

การวิเคราะห์ระบบการขนส่งนักท่องเที่ยว : กรณีศึกษาเกาะช้าง

The Analysis of Tourists Transportation System : Case Study Koh Chang

มาลัย โพธิพันธ์ ^[1] และ วรรณภา อัจฉรงค์ ^[2]

บทคัดย่อ

เกาะช้าง ถือว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก ส่งผลดีในแง่ของการสร้างรายได้ให้กับชุมชนในพื้นที่จำนวนมาก แต่การเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ทุกปี จนอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการขนส่งนักท่องเที่ยว ตั้งแต่กระบวนการรับนักท่องเที่ยวจนกระทั่งสิ้นสุดการส่งนักท่องเที่ยวเดินทางกลับ การวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาระบบการขนส่งนักท่องเที่ยว ตั้งแต่นักท่องเที่ยวเข้าสู่จังหวัดตราด การเดินทางเข้า – ออกเกาะช้าง การเดินทางบนเกาะ และการเดินทางเพื่อกิจกรรมการท่องเที่ยวตลอดจนศึกษาระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อระบบการขนส่งบนเกาะช้าง ผลการวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ประเด็นตามวัตถุประสงค์ ประเด็นแรก ระบบการขนส่งนักท่องเที่ยวเริ่มตั้งแต่การเข้าสู่จังหวัดตราด ซึ่งมีหลายช่องทาง ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งได้รับความนิยมมากที่สุด คือ รถตู้โดยสารทั้งประจำและจ้างเหมา รถบัสประจำทาง และเครื่องบิน ซึ่งบริการเพียงสายการบินเดียว โดยให้บริการวันละ 2 เที่ยวบิน ส่วนการขนส่งนักท่องเที่ยวเข้า - ออกเกาะช้าง มีเพียงช่องทางเดียวเท่านั้น คือ ทางเรือเฟอร์รี่ แต่มีผู้ให้บริการ 3 ราย และเฉลี่ยเวลาเรือออกทุกชั่วโมงสลับกันไปในแต่ละผู้ให้บริการ ประเด็นที่สอง

^[1] ผู้รับผิดชอบบทความ ป.ร.ด. การจัดการโลจิสติกส์ คณะเทคโนโลยีสังคม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก E-mail : Mpotipun@gmail.com

^[2] ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำสาขาเศรษฐศาสตร์ คณะเทคโนโลยีสังคม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก E-mail : Onena_1@hotmail.com

ระบบขนส่งบนเกาะนักท่องเที่ยวสามารถใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานเดินทางภายในเกาะได้ ซึ่งเส้นทางบนเกาะ ในปัจจุบันยังไม่สามารถเดินทางได้รอบเกาะด้วยรถยนต์ รถจักรยานยนต์หรือจักรยาน เนื่องจากไม่สามารถสร้างถนนได้รอบเกาะ ดังนั้น หากต้องการเดินทางรอบเกาะต้องอาศัยเรือเท่านั้น และกิจกรรมการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวในบริเวณเกาะเล็กเกาะน้อยต่าง ๆ ส่วนใหญ่ใช้ช่องทางขนส่งนักท่องเที่ยวด้วยเรือไม้ขนาดใหญ่ที่มีผู้ให้บริการจำนวนมาก บทสรุปของการขนส่งนักท่องเที่ยวสู่เกาะช้าง พบว่า ปริมาณของบริการขนส่งมีเพียงพอต่อการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยว ประเด็นที่สามระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว พบว่า ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อคุณภาพบริการขนส่ง เช่น ความปลอดภัยในการเดินทาง ข้อมูลการเดินทางที่ให้บริการ ระบบเตือนภัยและป้ายจราจรต่าง ๆ อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งเป็นระดับที่น้อยที่สุดในการประเมินความพึงพอใจทั้งหมด ข้อค้นพบจากการวิจัยนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้ามาร่วมในการจัดการด้านคุณภาพการขนส่งให้มากขึ้นและจริงจังมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

คำสำคัญ : ระบบการขนส่ง นักท่องเที่ยว เกาะช้าง

Abstract

Koh Chang is a tourist attraction where attracts many tourists also create a lot of revenue to the community and people in the area. However, the increase of tourists every year, cause various problems, since tourists to the island until they return. This research studied the tourist transport system ; begin to Trat province, travel to the island, travel on the island, and tourism activities. The measurements of satisfaction, results were divided into three issues as intended. The first issue was the transporting travelers from entering Trat province, which contains a few channels such as a car which has been the most popular, passenger van, both regular and contracting bus, and plane travel was minimal and only the only airline, 2 trip per day. Travel to the island. There was only one channel ferry, but

with three providers and an average ship time every hour alternately on each provider. The second issue was the transport system on the island, tourists can use private car, motorcycle, and bicycle travel within the island. Today, routes converge on the island to make it unfit to travel around the island by car, motorbike or bicycle, so if you want to travel around the island requires a boat. Activities, traveling on nearby islands, most of the shipping channel with a large wooden boat, with a lot. The transport tourists to Koh Chang, we had enough quantity of transportation services to accommodate tourists. The third issue was the level, we found that the level of satisfaction with the quality of transport services, such as safe travel, travel information services, alarm systems and traffic signs. There is a moderate level, which is the smallest in the assessment of total satisfaction. The findings of this research, the researcher will offer guidance to agencies participating in quality management, logistics, and more seriously than it is today.

Keyword : Transportation, Tourists, Koh Chang island

บทนำ

เกาะช้าง เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งในภาคตะวันออกของประเทศไทย เมื่อได้รับการประกาศให้เป็นอุทยานแห่งชาติในปี พ.ศ. 2525 จึงมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทั้งถนนและเรือข้ามฟากเพื่อรองรับนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศอีกแห่ง และถูกประกาศให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศแห่งใหม่ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2544 ซึ่งถือว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออก และใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศไทยรองจากเกาะภูเก็ต เกาะช้างได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติ เนื่องจากยังคงสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและระบบนิเวศที่อุดมสมบูรณ์ ประกอบด้วยหมู่เกาะเล็กใหญ่ต่าง ๆ จำนวนมาก มีแหล่งดำน้ำตื้นน้ำหลายแหล่ง รวมไปถึงวิถีชีวิตของชุมชนท้องถิ่นที่ยังคงความเป็นเอกลักษณ์

ของชาวเล จึงเป็นสิ่งดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2545 – 2554) สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 16 ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย ร้อยละ 75 และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติร้อยละ 25 จากแนวโน้มที่ผ่านมาคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะเพิ่มมากขึ้นทุกปี (Office of tourism development. 2010) ซึ่งไม่เพียงแต่จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้เกิดการกระจายรายได้ในเขตพื้นที่จำนวนมาก การเดินทางของนักท่องเที่ยว เข้าสู่พื้นที่จังหวัดตราดและเกาะช้างมีมากขึ้นทุกปี ทำให้เกิดบริการด้านการขนส่งช่องทางใหม่ ๆ เกิดขึ้น เช่น บริการรถตู้โดยสารจากกรุงเทพมหานคร มายังเกาะช้างเพิ่มมากขึ้น จากช่องทางเดิมที่มีเพียงรถบัสปรับอากาศชั้น 1 ให้บริการมาหลายปี มีเที่ยวบินที่บินตรงจากท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สู่อำเภอเกาะช้างจังหวัดตราดทุกวัน รองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ดังนั้น ระบบการขนส่งนักท่องเที่ยวถือเป็นกิจกรรมหลักและเป็นกิจกรรมแรกที่มีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวไม่ว่าแหล่งท่องเที่ยวใดก็ตาม

การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว เป็นกิจกรรมเพื่อการขนส่งผู้โดยสารจากจุดเริ่มต้นของการเดินทาง คือ บ้านหรือถิ่นที่อยู่ประจำ ซึ่งเป็นทั้งจุดเริ่มต้นการเดินทางของนักท่องเที่ยว และเป็นจุดย้อนกลับของการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยมีจุดหมายปลายทางคือ สถานที่ท่องเที่ยวที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวและพักอยู่หรือใช้ระยะเวลาหนึ่งอยู่ในที่นั้น การขนส่งนักท่องเที่ยวจึงมีความสำคัญ คือ ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) เพิ่มความสะดวกสบายในระหว่างการเดินทาง ช่วยกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และถือเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย

องค์ประกอบของการขนส่งนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย

1. เส้นทาง (The way) เส้นทางในการขนส่งแบ่งออกเป็นเส้นทางน้ำ เช่น ลำคลอง แม่น้ำ เป็นต้น เส้นทางบกแบ่งออกเป็นเส้นทางรถยนต์และเส้นทางรถไฟ และเส้นทางอากาศ ซึ่งสามารถติดต่อได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
2. ยานพาหนะ (The vehicle) เป็นสื่อกลางในการลำเลียงผู้โดยสาร ได้แก่ รถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน เรือ เป็นต้น
3. สถานี (The terminal) สถานีเป็นจุดเริ่มต้นหรือปลายทางของการขนส่ง สถานีแต่ละประเภทขึ้นอยู่กับเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่ง ตัวอย่างการขนส่ง

ทางบก ได้แก่ สถานีขนส่งรถประจำทาง สถานีรถไฟ การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ท่าเรือ สะพานปลา การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ สนามบิน

4. ผู้ประกอบการ (The carrier) ผู้ประกอบการ คือ ผู้ให้บริการการขนส่ง อาจจะเป็นรัฐบาล หรือเอกชน ผู้ให้บริการอาจได้รับค่าจ้าง

การขนส่งมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับระบบเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศเป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ เพราะการพัฒนาระบบการขนส่งมีผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศอื่น ๆ ของประเทศด้วย การพัฒนาระบบการขนส่งที่ดีย่อมทำให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้เพิ่มขึ้น ทำให้คนในชุมชนรอบแหล่งท่องเที่ยวมีรายได้ดีขึ้นแต่ก็ส่งผลกระทบต่อประชาชนในเขตพื้นที่เพราะจะมีการเปลี่ยนแปลงการดำรงชีวิตที่แตกต่างไปจากเดิม (มิ่งสรรพ. 2551) ระบบการขนส่งจะนำคนจำนวนมากเข้าสู่พื้นที่เกิดการบริโภคที่สูงขึ้น สิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นและเป็นแหล่งจ้างงานเพิ่มขึ้น และย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สามารถอธิบายได้ดังนี้

1. ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ การขนส่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ที่มีการพัฒนาการขนส่งอย่างพอเพียง ย่อมทำให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ระบบขนส่งที่เข้าไปในพื้นที่ทำให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น นอกจากนี้ประชาชนในพื้นที่สามารถนำผลผลิตออกสู่ตลาด และส่งผลให้เกิดรายได้ ต้องการขยายผลผลิตมากขึ้น การพัฒนาการขนส่งจึงเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่ง ทำให้ประเทศเกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว

2. ผลกระทบทางการเมืองและสังคม การเคลื่อนย้ายคนและสินค้าอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดผลกระทบต่อระบบการเมืองและสังคมของพื้นที่นั้น ๆ และผลกระทบต่อมาถึงระดับประเทศ ทั้งในด้านความมั่นคงและวัฒนธรรม การสร้างถนนติดต่อหรือการสร้างท่าเรือระหว่างพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเชื่อมต่อพื้นที่อื่น ๆ ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายคนและสินค้า สะดวกขึ้น ในด้านวัฒนธรรม การแพร่กระจายทางด้านวัฒนธรรม (Cultural diffusion) ซึ่งเกิดจากการพัฒนาการขนส่ง ย่อมทำให้วัฒนธรรมจากเมืองหลวงไหลเข้าสู่ชนบทวัฒนธรรมใหม่บางครั้งสามารถทำให้มาตรฐานการดำรงชีวิตของประชาชนในชนบทดีขึ้น เช่น เกี่ยวกับเรื่องสุขภาพอนามัย ที่อยู่อาศัย เป็นต้น

3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การขนส่งมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งเส้นทางการขนส่งและพาหนะการขนส่ง ในด้านเส้นทางการขนส่งเพื่อผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

การเมือง และความมั่นคงของประเทศ บางครั้งมีการสร้างถนนผ่านป่า ภูเขาหรือการ ก่อสร้างเส้นทางขนส่ง มีผลต่อการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ เช่น เกิดการทำลายป่า ทำลายหน้าดินเพื่อตัดถนน แต่เส้นทางถนนมีประโยชน์ในการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยว

นอกจากนี้ การขนส่งนักท่องเที่ยว ถือได้ว่าเป็นเรื่องของความพึงพอใจของแต่ละบุคคลที่องค์กรสหประชาชาติประกาศว่า “การเดินทางท่องเที่ยวเป็นสิทธิมนุษยชนอย่างหนึ่งที่รัฐพึงสนับสนุน” อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไม่มีขีดจำกัดในเรื่องการผลิต เพราะไม่ต้องพึ่งดินฟ้าอากาศเหมือนการเกษตรอื่น ๆ ผลผลิตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่เสนอขายให้แก่นักท่องเที่ยว คือ ความสวยงามของธรรมชาติ หาดทราย ชายทะเล ป่าไม้ ภูเขา สภาพอากาศและสิ่งที่น่าสนใจก่อสร้างขึ้น เช่น พระบรมมหาราชวัง วัดวาอาราม โบราณสถาน อาคารบ้านเรือนในท้องถิ่น ตลอดจนขนบธรรมเนียมประเพณี วิถีชีวิต ความเป็นอยู่ของประชาชน ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นรูปธรรมที่มีความยั่งยืน ไม่ต้องลงทุนเป็นจำนวนมาก ดังนั้น อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว จึงควรได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าระบบการขนส่งนักท่องเที่ยวมีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพราะหากแหล่งท่องเที่ยวใดก็ตาม ถึงแม้จะมีสิ่งดึงดูดความสนใจมากเพียงใด แต่ถ้าขาดระบบการขนส่งหรือช่องทางการเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว การท่องเที่ยวย่อมไม่สามารถเกิดขึ้นได้ (คมสัน. 2551) ประเด็นปัญหาในการทำวิจัยครั้งนี้ คือ ช่องทางการขนส่งนักท่องเที่ยวไปยังเกาะช้าง ประกอบไปด้วยรูปแบบใดบ้าง แต่ละรูปแบบมีการเข้าถึงได้อย่างไร และระบบการจัดการ การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวบนเกาะช้างสามารถสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวได้มากน้อยเพียงใด วิธีการดำเนินการวิจัยมุ่งเน้นการสำรวจเชิงพื้นที่ เพื่อศึกษารูปแบบการเดินทางยานพาหนะในการเดินทางของนักท่องเที่ยว การสำรวจระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว การสังเกตการณ์ การพูดคุยกับบุคคลต่าง ๆ ในพื้นที่ เพื่อขอทราบข้อมูลประกอบการวิจัย ผลจากการวิจัยจะทำให้ทราบข้อมูลทั้งปริมาณและคุณภาพของระบบการจัดการขนส่ง เพื่อการท่องเที่ยวเพื่อเสนอแนะแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายหรือแนวทางปฏิบัติเพื่อพัฒนาระบบขนส่งให้สามารถรองรับการเติบโตของแหล่งท่องเที่ยวแหล่งนี้ต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้กำหนดให้มีการเก็บข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิ ในส่วนของข้อมูลด้านการขนส่งได้รวบรวมจากเอกสารการท่องเที่ยว งานวิจัยที่ผ่านมาเว็บไซต์การท่องเที่ยวและลงพื้นที่สำรวจ ทั้งฝั่งพื้นที่จังหวัดตราด และพื้นที่บนเกาะช้าง รวมไปถึงหมู่เกาะใกล้เคียงที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยว ส่วนที่สอง เพื่อประเมินความพึงพอใจบริการด้านการขนส่ง กำหนดให้มีการเก็บข้อมูลนักท่องเที่ยวบนเกาะช้างตามจุดต่าง ๆ เช่น ท่าเรือข้ามฟาก หาดทรายต่าง ๆ และท่าเทียบเรือ สถานที่เก็บรวบรวมข้อมูล ครอบคลุมพื้นที่ตำบลเกาะช้าง และตำบลเกาะช้างใต้ โดยกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยมาจากจำนวนประชากรนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวเกาะช้าง ทั้งชาวไทยและต่างชาติ โดยอาศัยข้อมูลสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2552 ของสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว (Office of tourism development) การกำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูป (ศิริชัย. 2537) กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อมั่น 90 % และค่าความคลาดเคลื่อนที่ $\pm 10 \%$ และทำการสุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) จากตารางสำเร็จรูป โดยใช้จำนวนประชากรที่เป็นนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2552 เป็นฐาน จึงกำหนดให้สุ่มตัวอย่างทั้งหมด 700 คน ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 500 คน และนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 200 คน นอกจากนี้การวิเคราะห์ผลจะใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทั้ง Microsoft Excel และ SPSS โดยใช้เครื่องมือทางสถิติ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวัดความพึงพอใจตามเกณฑ์ของ Likert Scale

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลจริงจะมีการเพิ่มเติมจำนวนแบบสอบถาม ในกรณีที่เกิดข้อผิดพลาดกับแบบสอบถามฉบับใดฉบับหนึ่ง ปรากฏว่าในการวิจัยครั้งนี้ได้รับคำตอบรับจากนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นอย่างดี ทำให้ได้รับแบบสอบถามที่สมบูรณ์เกินจากที่กำหนดไว้เล็กน้อย ผู้วิจัยเห็นว่าข้อมูลดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อการวิจัย จึงได้ใช้แบบสอบถามเหล่านั้นทั้งหมดจำนวน 227 ชุด ส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยได้รับการตอบรับแบบสอบถามคืนมาจำนวน 475 ชุด จากจำนวน 500 ชุด คิดเป็นร้อยละ 95 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

ผู้วิจัยและผู้ช่วยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนักท่องเที่ยว ทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทย โดยขอความร่วมมือจากหน่วยผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง การเก็บข้อมูลครอบคลุมทุกกลุ่มอายุ โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีอิสระในการตอบและผู้วิจัยรับแบบสอบถามคืนทันที

ส่วนแบบสอบถามความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 8 ด้าน ประกอบด้วย ปริมาณยานพาหนะที่ให้บริการ สถานที่จอดรถบนเกาะ การเข้าถึงเกาะ การเดินทางภายในเกาะ ราคาค่าบริการ (ค่าโดยสาร) ความปลอดภัยการเดินทาง บริการข้อมูลการเดินทางและระบบเตือนภัย / ป้ายการจราจร

โดยใช้หลักเกณฑ์การประเมินของ Likert Scale ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ

คะแนน 5 หมายถึง ระดับความพึงใจมากที่สุด

คะแนน 4 หมายถึง ระดับความพึงใจมาก

คะแนน 3 หมายถึง ระดับความพึงใจปานกลาง

คะแนน 2 หมายถึง ระดับความพึงใจน้อย

คะแนน 1 หมายถึง ระดับความพึงใจน้อยที่สุด

แบบสอบถามที่ได้จะถูกนำไปหาความเที่ยงตรง (Validity) โดยใช้ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวจำนวน 3 คน และทำการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of congruence) ซึ่งดัชนีที่ยอมรับว่าสามารถวัดค่าความสอดคล้องของคำถามกับวัตถุประสงค์งานวิจัยได้ (Hambleton, 1980) ด้วยวิธีการนี้ ผู้เชี่ยวชาญแต่ละคนจะให้คะแนนระดับความสอดคล้องซึ่งมีค่าและความหมายดังนี้ 1 = สอดคล้อง 0 = ไม่แน่ใจ -1 = ไม่สอดคล้อง จากนั้นจึงนำมาคำนวณ เพื่อหาข้อคำถามที่เหมาะสมต่อการพัฒนาแบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูล สูตรในการคำนวณหาค่าความสอดคล้อง เป็นดังนี้

$$IOC = \frac{\sum R}{N} \quad (1)$$

โดย IOC แทน ดัชนีความสอดคล้อง

$\sum R$ แทน ผลรวมของความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

โดยคัดเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป ซึ่งจากข้อคำถาม 10 ข้อ เมื่อหาค่า IOC จากผู้เชี่ยวชาญ พบว่า มี 2 ข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.5 จึงได้ปรับลดเหลือ 8 ข้อ นำไปใช้ปรับแบบสอบถามและปรึกษาด้านภาษาเพื่อให้มีความถูกต้องมากที่สุด ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ หลังจากนั้นนำแบบสอบถามที่ได้ลองเก็บข้อมูลจาก

นักท่องเที่ยว จำนวน 30 คน เพื่อทดสอบความน่าเชื่อถือ (Reliability) ด้วยวิธีสัมประสิทธิ์แอลฟาของ Cronbach และพิจารณาค่าแอลฟา โดยยึดหลักค่าที่มากกว่า 0.70 จึงเป็นแบบสอบถามที่เหมาะสมแก่การเก็บข้อมูล (ศิริชัย. 2550) โดยสูตรในการหาค่าแอลฟามีดังนี้

$$\alpha = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right) \quad (2)$$

เมื่อ	α	แทน	ความเที่ยงของแบบสอบถาม
	k	แทน	จำนวนข้อคำถาม
	$\sum S_i^2$	แทน	ผลรวมของความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ
	S_t^2	แทน	ความแปรปรวนของคะแนนรวมทั้งหมด

จากการทดสอบความน่าเชื่อถือด้วยวิธีสัมประสิทธิ์แอลฟาของ Cronbach ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาเท่ากับ 0.76 ซึ่งถือว่าแบบสอบถามมีความเหมาะสมต่อการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย

ผู้วิจัยและผู้ช่วยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนักท่องเที่ยวทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการเรือข้ามฟาก ผู้ประกอบการที่พัก ร้านอาหาร หรือบุคคลอื่น ๆ ผู้วิจัยใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลประมาณ 3 เดือน และเน้นช่วงวันหยุด วันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เนื่องจากมีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวนมากและพิจารณาเลือกเก็บข้อมูลให้ครอบคลุมทุกกลุ่มอายุ ให้ผู้ตอบแบบสอบถามมีอิสระในการตอบ และผู้วิจัยคอยรับแบบสอบถามคืนทันที

สรุปผลการวิจัย

บริบทของพื้นที่ที่ทำการวิจัย (เกาะช้าง)

เกาะช้าง และหมู่เกาะช้าง เป็นอุทยานแห่งชาติมีเนื้อที่มากถึง 650 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยเกาะมากถึง 52 เกาะ เรียงรายตั้งแต่เขตอำเภอแหลมงอบ อำเภอเมือง และอำเภอลองใหญ่ เกาะที่สำคัญที่สุด คือ เกาะช้าง ซึ่งมีประวัติที่น่าสนใจรวมถึงสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ มากมายทั้งน้ำตก อ่าวต่าง ๆ และชายหาดที่สวยงาม นอกจากนี้ยังมีเกาะอื่น ๆ ใกล้เคียงกันที่ยังคงสภาพความสวยงามตามธรรมชาติ ได้แก่ เกาะคลุ้ม ที่มีปลาอาศัยอยู่อย่างชุกชุม เกาะเหลายาใน เกาะง่าม เกาะไม้ซี้ใหญ่ เกาะหวาย เกาะรัง เป็นต้น ที่ทำการอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของเกาะช้าง ใกล้คลองธารมะยมที่ด้านหน้ามีท่าเทียบ เรือขนาดใหญ่ของอุทยานฯ นอกจากนี้ยังมีหน่วยพิทักษ์อุทยานฯ อีก 3 จุด ซึ่งอยู่บนเกาะช้างทั้งหมด คือ บริเวณอ่าวคลองสน บริเวณทางเข้าน้ำตกคลองพลู และบริเวณหมู่บ้านสลักเพชร

เกาะช้าง แต่เดิมเป็นเกาะที่ไม่มีชุมชนหรือหมู่บ้านตั้งถิ่นฐานอยู่อาศัย หากมีความสำคัญในฐานะที่เป็นท่าจอดเรือเพื่อหลบลมมรสุม เป็นแหล่งเสบียงอาหาร และน้ำจืด โดยเฉพาะบริเวณอ่าวสลักเพชร หรืออ่าวสลัดเป็นที่รู้จักกันดีในหมู่โจรสลัด ชาวจีนไหหลำ และญวน ปัจจุบันบนเกาะช้างมีประชาชนอาศัยอยู่ 8 หมู่บ้าน เกาะช้าง เป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศรองจากเกาะภูเก็ต มีเนื้อที่ประมาณ 429 ตารางกิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเขาสูงมีผาหินสลับซับซ้อน ยอดเขาที่สูงที่สุด ได้แก่ เขาสลักเพชร มีความสูง 744 เมตร สภาพป่าโดยทั่วไปอุดมสมบูรณ์ ส่วนใหญ่เป็นป่าดิบเขา อันเป็นบ่อเกิดของต้นน้ำลำธาร ทำให้มีน้ำตกหลายแห่งบนเกาะ ชายหาด และปะการังที่สวยงามอยู่ทางด้านตะวันตกของตัวเกาะ

ระบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวเกาะช้าง สามารถเดินทางได้ 4 ช่องทาง ได้แก่

1. รถยนต์ส่วนบุคคล หากกำหนดให้จุดเริ่มต้นของการเดินทาง คือ กรุงเทพมหานคร ใช้เส้นทางหลักถนนสุขุมวิท ปลายทางอำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด ระยะทางประมาณ 315 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 4 - 5 ชั่วโมง เส้นทางนี้ถือว่าเป็นเส้นทางที่สะดวกและระยะทางสั้นที่สุด

2. รถตู้บริการประจำทาง กำหนดให้จุดเริ่มต้นของการเดินทางคือกรุงเทพมหานคร มีรถตู้โดยสารประจำทางทั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต) และบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถือเป็นอีกช่องทางที่สะดวกและรวดเร็ว ปลายทางอยู่ที่อำเภอแหลมงอบ

จังหวัดตราด มีระยะทาง จากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต) ถึงอำเภอแหลมงอบ ประมาณ 320 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 4 - 5 ชั่วโมง ส่วนจุดเริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอำเภอแหลมงอบประมาณ 315 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 4 - 5 ชั่วโมงเช่นเดียวกัน

3. รถโดยสารประจำทาง หรือรถบัสประจำทาง กำหนดให้จุดเริ่มต้นของการเดินทาง คือ กรุงเทพมหานคร มีรถโดยสารประจำทางปรับอากาศชั้น 1 มีบริการที่สถานีขนส่ง 2 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (หมอชิต) และสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (เอกมัย) หากเดินทางจากสถานีหมอชิต ปลายทางอยู่ที่อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด มีระยะทางประมาณ 320 กิโลเมตรใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 4 - 5 ชั่วโมง และจากสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (เอกมัย) ถึงอำเภอแหลมงอบ ส่วนจุดเริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอำเภอแหลมงอบประมาณ 315 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 4 - 5 ชั่วโมงเช่นเดียวกัน

4. เครื่องบิน เป็นช่องทางการเดินทางเข้าสู่จังหวัดตราดที่รวดเร็วที่สุด สะดวกที่สุด ในปี พ.ศ. 2556 มีสายการบินบางกอกแอร์เวย์ (Bangkok Airways) เพียงสายการบินเดียวเท่านั้น ที่ให้บริการประจำทุกวัน จากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ปลายทางที่ท่าอากาศยานตราด ตำบลบางปิต อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด ใช้เวลาเดินทางประมาณ 45 นาที

การเดินทางเข้าสู่เกาะช้าง มีเพียงช่องทางเดียวเท่านั้น คือ บริการเรือข้ามฟาก หรือเรือเฟอร์รี่ ซึ่งมีบริการรับ - ส่งนักท่องเที่ยว ทำเรือให้บริการ ดังนี้

ท่าเรืออนุสรณ์สถานยุทธนาวีเกาะช้าง ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองตราด ประมาณ 17 กิโลเมตร มีสองแถวบริการจากหน้าตลาดสดเทศบาล เรือที่ให้บริการเป็นเรือไม้ขนาดเล็ก ไม่ใหญ่มากนัก ไม่สามารถบรรทุกรถยนต์ลงไปเรือได้ ให้บริการข้ามฟากเฉพาะนักท่องเที่ยวเท่านั้น มีความถี่ในการให้บริการทุก ๆ ชั่วโมง เริ่มให้บริการตั้งแต่ 07.00 จนถึง 17.00 น. ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมงขึ้นเกาะช้างที่ทำเรือด่านเก่ามีค่าโดยสารคนละ 100 บาท (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2556)

ท่าเรือเซ็นเตอร์พอยท์ ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองตราดประมาณ 23 กิโลเมตร ตามเส้นทางแหลมงอบ - บ้านแสนตุ้ง เรือที่บริการเป็นเรือเฟอร์รี่ ให้บริการนักท่องเที่ยวประมาณเที่ยวละ 150 - 250 คน และสามารถรองรับรถยนต์ได้ 40 - 50 คัน (ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ) เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 - 18.00 น. ความถี่ในการให้บริการทุกชั่วโมง เรือออกจากท่าเรือเซ็นเตอร์พอยท์ฝั่งแหลมงอบ ปลายทางไปจอดที่ทำเรือ

ด้านค่าใช้จ่ายเวลาเดินทางประมาณ 45 - 50 นาที ค่าโดยสารต่อคน 120 บาท ค่าบริการข้ามฟากรถยนต์ส่วนบุคคลคันละ 120 บาท

ท่าเรืออ่าวธรรมชาติ เป็นท่าเรือที่มีคนนิยมขึ้นมากที่สุด เพราะใช้เวลาเดินทางสั้นที่สุด ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองตราดประมาณ 25 กิโลเมตร ตามเส้นทางแหลมงอบ - บ้านแสนตุ้ง อยู่ห่างจากท่าเรือเซ็นเตอร์พอยท์เล็กน้อย สามารถให้บริการนักท่องเที่ยวได้เที่ยวละประมาณ 150 - 300 คน และสามารถรองรับรถยนต์ 40 - 60 คัน เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 - 18.00 น. มีความถี่ในการให้บริการทุกชั่วโมง เรือออกจากท่าเรืออ่าวธรรมชาติปลายทางไปจอดที่ท่าเรืออ่าวสับปะรดใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 30 - 40 นาที ค่าโดยสารต่อคน 120 บาท ค่าบริการข้ามฟากรถยนต์ส่วนบุคคลคันละ 120 บาท

การเดินทางบนเกาะช้าง การเดินทางบนเกาะใช้ถนนเส้นหลัก คือ ถนนคลองสน - สลักเพชรเป็นถนน 2 เลน ลาดยางยาวเริ่มตั้งแต่หมู่บ้านสลักเพชร ลัดเลาะไปตามหาดหมู่บ้าน ภูเขา จนกระทั่งสิ้นสุดถนนที่อ่าวบางเบ้า ถนนสายหลัก มีระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2556 ถนนเส้นนี้ยังไม่สามารถตัดผ่านให้มาบรรจบกันได้ เนื่องจากภูมิประเทศเป็นภูเขาสูง ไม่สามารถสร้างถนนผ่านไปได้ บนเกาะช้างมีรถโดยสารให้บริการเป็นรถสองแถว ตั้งแต่บริเวณท่าเรืออ่าวสับปะรดให้บริการไปยังหาดต่าง ๆ เช่น หาดทรายขาว ไก่แบ้ หรือคลองพร้าว ค่าโดยสารราคาประมาณ 30 - 120 บาทต่อคน ขึ้นอยู่กับระยะทางหรือให้บริการเหมาคัน นอกจากนี้ บนเกาะยังมีบริการให้เช่ารถจักรยานและรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ขับขี่ท่องเที่ยวบนเกาะ

การเดินทางเพื่อกิจกรรมการท่องเที่ยว โดยปกตินักท่องเที่ยวมักจะเลือกบริการที่พักตามแนวชายหาดทั่วเกาะ แต่กิจกรรมที่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวยังเกาะช้างส่วนใหญ่เข้าร่วม คือ การเดินทางไปดำน้ำดูปะการังตามเกาะเล็กเกาะน้อยบริเวณใกล้เคียงเกาะช้าง ซึ่งมีบริการ 2 ช่องทาง คือ นักท่องเที่ยวต้องเดินทางด้วยรถยนต์ (รถกระบะ) ที่บริษัททัวร์จัดบริการมารับยังสถานที่พักและเดินทางไปยังอ่าวบางเบ้า ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ มีเรือบริการท่องเที่ยวจอดอยู่หลายสิบลำ เพื่อขึ้นเรือมารับบริการท่องเที่ยวไปดำน้ำดูปะการัง เรือที่ให้บริการทั้งหมดเป็นเรือไม้ขนาดใหญ่ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ 50 - 80 คน เพื่อเดินทางไปตามเกาะต่าง ๆ ส่วนอีกช่องทาง คือ มีเรือสปีดโบ๊ทมารับนักท่องเที่ยวบริเวณชายหาดที่นักท่องเที่ยวพักอยู่โดยไม่ต้องนั่งรถยนต์ไปอ่าวบางเบ้า นอกจากนี้ยังมีบริการเรือคายัค ที่ให้บริการนักท่องเที่ยวตามสถานที่พักให้นักท่องเที่ยวพายเรือท่องเที่ยวได้รอบเกาะ



ภาพที่ 1 รูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวเกาะช้าง

จากภาพที่ 1 แสดงให้เห็นรูปแบบการขนส่งหรืออาจเรียกอีกนัยว่าช่องทางที่นักท่องเที่ยวจะใช้เดินทางมาท่องเที่ยวยังเกาะช้าง เริ่มต้นจากการเข้าสู่อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือที่ให้บริการนักท่องเที่ยวเพื่อเดินทางเข้าสู่เกาะช้างด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี ทำให้มีบริการขนส่งในรูปแบบใหม่เพิ่มมากขึ้น เช่น บริการรถตู้โดยสาร นอกเหนือจากจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นศูนย์กลางการเดินทาง พบว่า ตามจังหวัดต่าง ๆ มีรถตู้โดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางให้บริการนำนักท่องเที่ยวมายังเกาะช้าง ส่วนการเดินทางเข้าสู่เกาะช้างในปัจจุบันมีเพียงช่องทางเดียวเท่านั้น คือ การใช้บริการเรือเฟอร์รี่ข้ามฟากไปยังฝั่งเกาะช้าง การเดินทางในเกาะนั้นค่อนข้างสะดวกสบาย เนื่องจาก นักท่องเที่ยวสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลไปยังเกาะได้ รวมทั้งมีรถสองแถววิ่งให้บริการอยู่รอบเกาะ เมื่อนักท่องเที่ยวต้องการเดินทางท่องเที่ยว

ตามสถานที่ต่าง ๆ บนเกาะก็สามารถใช้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ หรือรถจักรยานขับขี่ไปได้รอบเกาะ หรือถ้าหากเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวในทะเลก็สามารถใช้บริการเรือท่องเที่ยว ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ให้บริการนำนักท่องเที่ยวไปตามเกาะต่าง ๆ ที่มีปะการัง โดยที่เรือบริการเหล่านี้ เปิดให้บริการทุกวัน นอกจากนี้ ยังสามารถเช่าเรือคายัคพายท่องเที่ยวนอกเกาะได้ จากการสำรวจรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ผู้วิจัยสรุปรูปแบบการขนส่งนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเกาะช้าง ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 รูปแบบการขนส่งนักท่องเที่ยวจากจุดเริ่มต้นสู่ปลายทางของการท่องเที่ยวเกาะช้าง จังหวัดตราด

จุดเริ่มต้น	ปลายทาง	ยานพาหนะ	ระยะทาง	ระยะเวลา	ค่าบริการ (ต่อเที่ยว)
กรุงเทพมหานคร	อ. แหลมงอบ	รถยนต์ส่วนบุคคล	315 - 320 กม.	4 - 5 ชม.	ขึ้นอยู่กับราคาเชื้อเพลิงที่ใช้
		รถตู้บริการประจำทาง		4 - 5 ชม.	300 บาท
		รถโดยสารประจำทาง		4 - 5 ชม.	250 บาท
		เครื่องบิน		45 นาที	2,500 บาท
ท่าเรืออนุสรณ์สถานยุทธนาวี	ท่าเรืออ่าวสับปะรด	เรือไม้	7.5 กม.	1 ชม.	100 บาท
ท่าเรือเซ็นเตอร์พอยท์	ท่าเรือด่านเก่า	เรือเฟอร์รี่	7 กม.	45 - 50 นาที	120 บาท
ท่าเรืออ่าวธรรมชาติ	ท่าเรืออ่าวสับปะรด	เรือเฟอร์รี่	6 กม.	30 - 40 นาที	120 บาท
ท่าเรือด่านเก่าอ่าวสับปะรด	อ่าวสลักเพชร	รถยนต์ส่วนบุคคล	24 กม.	30 - 45 นาที	ขึ้นอยู่กับราคาเชื้อเพลิงที่ใช้
ท่าเรือด่านเก่าอ่าวสับปะรด	อ่าวบางเบ้า	รถสองแถวให้บริการ	26 กม.	1.30 - 2 ชม.	50 - 300 บาท
		รถจักรยานยนต์เช่า			250 - 300 บาท/คัน
		รถจักรยานเช่า			150-200 บาท/คัน
อ่าวบางเบ้า	เกาะต่าง ๆ ที่มีปะการัง	เรือไม้		1 - 1.30 ชม.	300 - 500 บาท/คน
		เรือสปีดโบ๊ท		30 - 45 นาที	800 - 1,200 บาท/คน
		เรือสปีดโบ๊ท		40 - 50 นาที	800 - 1,200 บาท/คน
ที่พัก	เกาะต่าง ๆ ที่มีปะการัง	เรือสปีดโบ๊ท			

ที่มา : การสำรวจ

หมายเหตุ : ข้อมูลในปี พ.ศ. 2556

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสาร

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้โดยสารจากข้อมูลการสำรวจภาคสนามแบบสุ่ม เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทั่วไปของนักท่องเที่ยวและระดับความพึงพอใจต่อระบบการขนส่งนักท่องเที่ยวบนพื้นที่เกาะช้าง ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 คำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

ลักษณะทางสังคม	นักท่องเที่ยวชาวไทย ($n_1 = 475$)		นักท่องเที่ยวต่างชาติ ($n_2 = 227$)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
หญิง	221	46.53	122	53.74
ชาย	254	53.47	105	46.26
อายุ				
ต่ำกว่า 20 ปี	36	7.58	19	8.37
21 - 30 ปี	251	52.84	75	33.04
31 - 40 ปี	125	26.32	55	24.23
41 - 50 ปี	43	9.05	35	15.42
51 - 60 ปี	20	4.21	43	18.94
การศึกษา				
ประถม	17	3.59	8	3.52
มัธยม	110	23.15	55	24.23
อนุปริญญา / ปวส.	70	14.73	52	22.91
ปริญญาตรี	204	42.95	75	33.04
ปริญญาโท	74	15.58	28	12.33
ปริญญาเอก	-	-	9	3.97

ตารางที่ 2 ค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ (ต่อ)

ลักษณะทางสังคม	นักท่องเที่ยวชาวไทย ($n_1 = 475$)		นักท่องเที่ยวต่างชาติ ($n_2 = 227$)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้ / เดือน (บาท) ของนักท่องเที่ยวชาวไทย				
ต่ำกว่า 10,000	94	19.79	-	-
10,001 - 20,000	225	47.37	-	-
20,001 - 30,000	83	17.47	-	-
30,001 - 40,000	37	7.79	-	-
40,001 - 50,000	23	4.84	-	-
มากกว่า 50,000	13	2.74	-	-
ภูมิภาคที่อยู่อาศัยของนักท่องเที่ยวชาวไทย				
ภาคกลาง	158	33.26	-	-
ภาคเหนือ	86	18.11	-	-
ภาคตะวันออก	151	31.79	-	-
ภาคใต้	14	2.95	-	-
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	66	13.89	-	-
ภูมิภาคที่อยู่อาศัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ				
เอเชีย	-	-	62	27.31
อเมริกาเหนือ	-	-	23	10.13
อเมริกาใต้	-	-	10	4.41
ออสเตรเลีย	-	-	31	13.66
แอฟริกา	-	-	101	44.49

จากตารางที่ 2 แสดงลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ ทั้งชาวไทยและต่างชาติมีสัดส่วนระหว่างหญิงและชายใกล้เคียงกัน โดยนักท่องเที่ยวชาวไทย มีสัดส่วนเพศชายมากกว่าเพศหญิงเล็กน้อย คิดเป็นส่วนต่าง

ร้อยละ 6.94 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีสัดส่วนเพศหญิงมากกว่าเพศชายเล็กน้อยเช่นเดียวกัน โดยคิดเป็นส่วนต่างร้อยละ 7.48 นักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งชาวไทยและต่างชาติอยู่ในช่วงอายุ 21-30 ปี มากที่สุด โดยชาวไทยคิดเป็นร้อยละ 52.84 ของกลุ่มตัวอย่าง และนักท่องเที่ยวต่างชาตินักท่องเที่ยวในกลุ่มอายุนี้นี้อยู่ร้อยละ 33.04 ของกลุ่มตัวที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด โดยชาวไทยคิดเป็นร้อยละ 42.95 และชาวต่างชาติคิดเป็นร้อยละ 33.04 ระดับรายได้ของนักท่องเที่ยวชาวไทยอยู่ระหว่าง 10,001 - 20,000 บาทต่อเดือนมากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 47.37 และกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยมาจากภาคกลางคิดเป็นร้อยละ 33.26 รองลงมาเป็นภาคตะวันออก คิดเป็นร้อยละ 31.79 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาจากแถบแอฟริกามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.49 รองลงมาเป็นแถบเอเชียคิดเป็นร้อยละ 27.31

การประเมินระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อระบบขนส่งบนเกาะช้าง

จากการสำรวจความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อระบบการจัดการการขนส่งบนเกาะช้างจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ได้ผลการวิจัยตามตารางที่ 3 และตารางที่ 4

ตารางที่ 3 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยต่อระบบขนส่งบนเกาะช้าง

	จำนวน	ค่าน้อยสุด	ค่ามากที่สุด	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ปริมาณยานพาหนะที่ให้บริการ	475	1	5	4.08	.851
สถานที่จอดรถบนเกาะ	475	1	5	3.38	.972
การเข้าถึงเกาะ	475	1	5	3.71	.895
การเดินทางภายในเกาะ	475	1	5	3.37	.979
ราคาค่าบริการ (ค่าโดยสาร)	475	1	5	3.57	.724
ความปลอดภัยการเดินทาง	475	1	5	3.35	.824
บริการข้อมูลการเดินทาง	475	1	5	3.25	.776
ระบบเตือนภัย / ป้ายการจราจร	475	1	5	3.23	.915
ค่าเฉลี่ย				3.49	

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่พึงพอใจกับปริมาณของยานพาหนะที่ให้บริการขนส่งมากที่สุด โดยมีระดับคะแนนเฉลี่ย 4.08 จากคะแนนเต็ม 5 ซึ่งหมายถึงมีความพึงพอใจในระดับมาก รองลงมาเป็นด้านการเข้าถึงเกาะเนื่องจากมีบริการเรือเฟอร์รี่ข้ามฟาก กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในระดับคะแนน 3.71 และ มีความพึงพอใจในราคาค่าบริการขนส่ง โดยมีระดับคะแนนเฉลี่ย 3.57 แต่อย่างไรก็ตามระดับความพึงพอใจที่มีต่อระบบความปลอดภัยในการเดินทาง บริการข้อมูลการเดินทาง และระบบเตือนภัยหรือป้ายการจราจร พบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง โดยที่นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับคะแนนเฉลี่ย 3.35 3.25 และ 3.23 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อระบบขนส่งบนเกาะช้าง

	จำนวน	ค่าน้อยสุด	ค่ามากที่สุด	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ปริมาณยานพาหนะที่ให้บริการ	227	1	5	4.21	.785
สถานที่จอดรถบนเกาะ	227	1	5	3.48	.899
การเข้าถึงเกาะ	227	2	5	3.80	.817
การเดินทางภายในเกาะ	227	1	5	3.52	.966
ราคาค่าบริการ (ค่าโดยสาร)	227	1	5	3.57	.786
ความปลอดภัยการเดินทาง	227	1	5	3.06	.845
บริการข้อมูลการเดินทาง	227	1	5	3.67	.811
ระบบเตือนภัย/ป้ายการจราจร	227	1	5	3.33	.899
ค่าเฉลี่ย				3.51	

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่พึงพอใจกับปริมาณของยานพาหนะที่ให้บริการขนส่งมากที่สุด โดยมีระดับคะแนนเฉลี่ย 4.21 จากคะแนนเต็ม 5 ซึ่งหมายถึงความพึงพอใจในระดับมาก รองลงมาเป็นด้านการเข้าถึงเกาะโดยมีความพอใจในระดับคะแนนเฉลี่ย 3.80 และมีความพึงพอใจในบริการข้อมูลการเดินทาง โดยมีระดับคะแนนเฉลี่ย 3.67 แต่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีระดับความพึงพอใจในด้านสถานที่จอดรถบนเกาะ ระบบเตือนภัยหรือป้ายการจราจร และความปลอดภัย

ในการเดินทางอยู่ในระดับเฉลี่ยปานกลาง โดยที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีความพึงพอใจในระดับคะแนนเฉลี่ย 3.48 3.33 และ 3.06 ตามลำดับ

จากผลการสำรวจความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติจากตารางที่ 3 และตารางที่ 4 พบว่า นักท่องเที่ยวทั้งหมดมีความพึงพอใจในด้านปริมาณยานพาหนะและการเดินทางเข้าถึงตัวเกาะในระดับมากทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากความมีชื่อเสียงของเกาะที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมาก จึงทำให้มีผู้ประกอบการด้านบริการขนส่งเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยว และถือว่าเป็นบริการที่สร้างรายได้มหาศาล ในขณะที่เรือเฟอร์รี่ที่นำนักท่องเที่ยวเข้าสู่เกาะช้างยังสามารถให้บริการขนส่งรถยนต์ส่วนบุคคลไปยังเกาะได้ด้วย ยิ่งทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจเพิ่มขึ้น เนื่องจากนักท่องเที่ยวมองว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ของตนเองนั้น สะดวก สบายมากกว่าการเช่าบริการรถเช่าบนเกาะ ซึ่งเป็นสาเหตุให้จำนวนรถยนต์บนเกาะมีจำนวนมากขึ้น จนทำให้จำนวนที่จอดรถมีไม่เพียงพอ รวมไปถึงการเอารถเอาเปรียบของกลุ่มคนบางกลุ่มที่เรียกเก็บค่าจอดรถบนเกาะในราคาแพง ทำให้นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในด้านสถานที่จอดรถบนเกาะน้อยกว่าด้านอื่น ๆ นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าระดับความพึงพอใจในบริการข้อมูลการเดินทางระหว่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติแตกต่างกัน ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีความพึงพอใจในระดับมาก แต่นักท่องเที่ยวชาวไทยกลับมีความพึงพอใจในระดับน้อยกว่า ทั้งนี้จากการลงพื้นที่ พบว่า เอกสารการเดินทางหรือข้อมูลการเดินทาง ส่วนใหญ่จะถูกจัดทำขึ้นโดยภาคเอกชนที่มุ่งหวังให้บริการนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากกว่าคนไทย จึงมุ่งเน้นเป็นเอกสารที่เป็นภาษาอังกฤษเป็นส่วนใหญ่ รวมไปถึงผู้ให้บริการท่องเที่ยวบนเกาะยังให้ความสำคัญและเอาใจใส่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากกว่าชาวไทยอีกด้วย ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ระดับความพึงพอใจด้านดังกล่าวอยู่ในระดับแตกต่างกัน

อภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้ พบว่า ระบบการขนส่งที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันสามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวได้ โดยการลงพื้นที่ พบว่า ในช่วงของฤดูกาลท่องเที่ยว (High season) ผู้ให้บริการขนส่งต่าง ๆ จะมีการปรับเปลี่ยนตารางการเดินทางและเดินเรือให้มีความถี่มากขึ้น เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น และเมื่อถึงช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว

(Low season) ความถี่ในการเดินทางหรือเรือข้ามฟากจะลดลง ซึ่งถือได้ว่าเป็นกลยุทธ์การปรับตัวของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ผลจากการวิจัยยังพบอีกว่า ช่องทางการเข้าถึงเกาะนั้นถึงแม้จะมีเพียงช่องทางเดียวแต่ด้วยความพร้อมของผู้ประกอบการที่ให้บริการก็สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ผลของการประเมินความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อระบบการจัดการขนส่งบนเกาะสรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พึงพอใจกับปริมาณยานพาหนะที่ให้บริการมากที่สุด นั่นอาจเป็นเพราะนักท่องเที่ยวสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลข้ามฟากไปยังเกาะข้างได้ ปัญหาด้านปริมาณยานพาหนะที่ให้บริการไม่เพียงพอ จึงไม่เป็นปัญหาสำหรับนักท่องเที่ยว แต่ข้อค้นพบที่น่าเป็นกังวลมากที่สุดคือ ผลการประเมิน ด้านระบบเตือนภัยหรือป้ายจราจรบนเกาะ และความปลอดภัยในการเดินทางบนเกาะอยู่ในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับด้านอื่น ๆ นอกจากนี้การสำรวจครั้งนี้ยังชี้ให้เห็นว่า ความเจริญและความสะดวกต่อการเดินทางเข้าเกาะยังมีมากขึ้นเท่าไรโอกาสที่จะเกิดจุดบดบังในการจัดการระบบขนส่งยังมีมากขึ้นตามไปด้วย เช่น ความแออัดของยานพาหนะบนเกาะ อุบัติเหตุ มลพิษทางอากาศ หรือแม้กระทั่งการฉวยโอกาสขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจนแพงเกินเหตุ การเรียกเก็บค่าบริการจอดรถในเขตพื้นที่สาธารณะ เหตุการณ์เหล่านี้หากไม่ได้รับการวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงและหาแนวทางการป้องกันอาจก่อให้เกิดผลเสียในระยะยาว ซึ่งผลการวิจัยน่าจะเป็นประโยชน์ให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อนำไปพัฒนาคุณภาพระบบขนส่งบนเกาะข้างให้ดีขึ้นไป

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องด้วยความอนุเคราะห์ข้อมูลจากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน รวมไปถึงนักท่องเที่ยวหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการขนส่งผู้วิจัยขอขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้

เอกสารอ้างอิง

- คมสัน สุริยะ. (2551). กรอบแนวคิดโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว. สืบค้นเมื่อ 12 มีนาคม 2556. จาก http://tourismlogistics.com/index.php?option=com_mingsrart
- มิ่งสรรพ์ ขาวสะอาด และคมสัน สุริยะ. (2551). การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในกลุ่มน้ำโขง 3 : การเปรียบเทียบเชิงโลจิสติกส์. เชียงใหม่ : สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ศิริชัย กาญจนวาสี ทวีวัฒน์ ปิตยานนท์ และ ดิเรก ศรีสุข (2551). การเลือกใช้สถิติที่เหมาะสมสำหรับการวิจัย. (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศิริชัย พงษ์วิชัย. (2552). การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ (พิมพ์ครั้งที่ 22). กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Office of Tourism Development. (2010). "Guest Arrivals at Accommodation Establishments (Hotel, Guesthouses, Resorts) in Kho Chang, Trad (January - June 2009). Retrieved March 20, 2013, from <http://www.tourism.go.th/>.
- Hambleton, R.K. (1980). Test score validity and standard-setting methods. In R.A. Berk (Ed.), Criterion - referenced measurement : The state of the art. Baltimore : The John Hopkins University Press.