป Carribbian Alaska ฯลฯ ต่อมาดิฉันก็ได้จัดนำเที่ยวไป Mediterranean แล้วยังได้รับเชิญไปบาห์ลี สุมาตรา จึงทำให้สนใจเรื่องการท่องเที่ยวทางทะเลมาก และพร้อมกันนั้นก็ทำให้เรารู้ว่าการเดินทางท่องเที่ยวทางทะเลนั้นขาดอันหาทำกันอย่างไร เขาบริการอย่างไร

เมื่อเริ่มมีบริษัทเรือต่าง ๆ มาแต่งตั้งดิฉันเป็นผู้แทนขายตัวเรือ และดิฉันเป็นผู้ดูแลผู้โดยสารขาเข้าที่มากับเรือก็ได้ทราบว่าผู้โดยสารทางเรือต้องการอะไร ผู้โดยสารทางเรือต้องการทุกอย่างเป็น Deluxe ไปหมด อาหารการกินก็ต้องพิเศษ รถก็ต้องดีที่สุด มัคคุเทศก์ก็ต้องดีที่สุด และต้องสะอาด การท่องเที่ยวทะเลมีมานานแล้วมีตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่สองด้วยซ้ำ เพราะสมัยนั้นไม่มีเครื่องบิน ทุกคนจะไปไหนก็ต้องใช้เรือ แต่เป็นเรือผู้โดยสารบ้าง เรือสินค้าบ้างผู้โดยสารบ้าง สมัยนั้นดิฉันจำได้ว่ามีเรือฝรั่งเศสวิ่งจากยุโรปผ่านคลองสุเอซมาบอมเบย์ สิงคโปร์ ออสเตรเลีย และกลับ มีเรือของอเมริกันที่วิ่งจากทางเอเชียไปอเมริกาทาง West Coast ทั้งสองลำเป็นเรือครึ่งผู้โดยสารครึ่งสินค้า หลังสงครามแล้วก็มีเรือเพิ่มขึ้นอย่างเช่นควีนอลิซาเบธ ข้ามจากยุโรปไปอเมริกาเลย ไปทางแอตแลนติก เมื่อประสบความสำเร็จก็เพิ่มควีนอลิซาเบธ 1 และต่อมาก็มีควีนอลิซาเบธ 2 และเรือฝรั่งเศสชื่อเรืออินโดฟรองส์ซึ่งใหญ่กว่าควีนอลิซาเบธ แต่เนื่องจากควีนอลิซาเบธมีชื่อเสียงตอนไปสงครามที่ฟอกซ์แลนด์ ใคร ๆ จึงรู้จักแต่ควีนอลิซาเบธ ทางเหนือของยุโรปก็มี Swidish American Line วิ่งจากสแกนดิเนเวียไปอเมริกา หลังจากนั้นก็มีเรือเพิ่มขึ้นเรื่อยจนเรือทั้งหมดต่างพยายามหาถิ่นที่เกี่ยวให้กับผู้โดยสารของเขา ในที่สุดเรือควีนอลิซาเบธก็เข้ามาเมืองไทยครั้งแรกต้องจอดที่สันดอน แล้วเช่าเหมาเรือภาณุรังษีรับผู้โดยสารออกจากสันดอน มาทางแม่น้ำเจ้าพระยา มาขึ้นที่ท่าคลองเตย ระหว่างที่อยู่บนเรือ บริษัทเรือก็จัดอาหารการกิน ดนตรี ละคร บริการอย่างเต็มที่ ประมาณ 3-4 ชั่วโมงก็ถึงท่าคลองเตย พอมาถึงท่าคลองเตย Agent เราก็จะจัดนำผู้โดยสารไปชมวัดพระแก้ว พระบรมมหาราชวัง ให้ชมละคร

บ้าง แล้วกลับไปทำเรือคลองเตยจับเรือกลับไปสันดอน ไปรับประทานอาหารค่ำบนเรือ ซึ่งการเดินทางแบบนี้สะดวกสบายและผู้โดยสารไม่เหนื่อยเสียอย่างเดียว ค่าเช่าเรือภาณุรังษีครั้งหนึ่งเป็นแสน สมัยนั้นเงินหนึ่งแสนนับว่าแพงมาก

ต่อมาบริษัท Holland American Line เกิดมีห้วงคิดดี คิดออกว่าทำอย่างไรให้ถูกกว่า จึงไปออกแบบทำ Pontoon ขึ้นที่พื้ทางใต้ของสยามเบชอร์ Holland American Line เป็นคนออกแบบ จึงได้สงวนสิทธิ์ไว้ ฉะนั้นบริษัทเรือที่อยากจะใช้ Pontoon จะต้องไปติดต่อกับ Holland American Line ซึ่งจะมอบให้บริษัท East Asia เป็นคนสร้าง คิดค่าใช้จ่ายวันละประมาณ 8 หมื่นบาท ถ้าเรือมาพร้อมกันก็จะแชร์ค่าใช้จ่ายกัน Pontoon นี้จะสร้างเสร็จก่อนเรือมา วันหนึ่งทางเรือจะมีเจ้าหน้าที่ยืนอยู่ที่ Pontoon คอยระวังผู้โดยสาร เพราะรอยต่อไม่พอดีกัน บางครั้งผู้โดยสารอาจจะหกล้มได้ ฉะนั้นแต่ละบริษัทก็จะมีเจ้าหน้าที่ยืนอยู่ คอยจับผู้โดยสาร เพราะผู้โดยสารที่มากับเรือส่วนมากจะเป็นผู้สูงอายุ เรือจะจอดอยู่หน้ารอยัลคลิฟ ใช้เรือลำเล็กขนจากเรือใหญ่มาที่ Pontoon แต่การใช้ Pontoon ต้องขึ้นอยู่กับลมฟ้าอากาศ ระหว่างกุมภาพันธ์ถึงพฤษภาคมสามารถใช้ได้ หน้ามรสุมหรือหน้าหนาวใช้ไม่ได้เพราะคลื่นลมแรง ยิ่งหน้าหนาวลมจะพัดจากทางพื้ทางเหนือเข้ามาพื้ทางใต้ ที่พื้ทางถนนแถมสยามเบชอร์แคบมาก รถจอดเป็นแถววันที่ตรงกลางรถผ่านได้คันเดียวเท่านั้น เวลาเรือเข้าที่พื้ทางเราต้องเอารถไปจอดตั้งแต่กลางคืนก่อนวันเรือเข้า ถ้าเราไปเข้าแท็กซี่ป้ายดำก็จะแย่งที่จอดรถ เราเคยขอร้องให้ตำรวจช่วยแต่ก็ช่วยไม่ได้ รถที่มาก่อนก็จอดก่อน ตำรวจก็ทำอะไรไม่ได้ แต่ทางบริษัทเรือชอบที่พื้ทางมาก เพราะว่ามีร้านค้ามีที่เที่ยว

สรุปเรือ Cruise ที่มาเมืองไทยปัจจุบันทำได้สามทาง คือ

1. มาทางแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับเรือที่กินน้ำลึกไม่เกิน 27 ฟุต ใช้ท่าเรือคลองเตย แต่เนื่องจากท่าเรือคลองเตยมีสินค้ามาก วางกะกะ และสกปรก ทั้งยังมีแท็กซี่ป้ายดำมาแย่งลูกค้า มาดื้อให้ขึ้นรถ ในที่สุดทางบริษัทเรือก็ต้องหาที่จอดที่อื่น ก็ไปใช้ท่าเรือสยามซีเมนต์ซึ่งบริการดี สะดวก และการควบคุมรถเรียบร้อยดีมาก แต่ต่อมาสยามซีเมนต์ก็มีสินค้าเข้าออกมากใช้ที่นั่นไม่ได้ก็ต้องหาที่ใหม่โดยไปใช้ที่ท่าเรือยูเอฟเอ็มซึ่งก็ใช้ได้ แต่ก็มีสินค้ามากเหมือนกัน ข้อเสียที่ท่าเรือซีเมนต์และยูเอฟเอ็มก็คือถนนปูเจ้าสมิงพราย บางนา-ตราด รถมากเหลือเกิน รถชนสินค้า รถบรรทุก ทำให้การจราจรล่าช้ามาก ผู้โดยสารที่จะมาเที่ยวในกรุงเทพต้องใช้เวลาหลายชั่วโมง

ค่าเช่าท่าเรือทั้งท่าเรือกรุงเทพ ที่คลองเตย ท่าเรือสยามซีเมนต์ หรือท่ายูเอฟเอ็มไม่แพงประมาณหมื่นบาท แต่ไปแพงที่ค่านำร่องซึ่งคิดตันละ 9 บาท ฉะนั้นเรือเฟอร์รี่ที่เราเป็น Agent จะเสียประมาณแสนแปดหมื่นบาทต่อครั้ง ท่าเรือสัดหีบตีมาก ผู้โดยสารขึ้นลงสะดวก เสียอย่างเดียวก๊อลจากกรุงเทพมาก ใช้เวลาเดินทางไปกลับ 6 ชั่วโมง ถ้าเรือมาจอดวันเดียวเดินทางไป - กลับ 6 ชั่วโมง เทียวแค่ 4 ชั่วโมง และถ้าจอดติดในกรุงเทพ อีกบางครั้งเกือบจะไม่เห็นอะไรเลย ฉะนั้นเราก็พยายามสนับสนุนให้ค้างคืนในกรุงเทพ แต่ดิฉันคิดว่า ถ้าหากว่าท่าเรือแหลมฉบังเสร็จแล้วทางรัฐบาลพยายามส่งเสริมให้ใช้ท่าเรือแหลมฉบังจะดีมากเพราะว่าอย่างน้อยก็ใกล้เข้าไปอีก 1 ชั่วโมง ก็เหลือเวลาเที่ยวเพิ่มอีก 2 ชั่วโมง

บริษัทเรือก็พยายามสร้างเรือที่มีคุณภาพดี บริการบนเรือดี มีอะไรต่ออะไรให้ผู้โดยสารเพลิดเพลิน ผู้โดยสารก็จะสนใจเที่ยวทางทะเลเพิ่มขึ้นตลอดเวลา คนไทยเดี๋ยวนี้ก็ชอบเดินทางไปทางทะเลเหมือนกัน บริษัทเรือก็พยายามหาแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ทั่วไทย หวังได้ หวังเงิน ชะอำ ซึ่งก็น่าสนใจแต่ก็ไม่มีท่าเรือ เมื่อ 7 - 8 ปีก่อนมีเรือลองไปภูเก็ต จอดอยู่นอกอ่าวมะขาม เอาเรือเล็กลำเลียงผู้โดยสารไปที่ท่าอ่าวมะขาม แต่ท่าเรือไม่เรียบร้อย ไม่สะอาด ขลุกขลัก มีเจ้าของท่ารับส่งผู้โดยสารเข้าออกตลอดเวลา ขนสินค้าด้วย เมื่อบริการไม่ดีในที่สุดก็หายไป เมื่อปีที่แล้วท่าเรือน้ำลึกที่ภูเก็ตเสร็จก็เริ่มมีเรือเข้า เรือ Song of Flower

ของประเทศญี่ปุ่นซึ่งรับผู้โดยสารญี่ปุ่นมาเข้าภูเก็ตทุกอาทิตย์ อาทิตย์หนึ่งประมาณ 100 คน แหล่งท่องเที่ยวทางภูเก็ตก็ดี แต่ยังคงมีคฤหาสน์ เวลาเราจัดทัวร์ให้ผู้โดยสารที่ภูเก็ต เราจะต้องเอามัคคุเทศก์จากกรุงเทพฯ ไปภูเก็ต ซึ่งเสียค่าใช้จ่ายมาก เราเคยลองใช้มัคคุเทศก์ที่ภูเก็ตแล้วผู้โดยสารไม่พอใจ ทั้งๆ ที่ไม่มีอะไรมาก

การนำเที่ยวพังงาเราใช้เรือเล็กและไม่มีชูชีพ ทำเรือที่พังงาก็พอใช้ได้ ถ้ามีเฉพาะผู้โดยสารกลุ่มของเรา ร้อยกว่าคน เราก็มักใช้เรือหางยาวเพราะว่ามีเวลาน้อย แต่เรือก็ไม่มีชูชีพ เราให้ผู้โดยสารลงไปทะเลสิบคน แต่เมื่อมีกลุ่มของจีนได้วันมาฮือกันลงไปแย่งกันลงเรือก็ใกล้จมน้ำตาย ดิฉันคิดว่าทำเรือพังงาควรจะมีตำรวจคอยช่วย ไม่ควรปล่อยให้ลงไปทำพร้อมกันที่ล่องเรือสองร้อยคน

ที่เขapingกันก็มีรายงานมีร้านขายของเต็มไปหมดไม่น่าดูเลย ร้านอาหารก็สกปรก ส่วนที่บันหยี่เดี่ยวนี เราก็มักให้ผู้โดยสารรับประทานอาหารที่นั่น ต้องเอา Lunch box ไป ส่วนที่ภูเก็ตพอจะหาถิ่นที่รับประทานอาหารได้ดีขึ้นแล้ว คุณภาพของอาหารไม่เลว แต่การจัดบริการข้างเคียงยังไม่ถึงขั้นสำหรับ Cruise อย่างเช่นห้องน้ำ ไม่มีกระดาษหรือมีก็วางไว้เฉยๆ พอถึงลงมาใช้ก็ตกเปียกน้ำ ดิฉันต้องไปอธิบาย บางแห่งก็ยอมฟังแต่บางแห่งก็ไม่ยอมฟัง บอกว่าจู้จี้ เราไม่เข้าใจว่าผู้โดยสารเรือนั้นคุ้นเคยกับความสะอาดกับบริการดี อาหารเราก็ต้องไปทำป้ายว่าอาหารนี่คืออะไร เขาก็ไม่กล้าแตะต้องอาหารไทยเพราะกลัวจะเผ็ดเกินไป เรื่องที่สำคัญมากก็คือ การสื่อสารคมนาคมที่ภูเก็ตเราพยายามขอโทรศัพท์เพิ่มขึ้น หนึ่งปีแล้วก็ยังไม่ได้ โชคดีว่ามี Hot Line

เมืองไทยเรามีแหล่งท่องเที่ยวที่ดี ๆ มาก อย่างเช่นเกาะสมุย และเกาะต่าง ๆ ในแถบทะเลอันดามัน แต่ทำเรือไม่มี อย่างมีเรือเข้าเกาะสมุยเมื่อปีที่แล้ว ไปจอดข้างหน้าโรงแรมท่องเที่ยวเพื่อจะนำผู้โดยสารเข้าไป แต่วันนั้นคลื่นลมแรง ก็ต้องไปขึ้นที่ท่าซึ่งไม่สวย และก็ต้องใช้รถตุ๊ก ๆ ดิฉันเคยจัดไปหมู่เกาะอ่างทอง เตรียมอาหารอย่างเรียบร้อย พอไปถึงคลื่นลมแรงเข้าไม่ได้ อาหารเสียหมดเลย

ในอเมริกาการท่องเที่ยวทางทะเลเป็นที่นิยมกันมาก ผู้โดยสารต้องการความสะดวกสบาย สนุกสนาน เพราะผู้โดยสารเมื่อขึ้นเรือแล้วจะใช้เรือแทนโรงแรม ไม่ต้องหิ้วต้องจัดของทุกวัน ไม่ต้องไปสนามบิน อาหารบนเรือก็มี 6 หรือ 7 มื้อ มีพนักงานบริการทั้งวัน มีการละเล่นต่าง ๆ มีคาสีโน มีฟลอโชว์ มีโรงภาพยนตร์ บางลำมีทีวีในห้องด้วย และยังได้พบเพื่อนฝูง ดิฉันเชื่อว่าการท่องเที่ยวทางทะเลนี้จะมีมากขึ้น ๆ เรื่อย ถ้าเรามีท่าเรือดี มีบริการดี มีมัคคุเทศก์ดี และเตรียมพร้อมที่จะรับผู้โดยสารจากต่างประเทศแล้ว ดิฉันเชื่อว่าประเทศไทยจะมีรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งดิฉันเชื่อว่ารัฐบาลคงสนใจ ดิฉันจึงใคร่ขอให้ผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการบริการท่องเที่ยวทางทะเลช่วยกันพิจารณา ช่วยกันทำทุกอย่างให้ดีขึ้น ดิฉันเชื่อว่าบริษัทอื่น ๆ ที่จัดบริการเกี่ยวกับท่องเที่ยวทะเลจะมีคำแนะนำที่ดีสำหรับท่านค่ะ ดิฉันขอขอบคุณมากค่ะ

ศ.ดร. ประชุม สุวัตติ

ขอบคุณครับ คุณสุพรรณิภาได้ชี้แจงให้เราทราบว่าจุดหนึ่งที่สำคัญมากก็คือผู้โดยสารที่มาขึ้นเรือเป็นผู้โดยสารระดับคุณภาพ ต้องการบริการที่ยอดเยี่ยม ท่านได้พูดว่าการท่องเที่ยวทางทะเลนั้นมีมานานแล้ว มีปัญหาต่างๆ ที่พอสรุปได้ 6 ประการด้วยกัน คือ แม้ว่าจะมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจมากมาย แต่ปัญหาที่มีอยู่ และเป็นที่ทราบดีเกี่ยวกับท่าเรือ เป็นประการที่หนึ่ง ประการที่สองที่เชื่อมโยงกับท่าเรือก็คือ ถนนที่นำไปสู่ท่าเรือที่นำผู้โดยสารมาขึ้นยังไม่ได้คุณภาพเป็นส่วนใหญ่ ประการที่สามก็คือเรื่องของการจัดระเบียบต่างๆ ของเรายังไม่ดี โดยเฉพาะเรื่องการจราจร ทำให้เกิดความไม่สะดวก ประการที่สี่ก็คือเรายังขาดบุคลากรบางประเภท โดยเฉพาะมัคคุเทศก์ที่ดี ท่านได้ยกตัวอย่างภูเก็ตที่ต้องนำมัคคุเทศก์ไปจากกรุงเทพฯ ทำให้ต้องเสีย

ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นมาก ประการที่ห้าก็คือระดับบริการต่างๆ ของเรายังไม่เหมาะสมกับผู้โดยสารที่มาทางเรือเดินสมุทรท่องเที่ยวระหว่างประเทศ เช่น ร้านอาหารก็ยังไม่ได้คุณภาพ โดยเฉพาะในเรื่องของความสะอาด เป็นสิ่งที่ควรจะต้องระมัดระวังในโอกาสต่อไป ประการสุดท้ายก็คือในเรื่องการสื่อสารคมนาคม เป็นสิ่งที่เรายังขาดมาก ๆ ต้องหาทางแก้เอาเองด้วยวิธีการต่างๆ ผมเชื่อว่าในรายละเอียดยังมีปัญหาอย่างอื่น ๆ ตามมาอีก ซึ่งถ้าหากว่าทางภาครัฐสามารถที่จะช่วยให้ดีขึ้นได้ก็น่าที่จะดำเนินการ

คุณปรานี ยะสินธุ กรรมการผู้จัดการบริษัท สยามครุยซ์ จำกัด

สวัสดิ์คะท่านผู้มีเกียรติทุกท่าน วันนี้ดิฉันได้รับหน้าที่ให้มาบนะคะ ท่านบอกว่าให้บนมาก ๆ ถ้าหากว่ามีอะไรที่เกินเลยไปในการบน ดิฉันก็ขอภัยไว้ ณ ที่นี้ก่อน ขอให้เข้าใจว่าเป็นการบนเพื่อที่จะก่อไม่ใช่เพื่อที่จะทำลายกัน เพราะว่าเราทุกคนต่างก็เห็นความสำคัญของการท่องเที่ยว เราสามารถที่จะมาประสานร่วมมือกันเพื่อให้เกิดความพร้อมและความสะดวกสบายทุกอย่าง ปัญหาที่ดิฉันจะนำมาเรียน แบ่งได้เป็น 5 หมวดกว้าง ๆ

ปัญหาแรกก็เป็นปัญหาทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะเอื้อสำหรับกิจการลงทุนประเภทเรือเดินสมุทรท่องเที่ยว ท่านวิทยากรสองสามท่านได้เอ่ยถึงกันบ้างแล้ว แต่ดิฉันก็อดที่จะพูดอีกครั้งไม่ได้เพราะว่าเป็นสิ่งที่สำคัญมากที่สุดก็คือเรื่องท่าเทียบเรือ ได้ฟังท่านรองเสรีท่านพูดก็รู้สึกใจชื้นขึ้นมาหน่อยว่า ทางราชการก็มองเห็นความสำคัญและความลำบากของผู้ประกอบการในจุดนี้ แต่พอไปฟังท่านรองโกวิทแล้วก็เหี่ยวลงไปอีก เพราะว่าแผน 6 ไม่มี แผน 7 ที่กำลังร่างก็ยังไม่ มี ไม่ทราบที่ท่านผู้แทนสภาพัฒนาอยู่ที่นี้หรือเปล่า ถ้าไม่อยู่ ดิฉันขอฝากที่ประชุมในวันนี้ ไว้ด้วยว่าขอความกรุณาให้ท่านพิจารณาบรรจุเป็นส่วนหนึ่งในแผน 7 จะได้ไหมคะ มิฉะนั้นเราจะต้องรอต่อจากปี 34 ไปอีกถึง 5 ปี ไปอยู่แผน 8 ดิฉันคิดว่าเราคงจะไปตาม ๆ กัน โอกาสจะเพิ่มจำนวนเรือหรือทำอะไรให้ดีขึ้นก็คงจะเป็นไปได้ยาก

คุณสุพรรณิ ได้เรียนที่ประชุมเรื่องความลำบากที่เราไม่มีท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ดิฉันจะไม่ขอพูดซ้ำในแง่ไหนอีก เพราะคุณสุพรรณิได้บรรยายไว้ละเอียดชัดเจนดีมาก สิ่งที่ดิฉันอยากจะเน้นก็คือภาพพจน์ของประเทศเรา นักท่องเที่ยวที่เข้ามาเขาจะประทับใจหรือไม่ประทับใจก็อยู่ที่สิ่งที่เขาได้รับเป็นครั้งแรก บางคนอาจจะเห็นว่าไม่สำคัญ แต่ตัวดิฉันเองคิดว่าถ้าเราต้องการทำให้ใครประทับใจเราต้องทำให้ประทับใจตั้งแต่วินาทีแรก ถ้าหากไปทำตอนหลังผลที่เราลงแรงไปอาจจะไม่คุ้มเท่ากับที่เราทำ ณ จุดแรกหรือวินาทีแรก เท่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้นอกจากความไม่สะดวกของผู้โดยสารแล้ว เรายังต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นโดยที่บางครั้งเราไม่สามารถจะคำนวณเอาไว้ล่วงหน้าได้เลย ยกตัวอย่างบางครั้งเราจองท่าหนึ่งได้ พอถึงเวลาจริง ๆ เขาเกิดมีเรือบริษัทในเครือของเขาซึ่งต้องสำคัญกว่าเรา หรือเป็นเรือสินค้าซึ่งเขาอาจจะได้ค่าบริการใช้ท่ามากกว่าเรา เขาก็จะบอกไม่ให้เราจอดต่อ ๆ ทั้งที่เราได้จองเอาไว้ล่วงหน้าแล้ว ถ้าฐานกรุณาหน่อย ท่านก็บอกว่าคุณจอดส่งผู้โดยสารคุณลงได้ แล้วคุณก็ไปจอดกลางน้ำ แต่พอเราเข้าไปจอดจริง ๆ เราก็จอดไม่ได้ สาเหตุที่ไล่ก็เพราะว่าเราไม่ใช่เรือสินค้า เราเป็นเรือโดยสาร ทั้ง ๆ ที่ทุกอย่างเราต้องเสียเหมือนกันกับเรือสินค้า ทุกประการ คำนาร่องตันละ 9 บาท ของเราประมาณ 3,000 ตัน เข้าออกครั้งหนึ่งก็รวม 30,000 บาท เราจ่ายค่าใช้ร่องน้ำ แต่เราไม่มีสิทธิจอดเหมือนเรือสินค้า ทั้ง ๆ ที่ต้องควักกระเป๋าเหมือนเรือสินค้า โดยไม่ได้รับบริการจากทางราชการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เราไม่มีสิทธิจอดกลางน้ำ ทั้ง ๆ ที่เราก็นินดีที่จะเสียค่าจอดกลางน้ำ มีสิทธิจอดเพียงจุดเดียวบริเวณสะพานพระราม 9 หรือสะพานแขวน เรือสินค้าจอดได้ไม่เกะกะ แต่ถ้าเรือโดยสารจอดแล้วเกะกะ โดนไล่ทุกที ไล่แล้วเราไปไหน ไปจอดไว้ปากคลองบางปลากด แม่น้ำ(ขโมย)เต็มไปหมด

ดิฉันอยากจะเรียนว่าเป็นความเดือดร้อนและเป็นการเพิ่มภาระให้กับนักลงทุนอย่างยิ่ง บางครั้งเราจอดท่าหนึ่ง โดนไล่ไปอีกท่าหนึ่ง ค่าจอดแต่ละท่าคิดเป็นจำนวนเงินประมาณหนึ่งหมื่น เราต้องจ่ายตั้งแต่แปดพันถึงห้าหมื่น บาทต่อวัน ดิฉันเคยไปเรียนหาเรือเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า ท่านบอกว่าต่อไปถ้าใครไม่มีท่าเรือเองจะไม่ให้นำเรือ เข้ามา ถ้าส่วนราชการคิดอย่างนี้อีกสิบชาติเราก็ไม่มีความเจริญทางการขนส่งทางเรือ สัมมนาอย่างไรก็ ไม่ได้ผลถ้าหากว่าเรายังไม่สามารถเปลี่ยนทัศนคติของข้าราชการได้

การแก้ปัญหาถ้าหากว่าจะมองไปในแง่ของการที่จะให้ทางราชการมาสร้างท่าเรือหรือ Terminal สำหรับการท่องเที่ยวก็เห็นจะเป็นเรื่องยาก เพราะจะต้องดูว่าความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจมีความเป็นไปได้มากน้อยแค่ไหน ซึ่งบอกได้เลยว่าไม่มี เพราะขณะนี้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบ้านเรามีจำนวนน้อย แต่ถ้าจะมาดูว่า เขาไม่มาเพราะอะไร ส่วนหนึ่งที่เขาไม่มาก็เพราะว่าเราไม่มี Facility ให้เขา ถ้าเรามีหรือจัดให้มีความพร้อม ในเรื่องนี้เชื่อแน่ว่าต้องมีนักท่องเที่ยวล้นหลามเข้ามา เพราะว่าเรามีศักยภาพทางแหล่งท่องเที่ยวพร้อมมูล สมบูรณ์กว่าในหลาย ๆ ประเทศในแถบนี้ ดิฉันอยากยกตัวอย่างตัวเลขนิดหนึ่ง ท่านรองผู้ว่าท่านเคยถึงว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาปีละประมาณ 20,000 แต่ตัวเลขที่ดิฉันได้มาทางเอกสารประมาณ 40,000 ถ้าเทียบตัวเลขนี้กับตัวเลขของสิงคโปร์ ก็จะเห็นว่าไม่ได้มีตัวเลขนักท่องเที่ยวเข้ามามากกว่าเราเลย เขามี ในเกณฑ์ประมาณ 50,000 - 60,000 คน แต่ว่าทำไมเขาทำได้ ประเทศเขาเล็กมีพลเมือง 2 - 5 ล้าน เขา สามารถสร้างท่าเทียบเรือกำลังจะเสร็จปลายปีนี้หรือต้นปีหน้า เทอร์มินอลใหญ่มีทุกอย่างพร้อม รับเรือใหญ่ ๆ ได้ทีละหลายลำ ดิฉันคิดว่าถ้าหากว่าเราจะมัวไปนั่งคิดถึงต้นทุนกำไร รัฐคงจะไม่ได้ทำอะไรในส่วนนี้

นอกจากนี้ก็อยากจะเรียนเสริมที่ท่านรองเสร็จได้แนะนำว่าในขณะที่เรายังไม่สามารถที่จะลงทุนด้านนี้ เรามองหาหนทางอื่นที่จะช่วยนักลงทุนในด้านนี้หรือเปล่า ท่าที่มีอยู่ขณะนี้คือท่าเรือคลองเตย บางท่าที่ไม่ได้ ใช้ประโยชน์เพราะอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าไม่พร้อมสมบูรณ์ ท่าเหล่านี้ถ้าท่านรัฐมนตรีอนุญาตเรือโดยสาร สามารถที่จะเข้าไปจอดได้เลย แต่ปัจจุบันนี้ท่านไม่ให้จอด ท่านอ้างว่าการขนส่งสินค้าทางน้ำมีปริมาณมาก ถ้าท่านให้จอดแล้วท่านจะโดนโจมตี เพราะฉะนั้นง่ายที่สุดก็คือไม่ให้จอดเลย ท่านไม่คำนึงถึงคนที่เขาทำธุรกิจ ไม่รู้จะหันหน้าไปพึ่งใคร ถ้าส่วนราชการไม่ช่วยแล้วอะไรต่าง ๆ ก็คงจะเป็นไปได้ยาก ดิฉันได้เคยเดินรณรงค์ด้วย ตนเองไปเข้าหาทางท่านแม่ทัพเรือ ทางท่าของพาณิชย์นาวี ซึ่งทั้งสองแห่งนี้ท่านก็ยินดีที่จะให้เราใช้ โดยมีข้อแม้ว่า ให้ใช้เป็นปีและจะต้องไปลงทุนพัฒนาในส่วนที่ไม่มี ในแง่ของนักลงทุนถ้าหากว่าให้ใช้เพียง 1 ปี แล้วก็ต้องไป ลงทุนเองจำนวนมาก ๆ เราก็ต้องคิดหลายตลบคิดแล้วคิดอีก เพราะฉะนั้นก็ยังไม่ได้ทำอะไร

อีกปัญหาหนึ่งก็คือปัญหาเรื่องสายการบินมีที่นั่งไม่พอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายในประเทศซึ่งมีการบิน ไทยบริษัทเดียว บางครั้งเรามีผู้โดยสารซึ่งชาร์เตอร์เรือเราก็จำนวน 300 ขึ้น เราขอที่ล่วงหน้าหลาย ๆ เดือน 6 เดือน 7 เดือน ท่านจะบอกว่าไม่มี ๆ อยู่เรื่อย เราก็ขอเสริมสายเพิ่มเที่ยวบินเพราะเรามีผู้โดยสาร แน่นนอนอยู่แล้ว ท่านก็ให้คำตอบไม่ได้ ท่านบอกว่าต้องรองจนกว่า 1 เดือน ก่อนเดินทางจึงจะตอบได้ว่า จะ สามารถเสริมเครื่องบินให้ได้หรือไม่ แต่การทำงานของเรานั้นเราจะทำสัญญากับใคร เราต้องทำล่วงหน้า ถ้าหากไม่มีเครื่องบินมีที่นั่งให้แน่นอน เขาก็ไม่ตกลงกับเรา เราก็เสียโอกาส สายการบินต่างประเทศก็เช่นกัน เรามีเส้นทางเดินเรือไปสิงคโปร์ อินโดนีเซีย ปีนัง มาเลเซีย ลักษณะส่วนใหญ่เป็น Fly Cruise คือบินไป นั่งเรือกลับ หรือนั่งเรือไป บินกลับ เพราะฉะนั้นก็ต้องขอประสานงานอย่างใกล้ชิดกับการบินไทย จึงขอฝาก ไว้ด้วย

ปัญหาที่ไม่อยากจะพูดเท่าไรก็คือสนามบิน ที่ดิฉันประสบด้วยตนเอง สนามบินสำหรับนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสนามบินภูเก็ตเพิ่งสร้างใหม่ แต่ว่าห้องน้ำใช้ไม่ได้เลย เข้าไปไม่มีน้ำ ไม่มีกระดาษ ทุกห้อง เมื่อเปิดเข้าไปแล้วไม่สามารถจะใช้ได้เลย อยากจะยกตัวอย่างที่ตัวเองเคยเจอ อินโดนีเซียสมัยสิบปีก่อนที่ดิฉัน

ยังรับราชการอยู่ ได้ไปประชุมที่อินโดนีเซีย ห้องประชุมปูพรมตลอดห้องเลยแต่ก้าวออกจากห้องประชุมสามก้าว เข้าห้องน้ำเหยียบไม่ลง เข้าไม่ได้ หนีจากที่ประชุมก็ไม่ได้ ดิฉันอยู่ในห้องประชุมนั้นจนกระทั่งสองทุ่มกลับเข้าโรงแรมจึงได้เข้าห้องน้ำ เป็นความรู้สึกที่ประทับใจมากเลย แล้วก็เกลียดอินโดนีเซียสุดใจ ถ้าให้เสียสรวงศ์ไป ไม่ไปเด็ดขาด ให้มีคนมาชวนอย่างไรก็ไม่เอาด้วยแล้ว เพราะว่าประทับใจในทางไม่ดีเกี่ยวกับอินโดนีเซีย ดิฉันไม่อยากให้คนที่เขามาบ้านเราเกิดความรู้สึกอย่างเดียวกับดิฉัน และไม่อยากมาบ้านเราเพราะเหตุผลว่าเข้าห้องน้ำที่สนามบินภูเก็ตไม่ได้เลยสักห้องเดียว ต้องทนกลับมาถึงกรุงเทพฯ

มีผู้แทนทางการทำอากาศยานมาหรือเปล่าไม่ทราบ ทำอากาศยานที่กรุงเทพฯ ก็ไม่เล่นนะคะ ท่านนั่งทำ Immigration ไปฟังชาวคณะเข้าที่ไปตอกไป ดิฉันก็ไม่เคยเห็นที่เมืองไหนเหมือนกัน อย่างสิงคโปร์ดิฉันไม่ได้ไป สิงคโปร์นะคะ ก็ยังชาตินิยมรักไทยไม่เช่นนั้นเราไม่เอาเรือมาเป็นเรือไทยหรอก มีปัญหายุ่งยากมากเลย สิงคโปร์เขาตั้งเป้าว่า นักท่องเที่ยวลงจากเครื่องบินมา และภายใน 20 นาทีจะต้องเคลียร์กระเป๋า เคลียร์ Immigration เคลียร์ Custom ออกได้ และเขาทำได้จริง ๆ 20 นาที แต่ของเรา 1 ชั่วโมง 45 นาทีเป็นอย่างน้อย ก็เป็นตัวที่ดิฉันคิดว่าสร้างความเบื่อหน่ายให้กับนักท่องเที่ยว

อีกเรื่องหนึ่งที่อยากจะฝากไว้กับการทำอากาศยานก็คือเรื่องกระเป๋าหายและการโดนกรีดกระเป๋า ดิฉันได้รับทราบมาว่าขณะนี้มากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำลายการท่องเที่ยว บางท่านอาจจะคิดว่าจุดเหล่านี้เป็นเพียงจุดเล็ก ๆ น้อย ๆ ไม่น่าจะเอาขึ้นมาพูด แต่ดิฉันคิดว่าการทำอะไร ถ้าหากจะให้สมบูรณ์ จุดเล็กจุดน้อยเราก็ไม่ควรละเลย

ปัญหาที่ 2 ก็คือปัญหาทางด้านกฎหมายและพิธีการของส่วนราชการ เรือเรามีปัญหาทางพิธีการศุลกากร เพราะว่าเรือเราวิ่งนอกประเทศบ้างวิ่งในประเทศบ้าง พอจะวิ่งต่างประเทศก็ต้องไปเปลี่ยนเป็นเรือต่างประเทศ การเปลี่ยนก็ต้องไปทำพิธีการต่าง ๆ ทางกรมเจ้าท่า เรือส่วนมากมักจะจอดในลักษณะที่ไม่มีเวลาทิ้งว่างมากนักเพราะค่าโซฮูยแต่ละวันสูง เรือเราวิ่งเข้ามาจากต่างประเทศก็จะเป็นเรือต่างประเทศอยู่ เมื่อถึงกำหนดจะต้องเดินทางไปเราก็จะขนเสบียงขึ้นเรือ ทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรท่านไม่ให้ขึ้น ท่านบอกว่าผิดระเบียบ เพราะว่าเวลาที่เรือต่างประเทศจะเอาของขึ้น ผักที่ชนิด ผลไม้ที่ชนิด เนื้อหมู แกะ ไก่ อะไร เอาไปก็กิโล จะต้องजारะไนให้หมด เครื่องกระป๋องแต่ละชนิดต้องบอกให้หมด ไม่ทราบว่ามีเหตุผลอะไรจึงต้องมีระเบียบพิธีการนี้ อยากจะฝากท่านผู้แทนกรมศุลกากรให้ท่านพิจารณาว่ามีทางที่จะลุ่ม่อล่วยหรือว่าทำให้สะดวกขึ้นได้บ้างไหม เพราะเป็นปัญหากับผู้ประกอบการ ดิฉันมีวิธีแก้ปัญหของดิฉันเอง แต่ก็ไม่อยากให้เกิดปัญหาอย่างนี้ อย่างเรือต่างประเทศเขามาเขาก็มีปัญหาอย่างเดียวกับที่ดิฉันประสบ

อีกปัญหาก็คือภาษีอากรของอะไหล่เรือ เรือต่างประเทศไม่ต้องเสียภาษีในการนำอะไหล่เข้ามาเพื่อที่จะแก้ไขซ่อมแซมปรับปรุงเรือ แต่เรือไทยเราต้องเสีย ก็อยากจะฝากไว้ว่ามีทางที่จะช่วยอย่างไรบ้าง เพราะว่าอะไหล่ของเรือแต่ละชิ้นแพงเหลือเกิน ค่าภาษีก็แพงมาก

อีกปัญหาที่สำคัญไม่อยากจะพูดเลยก็คือเรื่องคาสีโนในเรือ เรือเราไม่ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะนำเข้ามาเพื่อเป็นเรือคาสีโน เราต้องการจะให้เป็นเรือท่องเที่ยว ถ้าหากว่าเรือวิ่งอยู่ในประเทศอย่างเดียว เรื่องคาสีโนก็จะไม่เป็นปัญหาใหญ่ เพราะว่าคนไทยท่านชอบเป็นเจ้ามือของท่านเอง และวิธีการเล่นของท่านก็ไม่ค่อยเหมือนชาวบ้าน ท่านเล่นป็อกเต้ง 2 เด้ง 3 เด้ง ดิฉันก็เล่นไม่เป็นเหมือนกัน แต่ถ้าหากเรือไปวิ่งในสิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย จุดนี้เป็นจุดขาย ถ้าไม่มีคาสีโนเราก็มีจุดอ่อนในการแข่งขันกับเรือต่างประเทศ เราเคยเรียนหารือกับทางกฤษฎีกา ท่านก็บอกว่ามีได้ ไม่ผิดกฎหมาย ดิฉันก็ถามว่ามาตรา 6 ของกฎหมายอาญาบอกว่าเรือหรืออากาศยานถือเป็นส่วนหนึ่งของราชอาณาจักรไทย หมายความว่าถ้าเรือเรามีคาสีโนก็ถือว่าเป็นการกระทำผิดในราชอาณาจักร ท่านก็บอกว่าถ้าเราไปเล่นอยู่นอกน่านน้ำไทยก็ไม่มีอะไร แต่พอไปปรึกษากองปราบ

ท่านบอกว่าไม่ได้ ปรีกษากองวิชาการกรมตำรวจท่านบอกว่ามีได้ ดิฉันก็เลยสับสนไม่ทราบว่าจะทำอย่างไร ท่านผู้ใหญ่ในวงราชการบางท่านก็บอกว่า คุณก็มีไปซิ อย่าโฆษณาเกินไปหรอก แต่เป็นจุดขายนะคะ ถ้าหากต้องการทำให้เป็นรื่อนานาชาติก็ต้องช่วยกันพิจารณาหาทางออก เพราะว่าถ้าไม่มีจุดนี้จะไปขายแข่งกับเรือต่างชาติก็เป็นไปไม่ได้ เรือทุกชาติที่เขาวิ่งในน่านน้ำสากลหรือเป็นเรือต่างประเทศเขามีกันทั้งนั้น และก็มีแค่ห้องเล็ก ๆ ห้องเดียวเพื่อเป็นจุด Entertain ลูกค้านั่นไม่ใช่มีเพื่อให้ได้ผลตอบแทนเป็นกอบกำจากคาสีโน

อีกเรื่องเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาเรื่องแม่น้ำเจ้าพระยาสกปรกเป็นปัญหาใหญ่ เพราะเรือส่วนใหญ่เป็นเรือที่ใช้ออเตอร์คูลลิ่ง เวลาเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วมีปัญหาหนัก เจอทั้งสวะ ขยะพลาสติก ขยะมูลฝอย เอาส้มเหล็กรอบ ส้มเหล็กรังยูป ก็เป็นจุดหนึ่งที่เราสร้างความลำบากให้ผู้มาเรือเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ก็เป็นปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมของสถานที่ท่องเที่ยวที่ถูกทำลาย ได้ทราบว่าท่านผู้ว่าราชการจังหวัด ท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัด หลายท่านนั่งอยู่ในที่นี้ ดิฉันเรียนขอฝากไว้ว่าจะต้องให้ความเอาใจใส่อย่างจริงจัง เพราะมันจะนั่นแล้วจะเป็นอย่างเกาะพีพีที่กลายเป็นเกาะสวรรค์เป็นเกาะอะไรก็ไม่ทราบอย่างเช่นในปัจจุบันนี้

ปัญหาที่อยากจะนำมากล่าวในที่นี้ก็คือเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของเรือที่อนุญาตให้วิ่งกันทั้งในน่านน้ำไทยและน่านน้ำข้างนอก เรื่องนี้ดิฉันเป็นห่วงมานานแล้ว และเคยได้นำเรียนหารือกับท่านอธิบดีกรมเจ้าท่าว่า เรือที่วิ่งอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยาเช่นเรืออาหาร ทางกรมเจ้าท่าได้ดูแลหรือเปล่า ท่านก็บอกว่าท่านกำลังดูอยู่ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากจะทำลายกิจการของตัวเองแล้วยังมีผลกระทบกับธุรกิจของผู้ประกอบกิจการประเภทเดียวกัน เพราะเมื่อมีข่าวเรือล่มก็มีการ Cancel เข้ามามากพอสมควร กรมเจ้าท่าจึงควรกวดขันเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย เครื่องช่วยในด้านความปลอดภัย ถ้าเรือจะประสบอุบัติเหตุให้เพียงพอก่อนอนุญาตให้เข้ามาวิ่ง ไม่เช่นนั้นแล้ว เมื่อเกิดปัญหาจะเป็นลูกโซ่กระทบไปถึงธุรกิจของผู้อื่นได้

ปัญหาสุดท้ายที่ดิฉันอยากจะเรียนก็คือ ปัญหาด้านตลาด การประชาสัมพันธ์ของฝ่ายรัฐ โดยเฉพาะ ททท. หรือทางด้านจังหวัดเองน่าจะมีการ Promote ถึงจุดท่องเที่ยวที่ตนมีอยู่ให้เป็นที่รับรู้กันโดยทั่วถ้วน ปัจจุบันนี้ที่รู้จักกันส่วนใหญ่ก็มีแต่เกาะพีพี เกาะอื่น ๆ พูดแล้วก็ยังงงอยู่ไม่ค่อยรู้จัก อีกเรื่องที่ดิฉันได้พูดมาหลายครั้งแต่ก็ไม่ทราบจะแก้ปัญหายังไง คือเรื่องการพยากรณ์อากาศทางวิทยุ ท่านรายงานของท่านทุกวันว่าทะเลมีคลื่นถึง 2 เมตร 3 เมตร เราฟังแล้วก็ใจหาย เพราะว่าเวลาออกอากาศอย่างนั้นที่ใคร คนที่จะไปกับเราเขาก็กลัว ก็มา Cancel เพราะกลัวว่าจะมีพายุเรือจะล่ม ถ้าหากท่านสามารถที่จะพูดให้ชัดเจนว่าขณะนี้ เป็นช่วงมรสุมทางด้านอ่าวไทย ทางฝั่งอันดามันทะเลเรียบ ท่านเล่นพูดคลุมไปหมดเลยว่าภาคใต้ฝนตกชุก ทะเลมีคลื่น 2 เมตร พูดอย่างนี้ทั้งปีด้วย เพราะว่ามรสุมมีทั้งปี ครึ่งปีมีฝั่งอ่าวไทย ครึ่งปีมีฝั่งอันดามัน ขาวพยากรณ์อากาศทางทีวีก็จะออกมาว่ามีพายุมีลมมรสุมมีฝนตกหนักตลอด ไม่ทราบว่าท่านอธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยาจะหาทางอย่างไรที่จะช่วยผู้ประกอบการทางน่านน้ำน้อย ๆ ก็ให้ลดความน่าหวาดเสียวลงบ้าง ดิฉันเข้าใจว่าเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องเตือนผู้ที่จะออกทะเล แต่ว่าทำอย่างไรที่จะไม่เป็นตัวทำลายผู้ประกอบการธุรกิจเรือโดยสารทางทะเล ดิฉันคงมีเรื่องบ่นท่านนี้ ขอบคุณค่ะ

ศ.ดร. ประชุม สุวดี

ขอบพระคุณครับ คุณปราชญ์ก็ได้เสนอปัญหาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางทะเลสรุปได้ว่ามี 5 ประการด้วยกัน ประการแรกเรื่องสิ่งแวดล้อมความสะอาดมีซ้ำกัน คือท่าเทียบเรือ เรือสายการบิน เรือสนามบิน การบริการของการท่าอากาศยาน ประการที่สองเรื่องกฎหมายและพิธีการต่าง ๆ ในการนำเรือเข้ามาในประเทศ เรือไทย เรือต่างประเทศ พิธีการทางศุลกากร การเสียภาษีอะไหล่ของเรือไทย บริการคาสีโน

บนเรือ ซึ่งยังมีความสับสนในเรื่องของกฎหมายและพิธีการอยู่ ประการที่สามเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม มีปัญหว่าน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาสกปรกทำให้มีผลกระทบต่อกระแสน้ำและความร้อนของเรือ นอกจากนั้นสิ่งแวดล้อมตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ โดยเฉพาะบนเกาะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวคงจะหมายถึงความสะอาด ผมทราบว่าบริษัทของคุณปราณีได้ชักชวนผู้โดยสารไปเก็บขยะบนเกาะกันว่าเป็นสิ่งที่เป็นประโยชน์ ประการที่สี่เรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ ซึ่งเป็นปัญหาในวงการธุรกิจด้านนี้เอง ความปลอดภัยของเรือก็เป็นสิ่งสำคัญ กรมเจ้าท่าก็มีมาตรการเหล่านี้อยู่แล้วแต่ผู้ปฏิบัติอาจจะเลียบ้าง หรือไม่ได้เตรียมพร้อมในเรื่องนี้อย่างจริงจัง ก็เป็นการทำลายธุรกิจของตนเองและยังส่งผลกระทบต่อธุรกิจของผู้ที่ร่วมอาชีพเดียวกันด้วย ประการที่ห้าเรื่องของการตลาด ท่านได้ฝากเอาไว้ว่าอยากจะให้ทางภาครัฐช่วยในเรื่องของการประชาสัมพันธ์ให้ชาวต่างประเทศทราบแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลมากยิ่งขึ้น และก็ยังถามด้วยว่าการพยากรณ์อากาศก็มีผลกระทบต่อตลาดเช่นเดียวกัน ถ้าเป็นไปได้น่าจะชี้แจงในเรื่องของสภาพอากาศให้ชัดเจนกว่าที่เป็นอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคใต้มีทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกอากาศก็จะไม่เหมือนกัน แต่ไปพยากรณ์คลุมๆ ทำให้มีผลเสียหายต่อการตลาดเป็นอย่างยิ่ง

ผมขอสรุปว่าเรื่องของการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลนี้มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในอนาคตความร่วมมือของภาครัฐและภาคเอกชนในการที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลมีความสำคัญ การอภิปรายช่วงนี้ก็คงจะยุติเพียงเท่านี้ ขอขอบคุณผู้ร่วมอภิปรายทั้ง 4 ท่าน ที่ได้ให้ข้อเท็จจริง ข้อเสนอแนะ และความเห็นต่าง ๆ ในที่นี้ ขอขอบคุณครับ

การเสนอปัญหาและพิจารณาแนวทางในการส่งเสริม การท่องเที่ยวทางทะเล

ประธานที่ประชุม

- นายธรรมบุญ ประจวบเหมาะ ผู้ว่าการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- นายเสถียร วงศ์วิเชียร รองปลัดกระทรวงคมนาคม

สรุปปัญหาและการพิจารณา แนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล

ที่ประชุมมีความเห็นว่าการพิจารณาและแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล จะต้องกำหนดเป้าหมายของการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล โดยพิจารณาศักยภาพทางการตลาด ลูกค้า ขอบเขตของการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรเสียก่อน จากนั้นจึงจะพิจารณาปัญหาที่เกี่ยวเนื่อง พัฒนาการดำเนินงาน การเดินเรือ ปัญหาระเบียบกฎหมายต่าง ๆ ปัญหาด้านสาธารณสุขโรค ปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาที่ขาดการวางแผนและควบคุม ปัญหาที่แพคเกจ และปัญหาการตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งจะได้จัดลำดับความสำคัญเร่งด่วนของปัญหาทั้งหมดแล้วผลักดันให้เข้าไปในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ต่อไป โดยการส่งผลสรุปการประชุมนี้ผ่านกรมเจ้าท่า ให้กระทรวงคมนาคม และคงจะผ่านไปถึงสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพราะขณะนี้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้ขอตั้งผู้แทนเข้าไปเป็นอนุกรรมการ 7-8 คณะ รวมทั้งเรื่องการขนส่งด้วย จึงยังไม่สายเกินไปที่จะใส่เรื่องการท่องเที่ยวทางทะเลโดยผ่านผู้แทนการท่องเที่ยวซึ่งอยู่ในคณะอนุกรรมการด้านวางแผนพัฒนาด้านการขนส่งได้

1. การกำหนดเป้าหมายการท่องเที่ยวทางทะเล และปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาที่ขาดการวางแผนและควบคุม

1.1 ที่ประชุมกำหนดเป้าหมายว่าจำนวนเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ที่เข้ามาปัจจุบันมีประมาณปีละ 20 ลำ แต่ละลำจะมาก็เที่ยว มีจำนวนนักท่องเที่ยวเท่าไร ในเรื่องนี้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจะรับไปศึกษาในรายละเอียดต่อไป

1.2 การทำลายปะการัง แนวทางแก้ไขให้เจ้าหน้าที่กวดขันจับกุมอย่างจริงจัง และกำหนดจุดจอดเรือจุดดำน้ำ บริเวณใช้เรือท่องเที่ยวที่กระจัดกระจายเหมาะสม

1.3 การเกิดมลภาวะ ขยะ และสิ่งปฏิกูลบนผิวน้ำ ใต้ท้องทะเลและบนเกาะ แก้ไขโดยจัดให้มีที่ทิ้งขยะให้เพียงพอ ประชาสัมพันธ์ให้ช่วยกันรักษาความสะอาด หากทางทำลายขยะ

1.4 การเกิดมลภาวะทางน้ำ เช่น น้ำเสียจากที่แพคเกจ แนวทางแก้ไขให้กวดขันผู้ประกอบการให้ปฏิบัติตามระเบียบไม่ปล่อยน้ำเสียลงทะเล มีระบบบำบัดน้ำเสีย และให้ใช้อย่างจริงจัง

1.5 การเกิดปัญหาการจราจรทางน้ำ แก้ไขโดยขอความร่วมมือผู้ประกอบการจัดระเบียบการจราจรและสร้างท่าเทียบเรือให้พอเพียง

1.6 ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว กวดขันผู้ประกอบการให้ปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยให้มีอุปกรณ์เพียงพอ ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว ให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ มีหน่วยกู้ภัยทางทะเล ให้เอกชนประสานงานกับกองทัพเรือในเรื่องระบบการสื่อสารเพื่อไว้ใช้ติดต่อประสานงานหากเกิดการโจรกรรมขึ้น และให้มีการปรับปรุงระบบการติดต่อทางวิทยุให้มีตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งกระทรวงคมนาคมรับไปหารือกับกรมไปรษณีย์

1.7 การขูดเจาะน้ำบาดาลมาใช้เกินสมดุลธรรมชาติ แก้ไขโดยหาแหล่งน้ำจากที่อื่น

1.8 การบูรณการเขตอุทยานแห่งชาติ แนวทางแก้ไขให้ทำการรังวัดแนวเขตให้ชัดเจน กำหนดพื้นที่ที่จะให้เอกชนเข้าไปบริการนักท่องเที่ยวและควบคุมให้รัดกุม

1.9 การรับนักท่องเที่ยวมากเกินไป แก้ไขโดยขอความร่วมมือเอกชนนำนักท่องเที่ยวไปที่อื่น และให้เอกชนมีส่วนร่วมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก

2. ปัญหาท่าเทียบเรือ

2.1 ปัจจุบันไม่มีท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ที่มีอยู่เป็นท่าเรือประมงและท่าเรือพาณิชย์ที่ใช้เพื่อการท่องเที่ยวด้วย ที่ประชุมเสนอให้มีการปรับปรุงท่าเทียบเรือที่มีในปัจจุบันนี้ โดยเฉพาะท่าเรือน้ำลึกที่กรุงเทพฯ แลนด์บ้ง ภูเก็ต สงขลา และสตูล ให้สามารถรองรับเรือเดินสมุทรจากต่างประเทศได้

เรื่องท่าเทียบเรือนี้เอกชนมีนโยบายที่จะลงทุนเช่นกัน ขณะนี้กำลังปรับปรุงท่าที่ฉางเกลือให้เป็นท่าจอดเรือความเร็วสูงที่เรียกว่า เจ็ตแค็ต ซึ่งจะใช้ท่านี้ได้ตั้งแต่เดือนมีนาคมเป็นต้นไป และจะปรับปรุงท่าเรือให้สามารถจอดเรือโดยสารขนาด 12,000 - 15,000 ตันได้ในอนาคต โดยจะใช้เวลาอย่างช้าภายใน 6 เดือน นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างท่าเรือที่เกาะตะเกียบ หัวหิน ซึ่งเป็นท่าของเรือเฟอร์รี่ที่ข้ามฟากจากหัวหินบริการแก่นักท่องเที่ยวที่มาทางเรือ เพื่อส่งเสริมให้มีท่าเรือรับนักท่องเที่ยว และกำลังจะหาที่สตูลอีกแห่งหนึ่ง ส่วนที่เกาะสมุยมีท่าเรือเฟอร์รี่อยู่แล้ว จึงมีนโยบายจะขยายท่าออกไปให้สามารถรับเรือได้สามพันตัน แต่มีสิ่งหนึ่งที่เป็นอุปสรรคคือการขออนุญาตสร้างท่าเรือ ในเรื่องนี้กระทรวงคมนาคมแจ้งว่าโดยปกติท่าเรือสำหรับผู้โดยสารหรือการท่องเที่ยวทางกระทรวงก็พยายามเร่งรัดให้อยู่แล้ว บางเรื่องที่ช้าเพราะมักจะผนวกกับโครงการของการเดินเรือด้วย

2.2 ธุรกิจเอกชนสามารถลงทุนในกิจการท่าเทียบเรือได้ยาก เนื่องจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดจำนวนเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท และมีที่จอดเรือได้อย่างน้อย 100 ลำ ซึ่งเป็นข้อจำกัดมากสำหรับผู้ลงทุน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงเสนอให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจัดทำข้อเสนอว่าต้องการจะส่งเสริมกิจการท่าเทียบเรือ โดยระบุว่าเรือขนาดใดควรจะมีจำนวนเงินลงทุนเท่าใด เพื่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะได้นำไปพิจารณาปรับปรุงเงื่อนไขต่อไป

3. การดำเนินกิจการเดินเรือ

3.1 เรือบริการเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายฝั่งทะเล มีจำนวนเพียงพอกับความต้องการ แต่ส่วนใหญ่ไม่เหมาะสมที่จะให้บริการนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ ข้อเสนอแนะคือชี้แนะผู้ประกอบการให้เห็นความสำคัญและแนวโน้มการขยายตัวของนักท่องเที่ยวทางทะเล โดยสนับสนุนให้ปรับปรุงคุณภาพของเรือให้มีสภาพพร้อมที่จะรับนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพ รวมทั้งจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้พอเพียง จัดอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยตามกำหนด และให้อยู่ในสภาพใช้งานได้

3.2 การลงทุนกิจการเดินเรือนำเที่ยวทำได้โดยยาก เนื่องจากข้อกำหนดในการพิจารณาส่งเสริมการลงทุน ต้องลงทุนไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท และมีคนไทยถือหุ้นไม่ต่ำกว่า 70% ในเรื่องนี้เห็นว่าเหมาะสมแล้วเพราะเรือท่องเที่ยวลำหนึ่งก็จะเกิน 10 ล้านแล้ว และการกำหนดให้คนไทยถือหุ้นไม่ต่ำกว่า 70% นั้น เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี ประกอบกับธุรกิจการเดินเรือนี้คนไทยก็ทำได้ดีแล้ว

กลุ่มผู้ประกอบการให้เช่าเรือยอร์ชแห่งประเทศไทยเสนอแนะว่าสัดส่วนของการลงทุนไม่ดึงดูดให้ต่างชาติทำ Joint Adventure กับไทย เนื่องจากธุรกิจนี้ส่วนใหญ่ไม่ได้ซื้อเรือมาประกอบกิจการ แต่ใช้วิธีเช่าเรือ โดยมีเรือต่างชาติมาร่วมด้วย เพราะประเทศไทยไม่มีเรือชนิดนี้พอในเรื่องนี้ กรมเจ้าท่าจะออกใบอนุญาตให้ถ้าพิสูจน์ว่าประเทศไทยไม่มีเรือประเภทนี้ โดยให้ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะนำเรือต่างประเทศเข้ามาประกาศเช่าเรือโดยกำหนดขนาดและลักษณะของเรือที่ต้องการในหนังสือพิมพ์ 3 ฉบับๆ ละ 3 วัน ถ้าประกาศแล้วไม่มีผู้ใดมายื่น ก็สามารถยื่นคำร้องขอนำเรือต่างชาติเข้ามาประกอบการในน่านน้ำไทยได้ โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

3.3 ปัจจุบันมีแหล่งให้เช่าเรืออยู่พอเพียงในระดับหนึ่ง แต่ยังขาดการบริการเช่าเรือเพื่อการพักผ่อนและการกีฬา โดยเฉพาะที่ประชุมเสนอแนะให้ส่งเสริมให้ภาคเอกชนลงทุนหรือขยายบริการสถานที่เช่าเรือเพื่อการพักผ่อนและการกีฬา

3.4 การนำเที่ยวทางทะเลในปัจจุบันมีการนำเที่ยวทางบกก่อนข้างน้อย จังหวัดชายฝั่งทะเลไม่ได้รับประโยชน์และไม่เห็นความสำคัญของการท่องเที่ยวทางทะเล ควรสนับสนุนให้บริษัทนำเที่ยวทางทะเลจัดรายการนำเที่ยวบนชายฝั่งทะเลในแต่ละจุดแวะพัก เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้มีโอกาสใช้บริการในท้องถิ่นมากขึ้น

3.5 ธุรกิจประเภทเรือดำน้ำ มีผู้ลงทุนจากต่างประเทศสนใจ แต่ยังไม่มีความหมายรองรับจึงไม่สามารถดำเนินการได้ ที่ประชุมพิจารณาว่า ถ้าเป็น Sub Marine จะมีปัญหากับความมั่นคงของชาติ เนื่องจากไม่สามารถติดตามหาร่องรอยได้ง่าย เสี่ยงต่ออันตรายจากเครื่องมือประมง และมีโอกาสจะชนกับเรือผิวน้ำได้ง่าย ส่วนฝั่งทะเลอันดามันมีปัญหาในการจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวได้ทะเลไม่ค่อยได้ และที่สำคัญกองทัพเรือยังไม่มีเรือดำน้ำใช้ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการค้นหาและช่วยเหลือ แม้จะมีเรือฟิเลียงซึ่งอ้างว่าสามารถช่วยเหลือได้ตลอดเวลา แต่ถ้าเกิดเหตุบริเวณน้ำลึกเกินกว่าขีดความสามารถของมนุษย์ปกติจะลงไปช่วยได้แล้ว การช่วยเหลือก็คงไม่สามารถกระทำได้ จึงไม่มีความปลอดภัย ดังนั้นหากเป็น Sub Marine ต้องเป็นไปตามระเบียบของกรมเจ้าท่า แต่ถ้าเป็น Surface Sub Marine ซึ่งเป็นเรือธรรมดา มีที่นั่งใต้น้ำลึกประมาณ 2 เมตร สามารถมองภาพใต้น้ำได้รอบตัว ก็ไม่เข้าข่ายเรือดำน้ำ

3.6 การขาดแคลนบุคลากรในประเทศที่มีความรู้ในเรื่องการเดินเรือสมุทรท่องเที่ยว แนวทางแก้ไขให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้การสนับสนุนบุคลากรที่มีความรู้ในการเดินเรือท่องเที่ยวให้มากขึ้น

3.7 ปัจจุบันยังไม่มีสถาบันทางการเงินที่มีความชำนาญทางธุรกิจเดินเรือท่องเที่ยวที่สนับสนุนการลงทุนด้านนี้ เสนอแนะให้เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจเดินเรือท่องเที่ยว ให้สถาบันการเงินต่างๆ มีความรู้ ความเข้าใจมากขึ้น ซึ่งหากไม่มีหน่วยงานใดดำเนินการ ททท. จะดำเนินการให้

4. ระเบียบกฎหมายต่างๆ

4.1 กฎหมายจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 6 ทวิ 3 ก. กำหนดว่าทุนบริษัทไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่อยู่ในราชอาณาจักรไทย ที่กำหนดเช่นนี้เพราะต้องการสงวนอาชีพไว้ให้คนไทย ไม่สามารถปรับปรุงสัดส่วนตามกฎหมายดังกล่าวได้ เพราะจะได้ประโยชน์บางส่วนแต่ผลเสียมีมากกว่า

4.2 ระเบียบศุลกากรเรื่องแจ้งจำนวนเสบียงอาหารที่ลงเรือที่กำหนดให้แจ้งโดยละเอียดนั้น กระทรวงคมนาคมและกรมศุลกากรรับไปพิจารณาแก้ไขปรับปรุงระเบียบดังกล่าวให้คล่องตัวขึ้น

4.3 กรมศุลกากรใช้ระเบียบการตรวจเรือเฟอร์รี่เช่นเดียวกับเรือสินค้า เนื่องจากเรือเฟอร์รี่มีการลักลอบขนสินค้า จึงจำเป็นต้องมีการตรวจเช่นเดียวกับเรือต่างประเทศ

4.4 เกาะสมุยมีปัญหาไม่สามารถสร้างท่าเทียบเรือเอกชนได้ ควรแก้ไขกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 22 (พ.ศ. 2532) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ห้ามก่อสร้างอาคารและสิ่งก่อสร้างทุกประเภท ยกเว้น ข้อ 2 ก. สะพานที่ไม่ได้สร้างลงสู่ทะเล และท่าเทียบเรือของทางราชการเป็นท่าเทียบเรือที่ได้รับอนุญาตจากทางราชการ ซึ่งไม่เปิดโอกาสให้มีการลงทุนสร้างท่าเทียบเรือ

5. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลส่วนใหญ่มีปัญหาด้านสาธารณูปโภค ได้แก่การขาดแคลนน้ำประปา ไฟฟ้า การสื่อสารและโทรคมนาคม ปัญหานี้เป็นปัญหาหลักของการท่องเที่ยว จึงต้องมีการเตรียมการรองรับการเติบโตทางด้านการท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ โดยใส่ไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 โดยผ่านผู้แทนการท่องเที่ยวซึ่งร่วมเป็นคณะกรรมการวางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ด้านต่างๆ ส่วนที่เป็นปัญหาในขณะนี้ควรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบพิจารณาแก้ไขปรับปรุงตามความจำเป็นเร่งด่วนไปก่อน

6. ที่พักแรม

สถานที่พักแรมในอุทยานแห่งชาติทางทะเลบางแห่งยังไม่ได้มาตรฐาน, ขีดความสามารถของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวในอุทยานแห่งชาติที่จะรองรับนักท่องเที่ยวมีอยู่จำกัด, การยกเลิกการจองที่พักล่วงหน้าของบริษัทท่องเที่ยวเพื่อใช้ในราชการ, การคืนเงินรับจองที่พักล่วงหน้าไม่คืนทันที, การจองที่พักต้องจ่ายเต็ม 100% ไม่ว่าจะจองล่วงหน้านานเท่าใด ซึ่งต่างๆ กับการจองโรงแรมทั่วไป ในเรื่องต่างๆ ดังที่กล่าวมาเกี่ยวกับระเบียบการพักอุทยานแห่งชาติ กรมป่าไม้จึงรับไปพิจารณา

7. การตรวจคนเข้าเมือง

ในการตรวจลงตราบนเรือเดินสมุทรท่องเที่ยว ผู้โดยสารและคนประจำพาหนะส่วนใหญ่ไม่เข้าใจระเบียบวิธีการเข้าเมือง มักจะกรอกข้อความในเอกสารไม่ครบถ้วนทำให้ยากต่อการตรวจลงตรา แนวทางแก้ไขให้บริษัทตัวแทนเรือส่งเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องไปรับการอบรมแนะนำจากเจ้าหน้าที่กองตรวจคนเข้าเมือง

สรุปและปิดการประชุม

นายเลธี วงษ์ไพจิตร รองผู้ว่าการ ททท.

ผมขอประทานโทษไว้ล่วงหน้าหากจะสรุปเรื่องกระท่อนกระเท่นไปบ้างเนื่องจากว่าต้องคอยฟังไปพร้อมกันด้วย

ที่ได้พูดคุยกันมาตั้งแต่เมื่อเช้าก็จะเป็นที่ยอมรับกันว่าการท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรจะมีโอกาสเติบโตขึ้นต่อไป ศักยภาพทางด้านนี้มีสูงมาก แต่เป็นที่น่าสนใจว่าประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังไม่พยายามจะให้เป็นประโยชน์ ดังนั้นถ้าประเทศไทยจะได้ใช้ศักยภาพในส่วนนี้ให้เป็นประโยชน์ก็มีโอกาสที่จะสร้างมิติใหม่ให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยในเรื่องของการท่องเที่ยวทางน้ำ แม้ว่าประเทศไทยจะมีศักยภาพค่อนข้างสูงแต่ก็มีจุดอ่อนอยู่ค่อนข้างมากในเรื่องการที่จะส่งเสริมธุรกิจประเภทนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องของสิ่งอำนวยความสะดวก และบริการต่อการจัดการธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทร ที่สำคัญมากก็คือการขาดสิ่งรองรับได้แก่ท่าเทียบเรือและความไม่คล่องตัวเล็ก ๆ น้อย ๆ ในระเบียบวิธีการของทางราชการ

ท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันถึงแม้จะมีอยู่จำนวนมากก็ตามแต่ก็เป็นท่าเทียบเรือที่มีไว้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นซึ่งไม่ใช่เรื่องของการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทร รัฐบาลก็ไม่ได้มีนโยบายที่กำหนดไว้แน่ชัดในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 และแม้แต่ในแผนฉบับที่ 7 ก็ยังไม่มีท่าทีว่าจะกำหนดในส่วนนี้เอาไว้ สาเหตุประการสำคัญก็คือผู้ที่ทำหน้าที่ทางด้านนี้ไม่ได้มีข้อมูลเพียงพอที่จะนำมากำหนดไว้ในแผนพัฒนาของชาติ ปัญหาที่เกี่ยวข้องก็มีอยู่มากนอกจากเรื่องของการขาดท่าเทียบเรือแล้ว ก็ยังมีปัญหาอื่น ๆ อีกหลายประการด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ปัญหาทางด้าน Land Arrangement การสื่อสารคมนาคม การขาดแคลนบุคลากรทั้งบนบกและในเรือ

ลำดับความสำคัญเร่งด่วนที่จะต้องนำมาพิจารณาในส่วนนี้ก็ต้องมองดูว่าเป้าหมายในเรื่องของการพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำในโอกาสต่อไปนั้นควรจะมองดูทางด้านไหนบ้าง ที่ประชุมมีความเห็นว่าควรจะต้องดูเป้าหมายทางการตลาดก่อนว่าศักยภาพอยู่ที่ไหน ตลาดอยู่ที่ไหน ลูกค้าอยู่ที่ไหน การท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรจะจำกัดตัวอยู่ที่ใด จะอยู่เพียงแค่วันออกวันออก ฝั่งอันดามัน หรือจะเป็นการเดินทางในภูมิภาคอาเซียน หรือในภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือจะเป็นการเดินทางที่มาจากภูมิภาคอื่น เมื่อสามารถที่จะกำหนดวงจรทางการท่องเที่ยวได้เป็นการแน่นอนแล้ว ก็คงจะพิจารณาว่าพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทุกรายการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเทียบเรือนั้นจะสามารถกำหนด ณ จุดใด สำหรับท่าเทียบเรือที่มีอยู่แล้วในขณะนี้ก็น่าที่จะพิจารณาปรับปรุงให้สามารถใช้งานไปได้พลางๆ ก่อน เมื่อสามารถกำหนดลำดับความสำคัญของจุดที่จะให้เรือเข้ามาได้แล้วก็อาจกำหนดไว้ในแผนพัฒนาของชาติได้ในลำดับต่อไป และโอกาสที่จะหวังผลในทางปฏิบัติก็จะมากขึ้น

หลังจากการประชุมในวันนี้แล้วทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยก็จะเสนอโครงสร้างสำคัญต่อสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อพิจารณา สำหรับในส่วนที่เป็นเรื่องปลีกย่อยก็จะได้เสนอให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องรับไปพิจารณาดำเนินการไปพลางก่อน การประชุมในครั้งนี้ก็เน้นธุรกิจเดินเรืออยู่ 3 ประเภท คือเรื่องที่มาจากภูมิภาคอื่น เรือที่จะเดินในภูมิภาค และเรือที่เดินตามชายฝั่ง

การปรับปรุงต่าง ๆ ในขณะนี้จำเป็นต้องได้รับข้อมูลที่ชัดเจนกว่าที่มีอยู่ในปัจจุบัน อย่างน้อยก็ควรที่จะได้คำตอบว่าจำนวนเรือต่าง ๆ ที่จะมาใช้ท่าเทียบเรือของเราในอนาคตจะมีมากน้อยเพียงใด ซึ่งเป็นส่วนที่ทางท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องไปเก็บข้อมูลในรายละเอียดเสนอส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้วางแผนร่วมกัน ที่ประชุมนี้มีข้อเสนอว่าควรดูจำนวนเรือที่เข้ามาในปัจจุบัน ซึ่งคาดว่าจะมีประมาณปีละ 20 ลำ แต่ละลำมาก็เทียบ และแต่ละเทียบมีจำนวนผู้โดยสารเท่าไร ในส่วนนี้การท่าเรือแห่งประเทศไทยก็จะรับไปพิจารณาในรายละเอียดถึงจำนวนเรือและความเป็นไปได้ที่จะมีเรือต่างชาติเข้ามาแวะตามท่าเทียบเรือต่าง ๆ กับจำนวนเที่ยวของเรือที่เข้ามาแต่ละปี จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยต่อปี

มีคำถามว่า ถ้าอย่างนั้นจะกำหนดอัตราการเติบโตของนักท่องเที่ยวในปีต่อไปไว้ ณ จุดใด ก็พอที่จะหาข้อสันนิษฐานได้ เมื่อพูดถึงแนวความเคลื่อนไหวของจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาโดยเรือเดินสมุทรในช่วง 7 - 8 ปีที่ผ่านมา ในบางปีมีอัตราเพิ่มค่อนข้างสูงถึง 200% บางปีก็อยู่ในเกณฑ์ประมาณ 25 - 35% บางปีก็ติดลบ ภูเก็ตอาจจะเป็นกรณียกเว้นเพราะว่าเพียง 6 เดือนเท่านั้นก็พบว่าอัตราการเพิ่มมากเกินกว่า 1,000% เมื่อปีที่แล้วมีประมาณ 400 คน แต่เพียง 6 เดือนแรกของปีนี้มีถึง 6,000 กว่าคน เป็นอัตราการเพิ่มที่สูงมากเนื่องจากมีท่าเทียบเรือ

จำนวนนักท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ที่เข้ามาในช่วง 7 - 8 ปี ติดต่อกันนี้มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยประมาณร้อยละ 27 การตั้งเป้าหมายไว้ในเกณฑ์ที่สูง คือให้มีแนวโน้มการเติบโตในอัตราส่วนประมาณร้อยละ 30 ในปีต่อไปน่าจะเป็นไปได้ เมื่อที่ประชุมนี้เสนอให้มีการปรับปรุงท่าเทียบเรือที่มีในปัจจุบัน โดยเฉพาะท่าเรือน้ำลึก 5 แห่ง ที่กรุงเทพฯ ที่พัทยา ที่ภูเก็ต ที่สงขลา และที่สตูล ให้สามารถรองรับเรือเดินสมุทรที่มาจากต่างประเทศได้ และกระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร รวมทั้งกรมป่าไม้จะกรุณารับปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไปพิจารณา สำหรับโครงสร้างสำคัญที่ผมเรียนเมื่อสักครู่ ทางท่าเรือแห่งประเทศไทยจะเป็นฝ่ายเสนอให้กับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้เป็นผู้พิจารณา รวมทั้งจะเสนอโดยตรงต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่วนกลุ่มของปัญหาที่มีอยู่ 7 กลุ่มด้วยกัน ทางท่าเรือแห่งประเทศไทยก็จะดำเนินการตามข้อเสนอแนะที่ได้บันทึกไว้ในเอกสารที่ได้มอบแก่ทุกท่านแล้ว บางข้อจะถูกตัดออกไปเนื่องจากไม่มีข้อเสนอแนะที่ชัดเจน และหลายข้อก็ขอเรียนฝากทางส่วนราชการที่เกี่ยวข้องได้กรุณารับไปพิจารณาเป็นเรื่อง ๆ ไป ผมขอสรุปเพียงเท่านี้ครับ

นายเสถียร วงศ์วิเชียร รองปลัดกระทรวงคมนาคม

การประชุมนี้เป็นเรื่องที่ดี ทางส่วนราชการจะได้ทราบว่าการท่องเที่ยว ทั้งในภาครัฐและเอกชนนั้นมีแผนอย่างไรในจุดใดบ้าง ทางราชการจะสนองตอบในการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานที่ดี สิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีนั้น จำเป็นที่จะต้องทราบแผนหรือความต้องการ เพราะฉะนั้นการที่เราพบกันก็เป็นโอกาสที่ดีที่เราสามารถศึกษาความต้องการของท่านผู้ที่อยู่ในธุรกิจภาคเอกชน รวมทั้งแผนงานต่าง ๆ ที่จะนำไปประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป ผมคิดว่าส่วนราชการต่าง ๆ ในปัจจุบันก็มีความสนใจในความต้องการของผู้ที่อยู่ในธุรกิจด้านต่าง ๆ และก็พยายามที่จะสนองตอบ แต่บางครั้งเราก็ไม่มีโอกาสทราบว่าท่านทำอะไร ต้องติดตามดูในส่วนของเราเองซึ่งข้อมูลอาจไม่แน่นอนชัดเจน การที่มาร่วมประชุมกันเป็นการชุมนุมปัญหาและความต้องการเป็นการให้ข้อมูลที่เปี่ยมประโยชน์อย่างมาก ผมเชื่อว่าการประชุมครั้งนี้จะเป็นประโยชน์กับทั้งภาครัฐและเอกชน ขอขอบคุณครับ

นายธรรมบุญ ประจวบเหมาะ ผู้ว่าการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ท่านรองปลัดกระทรวงคมนาคม ท่านผู้เข้าร่วมประชุม ผมขอพูดเพียงว่าครั้งนี้แม้จะเป็นครั้งแรกที่เรา มาประชุมพบปะกันในเรื่องของการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเล แต่ก็คงจะบรรลุถึงวัตถุประสงค์ที่เราต้องการ คือเรื่องของการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ โดยเฉพาะในระยะสั้นจะเห็นผลทันตา เพราะ ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบแล้ว

สำหรับระยะยาวนั้นผมก็หวังว่าแผนพัฒนาฉบับที่ 7 คงจะบรรจุเรื่องของการส่งเสริมการท่องเที่ยวทาง ทะเลไว้ในแผนการท่องเที่ยวกรอบใหญ่ซึ่งเป็นมหภาคด้วย

การท่องเที่ยวทางทะเลนั้น ผมขอยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่ามีศักยภาพสูงโดยเฉพาะเมื่อพิจารณาถึงทรัพยากร ทางการท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนทั้งหมดรวมกันแล้วจะมีความเป็นไปได้สูง สามารถแข่งขัน กับแปซิฟิกได้หรือแม้แต่กับแคริบเบียน หากเราจะได้พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ แล้ว และ ดำเนินการร่วมกันไม่ใช่ประเทศไทยประเทศเดียว ผมอยากจะเน้นว่าในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลนั้น เราคงจะแข่งขันกันไม่ได้ เพราะเราจะได้เปรียบตรงที่ว่าทรัพยากรทางด้านการท่องเที่ยวเราเมื่อรวมกันแล้วนั้น มีมากมายพอที่จะดึงดูดให้เกิดความต้องการที่จะบินมาและลงไปเที่ยวทางทะเล หรือจะมาทางทะเลขึ้นมาเที่ยว บนบกแล้วก็บินต่อไปได้

เรื่องที่สำคัญมาก ก็คือเราจะต้องมีการขนส่งทั้งทางบกซึ่งรถไฟจะเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย จากสิงคโปร์ขึ้นมา เลยต่อไปถึงทางเหนือ ทางตะวันออก ตะวันออกเฉียงเหนือ และหากจะทำเป็นวงจร ทั้งทางอากาศ ทางบก ทางรถไฟ ทางน้ำ ซึ่งรวมถึงทางแม่น้ำโขงขึ้นไปถึงประเทศจีนผ่านเขมร ลาว เวียดนาม หรือจะมาทางบก ไปทางพม่า บังกลาเทศ อินเดีย เข้าไปยุโรปอีกทางหนึ่งก็ได้ หมายความว่าเราควรจะทำโครงการ Asian Highway มาบัดฝุ่นกัน

ถ้าเรามีวงจรถบเช่นนี้ทั่ววงจรแล้ว ภูมิภาคส่วนนี้ก็จะจะเป็นไปตามคำพยากรณ์ที่ว่าในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิกคงจะมี 3 ประเทศเท่านั้น คือ ฮาวาย อินโดนีเซีย กับไทยที่จะเป็นผู้นำทางการท่องเที่ยว การพบกันในวันนี้ก็เป็นการรับทราบปัญหาต่าง ๆ มาช่วยกันพิจารณาแก้ไข ที่เป็นระเบียบข้อบังคับแก้ได้ง่ายก็ทำไปก่อน อะไรเป็นปัญหาใหญ่เป็นเรื่องของโครงสร้างก็คงจะได้รับการบรรจุไว้ในแผนพัฒนาฉบับที่ 7 ซึ่งจะได้รับการ พิจารณาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการจัดตั้งงบประมาณเพื่อมีกรอบดำเนินการอย่างนี้แล้ว ความหวังว่า ใน 4 - 5 ปีข้างหน้าความเจริญทางการท่องเที่ยวทางทะเลจะเกิดขึ้นอย่างแน่นอนโดยทันตาเห็น และนักท่องเที่ยว จะเพิ่มขึ้นมาสองเท่าตัวสามเท่าตัวก็คงจะมีความเป็นไปได้สูง

ผมขอขอบคุณท่านผู้อภิปราย ท่านผู้นำอภิปราย ท่านผู้ดำเนินการอภิปราย รวมทั้งผู้แทนส่วนราชการ ผู้แทนหน่วยงานธุรกิจที่มาประชุมในวันนี้ทุกท่าน ถือว่าท่านได้มีส่วนร่วมในการที่จะทำให้การส่งเสริม การท่องเที่ยวทางทะเลได้มีความเจริญรุ่งเรืองไป การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจะติดตามเรื่องนี้ต่อไปอย่าง ไม่หยุดยั้ง และหวังว่าจะได้มีโอกาสประชุมกับท่านอีก เพื่อรายงานให้ท่านได้รับทราบผลที่เกิดขึ้นต่อเนื่องจาก การประชุมครั้งนี้

ผมขออนุญาตปิดสัมมนาในครั้งนี้ ขออนุญาตขอบคุณท่านรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นอย่างสูงที่กรุณา มาเป็นประธานร่วมในที่ประชุมวันนี้ ขอขอบคุณครับ

รายนามผู้เข้าร่วมประชุม

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
ส่วนราชการ		
สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ทำเนียบรัฐบาล ถนนพิษณุโลก กทม. 10300	นางสุนันทา กาญจนอักษรเดช	282-7849
สำนักงานประมาณ ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400	นายบุญเลิศ เลิศเมธากุล	278-5633
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100	นายสุชาย ปิยภัณฑ์ นางสาวปิยนุช วุฒิสอน	282-3861-9 ต่อ 368 282-0181-3
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม การลงทุน 555 ถนนวิภาวดีรังสิต กทม. 10400	นางพรพรรณ โกไคยอุดม	270-1400 ต่อ 163
กรมยุทธการทหารเรือ พระราชวังเดิม กทม. 10600	นาวาตรีหญิง พริ้งพิมพ์ อินทรโกตา รน.	466-0336
กรมศิลปากร ถนนสุนทรโกษา คลองเตย กทม. 1011023000	นายภมร พนานนท์	249-4121
กรมป่าไม้ ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กทม. 10900	นายจำรูญ ทัดจันทร์	579-2791
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100	นายเสถียร วงศ์วิเชียร นางสาวจारी รัชฎาณะ นางอนงค์ เศรษฐนันท์ นางศรีสุวรรณ พยอมยงค์	281-3163 281-3422 ต่อ 42 281-3422 ต่อ 56 281-3422 ต่อ 13, 37

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม การพาณิชย์นาวี 19 ถนนพระอาทิตย์ กทม. 10200	นางสาวมณี รัตมีเทศ	281-1817
การทำเรือแห่งประเทศไทย ถนนสุนทรโกษา คลองเตย พระโขนง กทม. 10110	ทิพาพรรณ จันทรแสงเพชร	249-0399 ต่อ 8255
กรมเจ้าท่า ถนนโยธา เขตสัมพันธวงศ์ กทม. 10100	เรือตรี ปรีชา เพ็ชรวงศ์	233-3780
ท่าเรือกรุงเทพ ถนนสุนทรโกษา คลองเตย พระโขนง กทม. 10110	นายสัมฤทธิ์ สุขการี	249-0399
บริษัท การบินไทย จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต กทม. 10900	นายวัฒนศักดิ์ จำรัสโรมรัน	513-0121
กองตรวจคนเข้าเมือง 507 ถนนสาทรใต้ทุ่งมหาเมฆ ยานนาวา กทม. 10120	พ.ต.อ.ไมตรี สุนทรศารทูล	254-6916
กองตำรวจน้ำ 169 หมู่ 4 ถนนสุขุมวิท ต. บางด้วน อ.เมือง สมุทรปราการ 10270	พ.ต.อ. นิเวศน์ นาคสมบูรณ์	394-1961
กองกำกับการ 8 กองปราบปราม 509 ถนนวรจักร ป้อมปราบ กทม. 10100	พ.ต.ต. เสรี ไชรัมย์ ร.ต.อ. วิฑูรย์ พานทอง	221-6206-10 221-6206-10
ศาลากลางจังหวัดกระบี่ ถนนอู่ทอ อ.เมือง กระบี่ 81000	นายสมพงษ์ ยอดพฤติการณ์	(075) 611-381 611-144

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
ศาลากลางจังหวัดจันทบุรี 12 ถนนเลียบบเนิน ต.วัดใหม่ อ.เมือง จันทบุรี 22000	เรือตรี สุกรี รัชศรีทอง	(039) 311-002
สำนักงานจังหวัดชลบุรี ศาลากลางจังหวัดชลบุรี ถนนมนตเสวี อ.เมือง ชลบุรี 20000	นายอัครเดช บุณนาค	(038) 275-034
ศาลากลางจังหวัดชุมพร อ.เมือง ชุมพร 86000	นายสถาพร จันทรัตน์	(077) 511-551
ศาลากลางจังหวัดตราด ถนนราษฎร์นิยม อ.เมือง ตราด 23000	เรือตรี อนุวัตร อินทรเสน	(039) 511-282, 511-927
ศาลากลางจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ถนนสละชีพ อ.เมือง ประจวบคีรีขันธ์ 77000	ร.ต.ท.อุปฤทธิ ศรีจันทร์	(032) 601-560
ศาลากลางจังหวัดเพชรบุรี 9 ถนนริมน้ำ ต.คลองกระแซง อ.เมือง เพชรบุรี 76000	นายอัครพงศ์ พยัคฆ์บุตร	(032) 425-140
ศาลากลางจังหวัดพังงา ถนนเพชรเกษม อ.เมืองพังงา พังงา 82000	นายอนันต์ แจ็งกลีบ	(076) 411-401
ศาลากลางจังหวัดภูเก็ต อ.เมือง ภูเก็ต 83000	นายเกียรติพันธ์ น้อยมณี	(076) 212-730
สำนักงานประมงจังหวัดระนอง อ.เมืองระนอง ระนอง 85000	นายอดุลย์ เสนากัสป์	(077) 811-590

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
ศาลากลางจังหวัดระยอง อ.เมือง ระยอง 21000	นายช่วง เมืองแก้ว	(038) 611-585
ศาลากลางจังหวัดสงขลา อ.เมือง สงขลา 90000	นายสงครามชัย บำรุงชาติ	(074) 311-929
ศาลากลางจังหวัดสตูล อ.เมือง สตูล 91000	นายพลากร สุวรรณรัฐ	(074) 711-314
สำนักงานเทศบาลเมือง สุราษฎร์ธานี ถนนภักดี ต.ตลาด อ.เมือง สุราษฎร์ธานี 84000	นางสุนิศา วงศ์เจริญ	(077) 272-582 (077) 272-002
ศาลาว่าการเมืองพัทยา 437/63 ศูนย์การค้ายศศักดิ์ เมืองพัทยา อ.บางละมุง ชลบุรี 20200	นายพินิจ พุนศิริ	(038) 429-374
สำนักงานคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซอยพิบูลย์วัฒนา 7 ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400	นายสนธิ วรรณแสง	278-5469
กระทรวงสาธารณสุข ถนนสามเสน กทม. 10200	นายตรี แสงทอง	281-5034
การนิคมอุตสาหกรรม- แห่งประเทศไทย 618 ถนนนิคมมักกะสัน ราชเทวี กทม. 10400	นายชวลิต ไชครัตนชัย	253-0561 ต่อ 304

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
คณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร- ศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล 25/25 ถนนพุทธมณฑล สาย 4 ต. ศาลายา อ. นครชัยศรี นครปฐม 73170	นางสาวเรวดี วงศ์ประเสริฐ	441-9507-9
คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ คลองจั่น กทม. 10240	ดร.จิราวัลย์ มิตรทองแท้ ศาสตราจารย์ ประชุม สุวตธี ดร.พาชิตชนัด ศิริพานิช	377-9660-9 377-5381 377-9660-9
<u>บริษัท นำเที่ยวทางทะเล</u>		
บริษัท ซีทราน แทรเวล จำกัด 1091/157 ศูนย์การค้าเมโทร ถนนเพชรบุรี กทม. 10400	นายสุธรรม ตันทีไพบูลย์ นายพัฒนา นายเรือ	249-1454 251-8467, 251-0543
บริษัท ซีทัวร์ จำกัด ศูนย์การค้าสยาม ชั้น 4 ห้อง 413-414 965 ถนนพระราม 1 กทม. 10330	นางสุพรรณิ เบญจฤทธิ์ นายไพรัช เบญจฤทธิ์ นายไกร ปันยารชุน	251-4862-9
บริษัท ไทย ยอชท์ซิ่ง จำกัด (เอ็ม ดี ทัวร์ แอนด์ แทรเวล) 95 ราชดำริอาเขต ชั้น 7 ปทุมวัน กทม. 10330	เสมอจิตต์ โรหิตเสถียร นางสาวศิริญาณ์ งามขำ	251-6755 253-1763
บริษัท ทัวร์ อีสท์ (ประเทศไทย) จำกัด ชั้น 10 ดีกรีชภาคต์ ถนนอโศก สุขุมวิท กทม. 10110	นางพรทิพย์ เสมอดน	259-8201
บริษัท ยอชต์ ชาเตอร์ จำกัด 20/20-21 ร่วมฤดีวิลเลจ ซอยร่วมฤดี กทม. 10500	นายบุญชัย ดาวจรัสแสงชัย นายปาน อำพันหอม	250-1612-4

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
บริษัท สยามครุยท์ จำกัด 33/10-11 ซอยยศอาเขต สุขุมวิท 11 กทม. 10110	นางปราณี ยะสินธุ	255-8950
บริษัท สื่อเดินทาง จำกัด 127/21-22 ถนนราชปรารภ มักกะสัน พญาไท กทม. 10400	นายสุชาติ บุณยะเวชชีวิน	246-5679 245-4211
บริษัท สตาร์ ยอชท์ซิ่ง จำกัด 325-329 อาคาร เจ เจ ทาวเวอร์ ถนนสีลม บางรัก กทม. 10500	นายสรเรณีย์ พลมณี	234-0178, 235-0169
บริษัท ออยุธยาปรินเซส จำกัด 140 ถนนวิฑูย์ อาคารเคียนหงวน กทม. 10330	นายสละ สายสนั่น ณ ออยุธยา	255-9200
บริษัท หนุ่มสาวทัวร์ จำกัด 133/19-20 ถนนราชปรารภ พญาไท กทม. 10400	นายสุวัฒน์ชัย แดงแก้ว	245-1737, 246-3989
สื่อมวลชน		
หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ 14 อาคารฐานเศรษฐกิจ ซอยกอดเตย ถนนประดิพัทธ์ กทม. 10400	นายศุภวัฒน์ ตาลานนท์	279-1869
	น.ส.เสาวนิตย์ เศรษฐสุวรรณ	279-1869
	น.ส.ภาณี สิงห์แดง	279-1869
	นายดลเดช นาทุมพล	279-1869
	อมรรัตน์ วงศ์คงคำ	279-1869
หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ 98/5-10 ถนนพระอาทิตย์ พระนคร กทม. 10200	เดือนเพ็ญ ลิ้มศรีตระกูล	282-5467
	นายเพิ่มศักดิ์ ไชยสุวรรณ	280-1300
หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ 59 ซอยแสงจันทร์ สุขุมวิท 42 กทม. 10110	พรเพ็ญ พรภักดีวัฒนา	390-1438

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
หนังสือพิมพ์อินไซด์ธุรกิจท่องเที่ยว 138/1 อาคารทองฟรีเวย์ 21 สุทธิสาร พญาไท กทม. 10400	สุดาภรณ์ ประกอบกุล	279-6561
หนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์	นายพิพัฒน์ เลิศกิต์สุข	233-8030
หนังสือพิมพ์แนวหน้า	นางสาวสุดสงวน แสงจิว	521-5120-4
หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ	สุภัทรา กลัดแพ	434-0330-70
TTR ASIA	นางสาวปราณี ศรีทองน้อย	215-4685-6
<u>พนักงาน ททท.</u>		
ฝ่ายสำนักงานผู้ว่าการ กองประชาสัมพันธ์	นายสุวัฒน์ จุฑาภรณ์ นายประพันธ์ เพชรรักษารากุล นางเก็จนภา ศิริ นางสาวนุสรีย์ เดชพงสานต์	282-9773 282-3668
กองวิเทศสัมพันธ์ กองวารสาร	นายธีระพงษ์ วณิชชานนท์ นาวิณี รังผึ้ง	282-5207 282-1143-7 ต่อ 252
ฝ่ายบริหารทั่วไป กองนิติการ	นางสาววนิดา สถิตานนท์ นางสาวกรรติน์ สายทอง นางสาวขวัญจิตร บุญพิทักษ์	281-0422 282-4175-9 ต่อ 245
ฝ่ายการตลาด	นายวีระเกียรติ อังคทะวานิช	282-3603
ฝ่ายส่งเสริมการตลาด กองพัฒนาการตลาด	นางนวลจันทร์ ประสพทรัพย์ นายศุภกรีย์ สิทธิวนิช	282-9276
ฝ่ายบริการการตลาด กองผลิตอุปกรณ์โฆษณา	นางพัชนีลักษมณ์ สวัสดิ์ นางสาวปัญจมา มั่นทะจิตร นางสาวศรีสุดา โมรราราชฤทธิ์	282-4175 282-0071

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
ฝ่ายวิชาการ กองแผนงาน	นางจันทิมา ไชยนันท์ นายชาญชัย ดวงจิตต์ นางปรีชาดิ กฤษทอง นางสาวนวลนิตย์ สมพงษ์ นายมรกต สุดดี นางสาวอังสนา ตันติเวชกุล	280-0716
กองสถิติและวิจัย	นางอุษาลักษณ์ โรจนเวทย์ นางสาวกมลวัลย์ กี่สุวรรณ นางสาววรรณุช วัฒนศัพท์ นางสาววไลลักษณ์ น้อยพยัคฆ์ นางบังอรรัตน์ ชินะประยูร นางสาวเอื้อมพร จิรกาลวิศิลป์ นายอุทัย วรรณาศกุล นายโสภณ ตันตโยทัย	282-0541
ฝ่ายวางแผนโครงการและพัฒนา กองวางแผนโครงการ	นายเทียนชัย มัชฌมาน นางภัทธี รัตนพันธุ์ นายสามพร มณีไมตรีจิต นางสาวกาญจนา ลิ้มชุมแสง	280-0714 282-9776
กองพัฒนาบริการท่องเที่ยว	นายสุรชาติ รุจิรัตน์มณี นางพัชรา เทียนสุวรรณ นางสาวสมมาศ ศิริวงศ์ นางสาวเสาวณีย์ เจริญเจริญ นายสมภพ ฤทธิรักษ์ นายชาติชาย เทพแบ่ง นายธนาพงศ์ ยุวะสุด	280-0715
ฝ่ายประสานแผนการท่องเที่ยว	นายพรเทพ พรพรหมินทร์ นางชุติจิตต์ โพธิ์ทอง	280-1262 251-7743
ททท.สำนักงานนครศรีธรรมราช อ.เมือง นครศรีธรรมราช 80000	นายชำนาญ ม่วงทิม	(075) 356-356

หน่วยงาน/ที่ตั้ง	นามผู้ร่วมประชุม	หมายเลขโทรศัพท์
ททท. สำนักงานภูเก็ต 73-75 ถนนภูเก็ต อ.เมือง ภูเก็ต 83000	นายจำลอง รัตนพันธุ์	(076) 212-213
ททท. สำนักงานระยอง C/O ททท. สำนักงานพัทยา 382/1 ถนนชายหาด หมู่ 10 ต.หนองปรือ บางละมุง ชลบุรี 20260	นายอุดม เมธาธำรงค์ศิริ	(038) 428-750
ททท. สำนักงานสุราษฎร์ธานี 5 ถนนตลาดใหม่ บ้านดอน อ.เมือง สุราษฎร์ธานี 84000	นายประเสริฐ ล้อละมัย	(077) 281-828
ททท. สำนักงานหาดใหญ่ 1/1 ซอย 2 ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 หาดใหญ่ สงขลา 90110	นางพรทิพย์ พาณิชพัฒนกุล	(074) 243-747
<u>เบ็ดเตล็ด</u>		
ชมรมสยามการดำน้ำ	น.ส.ร่ำไพพรรณ แก้วสุริยะ	282-1272
95 ถนนระนอง 2 แขวงนครไชยศรี ดุสิต กทม. 10300	นางกุลธิดา รัตนสิงห์	241-5171

