



รายงานการพิจารณาศึกษา

เรื่อง ความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนา  
ท่าเรือนำลิกกูเกิดในการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port)  
สำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก  
(Small Luxury Cruise)

ของ คณะกรรมการธิการการท่องเที่ยว วุฒิสภา



สำนักกรรมการ ๓  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



รายงานการศึกษาคึกษา

เรื่อง

ความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก  
ภูเก็ตในการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port)  
สำหรับเรือสำราญหรูหรานาขนาดเล็ก  
(Small Luxury Cruise)

ของ

คณะกรรมการการทอองเทียว  
วุฒิสภา

สำนักกรรมการ ๓

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



(สำเนา)

## บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๑๓ - ๔

ที่ สว ๐๐๑๙.๑๙/(ร ๒๔)

วันที่

มิถุนายน ๒๕๖๕

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต  
ในการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก  
(Small Luxury Cruise)

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภาตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๘) ซึ่งคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา เป็นคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภาคณะหนึ่ง โดยมีหน้าที่และอำนาจเกี่ยวกับการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและพัฒนากการท่องเที่ยว การสร้างความหลากหลายและคุณภาพด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนากการท่องเที่ยวของไทยทั้งในประเทศและต่างประเทศ พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- |                                    |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลเอก ณะศักดิ์ ปุณฺณประการ      | ประธานคณะกรรมการ               |
| ๒. พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. พลเรือเอก ชุมนุช อัจฉริยะ       | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔. พลเอก ไปรษณีย์ บุณนาค           | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕. นางฉวีรัตน์ เกษตรสุนทร          | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่   |
| ๖. พลเรือเอก อิทธิคมน์ ภมรสุต      | เลขานุการคณะกรรมการ            |
| ๗. พลเอก บุญธรรม ไอร์ส             | รองเลขานุการคณะกรรมการ         |
| ๘. นายอนุศักดิ์ คงมาลัย            | โฆษกคณะกรรมการ                 |
| ๙. พลเอก พิศณุ พุทธรังษี           | รองโฆษกคณะกรรมการ              |
| ๑๐. พลเอก ไพโรจน์ พานิชสมัย        | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ      |
| ๑๑. นายชลิต แก้วจินดา              | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๑๒. พลเอก ชยดี สุวรรณมาศ           | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๑๓. พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน  | กรรมการ                        |

๑๔. พลเอก นาวิณ ...

๑๔. พลเอก นาวิณ ดำริกาญจน์	กรรมาธิการ
๑๕. ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	กรรมาธิการ
๑๖. นายปัญญา งานเลิศ	กรรมาธิการ
๑๗. นายไพโรจน์ พ่วงทอง	กรรมาธิการ
๑๘. พลตำรวจโท วิบูลย์ บางท่าไม้	กรรมาธิการ
๑๙. พลเอก ศุภรัตน์ พัฒนาวิสุทธิ์	กรรมาธิการ

อนึ่ง เมื่อวันอังคารที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน พ้นจากตำแหน่ง เนื่องจากเกษียณอายุราชการ และในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันอังคารที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ที่ประชุมได้มีมติตั้ง พลเอก ปรีชา จันทร์โอชา เป็นกรรมาธิการสามัญ ในคณะกรรมการการท่องเที่ยว แทนตำแหน่งที่ว่าง

ปัจจุบันคณะกรรมการ ประกอบด้วย

๑. พลเอก ธนะศักดิ์ ปฏิมาประกร	ประธานคณะกรรมการ
๒. พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. พลเรือเอก ชุมนุม อัจวงษ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๔. พลเอก ไปฎก บุนนาค	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๕. นางฉวีรัตน์ เกษตรสุนทร	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๖. พลเรือเอก อิทธิคมน์ ภมรสุต	เลขานุการคณะกรรมการ
๗. พลเอก บุญธรรม โอริส	รองเลขานุการคณะกรรมการ
๘. นายอนุศักดิ์ คงมาลัย	โฆษกคณะกรรมการ
๙. พลเอก พิศณุ พุททวงค์	รองโฆษกคณะกรรมการ
๑๐. พลเอก ไพโรจน์ พานิชสมัย	ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๑. นายชลิต แก้วจินดา	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๒. พลเอก ชยดี สุวรรณมาศ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๓. พลเอก นาวิณ ดำริกาญจน์	กรรมาธิการ
๑๔. ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	กรรมาธิการ
๑๕. พลเอก ปรีชา จันทร์โอชา	กรรมาธิการ
๑๖. นายปัญญา งานเลิศ	กรรมาธิการ
๑๗. นายไพโรจน์ พ่วงทอง	กรรมาธิการ
๑๘. พลตำรวจโท วิบูลย์ บางท่าไม้	กรรมาธิการ
๑๙. พลเอก ศุภรัตน์ พัฒนาวิสุทธิ์	กรรมาธิการ

บัดนี้ คณะกรรมการ...

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง ความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตในการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อวุฒิสภาตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๘

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบและนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุมวุฒิสภาต่อไป


(ลงชื่อ) พลเอก ณะศักดิ์ ปุณฺณิมาประกร  
(ณะศักดิ์ ปุณฺณิมาประกร)  
ประธานคณะกรรมการการท่องเที่ยว  
วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวเกศชนก เสียงเปรม)  
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการสามัญ

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวสุดารัตน์ หมวดอินทร์)  
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการสามัญ

สำนักกรรมการ ๓

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการท่องเที่ยว

โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๘๒๑๓ - ๔

สว่างใจ พิมพ์

เกศชนก/สว่างใจ/จิตติมา ทาน

รายชื่อคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา



พลเอก ณะศักดิ์ ปฐมาประกกร  
ประธานคณะกรรมการ



พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



พลเรือเอก ชุมนุม อาจวงษ์  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



พลเอก โปฏก บุนนาค  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



นางฉวีรัตน์ เกษตรสุนทร  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่



พลเรือเอก อธิคมน์ ภมรสุต  
เลขาธิการคณะกรรมการ



พลเอก บุญธรรม โอริส  
รองเลขาธิการคณะกรรมการ



นายอนุศักดิ์ คงมาลัย  
โฆษกคณะกรรมการ



พลเอก พิศณุ พุทรวงศ์  
รองโฆษกคณะกรรมการ



**พลเอก ไพโรจน์ พานิชสมัย**  
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ



**นายชลิต แก้วจินดา**  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



**พลเอก ชยดี สุวรรณมาศ**  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



**พลเอก นาวิณ ดำริกาญจน์**  
กรรมการ



**ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์**  
กรรมการ



**พลเอก ปรีชา จันทร์โอชา**  
กรรมการ



**นายปัญญา งานเลิศ**  
กรรมการ



**นายไพโรจน์ พ่วงทอง**  
กรรมการ



**พลตำรวจโท วิบูลย์ บางท่าไม้**  
กรรมการ



**พลเอก ศุภรัตน์ พัฒนาวิสุทธิ**  
กรรมการ

รายชื่อคณะกรรมการพิจารณาศึกษาการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวทางน้ำ และอื่น ๆ  
ในคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา



พลเรือเอก ชุมชุม อาจวงษ์  
ประธานคณะกรรมการ



พลเอก บุญธรรม โอริส  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



พลเรือเอก อธิคมน์ ภมรสุต  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



พลเอก ชยุติ สุวรรณมาศ  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



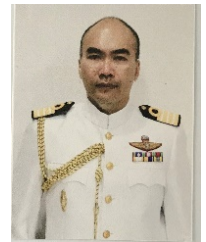
นางสาวณัชชาวีล วาณิชสรุรงค์  
อนุกรรมการ



นายันทชัย โรจน์วรรณสินธุ์  
อนุกรรมการ



นายสุรวัช อัครวรรมาศ  
อนุกรรมการ



นาวาเอก หนึ่ง กาญจนัมพะ  
อนุกรรมการ



พลเรือเอก จุมพล ลุมพิกานนท์  
อนุกรรมการ



นางปฎิมา ตันติคมนตรี  
อนุกรรมการ



นายอภิชาติ พัชรภิญโญพงศ์  
อนุกรรมการ



พลเรือตรีหญิง ภณินท์ทิพย์ สาตราภัย  
อนุกรรมการและเลขานุการ



นายพลวัต ณ นคร  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นางกัลยาณี ธรรมจารีย์  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายวัฒนา โชคสุวณิช  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายพิพัฒน์ชัย จันทรเรือง  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

**รายงานการพิจารณาศึกษา**  
**เรื่อง ความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต**  
**ในการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรูหรานาขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise)**  
**ของคณะกรรมการการการท่องเที่ยว วุฒิสภา**

.....

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗/๒๕๖๒ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมวุฒิสภาได้ลงมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๘) ซึ่งคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา เป็นคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภาคณะหนึ่ง โดยมีหน้าที่และอำนาจเกี่ยวกับการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการส่งเสริมและพัฒนากการท่องเที่ยว การสร้างความหลากหลายและคุณภาพด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง ความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตในการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรูหรานาขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๘ ดังนี้

**๑. การดำเนินงานของคณะกรรมการ**

คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา ดังนี้

๑.๑ คณะกรรมการได้มีมติมอบหมายให้คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษา การพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวทางน้ำ และอื่น ๆ ในคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา ทำหน้าที่ ดำเนินการศึกษา รวบรวม และจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษา ซึ่งคณะอนุกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- |                                   |                                      |
|-----------------------------------|--------------------------------------|
| ๑) พลเรือเอก ชุมนุช อาจวงษ์       | ประธานคณะอนุกรรมการ                  |
| ๒) พลเอก บุญธรรม โอริส            | รองประธานคณะอนุกรรมการ<br>คนที่หนึ่ง |
| ๓) พลเรือเอก อิทธิคมน์ ภมรสุต     | รองประธานคณะอนุกรรมการ<br>คนที่สอง   |
| ๔) พลเอก ชยติ สุวรรณมาศ           | รองประธานคณะอนุกรรมการ<br>คนที่สาม   |
| ๕) นางสาวณัชชาวีลี วาณิชย์สุรางค์ | อนุกรรมการ                           |
| ๖) นายนันท์ชัย โรจน์วรรณสินธุ์    | อนุกรรมการ                           |
| ๗) นางปฎิมา ตันติคมน์             | อนุกรรมการ                           |

(ข)

- |  |                        |
|--|------------------------|
| ๘) นายสุรวิชัย อัครวรรมาศ              | อนุกรรมการ             |
| ๙) นาวาเอก หนึ่ง กาญจนัมพะ             | อนุกรรมการ             |
| ๑๐) นายอภิชาติ พัชรภิญโญพงศ์           | อนุกรรมการ             |
| ๑๑) พลเรือเอก จุมพล ลุ่มพิกานนท์       | อนุกรรมการ             |
| ๑๒) พลเรือตรีหญิง ภณิษฐ์ทิพย์ สาตราภัย | อนุกรรมการและเลขานุการ |
| ๑๓) นายพลวัต ณ นคร                     | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑๔) นางกัลยาณี ธรรมจารีย์              | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑๕) นายวัฒนา โชคสุวณิช                 | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑๖) นายพิพัฒน์ชัย จันทร์เรือง          | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |

๑.๒ ที่ประชุมคณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้ง นางสาวเกศชนก เสียงเปรมวิทยากรชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค และนางสาวสุดารัตน์ หมวดอินทร์ วิทยากรชำนาญการพิเศษ กลุ่มงานคณะกรรมการการท่องเที่ยว ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๗

## ๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ คณะกรรมการมอบหมายให้คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวทางน้ำ และอื่น ๆ ดำเนินการศึกษา รวบรวม และจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษา

๒.๒ คณะกรรมการได้ดำเนินการโดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลข้อเท็จจริง ดังนี้

### สำนักนายกรัฐมนตรี

#### **ศูนย์รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ภาค ๓**

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| ๑) พลเรือตรี ทินกร กาญจนเทมีย์   | ผู้อำนวยการศูนย์รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ภาค ๓           |
| ๒) พลเรือตรี สุชาติ เปรมประเสริฐ | รองผู้อำนวยการศูนย์รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ภาค ๓        |
| ๓) นาวาเอก อนิรุจน์ เวียงเกล้า   | หัวหน้ากลุ่มวางแผนสูงในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ภาค ๓ |

#### **สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน)**

- |                            |                                    |
|----------------------------|------------------------------------|
| ๑) นางสาววรชนาธิป จันทนู   | รองผู้อำนวยการสถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ |
| ๒) นายวรกันต์ ทักขิณเสถียร | นักวิชาการมาตรฐานวิชาชีพ           |

#### **กระทรวงการคลัง**

##### **กรมสรรพากร**

- |                            |                              |
|----------------------------|------------------------------|
| ๑) นางสาวเสาวคนธ์ มีแสง    | ผู้อำนวยการกองวิชาการแผนภาษี |
| ๒) นางสาวจิตรา พงษ์พานิช   | นักวิชาการภาษีเชี่ยวชาญ      |
| ๓) นายเสริมศักดิ์ มัยญะกิต | นิติกรชำนาญการพิเศษ          |

(ค)

- ๔) นางสาวสุกานดา พลอยส่องแสง นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ  
๕) นางสาวภาวณี บำรุงศรี นักวิชาการสรรพากรชำนาญการพิเศษ  
๖) นางสาวอรณัฎฐา สบายรูป นิติกรปฏิบัติการ  
๗) นางสาวฐิตินันท์ จินดาน้อม นักวิชาการภาษีปฏิบัติการ

**กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา**

**สำนักงานปลัดกระทรวง**

- ๑) นายบุญเสริม ชันแก้ว รองอธิบดีกรมการท่องเที่ยว  
๒) นางสาวชโลธร สุนนะเศรษฐกุล หัวหน้ากลุ่มวิชาการและประสาน  
ความร่วมมือ กองพัฒนามาตรฐาน  
บุคลากรด้านการท่องเที่ยว  
๓) นางสาวธันยดา ลิ้มศิริ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
การท่องเที่ยว กองพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว  
๔) นางสาวอนัญญา แก่นแก้ว นักวิเคราะห์นโยบายและแผน  
ชำนาญการพิเศษ  
๕) นางสาววราภรณ์ มนัสธีรภาพ นักวิเคราะห์นโยบายและแผน

**สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดภูเก็ต**

- ๑) นายจรูญ แก้วมุกดากุล ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดภูเก็ต  
๒) นายปาฐกรรณ์ แก้วมรกต นักวิเคราะห์นโยบายและแผน  
ปฏิบัติการ

**การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย**

- ๑) นายสันติ แสงเจริญ ผู้อำนวยการการท่องเที่ยว  
แห่งประเทศไทย สำนักงานนิวยอร์ก  
๒) นางนันทศิริ รณศิริ ผู้อำนวยการการท่องเที่ยว  
แห่งประเทศไทย สำนักงานภูเก็ต  
๓) นางสาวปิยะรัตน์ สุริยะฉาย ผู้อำนวยการกองสร้างสรรค์สินค้า  
การท่องเที่ยว  
๔) นายคมกริช ต้วงเงิน รองผู้อำนวยการฝ่ายสินค้า  
๕) นางสาวณัฐภัทร สุขิตานนท์ หัวหน้างานสินค้าการท่องเที่ยวเชิงมูลค่า  
๖) นางสาวอชิรญา พุทธธานี เจ้าหน้าที่การตลาด  
๗) นายชาติ อินทรชูโต เจ้าหน้าที่การตลาด  
๘) นางสาวธรรมภรณ์ ณะเฒ่า พนักงานงานสินค้าการท่องเที่ยวเชิงมูลค่า

**กระทรวงคมนาคม**

**กรมเจ้าท่า**

- ๑) นางสาวภัทรานิษฐ์ ธีพิพัฒนธาดา หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานหลักสูตร  
กองมาตรฐานคนประจำเรือ
- ๒) นายประกอบ ตีระณะ เจ้าพนักงานตรวจเรือ

**กรมท่าอากาศยาน**

- นายสมเกียรติ มณีสถิตย์ รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน  
ด้านเศรษฐกิจ

**ท่าอากาศยานภูเก็ต**

- ๑) นายสุนทร ศักดาสาวิตร ผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต
- ๒) นายมนัส โสธารัตน์ รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ต

**ท่าอากาศยานกระบี่**

- นายอรรถพร เนื่องอุดม ผู้อำนวยการท่าอากาศยานกระบี่

**กระทรวงแรงงาน**

**กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน**

- นายพงศ์พันธุ์ ตั้งกิจ ผู้อำนวยการกลุ่มงานพัฒนา  
วิทยากรต้นแบบ

**กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน**

- ๑) นายเดชา พฤษทรัพย์พัฒนรักษ์ รองอธิบดี
- ๒) นางสาวกนกวรรณ สมภพคารินทร์ นักวิชาการแรงงานชำนาญการ

**กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม**

**มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา**

- ๑) นายอนามัย ดำเนตร คณบดีคณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์
- ๒) นายพรณศศักดิ์ เอี่ยมรักษา รองคณบดีฝ่ายวิชาการและพัฒนานิสิต  
คณะพาณิชยศาสตร์บริหารวิไลนาชาติ

**มหาวิทยาลัยบูรพา**

- ๑) นางสาววรรณภา อุดมผล ประธานสาขาวิชาการท่องเที่ยว  
และการโรงแรม
- ๒) นายธนพล อินประเสริฐกุล อาจารย์ประจำคณะการจัดการ  
และการท่องเที่ยว

**มหาวิทยาลัยศรีปทุม**

- นายนครินทร์ ทังทอง ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการบริการ  
ธุรกิจเรือสำราญ

(จ)

**สำนักงานจังหวัดภูเก็ต**

- ๑) นายพิเชษฐ์ ปาณะพงศ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต  
๒) นางแพรวพรรณ อ่วมทองดี เจ้าพนักงานปกครอง  
(ปลัดอำเภอเมืองภูเก็ต)

**สำนักงานเทศบาลเมืองป่าตอง**

- ๑) นายธัชพล ขม้นทอง เลขานุการนายกเทศมนตรีเมืองป่าตอง  
๒) นายสมพงศ์ เจียมตัว หัวหน้างานเทคนิคเทศบาลเมืองป่าตอง  
๓) นายสุเมธ รักษาดี เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์  
เทศบาลเมืองป่าตอง

**สำนักงานเทศบาลตำบลวิชิต**

- ๑) นายชัยรัตน์ คุ่มบ้าน เลขานุการนายกเทศมนตรีตำบลวิชิต  
๒) นายปัญญาวัฒน์ รักทรัพย์ นิติกรเทศบาลตำบลวิชิต

**กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในจังหวัดภูเก็ต**

- นาวาเอก ศิวดล ผลวงษ์ รองผู้อำนวยการกองอำนวยการ  
รักษาความมั่นคงภายในจังหวัดภูเก็ต

**สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาภูเก็ต**

- ๑) นายณชพงศ์ ประนิตย์ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค  
สาขาภูเก็ต  
๒) เรือโท นรินทร์ชาติ พิบูลสุขพิสิฐ เจ้าพนักงานนำร่องชำนาญการ  
๓) นายอัมพร ชาติเพชร หัวหน้าฝ่ายแผนที่

**สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๕**

- ๑) นายวิวัฒน์ ชิตเชิดวงศ์ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๕  
๒) นายปิยะวัชร ทองขาว เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการ

**สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต**

- ๑) นายผดุงเกียรติ อุทกเสนีย์ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต  
๒) นางสาวเหมือนแพร บุญล้อม ผู้อำนวยการโรงพยาบาลป่าตอง  
๓) นายอมรพัทธ์ กองพันธ์ หัวหน้าด่านควบคุมโรคติดต่อจังหวัดภูเก็ต

**สำนักงานนำร่อง สาขาภูเก็ต**

- ว่าที่เรือตรี นรินทร์ การสมลาภ หัวหน้ากลุ่มนำร่องที่ ๓

**กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว ๓**

- ๑) พันตำรวจเอก พิเชษฐ์พงศ์ แจ็งคำยคม ผู้กำกับการ ๒ กองบังคับการ  
ตำรวจท่องเที่ยว ๓  
๒) พันตำรวจโท เอกชัย ศิริ สารวัตรตำรวจท่องเที่ยวภูเก็ต  
๓) สิบตำรวจเอก ปารมี เพชรน้อย ผู้บังคับหมู่ กองบังคับการ  
ตำรวจท่องเที่ยว ๓

**ด้านศุลกากรภูเก็ต**

- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| ๑) นางสาวศุภนีย์ สุภาพันธ์ | นายด้านศุลกากรภูเก็ต           |
| ๒) นางสาวณัฐกานต์ แทนนิกร  | นักวิชาการศุลกากรชำนาญการพิเศษ |

**สำนักงานสรรพากรพื้นที่ภูเก็ต**

- |                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| ๑) นางสาวสุทัตตา หัสนีย์ | นักตรวจสอบภาษีชำนาญการพิเศษ |
| ๒) นางสาวดุสิตา นากแก้ว  | นักตรวจสอบภาษีชำนาญการ      |

**ด้านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดภูเก็ต**

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| ๑) พันตำรวจเอก ธเนศ สุขชัย         | ผู้กำกับการด้านตรวจคนเข้าเมือง<br>จังหวัดภูเก็ต |
| ๒) พันตำรวจโท คณิศร ตีระการ        | รองผู้กำกับการตรวจคนเข้าเมือง<br>จังหวัดภูเก็ต  |
| ๓) พันตำรวจโท อนิรุทธ์ ภัทรวิวัฒน์ | สารวัตรตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดภูเก็ต             |

**สถานีตำรวจภูธรวิชิต**

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| พันตำรวจโท ไกรษร ชมชื่น | รองผู้กำกับการป้องกันและปราบปราม<br>สถานีตำรวจภูธรวิชิต |
|-------------------------|---|

**สถานีตำรวจภูธรป่าตอง**

- |                               |                                    |
|-------------------------------|------------------------------------|
| พันตำรวจโท ปรีชา บาริงพัฒนกุล | รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรป่าตอง |
|-------------------------------|------------------------------------|

**สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต**

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| ๑) นายธเนศ ตันติพิริยะกิจ | ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว<br>จังหวัดภูเก็ต |
| ๒) นายรังสิมันต์ กิ่งแก้ว | อุปนายกฝ่ายแผน                                 |

**หอการค้าจังหวัดภูเก็ต**

- |                          |                                  |
|--------------------------|----------------------------------|
| ๑) นายสัจจพล ทองสม       | ประธานหอการค้าจังหวัดภูเก็ต      |
| ๒) นายพีรพิชญ์ อ่องเจริญ | กรรมการหอการค้าจังหวัดภูเก็ต     |
| ๓) นายศรัญกร นาคฤทธิกุล  | เจ้าหน้าที่หอการค้าจังหวัดภูเก็ต |

**สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ**

- |                                |                        |
|--------------------------------|------------------------|
| ๑) นายวีระเดช ฤทธิชัย          | นายกสมาคม              |
| ๒) นางวิศวาณี ไชยวัฒนสกุล      | อุปนายกสมาคม           |
| ๓) นายเถลิงโชค สีดา            | กรรมการและเหรัญญิก     |
| ๔) ว่าที่ร้อยตรีพิศดาร แสนชาติ | ที่ปรึกษาสมาคม         |
| ๕) นายวรพงศ์ คุณโท             | เลขาธิการและนายทะเบียน |

**บริษัท ภูเก็ต ดีพ ซี พอร์ต จำกัด**

- |                              |                            |
|------------------------------|----------------------------|
| ๑) นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ | ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร    |
| ๒) นายวิศรุต ศรีโรจนกุล      | รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร |
| ๓) นายปรีชา ปานเถื่อน        | ผู้จัดการ                  |



(ช)

**บริษัท ทีเอสแอล เน็กซ์โก้ (ประเทศไทย) จำกัด**

นายเอนก สถาพรชัยสิทธิ์ กรรมการผู้จัดการ

**บริษัท มิลเลียนไมล์ เอเยนซีส์ จำกัด**

นายสัญญาชัย สงวนเผ่า กรรมการผู้จัดการ

**บริษัท เอสไฟว์ เอเชีย จำกัด**

นายจินทวัตร หอมขวา ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติงาน

**ห้างหุ้นส่วนจำกัด ญัฐนรี ซัพพอร์ต เซอร์วิส**

นางสาวญัฐนรี สนอลัม ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติงาน

**บริษัท ซีทัวร์ (ประเทศไทย) จำกัด**

๑) นางสาวฉัตรพัชร บุญญาวรรณ ผู้อำนวยการฝ่ายนักท่องเที่ยวขาเข้า

๒) นางสาวอรชร สายศรีทอง ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติงาน

๓) นางสาวอมิตรา จินทราน ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติงาน

๔) นายจักรพัฒน์ บุญญาวรรณ ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติงาน

**บริษัท อินเตอร์ครุซซ์ ซอร์ไซด์ แอน พอร์ต เซอร์วิส จำกัด**

นายวิรุณ บุนนที หัวหน้าฝ่ายบริหารซัพพลายเชนไทย  
และอินโดจีน

**บริษัท รีเทล อินเตอร์เนชั่นแนล แทรเวล จำกัด**

นายจุมพล ชฎาวัดตร กรรมการผู้จัดการ

**บริษัท กาลิเลโอ แมริไทม์ จำกัด**

นางปารวดี ฮั่ว ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายการเงิน ฝ่ายบุคคล  
และฝ่ายความสัมพันธ์กับหน่วยงาน  
ราชการ

**บริษัท แพทยา อินเตอร์เนชั่นแนล เซฟตี้ เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด**

๑) นายสุนันท์ ประสมรัตน์ ประธานกรรมการบริหารบริษัท

๒) นางสาวศรุตดา เรืองปรีชากุล เจ้าหน้าที่บัญชีการเงินและฝ่ายบุคคล

**บริษัท RelyOn Nutec Thailand จำกัด**

๑) Mr. Andrew Graham Peel ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการและฝึกอบรม

๒) นางสาวน้ำเพชร พันธุ์พิพัฒน์ ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายขายและพัฒนาธุรกิจ

๒.๓ การศึกษาข้อมูล เอกสารวิชาการ เอกสารสิ่งพิมพ์ และสื่อสารสนเทศต่าง ๆ

ข้อเท็จจริง กฎหมาย ระเบียบ เอกสารจากหน่วยงาน เอกสารวิชาการ บทความ รายงานวิจัยต่าง ๆ  
และเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้มาซึ่งผลการพิจารณาศึกษาที่มีความถูกต้อง ชัดเจน และมีรายละเอียด  
สมบูรณ์มากที่สุด

๒.๔ คณะกรรมการได้เดินทางไปศึกษาดูงานเพื่อรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับ  
ความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตในการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port)  
สำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ ๑๘ - วันศุกร์ที่  
๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ณ จังหวัดภูเก็ต

(ณ)

### ๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการธิการขอรายงานผลการพิจารณา เรื่อง ความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่เกิดในการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรูหรานาขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวทางน้ำ และอื่น ๆ ดำเนินการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการได้พิจารณารายงานของคณะอนุกรรมการด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ

จากการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการจึงขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ โดยมีรายละเอียดตามรายงานท้ายนี้ เพื่อให้วุฒิสภาได้พิจารณาหากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาและดำเนินการตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

พลเรือเอก



(อิทธิคมน์ ภมรสุต)

เลขาธิการคณะกรรมการการท่องเที่ยว

วุฒิสภา

## สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	(๑)
สารบัญตาราง	(๓)
สารบัญภาพ	(๔)
บทสรุปผู้บริหาร	-ก- - -ค-
๑. ความเป็นมาและเหตุผลในการศึกษา	๑
๒. วัตถุประสงค์	๑๒
๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑๒
๔. ขอบเขตการศึกษา	๑๓
๔.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑๓
๔.๒ ขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง	๑๓
๔.๓ ขอบเขตด้านพื้นที่	๑๔
๔.๔ ขอบเขตด้านเวลา	๑๔
๕. หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาการศึกษา	๑๔
หลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทาง	๑๔
๖. นิยามศัพท์เฉพาะ	๑๘
๗. รูปแบบการศึกษา	๑๙
๘. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	๑๙
๘.๑ ด้านประสิทธิภาพของท่าเรือ	๒๐
๘.๒ การบริหารจัดการ	๒๗
๘.๓ โครงสร้างพื้นฐาน	๒๙
๘.๔ บริการสำหรับเรือสำราญ	๓๔
๘.๕ อัตราค่าภาระที่เหมาะสม	๔๕
๙. สรุปผลการศึกษา	๕๔
๙.๑ สรุปผลในภาพรวม	๕๔
๙.๒ สรุปกรอบการพัฒนาท่าเรือต้นทางภูเก็ต รองรับเรือระดับหรูหรานาขนาดเล็ก	๕๖
๙.๓ สรุปผลความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตรองรับ การเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรูหรานาขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise)	๖๐
๑๐. ข้อเสนอแนะ	๖๑
บรรณานุกรม	๖๕
ภาคผนวก	๖๗
ภาคผนวก ก หลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เป็นท่าเรือต้นทาง	๖๙

	หน้า
ภาคผนวก ข ตัวอย่างการทำการส่งเสริมการตลาดของสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดย Singapore Tourism Board	๗๓
ภาคผนวก ค กฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง	๗๗
ภาคผนวก ง รายชื่อคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา รายชื่อที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการ รายชื่อที่ปรึกษา ผู้ชำนาญการ นักวิชาการ และเลขานุการประจำ คณะกรรมการ รายชื่อคณะอนุกรรมการ ในคณะกรรมการ	๘๑

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ ๑ การแบ่งขนาดของเรือตามความจุผู้โดยสาร	๓
ตารางที่ ๒ หลักเกณฑ์ที่ตั้งจุดให้สายการเดินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทาง	๑๕-๑๖
ตารางที่ ๓ รายละเอียดท่าเรือภูเก็ต	๒๐-๒๑
ตารางที่ ๔ ข้อกำหนดเกี่ยวกับขนาดของเรือโดยกรมเจ้าท่า	๒๑
ตารางที่ ๕ ความต้องการขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัยในการนำเรือเข้าเทียบท่า ของเรือสำราญ	๓๐
ตารางที่ ๖ ขนาดเรือที่เคยเข้ามาเทียบท่าที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	๓๑
ตารางที่ ๗ การบริการรับของเสียและขยะ	๓๙
ตารางที่ ๘ อัตราค่าภาระที่เหมาะสม	๔๖-๔๗
ตารางที่ ๙ ตัวอย่างการเปรียบเทียบค่าภาระของค่าภาระปัจจุบันและอนาคต	๔๗-๔๙
ตารางที่ ๑๐ สรุปผลการวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ที่ตั้งจุดให้สายการเดินเรือเข้ามาใช้ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง	๕๐-๕๒

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ ๑ ภาพเรือ Silver Muse	๓
ภาพที่ ๒ ภาพเรือ Boudicca	๔
ภาพที่ ๓ ภาพเรือ Star Flyer	๔
ภาพที่ ๔ ภาพเรือ Azamara Quest	๕
ภาพที่ ๕ ภาพเรือ Seabourn Sojourn	๕
ภาพที่ ๖ ภาพเรือ Insignia	๖
ภาพที่ ๗ ภาพเรือ Star Legend	๖
ภาพที่ ๘ ภาพเรือ Europa	๗
ภาพที่ ๙ สถิติจำนวนเที่ยวเรือสำราญที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต แบบท่าเรือแฉะพัก ในปี ค.ศ. ๒๐๑๘ - ๒๐๑๙	๘
ภาพที่ ๑๐ ประมวลผลการค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวเรือสำราญเมื่อพัฒนา ท่าเรือแฉะพักให้เป็นที่ท่าเรือต้นทาง	๙
ภาพที่ ๑๑ การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ค่าใช้จ่าย จำนวนกิจกรรมที่เกิดขึ้น ระหว่างเมืองท่าแบบแฉะพักกับเมืองท่าต้นทาง ซึ่งก่อให้เกิดการหมุนเวียน ทางเศรษฐกิจจำนวนมาก	๑๐
ภาพที่ ๑๒ การหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในห่วงโซ่ธุรกิจของท่าเรือต้นทาง	๑๑
ภาพที่ ๑๓ ตัวอย่างการทำการส่งเสริมการตลาดของสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดย Singapore Tourism Board	๑๗
ภาพที่ ๑๔ ตัวอย่างภาพรวม - กองทุนสนับสนุนการพัฒนาเรือสำราญ	๑๘
ภาพที่ ๑๕ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการนำเรือเข้า - ออก	๓๐
ภาพที่ ๑๖ แผนผังสำหรับผู้โดยสารขาลง (Disembarking Passenger) และแผนผังสำหรับผู้โดยสารขาขึ้น (Embarking Passenger)	๓๒
ภาพที่ ๑๗ การจัดทำและการประเมินมาตรฐานแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือ (Port Facility & Security Plan Assessment)	๓๗
ภาพที่ ๑๘ หนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย	๓๘
ภาพที่ ๑๙ ตัวอย่างเส้นทางเดินเรือจากเมืองท่าต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต	๕๕
ภาพที่ ๒๐ สรุปกรอบการพัฒนาท่าเรือต้นทางภูเก็ต รองรับเรือระดับหุรรหาขนาดเล็ก	๕๖
ภาพที่ ๒๑ ลักษณะเฉพาะของการท่องเที่ยวเรือสำราญ	๕๘
ภาพที่ ๒๒ กิจกรรมเพื่อรองรับการเปลี่ยนผู้โดยสารและการเตรียมความพร้อม ในการเป็นท่าเรือต้นทาง	๕๙

## บทสรุปผู้บริหาร

จากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ การเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน หัวข้อ การสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว ด้านท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรี ให้ปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้มีความพร้อมในการรองรับเรือสำราญ (Cruise) สำหรับการท่องเที่ยว ขนาดใหญ่ได้โดยเร็ว รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และการอุตสาหกรรม โดยการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ตให้เป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port)

คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวทางน้ำ และอื่น ๆ ในคณะกรรมการการท่องเที่ยว ภูเก็ต ได้พิจารณาจากลักษณะทางกายภาพของท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ที่มีข้อกำหนดในด้านขนาดของเรือที่จะผ่านเข้า - ออกและเทียบท่า คือ เรือที่ผ่านเข้า - ออก จะมีความยาว ตลอดลำไม่เกิน ๒๑๐ เมตร (๖๘๘ ฟุต ๑๐ นิ้ว) ความกว้างไม่เกิน ๒๗.๕๐ เมตร (๙๐ ฟุต ๓ นิ้ว) อัตรากินน้ำลึกสูงสุดไม่เกิน ๙.๔๐ เมตร (๓๐ ฟุต ๑๐ นิ้ว) และระยะเวลาเดินเรือในร่องน้ำไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง

นอกจากนี้ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตไม่สามารถขุดลอกให้ลึกไปกว่านี้ได้อีก เนื่องจากพื้นที่ท้องทะเล ส่วนใหญ่เป็นหิน ประกอบกับพื้นที่หลังท่ามีจำกัด จึงไม่สามารถขยายพื้นที่ท่าเรือออกไปได้อีก และขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตเต็มศักยภาพแล้ว โดยเหตุที่มีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเดิมอยู่แล้ว จึงควรที่จะพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตให้เป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) ที่รองรับเรือสำราญหรูหราขนาดเล็กเท่านั้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้ง เป็นโครงการตัวอย่างนำร่องในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) ในพื้นที่อื่น ๆ คณะอนุกรรมการจึงศึกษาความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) ให้รองรับเรือสำราญหรูหราขนาดเล็ก (Small luxury Cruise) ที่มีจำนวนผู้โดยสาร ประมาณ ๗๐๐ คน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือสำราญที่เคยเข้ามาเทียบท่าแบบแวะพักอยู่แล้ว

ผลการวิเคราะห์ความพร้อมตามหลักเกณฑ์ที่ตั้งจุดให้สายการเดินทางเข้ามาใช้ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เป็นท่าเรือต้นทาง พบว่า ปัจจัยที่มีความพร้อมและได้มาตรฐาน มี ๔ เรื่อง คือ เรื่องที่ ๑ การรักษา ความปลอดภัยสำหรับเรือ ผู้โดยสาร ท่าเรือ และพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ และมีแนวทางปฏิบัติงานที่ชัดเจน ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามกฎ ระเบียบที่กำหนดไว้ เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุใด ๆ กับเรือและนักท่องเที่ยว เรื่องที่ ๒ ความลึกร่องน้ำ การนำร่อง เรือลากจูง ท่าเทียบเรือ ขนาด และความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากมีการกำหนดไว้ ชัดเจนว่าเรือสำราญขนาดเล็กสามารถผ่านเข้าออกได้ตลอดเวลา เรื่องที่ ๓ การบริการซ่อมบำรุงรักษาเรือ ในปัจจุบันมีการดำเนินการอยู่แล้ว สำหรับเรือสำราญหรูหราขนาดเล็ก และ เรื่องที่ ๔ อัตราค่าภาระ ท่าเรือ มีการเก็บค่าธรรมเนียมอยู่แล้ว ซึ่งบริษัทที่ได้รับสัมปทานจะต้องพิจารณาเพื่อให้เหมาะสม กับการเป็นท่าเรือต้นทาง

ปัจจัยที่มีการดำเนินการไปแล้วแต่ยังไม่ได้มาตรฐาน มี ๔ เรื่อง คือ เรื่องที่ ๑ เวลาที่ใช้ ในการตรวจสอบความปลอดภัยบุคคล เวลาที่ใช้ในพิธีการตรวจคนเข้าเมืองเป็นการดำเนินการ ที่มีหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงและพร้อมที่จะปฏิบัติงาน โดยต้องได้รับอุปกรณ์ที่จะใช้ในการปฏิบัติ อย่างเพียงพอ ซึ่งบริษัทที่ได้รับสัมปทานก็มีความพร้อมที่จะสนับสนุนในเรื่องนี้ เรื่องที่ ๒ โครงสร้าง พื้นฐานรองรับผู้โดยสารขึ้นและลงจากเรือด้วยความสะดวก อาคารผู้โดยสารที่ทันสมัย ความสามารถ

ในการรองรับผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ที่จอดรถ ปัจจุบันเหล่านี้ต้องมีการพัฒนาให้นักท่องเที่ยวเกิดความสะดวก และเป็น การสร้างความประทับใจ เรื่องที่ ๓ การสร้างความร่วมมือระยะยาวกับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญ การสนับสนุนทางการตลาด มีหน่วยงานดำเนินการไปบ้างแล้ว เมื่อเป็นท่าเรือต้นทาง บริษัทที่บริหารท่าเรือจะต้องเป็นผู้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ เรื่องที่ ๔ การจัดส่งเสบียง การบริการรับของเสียและขยะ การจัดส่งน้ำมันเรือ สิ่งเหล่านี้มีองค์กรท้องถิ่น ร่วมกับภาคเอกชน เคยดำเนินการแล้ว แต่ต้องพัฒนาให้เป็นมาตรฐาน ให้เป็นที่ยอมรับของผู้ประกอบการเรือสำราญ

ปัจจัยที่ยังไม่ได้ดำเนินการ คือ ความสามารถในการบริหารท่าเรือ บริษัทท่องเที่ยวเรือสำราญ การบริหารจัดการสัมภาระ การบริหารท่าเรือที่ตอบสนองเฉพาะของเรือสำราญ เงื่อนไขพิเศษสำหรับ บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญประจำ ความร่วมมือและพัฒนาเครือข่ายของท่าเรือร่วมกับท่าเรือสำราญอื่น ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียง โครงสร้างพื้นฐานสำหรับลูกเรือสำราญ บริการไปรษณีย์ ห้องรับรองวีไอพี อินเทอร์เน็ต คาเฟ่ ผู้ตรวจสอบภายใต้สมาคมจัดชั้นเรือ ปัจจัยเหล่านี้บริษัทที่รับสัมปทานจะเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งต้องมี ผู้บริหารที่มีชื่อเสียงและประสบการณ์เป็นที่ยอมรับของผู้ประกอบการเรือสำราญ ปัจจัยทั้งหมดจะเป็น แรงจูงใจสำหรับนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาเที่ยวเรือสำราญและให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญเข้ามาใช้ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง

ดังนั้น กรอบการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง รองรับเรือสำราญหรูหรา ขนาดเล็ก ประกอบด้วย

**๑. นโยบายของรัฐบาล** ในการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือต้นทางที่ชัดเจน ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว จะส่งเสริมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถกำหนดแผนงานและงบประมาณในการรองรับ และขับเคลื่อนการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม มีความต่อเนื่อง ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว มุ่งสู่เป้าหมายในการเสริมสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับท้องถิ่น

**๒. การกำหนดหน่วยงานสนับสนุนและขับเคลื่อน** การพัฒนาท่าเรือต้นทางมีหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทั้งของรัฐและเอกชนหลายหน่วยงาน การบูรณาการการส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นแนวทาง เดียวกัน มีความเข้าใจในเป้าหมายในการดำเนินการเดียวกัน มีความสำคัญอย่างยิ่ง ก่อให้เกิดเอกภาพ ในการดำเนินการทั้งในด้านนโยบายและการปฏิบัติ และเป็นศูนย์กลางในการประสานงาน แก้ไขปัญหา สนับสนุน ส่งเสริม ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาท่าเรือต้นทางอย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

**๓. การอบรมให้ความรู้กับบุคลากร** เนื่องจากการบริหารจัดการท่าเรือต้นทาง เพื่อรองรับ นักท่องเที่ยวจำนวนมาก มีกิจกรรมและการบริการผู้โดยสารที่หลากหลาย มีความจำเป็น ในการประสานงาน ร่วมมือกันในหลายหน่วยงาน ความรู้และความเข้าใจในการดำเนินการ มีความสำคัญ ในการลดข้อผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น สร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวในการใช้ท่าเรือต้นทาง ที่จังหวัดภูเก็ต การอบรมให้ความรู้กับบุคลากรจะก่อให้เกิดการบริการที่มีมาตรฐาน มีประสิทธิภาพ เป็นสิ่งจูงใจให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญนำเรือเข้ามาใช้บริการมากขึ้น นักท่องเที่ยวเรียกร้องให้บริษัท ที่ให้บริการเรือสำราญนำเรือเข้ามาให้บริการเพิ่มขึ้นด้วย

**๔. โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ** ท่าเรือต้นทางเป็นสถานที่รองรับการเดินทางทางทะเลร่วมกับการ เดินทางทางอากาศ มีการเข้าพักในโรงแรมร่วมกับการเดินทางท่องเที่ยว โดยใช้เรือสำราญ เป็นแกนกลาง ดังนั้น การพัฒนาท่าเทียบเรือให้สามารถรองรับการเข้าออกของเรือได้อย่างมี

ประสิทธิภาพ ไม่เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน เป็นปัจจัยสำคัญของการเป็นเมืองท่าต้นทาง รวมทั้งอาคารผู้โดยสารที่รองรับการปฏิบัติงานได้ด้วยความสะดวกเร็ว คล่องตัว ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างสะดวกสบาย มีความปลอดภัยสูง ก็จะส่งเสริมให้การปรับเปลี่ยนกิจกรรมจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือต้นทางประสบความสำเร็จ ดึงดูดให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญนำเรือเข้ามาใช้บริการมากยิ่งขึ้น

**๕. การคมนาคมเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ** ในการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในประสิทธิภาพของท่าเรือต้นทาง ในการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวให้มีเวลาในการท่องเที่ยวมากที่สุดและใช้เวลาในการเดินทางระหว่างท่าอากาศยาน โรงแรม แหล่งท่องเที่ยวท่าเรือ น้อยที่สุด ก่อให้เกิดรายได้มากที่สุดด้วยเวลาที่เอื้ออำนวย

**๖. การปรับปรุงกฎระเบียบ** ให้สอดคล้องและรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ด้วยเวลาที่กระชับรวดเร็ว ลดอุปสรรค ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น การนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ทำให้การเปลี่ยนผู้โดยสารที่ท่าเรือต้นทางมีความสะดวกสบาย รองรับการเดินทางที่มีเรือสำราญเข้ามาใช้บริการเป็นประจำมากขึ้น

**ท่าเรือเชื่อมโยง** จากลักษณะเฉพาะของการท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งเป็นทั้งการเดินทางท่องเที่ยวพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านที่พัก อาหารและสินค้าการ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก สามารถเข้าถึงพื้นที่ท่องเที่ยวที่บางครั้งเข้าถึงด้วยการเดินทางประเภทอื่น ๆ ได้ยาก

#### ข้อเสนอแนะ

๑. ให้จังหวัดภูเก็ตเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการ แก้ไขกฎระเบียบ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญหรูหรารขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) เช่น พิธีการตรวจคนเข้าเมือง พิธีการศุลกากร พิธีการสรรพากร การควบคุมโรค และการสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

๒. ให้กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการ ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาบุคลากรพร้อมปรับปรุงหลักสูตรให้เป็นมาตรฐาน สอดคล้องกับความต้องการแรงงานของธุรกิจเรือสำราญ รวมทั้งพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการฝึกอบรม (Training Center) สร้างรายได้ให้ประเทศอีกทางหนึ่งด้วย

๓. ให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาและกระทรวงคมนาคม สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือต้นทางที่จังหวัดภูเก็ตสำหรับเรือสำราญหรูหรารขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) จากโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือภูเก็ตที่มีความพร้อมอยู่แล้วให้สำเร็จตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๔. ให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานมายังท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต รวมทั้งการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตและแหล่งท่องเที่ยวเพื่ออำนวยความสะดวกการเดินทางของนักท่องเที่ยว

๕. ให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยประชาสัมพันธ์ และจัดกิจกรรมทางการตลาด รวมทั้งนำผู้เกี่ยวข้องมาเยี่ยมชมความพร้อมของท่าเรือภูเก็ตในการเป็นท่าเรือต้นทาง สร้างการรับรู้และดึงดูดให้ผู้ประกอบธุรกิจเรือสำราญและนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการท่าเรือต้นทางที่ภูเก็ตอย่างต่อเนื่อง

-----

## ๑. ความเป็นมาและเหตุผลในการศึกษา

สืบเนื่องจากยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน หัวข้อที่ ๓ การสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว เรื่องท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ เพื่อปรับปรุงท่าเรือสำราญให้เกิดมีความพร้อมในการรองรับเรือสำราญ (Cruise) สำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ได้โดยเร็ว และมติคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๗ - ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนและการอุตสาหกรรม โดยการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญจังหวัดภูเก็ตให้เป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) และก่อสร้างท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทั้งชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย อาทิ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดกระบี่ จังหวัดพังงา และจังหวัดสงขลา การก่อสร้างเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงท่าเรือสำราญและท่าเรือแวะพัก (Port of Call) กับแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ตอนในที่มีศักยภาพ คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวทางน้ำ และอื่น ๆ ในคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา ได้ศึกษาเพื่อวางกรอบการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวทางทะเล (Maritime Tourism Hub) กำหนดกรอบการพัฒนาการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำในระยะยาว สนับสนุนประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำในอนุภูมิภาคอาเซียน และภูมิภาคเอเชีย เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพิ่มความสามารถในการนำรายได้จากการท่องเที่ยวทางน้ำเข้าสู่ชุมชนและประเทศ ในการศึกษาดังกล่าวพบว่ามีโครงการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. กรมเจ้าท่ามีโครงการศึกษาเกี่ยวกับเรือสำราญและอยู่ในระหว่างการดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ ศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) บริเวณอ่าวไทยตอนบน

๑.๒ ศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน

๑.๓ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๒. โครงการศึกษาวางแผนแม่บทส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐ ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

๓. กรมธนารักษ์ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ในการให้ บริษัท ภูเก็ต ดีพ ซี พอร์ต จำกัด เข้าบริหารท่าเรือเป็นเวลา ๓๐ ปี โดยต้องดำเนินการปรับปรุงท่าเรือให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๑๘ เดือน (๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ - ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓) โดยมีองค์ประกอบในการปรับปรุง ดังนี้

๓.๑ อาคารที่พักผู้โดยสารคอนกรีตเสริมเหล็ก ชั้นเดียว จำนวน ๑ หลัง พื้นที่ ๙๘๐ ตารางเมตร

๓.๒ หลักผูกเรือในทะเล (Berth Dolphin) จำนวน ๒ ตัว ระยะห่างตัวละ ๖๐ เมตร

๓.๓ หลักผูกเรือชายฝั่ง (Mooring Bollard) จำนวน ๑ ตัว

๓.๔ อาคารระหมาตคอนกรีตเสริมเหล็ก ชั้นเดียว จำนวน ๑ หลัง

๓.๕ ลานจอดรถคอนกรีตเสริมเหล็ก ความหนา ๐.๒๓ เมตร

๓.๖ ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก เป็นทางเข้าอาคารที่พักผู้โดยสาร ต้องก่อสร้างถนนเป็นเส้นทางใหม่ ขนาด ๒ ช่องทาง ความกว้าง ๗ เมตร และช่วงสุดท้ายก่อนเข้าที่จอดรถช่องจราจรขนาดความกว้าง ๑๐ เมตร และความหนา ๐.๒๓ เมตร

๓.๗ ระบบระบายน้ำพื้น

๓.๘ ระบบไฟฟ้าส่องสว่างภายนอกอาคาร

๓.๙ ชุดลอกร่องน้ำบริเวณด้านหน้าหลักผูกเรือใหม่ลึก ๑๐ เมตร ขนาดพื้นที่ ๕,๐๐๐ ตารางเมตร

๓.๑๐ พื้นที่สีเขียว ไม่น้อยกว่าขนาดพื้นที่ ๖,๓๓๐ ตารางเมตร มูลค่าก่อสร้างปรับปรุง

รวม ๑๓๒.๘๖๖ ล้านบาท

ในระหว่างรอผลการศึกษาเพื่อการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ของกรมเจ้าท่าซึ่งยังไม่แล้วเสร็จ คณะอนุกรรมการมีแนวคิดในการนำโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการปรับปรุง เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และมติคณะรัฐมนตรี จากการเป็นท่าเรือแวะพัก (Port of Call) สู่การเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้ง เป็นโครงการตัวอย่างนำร่องในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) ในพื้นที่อื่น ๆ คณะอนุกรรมการจึงมีแนวความคิดให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) ที่จังหวัดภูเก็ต จากโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนาไว้แล้วให้รองรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small luxury Cruise) ที่มีผู้โดยสารประมาณ ๗๐๐ คน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือสำราญที่เคยเดินทางเข้ามาเทียบท่าแบบแวะพักอยู่แล้ว

จากการสัมภาษณ์ นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ ประธานกรรมการบริษัท ภูเก็ต ดีพ ซี พอร์ต จำกัด ได้ให้ข้อมูลว่า บริษัท ภูเก็ต ดีพ ซี พอร์ต จำกัด ได้ลงทุนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการต่อสัญญาบริหารท่าเรือกับกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลังไปแล้ว รวมถึงการเพิ่มรายได้ในการนำส่งกรมธนารักษ์ต่อปีให้สูงขึ้นจากเดิม บริษัทมีความยินดีที่จะสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก ภูเก็ตสู่การเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก และยินดีที่จะลงทุนปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารและท่าเรือ เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของท่าเรือต้นทาง (Home Port) ยกกระดับมาตรฐานการให้บริการสู่ท่าเทียบเรือสำราญระดับสากล โดยขอให้ภาครัฐสนับสนุนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ ขยายเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบา จากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตให้มีเส้นทางแวะเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตด้วย ซึ่งขยายเส้นทางประมาณ ๔ กิโลเมตร ในการดำเนินการดังกล่าวจะทำให้การขนส่งเชื่อมโยงนักท่องเที่ยวจากท่าอากาศยานเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ส่งเสริมการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) ของจังหวัดภูเก็ตอีกด้วย

ขนาดของเรือสำราญแบ่งตามความจุของผู้โดยสาร	
ขนาดของเรือสำราญ	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
MEGA CRUISE	มากกว่า ๓,๕๐๐
LARGE CRUISE	มากกว่า ๒,๕๐๐ แต่ไม่เกิน ๓,๔๙๙
MIDSIZED CRUISE	มากกว่า ๑,๕๐๐ แต่ไม่เกิน ๒,๔๙๙
SMALL MIDSIZED CRUISE	มากกว่า ๘๐๐ แต่ไม่เกิน ๑,๔๙๙
SMALL CRUISE	น้อยกว่า ๗๙๙

ตารางที่ ๑ การแบ่งขนาดของเรือตามความจุผู้โดยสาร<sup>๑</sup>

ตัวอย่างเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) รองรับผู้โดยสารไม่เกิน ๗๐๐ คน



 SILVERSEA®

## Silver Muse

LOA : 212.8m  
 Beam : 27m.  
 Tonnage : 40,791gt  
 Draft : 6.55m.  
 Passenger : 596

Source : <https://en.Wikipedia.org>

ภาพที่ ๑ ภาพเรือ Silver Muse

<sup>๑</sup> Erica Silverstein, “การแบ่งขนาดของเรือตามความจุผู้โดยสาร- Cruise Critic”, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕  
<https://www.cruisecritic.com.au/articles.cfm?ID=360&stay=1&posfrom=1>



## Boudicca

LOA : 206.96m.

Beam : 25.22m.

Tonnage : 28,372gt

Draft : 7.55m.

Passenger : 900

Source : <https://en.Wikipedia.org>

ภาพที่ ๒ ภาพเรือ Boudicca



STAR CLIPPERS

## Star Flyer

LOA : 111.57m.

Beam : 15.14m.

Tonnage : 2,298gt

Draft : 5.501m

Passenger : 170

Turnaround : **Patong Anchorage**

Source : <https://en.Wikipedia.org>

ภาพที่ ๓ ภาพเรือ Star Flyer



## Azamara Quest

LOA : 181m  
 Beam : 25.46m.  
 Tonnage : 30,277gt  
 Draft : 5.95m.  
 Passenger : 686

Source : <https://en.Wikipedia.org>

ภาพที่ ๔ ภาพเรือ Azamara Quest



SEABOURN

## Seabourn Sojourn

LOA : 198m.  
 Tonnage : 32,346gt  
 Beam : 25.60m.  
 Draft : 6.40m.  
 Passenger : 450

Source : <https://en.Wikipedia.org>

ภาพที่ ๕ ภาพเรือ Seabourn Sojourn



OCEANIA  
CRUISES

## Insignia

LOA : 180.45m.

Beam : 25.73m.

Tonnage : 30,277gt

Draft : 5.95m

Passenger : 698

Source : <https://en.Wikipedia.org>

ภาพที่ ๖ ภาพเรือ Insignia



WINDSTAR  
CRUISES

## Star Legend

LOA : 135.0m.

Beam : 20.50m.

Tonnage : 9,961gt

Draft : 5.415m

Passenger : 208

Source : <https://en.Wikipedia.org>

ภาพที่ ๗ ภาพเรือ Star Legend



## Europa

LOA : 198.60m.

Beam : 24m.

Tonnage : 28,890gt

Draft : 6m.

Passenger : 408

Source : <https://en.Wikipedia.org>

ภาพที่ ๘ ภาพเรือ Europa

แนวทางในการพัฒนาเพื่อยกระดับการให้บริการสู่การเป็นท่าเรือสำราญที่ได้มาตรฐานสากล ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) หรือท่าเรือแบบแวะพัก (Port of call) ควรมีการปรับปรุงเพิ่มเติม ดังนี้

๑. จัดทำช่องทางไหลเวียนและช่องทางเดินขึ้นและลงจากเรือ (Terminal Flow) ของผู้โดยสารและลูกเรือภายในอาคารผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

๒. จัดทำพื้นที่และช่องตรวจคนเข้าเมือง ด้านศุลกากร ด้านสรรพากร ด้านควบคุมโรค ด้านกักกันพืชและสัตว์

๓. เคาน์เตอร์เช็คอิน (Counter Check - in)

๔. พื้นที่การตรวจความปลอดภัยก่อนขึ้นเรือ พร้อมเครื่องเอ็กซเรย์ (X-ray) เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk Through Metal Detector) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร อาทิ ตู้เอทีเอ็ม ไปรษณีย์ ร้านสะดวกซื้อ

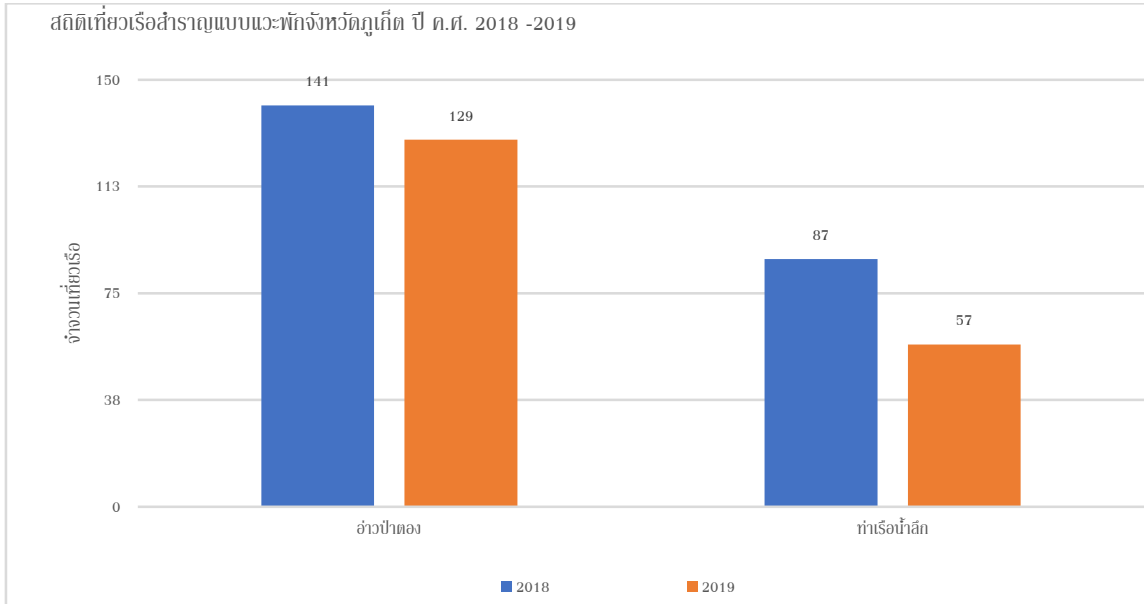
๕. รั้วถาวรกั้นระหว่างหน้าท่าเรือซึ่งเป็นพื้นที่หวงห้าม (Restricted Area) กับพื้นที่สาธารณะ (Public area)

๖. ทางเดินแบบมีหลังคาจากอาคารผู้โดยสารไปยังเรือ

๗. แท่นยกระดับเพื่อลดความชันของบันไดเรือตามมาตรฐานสากล

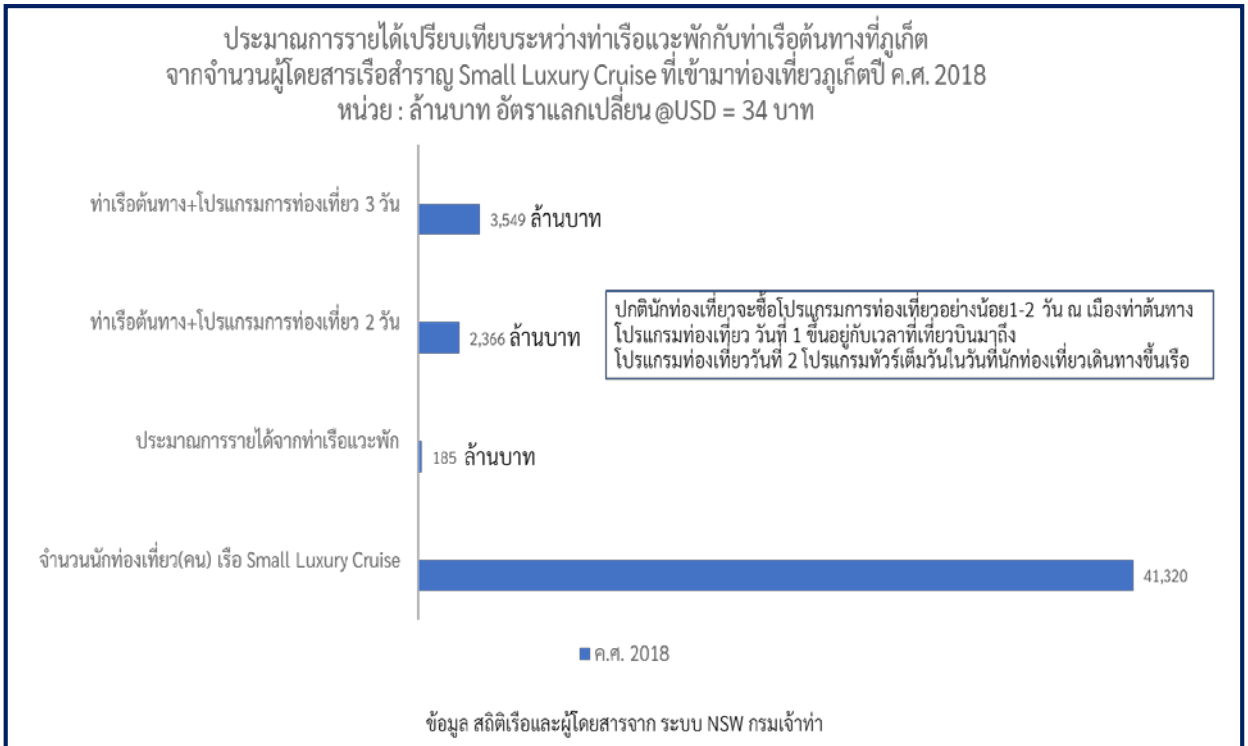
รวมทั้งการพัฒนาความรู้ความเข้าใจของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง การปรับปรุงกฎระเบียบ ให้สนับสนุนการปฏิบัติงานของท่าเรือต้นทางและท่าเรือแวะพักให้ได้มาตรฐานสากล

จากสถิติเรือสำราญที่เดินทางเข้ามายังจังหวัดภูเก็ต ในปี ค.ศ. ๒๐๑๘ - ๒๐๑๙ ท่าเรือภูเก็ต เป็นท่าเรือที่ได้รับความนิยมจากสายการบินเรือสำราญและนักท่องเที่ยวเรือสำราญ มีเรือเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว จำนวน ๒๒๘ เที่ยวเรือ ในปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘) และ ๑๘๖ เที่ยวเรือ ในปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙) มีนักท่องเที่ยว จำนวน ๔๘๐,๔๓๖ คน ในปี ๒๕๖๑ (ค.ศ. ๒๐๑๘) และนักท่องเที่ยว จำนวน ๓๖๙,๗๐๕ คน ในปี ๒๕๖๒ (ค.ศ. ๒๐๑๙) ตามภาพที่ ๙



ภาพที่ ๙ สถิติจำนวนเที่ยวเรือสำราญที่เดินทางเข้ามาท่าท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตแบบท่าเรือแวะพัก ในปี ค.ศ. ๒๐๑๘ - ๒๐๑๙

หากประเทศไทยสามารถยกระดับมาตรฐานการให้บริการจากท่าเรือแบบแวะพัก (Port of Call) เพียงอย่างเดียว มาเป็นการให้บริการแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) เพิ่มขึ้น จะก่อให้เกิดรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญเข้ามาสู่จังหวัดภูเก็ตและจังหวัดใกล้เคียงเป็นจำนวนมาก ตามภาพที่ ๑๐ เกิดการจ้างแรงงานทั้งบนบกและในทะเล เกิดการหมุนเวียนของเศรษฐกิจในวงกว้าง สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลของประเทศไทยและลดข้อจำกัดของอนุภูมิภาคอาเซียนในด้านทางเลือกของเมืองท่าต้นทางที่มีอยู่ที่สาธารณรัฐสิงคโปร์แห่งเดียว ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการขยายปริมาณเที่ยวเรือในอนุภูมิภาคอาเซียนให้เพิ่มมากขึ้น



### ภาพที่ ๑๐ ประมาณการค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ เมื่อพัฒนาท่าเรือแวะพักให้เป็นท่าเรือต้นทาง<sup>๒</sup>

หมายเหตุ : การเป็นท่าเรือต้นทางจะได้จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งขาขึ้น (Embarking) และขาลง (Disembarking) ซึ่งจะทำให้มีรายได้เพิ่มขึ้นจากกราฟด้านบนอีกเท่าตัว หลังจากปี ๒๕๕๗ (ค.ศ. ๒๐๑๔) สมาคมเรือสำราญนานาชาติยังไม่ได้มีการทำสำรวจค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในภูมิภาคอาเซียนอีก จึงมีความจำเป็นต้องใช้ตัวเลขจากปี ๒๕๕๗ (ค.ศ. ๒๐๑๔) ในการอ้างอิง<sup>๓</sup>

**การเปรียบเทียบระหว่างท่าเรือแวะพัก (Port of call) กับท่าเรือต้นทาง (Home Port) ในด้านต่าง ๆ**

๑. การเปลี่ยนผู้โดยสารที่ท่าเรือต้นทาง ผู้โดยสารจะมีค่าใช้จ่าย จำนวน ๘๔๒ ดอลลาร์สหรัฐ ต่อคนต่อวัน ในขณะที่ผู้โดยสารที่เข้ามาแวะท่องเที่ยวจะมีการใช้จ่ายเฉลี่ยวันละ ๑๓๒ ดอลลาร์สหรัฐ ต่อคนต่อวัน

๒. ค่าใช้จ่ายด้านที่พัก อาหาร เครื่องดื่ม และโปรแกรมการท่องเที่ยวมีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ ๕๔ ของค่าใช้จ่ายบนฝั่ง รวมทั้งสิ้น ๗๙๑ ล้านดอลลาร์สหรัฐ

<sup>๒</sup> กรมเจ้าท่า, “สถิติเรือและผู้โดยสารจากระบบ NSW”, สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕

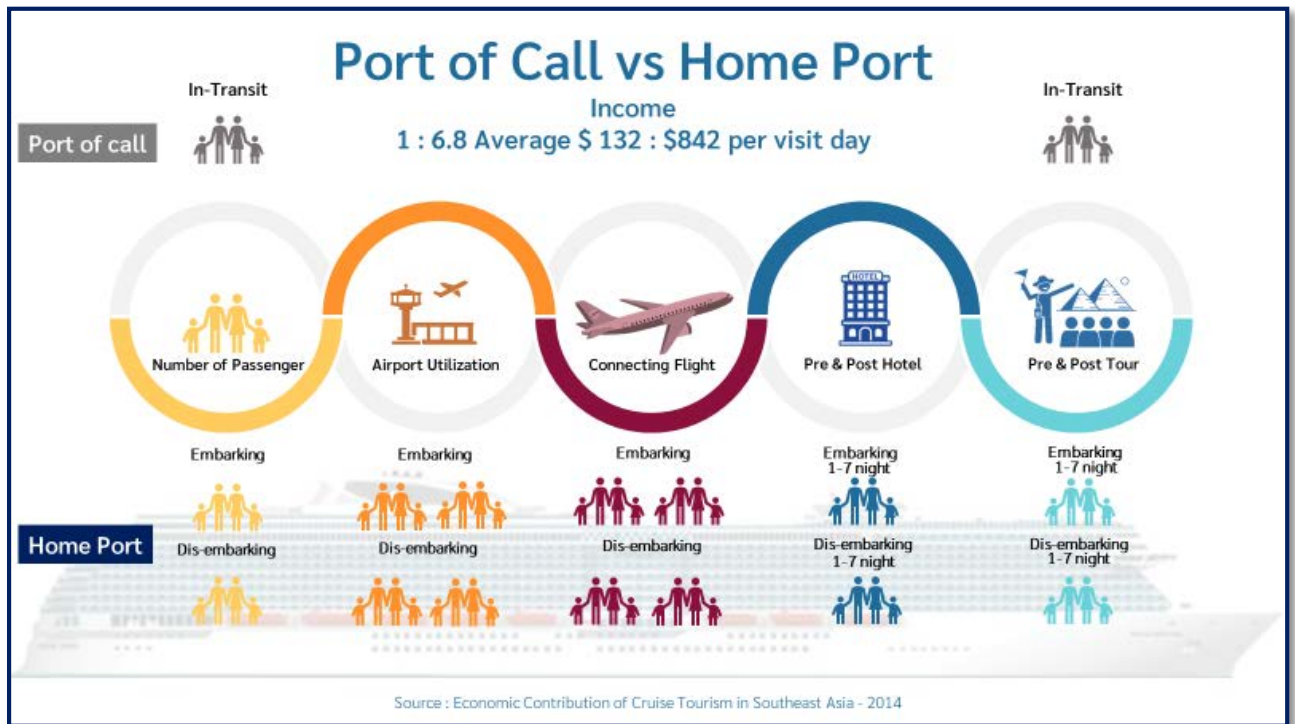
<https://nsw.md.go.th/msportal/>

<sup>๓</sup> สมาคมเรือสำราญนานาชาติ “Economic Contribution of Cruise Tourism in Southeast Asia – ๒๐๑๔ Major Finding by Business Research & Economic Advisors page ๒ of ๗” สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-usa-cruise-eis.ashx>

๓. ค่าใช้จ่ายของลูกเรือประมาณ ๒๒.๙ ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ที่เมืองท่าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉลี่ยค่าใช้จ่ายของลูกเรือ จำนวน ๕๔ ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อวัน

๔. สายเรือสำราญมีค่าใช้จ่าย จำนวน ๑๖๖ ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ในส่วนการบริหารและการปฏิบัติงาน (ไม่รวมค่าแรง เงินเดือนของลูกจ้างที่มีถิ่นพำนักในเมืองท่านั้น ๆ) ค่าใช้จ่ายของเรือสำราญมีส่วนประมาณ ร้อยละ ๑๐ ของค่าใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ภาพที่ ๑๑ การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ค่าใช้จ่าย จำนวนกิจกรรมที่เกิดขึ้นระหว่างเมืองท่าแบบแวะพักกับเมืองท่าต้นทาง ซึ่งก่อให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจจำนวนมาก

นักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเรือสำราญ จะมีความแตกต่างด้านเวลาระหว่างประเทศภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวเรือสำราญกับเวลาท้องถิ่นของเมืองท่าต้นทาง รวมทั้งเป็นการป้องกันปัญหาความล่าช้าของเที่ยวบินที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมาย ส่งผลให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญมีความจำเป็นต้องเดินทางมายังเมืองท่าต้นทางก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่าที่เมืองท่าต้นทางอย่างน้อย ๑ วัน หรือเดินทางกลับหลังลงจากเรืออย่างน้อย ๑ วัน ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะถือโอกาสในการท่องเที่ยวที่เมืองท่าต้นทางหรือแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงอีก ประมาณ ๑ - ๗ วัน ขึ้นอยู่กับศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่รอบ ๆ เมืองท่าต้นทางนั้น ๆ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าจากค่าใช้จ่ายของเที่ยวบิน ซึ่งก่อให้เกิดกิจกรรมการท่องเที่ยวต่อเนื่อง เช่น ค่าโรงแรม ที่พัก การซื้อโปรแกรมการท่องเที่ยว อาหาร ของที่ระลึก การขนส่ง เป็นต้น ขณะเดียวกันเมืองท่าต้นทางจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเป็น ๒ เท่า (Embarking & Disembarking Passenger) เมื่อเทียบกับเรือที่เข้ามาจอดแวะพัก (Transit passenger) จากการสำรวจของ Business Research & Economic advisor “BREA” ในเรื่อง Economic Contribution of Cruise Tourism in Southeast Asia – ๒๐๑๔ Major Finding พบว่า ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในเมืองท่าต้นทางมีถึง ๘๔๒ ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อวัน ในขณะที่เมืองท่าแบบแวะพักจะมีค่าใช้จ่าย

ของนักท่องเที่ยวอยู่ที่ ๑๓๒ ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อวัน ขณะเดียวกันเรือสำราญมีความจำเป็นในการเตรียมความพร้อมสำหรับเที่ยวเรือต่อไป ก่อให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ ของเรือสำราญในเมืองท่าต้นทาง เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของเรือ เช่น การซ่อมบำรุงเรือ การเติมน้ำจืด การเติมน้ำมัน การส่งเสบียงอาหาร อะไหล่เรือ ของใช้ การบริหารจัดการของเสียและขยะ และการสับเปลี่ยนลูกเรือจำนวนมากที่หมดสัญญาว่าจ้างกับลูกเรือชุดใหม่ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าจากศักยภาพการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวเรือสำราญ มีเป็นจำนวนมาก การเตรียมความพร้อมของเรือขนาดใหญ่ก่อให้เกิดรายได้จำนวนมากกับเมืองท่าต้นทาง อีกทั้ง ยังเป็นการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ตามภาพที่ ๑๒ เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างความประทับใจให้กับผู้โดยสาร ดึงดูดให้นักท่องเที่ยวกลับมาท่องเที่ยวในระยะเวลาที่ยาวนานมากขึ้นในโอกาสต่อไป (ข้อมูลจากการสำรวจของสมาคมเรือสำราญระหว่างประเทศ Cruise Line International Association “CLIA”)



ภาพที่ ๑๒ การหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในห่วงโซ่ธุรกิจของท่าเรือต้นทาง

**ศักยภาพของพื้นที่** จังหวัดภูเก็ตมีความพร้อมในด้านแหล่งท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมประเพณี มีการต้อนรับที่สร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยว มีชื่อเสียงระดับโลกเป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากอยู่แล้ว เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ มีโครงสร้างด้านการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานทั้งพาหนะ มัคคุเทศก์ ท่าอากาศยาน เป็นเมืองท่าแบบแฉะพักที่มีเรือสำราญเดินทางเข้ามาแวะท่องเที่ยวมากที่สุดในประเทศ และเป็นเมืองท่าที่มีเรือสำราญเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวมากที่สุดในอันดับที่ ๘ ของทวีปเอเชีย แต่ยังคงขาดผู้ที่มีประสบการณ์และความเข้าใจในการรองรับการให้บริการเมืองท่าต้นทางของเรือสำราญ ปัจจุบัน

มีการสร้างอาคารผู้โดยสารขนาดเล็กในท่าเรือไว้แล้ว แต่ยังไม่ได้มีการกำหนดแผนผังของอาคารให้รองรับการปฏิบัติงาน กลุ่มเรือสำราญหรือเรือขนาดเล็กเป็นเรือที่เคยเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือภูเก็ตอยู่แล้ว เพียงแต่เรือบางลำในกลุ่มเรือสำราญหรือเรือขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) ที่มีขนาดความยาวของเรือเกินกว่า ๒๑๐ เมตร แต่ไม่เกิน ๒๖๘ เมตร ยังต้องมีการขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษในการนำเรือเข้า - ออกเท่านั้น

จากการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นและการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเรือสำราญ พบว่าหากมีการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) ขึ้นที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญก็มีแนวโน้มที่จะนำเรือสำราญเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทาง (Home Port) ทั้งที่จังหวัดภูเก็ตและเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี นอกจากนี้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ซึ่งมีการกิจด้านการตลาดก็พร้อมที่จะนำไปส่งเสริมการประชาสัมพันธ์กับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญในงาน Seatrade Cruise Convention ที่ Miami, USA ในช่วงประมาณเดือนมีนาคมของทุกปี เพื่อจูงใจให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญนำนักท่องเที่ยวเดินทางมาขึ้นเรือที่เมืองท่าต้นทางในประเทศไทย ดังนั้น การเตรียมความพร้อมและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต จะเป็นก้าวสำคัญในการส่งเสริมความสามารถด้านการแข่งขันการท่องเที่ยวเรือสำราญที่สำคัญของประเทศไทย

## ๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อศึกษาความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตรองรับการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรือเรือขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise)

๒.๒ เพื่อเป็นข้อเสนอให้มีการเพิ่มการให้บริการทั้งท่าเรือแวะพัก (Port of Call) และท่าเรือต้นทาง (Home Port) ให้มีประสิทธิภาพและในระยะเวลาที่เหมาะสม โดยมีเป้าหมาย คือ การส่งเสริมและเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงเพื่อสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศเพิ่มขึ้น

## ๓. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๓.๑ นำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนและเงื่อนไขการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) เพื่อสร้างแรงจูงใจให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญนำเรือเข้ามาเปลี่ยนผู้โดยสารได้ด้วยความสะดวก สามารถสร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวในการเดินทางมาเริ่มต้นหรือสิ้นสุดเส้นทางเดินเรือที่จังหวัดภูเก็ตยกระดับมาตรฐานท่าเรือสำราญให้ได้มาตรฐานสากล

๓.๒ เป็นต้นแบบการพัฒนาท่าเรือต้นทางสำหรับเรือสำราญหรือเรือขนาดเล็กเพื่อต่อยอดสู่การพัฒนาท่าเรือต้นทางสำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่

๓.๓ เพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวเข้าสู่ชุมชน จังหวัดและประเทศ สร้างงานให้กับประชาชนในพื้นที่ ก่อให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในห่วงโซ่ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการเดินทางทางทะเลของประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

## ๔. ขอบเขตการศึกษา

### ๔.๑ ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญหรือเรือขนาดเล็ก ในเรื่องประสิทธิภาพของท่าเรือ การบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐาน การบริการสำหรับเรือสำราญ และอัตราค่าภาระที่เหมาะสม เพื่อให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญเข้ามาใช้บริการและเพื่อพัฒนาไปสู่เป้าหมายของการเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวทางทะเล (Maritime Tourism Hub)

### ๔.๒ ขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง

ขอบเขตด้านประชากร หรือผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และบุคคลที่เกี่ยวข้องที่เชิญมาให้ข้อมูล ได้แก่

หน่วยงานภาครัฐ			
หน่วยงานส่วนกลาง		หน่วยงานจังหวัด	
๑	สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน)	๑๒	ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต
๒	กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	๑๓	กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในจังหวัดภูเก็ต (กอ.รมน.จว.ภก.)
๓	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ฝ่ายสินค้า	๑๔	ศูนย์รักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ภาค ๓
๔	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กองอเมริกา	๑๕	สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดภูเก็ต
๕	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนิวยอร์ก	๑๖	กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว ๓
๖	กองมาตรฐานคนประจำเรือ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม	๑๗	ด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดภูเก็ต
๗	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน	๑๘	ด้านศุลกากรภูเก็ต
๘	กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน	๑๙	สำนักงานสรรพากรพื้นที่ภูเก็ต
๙	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา	๒๐	ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต
๑๐	มหาวิทยาลัยบูรพา	๒๑	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต
๑๑	มหาวิทยาลัยศรีปทุม		

หน่วยงานภาคเอกชน			
๑	สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญไทย	๑๓	บจก. ซี.ซี.ดับบลิว
๒	สมาคมธุรกิจเรือยอร์ชไทย	๑๔	Holland America Line Group
๓	บจก. อี.เอ.เอส. มาริไทม์เอเยนซี (ไทยแลนด์)	๑๕	ท่าเรือภูเก็ต (บริษัท ภูเก็ต ดีฟ ซี พอร์ต)
๔	บจก. ทีเอสแอล แน็กซ์โก้ (ประเทศไทย)	๑๖	หอการค้าจังหวัดภูเก็ต
๕	บจก. มิลเลียนไมล์ เอเยนซีส์	๑๗	สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต
๖	บจก. เอสไฟว์ เอเชีย	๑๘	นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์ ผู้บริหารบริษัท ภูเก็ต ดีฟ ซี พอร์ต

หน่วยงานภาคเอกชน			
๗	บจก. รีเทล อินเตอร์เนชั่นแนล	๑๙	สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต
๘	บจก. ซีทัวร์ (ประเทศไทย)	๒๐	สมาคมวิชาชีพเรือสำราญ
๙	บจก. อินเตอร์ครุซซี โซร์ไซด์ แอน พอร์ต เซอร์วิส	๒๑	บจก. กาลิเลโอ แมรีไทม์
๑๐	หจก. ณัฐนรี ซัพพอร์ต เซอร์วิส ๑๗	๒๒	บจก. พัทยา อินเตอร์เนชั่นแนล เซฟตี้ เทรนนิง เซ็นเตอร์
๑๑	บจก. เซ้าท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี	๒๓	บจก. RelyOn Nutec Thailand
๑๒	บจก. ออโรรา เทคโนโลยี แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์		

#### ๔.๓ ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษานี้เฉพาะการเป็นเมืองท่าต้นทาง (Home Port) ของท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

#### ๔.๔ ขอบเขตด้านเวลา

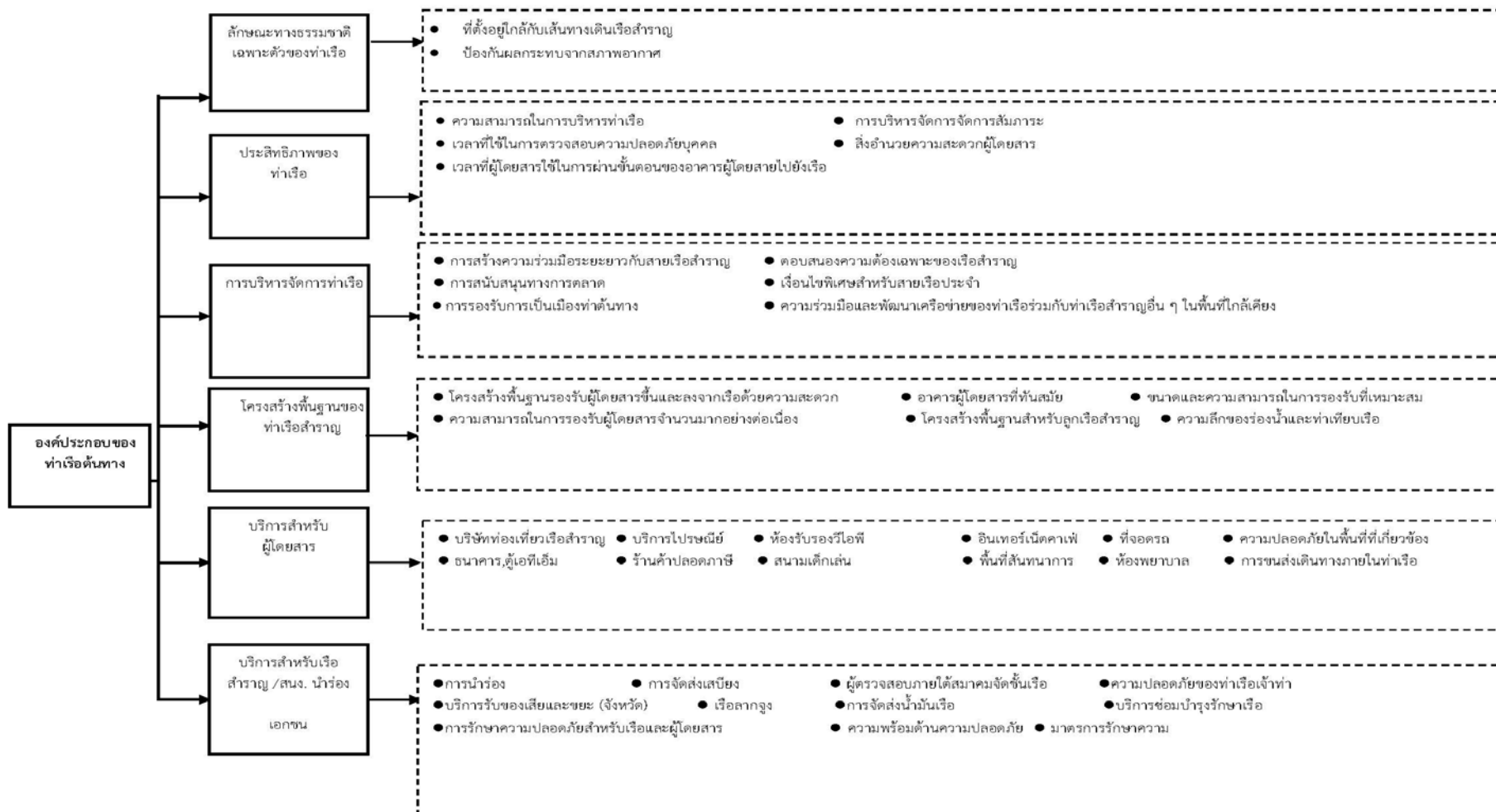
ภายในเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ – ตุลาคม ๒๕๖๕ เพื่อให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสามารถนำข้อมูลเบื้องต้นเสนอกับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญในงาน Seatrade Cruise Convention ที่ Miami, USA

#### ๕. หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาศึกษา

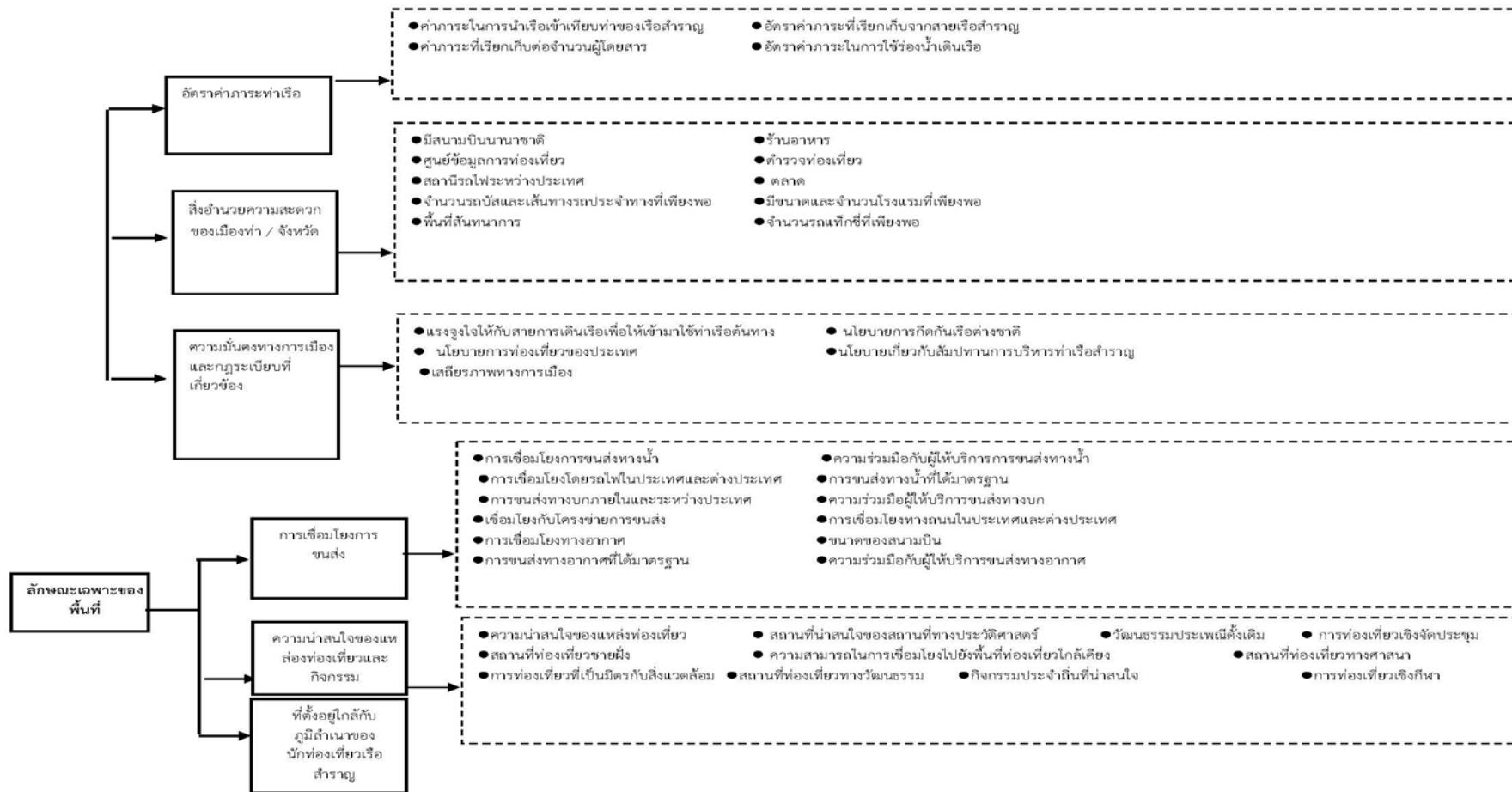
##### หลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทาง

จากรายงาน Is this a Home Port, an analysis of the cruise industrial's selection criteria by Maria B. Lekakou, Athanasios A. Pallis and George K Vaggelas, University of the Aegean, Greece และการประเมินของที่ปรึกษา ซึ่งมีประสบการณ์ในพื้นที่มากกว่า ๓๐ ปี

### หลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทาง



### หลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทาง (ต่อ)



ตารางที่ ๒ หลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทาง

## กองทุนสนับสนุนพัฒนาเรือสำราญ - กิจกรรมที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือก

กิจกรรมที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือก Qualifying Activities	เกณฑ์การสนับสนุนค่าใช้จ่าย Qualifying Cost
A) การสำรวจทางการตลาดและการศึกษาความเป็นไปได้ Market Research & Feasibility Studies Consumer research/ concept testing/ quantitative/ study on market potential/ port feasibility studies การวิจัยผู้บริโภค/ การทดสอบแนวคิด/ การวิจัยเชิงปริมาณ/ การศึกษาศักยภาพของตลาด/ การศึกษาความเป็นไปได้ของท่าเรือ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ค่าที่ปรึกษา Consultant Fee</li> <li>• ค่าวิจัยกลุ่มผู้บริโภค Consumer Research Cost</li> </ul>
B) ช่องทางการพัฒนา Channel Development	
Trade Event & Seminar งานแสดงสินค้า หรือ การจัดสัมมนา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Venue and F&amp;B costs ค่าสถานที่จัดงาน, อาหารและเครื่องดื่ม</li> <li>• Trainer fees ค่าอบรม</li> </ul>
Trade Collaterals การเทียบเคียงทางธุรกิจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creative development &amp; production costs ค่าการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ และการผลิต</li> <li>• Translation services ค่าบริการแปลภาษา</li> </ul>
Trade Advertising การโฆษณาผลิตภัณฑ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creative development &amp; production costs ค่าการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ และการผลิต</li> <li>• Media buys ค่าการซื้อโฆษณา</li> </ul>
Trade and media familiarizations Trip to Singapore or for ex-Singapore product การรับรองสื่อมวลชนสู่สิงคโปร์เพื่อความคุ้นเคยกับผลิตภัณฑ์ของสิงคโปร์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flight (economy-class only), land package (e.g. hotel accommodation of 4* and below or its equivalent, transport) ค่าบัตรโดยสารเครื่องบิน (เฉพาะชั้นประหยัด) ค่าใช้จ่าย อาทิ ค่าโรงแรม (4 ดาว) ค่าเดินทาง</li> </ul>

## กองทุนสนับสนุนพัฒนาเรือสำราญ - กิจกรรมที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือก

กิจกรรมที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือก Qualifying Activities	เกณฑ์การสนับสนุนค่าใช้จ่าย Qualifying Cost
C) Market Development การพัฒนาการตลาด	
Consumer advertising, tactical campaigns and consumer awareness initiatives e.g. consumer shows, collaterals, advertorials, placement in movies, web marketing การโฆษณาให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภค, กลยุทธ์ในการรณรงค์เผยแพร่ข้อมูล, การตระหนักรู้ของผู้บริโภค อาทิ การจัดแสดงสินค้า, การเทียบเคียงทางการค้า, สื่อโฆษณาทางภาพยนตร์, การตลาดผ่านสังคมออนไลน์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creative development and production costs ค่าการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ และการผลิต</li> <li>• Venue and F&amp;B costs ค่าสถานที่และค่าอาหาร, เครื่องดื่ม</li> <li>• Media buys การซื้อเวลาโฆษณา</li> <li>• Search engine marketing/optimization etc. ค่าการทำตลาดและเพิ่มประสิทธิภาพผ่าน Search Engine</li> </ul>
(Consumer) Media Familiarization Trips to Singapore or for ex-Singapore Product การนำสื่อมวลชน(กลุ่มลูกค้า)เดินทางมาสร้างความคุ้นเคยกับผลิตภัณฑ์ของสิงคโปร์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flight (economy-class only), land package (e.g. hotel accommodation of 4* and below or its equivalent, transport) ค่าบัตรโดยสารเครื่องบิน (เฉพาะชั้นประหยัด) ค่าใช้จ่าย อาทิ ค่าโรงแรม (4 ดาว) ค่าเดินทาง</li> </ul>
D) Others อื่นๆ	
Audit costs ค่าตรวจสอบ	

ภาพที่ ๑๓ ตัวอย่างการทำการส่งเสริมการตลาดของสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดย Singapore Tourism Board

## Cruise Development Fund – Overview

### ภาพรวม - กองทุนสนับสนุนการพัฒนาเรือสำราญ

Funding Categories การจัดแบ่งกองทุน / ประเภทกองทุน

New Cruise Ship เรือสำราญที่ไม่เคยใช้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าต้นทาง	Existing Cruise Ship เรือสำราญที่เคยใช้สิงคโปร์เป็นท่าเรือต้นทางมาแล้ว
<ul style="list-style-type: none"> <li>Definition : Cruise ship has not homeported in Singapore คำจำกัดความ: เรือสำราญที่ไม่เคยใช้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าต้นทาง</li> <li>Grant support : up to 50% qualifying cost. Support period shall be no longer than three years per application การสนับสนุน : ไม่เกิน 50% ของค่าใช้จ่ายที่ได้รับอนุมัติ ระยะเวลาในการสนับสนุนไม่เกิน 3 ปี ต่อ คำร้อง</li> <li>Outcome: Must Homeport in Singapore for a minimum of 3 months by end of support period ผลลัพธ์ : ต้องใช้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าต้นทางอย่างน้อย 3 เดือน ก่อนสิ้นสุดระยะเวลาการสนับสนุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definition : Cruise ship already doing homeport/turnaround sailing in Singapore คำจำกัดความ : เรือสำราญที่เคยใช้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าต้นทาง หรือเปลี่ยนผู้โดยสารมาแล้ว</li> <li>Grant support : up to 30% of qualifying costs. Support period shall be no longer than three years per application การสนับสนุน : ไม่เกิน 30% ของค่าใช้จ่ายที่ได้รับอนุมัติ ระยะเวลาในการสนับสนุนไม่เกิน 3 ปี ต่อ คำร้อง</li> <li>Outcome : Must double the number of existing homeport sailing and be homeported for a minimum 6 months by end of support period ผลลัพธ์ : ต้องเพิ่มจำนวนเที่ยวเรือท่าต่อจากที่เคยใช้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าต้นทาง และต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ก่อนสิ้นสุดระยะเวลาการสนับสนุน</li> </ul>

#### Qualifying Applicants

##### สายการบินเรือที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือก

Cruise Companies shall be of good financial standing, possess excellent track record in the are of leisure cruise business, display a clear tourism focus in their business and be committed to growing their cruise business out of Singapore

สายการบินเรือสำราญต้องมีฐานะการเงินที่มั่นคง มีประวัติที่ดีเยี่ยมในธุรกิจเรือสำราญ มุ่งเน้นการท่องเที่ยวยุโรปสำราญอย่างชัดเจนและมีเจตนาในการขยายธุรกิจเรือสำราญโดยใช้สิงคโปร์เป็นเมืองท่าต้นทาง

##### Disbursement of Grant การคืนค่าใช้จ่าย

The grant will be disbursed to successful application on a reimbursement basis เงินสนับสนุนจะจ่ายให้กับผู้ที่ได้รับอนุมัติด้วยการชำระคืนเงินคืนภายหลังจากจบระยะเวลาในการสนับสนุน

ภาพที่ ๑๔ ตัวอย่างภาพรวม - กองทุนสนับสนุนการพัฒนาเรือสำราญ

## ๖. นิยามศัพท์เฉพาะ

๖.๑ ท่าเรือต้นทาง หรือ ท่าเรือหลัก (Home Port) หมายถึง เมืองท่าที่บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญเลือกที่จะกำหนดไว้ในเส้นทางท่องเที่ยว เพื่อนำเสนอและจูงใจให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจในการเลือกซื้อโปรแกรมการท่องเที่ยวของเรือสำราญ เป็นจุดเริ่มต้นหรือสิ้นสุดเส้นทางเดินเรือ โดยจะเป็นเมืองท่าเดียวกัน (Round Trip) หรือคนละเมืองท่า (Open Jaw) ก็ได้ ชื่อเสียงของเมืองท่าต้นทางซึ่งเป็นที่ยอมรับจะให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจซื้อเส้นทางเดินเรือสำราญได้ด้วยความรวดเร็ว เงื่อนไขและองค์ประกอบสำคัญของเมืองท่าต้นทาง มีดังนี้

- ๑) ชื่อเสียงของเมืองทำเป็นที่รู้จักและยอมรับในระดับนานาชาติ
- ๒) เทียบบินเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคชั้นนำของนักท่องเที่ยวกับเมืองท่าต้นทางมากเพียงพอ มีท่าอากาศยานนานาชาติขนาดใหญ่
- ๓) ท่าเรือประกอบด้วยอาคารผู้โดยสารที่สามารถรองรับการปฏิบัติงานของเรือสำราญ และอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารได้
- ๔) ร่องน้ำ แอ่งกลับลำ ท่าเทียบเรือรองรับการเข้า - ออกของเรือได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลา
- ๕) ขนาดและปริมาณของโรงแรมระดับ ๓ - ๕ ดาว มากเพียงพอ
- ๖) ขนาดและปริมาณของแหล่งท่องเที่ยวมากเพียงพอ
- ๗) การขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยาน โรงแรม แหล่งท่องเที่ยว และท่าเรือ ได้มาตรฐาน
- ๘) ความปลอดภัยของเมืองท่าต้นทาง

**๖.๒ ท่าเรือแวะพัก (Port of Call)**<sup>๔</sup> หมายถึง เมืองท่าที่เรือสำราญนำเรือเข้ามาจอดแวะ เพื่อนำนักท่องเที่ยวขึ้นบกมาท่องเที่ยวในระยะเวลาสั้น ๆ ระยะเวลาประมาณ ๘ - ๓๖ ชั่วโมง (ระยะเวลาจอดเทียบท่าขึ้นอยู่กับศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว ระยะเวลาในการผ่านพิธีการเข้าเมือง ระยะเวลาเดินทางจากท่าเรือสู่แหล่งท่องเที่ยว) อาจเป็นเมืองท่าที่มีท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ หรือ นำเรือมาจอดทอดสมอ แล้วนำนักท่องเที่ยวขึ้นบกที่ท่าเทียบเรือขนาดเล็ก (Landing Pier) ก็ได้

## ๗. รูปแบบการศึกษา

การศึกษาใช้วิธีการศึกษาที่ผสมผสานในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) และข้อมูลมีทั้งมิติในเชิงกว้างและข้อมูลเจาะลึกเฉพาะเจาะจง โดยใช้เทคนิคการวิจัยเชิงคุณภาพ รวมถึงการวิจัยเอกสาร

**การวิจัยเชิงคุณภาพ** ใช้เทคนิคการสนทนากลุ่ม (Focus Groups) และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และใช้เทคนิคการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ในการลงพื้นที่เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ (Empirical Data) ของการเดินทางท่องเที่ยวทางทะเลในกลุ่มทะเลอันดามันของไทย

## ๘. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการรวบรวมข้อมูลและการศึกษาดูงานของคณะอนุกรรมการ ระหว่างวันพฤหัสบดีที่ ๑๘ - วันศุกร์ที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ณ จังหวัดภูเก็ต สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามหลักเกณฑ์ที่ตั้งดูดยการเดินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทาง โดยวิเคราะห์ใน ๕ เกณฑ์ที่มีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง เพื่อให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยนำไปประชาสัมพันธ์กับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญในงาน Seatrade Cruise Convention ที่ Miami, USA ซึ่งมีหลักเกณฑ์คือ ๑. ด้านประสิทธิภาพของท่าเรือ ๒. การบริหารจัดการ ๓. โครงสร้างพื้นฐาน ๔. บริการสำหรับเรือสำราญ และ ๕. อัตราค่าภาระที่เหมาะสม

<sup>๔</sup> Athanasios Pallis, “ท่าเรือแวะพัก (Port of Call)”, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

<https://porteconomicmanagement.org/pemp/contents/part๓/cruise-terminal-design-equipment/>

#### ๘.๑ ด้านประสิทธิภาพของท่าเรือ ประกอบด้วย ๕ ปัจจัย คือ

๑) ความสามารถในการบริหารท่าเรือ ๒) การบริหารจัดการสัมภาระ ๓) เวลาที่ใช้ในการตรวจสอบความปลอดภัยบุคคล ๔) เวลาที่ผู้โดยสารใช้ในการผ่านขั้นตอนของอาคารผู้โดยสารไปยังเรือ และ ๕) สิ่งอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร

รายละเอียดท่าเรือภูเก็ต		
<b>ท่าเทียบเรือ</b>		
	จำนวน	๒ ท่า
	ความยาวหน้าท่า	๑๘๐ เมตร x ๒ = ๓๖๐ เมตร
	ความลึก	๙.๔ เมตร
<b>หลักผูกเรือ</b>		
	๒ หลัก ๆ ละ ๖๐ เมตร	๑๒๐ เมตร
	ความยาวหน้าท่ารวมหลักผูกเรือ	๔๒๐ เมตร
<b>ร่องน้ำ</b>		
	ความยาว	๑.๕ กิโลเมตร
	ความกว้าง	๑๒๐ เมตร
	ความลึก	๙ เมตร
<b>แอ่งกลับลำ</b>		
	ความกว้าง	๓๖๐ เมตร
	ความลึก	๙ เมตร
<b>เขื่อนกันคลื่น</b>		
	ไม่มี	

<b>รายละเอียดท่าเรือภูเก็ต</b>		
<b>อาคารผู้โดยสาร</b>		
	๑ หลัง	๙๘๐ ตารางเมตร
<b>โรงพักสินค้า</b>		
	ขนาด	๓,๖๐๐ ตารางเมตร
<b>ลานพักสินค้ากลางแจ้ง</b>		
	ขนาด	๑๕,๗๐๐ ตารางเมตร
<b>ลานจอดรถ</b>		
	ขนาด	๑๑,๖๕๕ ตารางเมตร
	รถบัส	๔๐ คัน
	รถเก๋ง-รถตู้	๔๕ คัน
<b>อาคารระฆฆาต</b>	อาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก ชั้นเดียว	๓๙.๔๕ ตารางเมตร
<b>อุปกรณ์ยกขน</b>	ไม่มี	
<b>เรือลากจูง</b>	๓,๖๐๐ แรงม้า	๒ ลำ

ตารางที่ ๓ รายละเอียดท่าเรือภูเก็ต

<b>ข้อกำหนดเกี่ยวกับขนาดของเรือโดยกรมเจ้าท่า<sup>๕</sup></b>		
<b>ขนาดเรือ</b>	<b>ความยาว</b>	๒๑๐ เมตร
	<b>ความกว้าง</b>	๒๗.๕๐ เมตร
	<b>ความลึก</b>	๙.๔๐ เมตร

ตารางที่ ๔ ข้อกำหนดเกี่ยวกับขนาดของเรือโดยกรมเจ้าท่า

<sup>๕</sup> กรมเจ้าท่า, “ข้อกำหนดเกี่ยวกับขนาดของเรือ” สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๕

**๘.๑.๑ ความสามารถในการบริหารท่าเรือ** ข้อกำหนดในด้านขนาดของเรือที่จะผ่านเข้า - ออก และเทียบท่า เขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต คือ เรือที่ผ่านเข้า - ออก ร่องน้ำท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต จะต้องมีความยาวตลอดลำไม่เกิน ๒๑๐ เมตร (๖๘๘ ฟุต ๑๐ นิ้ว) กว้างไม่เกิน ๒๗.๕๐ เมตร (๙๐ ฟุต ๓ นิ้ว) อัตรากินน้ำลึกสูงสุดไม่เกิน ๙.๕๐ เมตร (๓๐ ฟุต ๑๐ นิ้ว) ระยะเวลาเดินเรือในร่องน้ำไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง เรือใดที่มีขนาด หรืออัตรากินน้ำลึกเกินกว่าข้อกำหนดให้ผ่านร่องน้ำ หรือเกินกว่าข้อกำหนดสำหรับท่าเทียบหรือที่จอดเรือ หากจำเป็นต้องผ่านร่องน้ำ หรือเข้า - ออกที่จอด ให้ขออนุญาตต่อเจ้าท่าเมื่อได้รับอนุญาตแล้วจึงกระทำได้ การเดินเรือในร่องน้ำท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ให้เดินตามระบบเดินทางเดียว เรือทุกประเภทที่มีความยาว ๒๑๐ เมตร สามารถที่จะเข้ามาใช้บริการที่ร่องน้ำภูเก็ตได้ตลอดเวลา

จากบทบาทของท่าเรือภูเก็ตที่เป็นท่าเรือแวะพัก (Port of Call) มาตลอด ประกอบกับไม่มีเขื่อนกันคลื่น มีเรือลากจูงขนาด ๑,๖๐๐ แรงม้าเพียงลำเดียว (ก่อนสัญญาการบริหารท่าเรือฉบับปัจจุบัน) ความลึกของแอ่งกลับลำมีลักษณะคล้ายกระทะ (ตื้นขึ้นบริเวณขอบแอ่งกลับลำ) ประกอบกับไม่มีการกำหนดแนวทางการนำเรือเข้า - ออกตามทิศทางของกระแสน้ำและคลื่นลมในแต่ละช่วงเวลา ทำให้เรือสำราญส่วนใหญ่เลือกที่จะไปจอดทอดสมอที่อ่าวป่าตอง (ซึ่งแทบจะไม่มีค่าใช้จ่าย) ในช่วงฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ช่วงเดือนเมษายนถึงตุลาคมของทุกปี ซึ่งเป็นฤดูกาลท่องเที่ยวที่มีเรือเข้ามาท่องเที่ยวที่จังหวัดภูเก็ตเป็นจำนวนมาก ทำให้จำนวนเรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าตลอดปีมีจำนวนน้อยกว่าเรือที่ไปจอดทอดสมอที่อ่าวป่าตอง ปกติแล้วมีเรือใบ ๔ เสา ชื่อเรือ Start Flyer ความจุผู้โดยสารประมาณ ๑๗๐ คน มาทำการเปลี่ยนผู้โดยสารอยู่เป็นประจำ แต่ใช้การทอดสมอที่อ่าวป่าตองเพื่อลดค่าใช้จ่าย ประกอบกับผู้บริหารท่าเรือภูเก็ตยังไม่มีประสบการณ์ในการบริหารท่าเรือต้นทาง การบริหารจัดการให้เรือเข้าจอดเทียบท่าแม้ว่าท่าเรือจะมีการขยายหน้าท่าเทียบเรือด้วยการเพิ่มหลักผูกเรือจำนวน ๒ หลัก ทำให้ความยาวหน้าท่ารวม ๔๒๐ เมตร แล้วก็ตาม ยังมีความจำเป็นในการนำเรือสินค้าออกไปจอดทอดสมอเพื่อให้เรือสำราญเข้าเทียบท่าเป็นครั้งคราว

เรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) จะมีความยาวในช่วง ๑๘๐ - ๒๒๐ เมตร เมื่อรวมกับระยะห่างเพื่อความปลอดภัยด้านหัวเรือและท้ายเรืออีกด้านละ ๓๐ เมตร รวม ๒๘๐ เมตร จะเหลือพื้นที่สำหรับเรือสินค้าประมาณ ๑๔๐ - ๑๘๐ เมตร การบริหารพื้นที่หน้าท่าระหว่างเรือสำราญและเรือสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ จะสามารถลดความจำเป็นในการย้ายเรือสินค้าออกไปจอดทอดสมอเนื่องจากเรือสำราญจะมีการกำหนดวันที่แน่นอนที่จะเข้ามาที่มีการแจ้งล่วงหน้า ๑ - ๒ ปี ในระหว่างนั้นหากมีเรือสินค้าเทียบท่าอยู่ก่อนแล้ว จะให้เรือสินค้าออกไปทิ้งสมอรอเพื่อให้เรือสำราญเข้ามาเทียบท่า โดยจะมีการหารือร่วมกันระหว่างบริษัทเรือสินค้าและเรือสำราญเพื่อหาข้อตกลงร่วมกัน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในภายหลัง

**๘.๑.๒ การบริหารจัดการสัมภาระ** ท่าเรือภูเก็ตไม่เคยดำเนินการมาก่อน เนื่องจากยังไม่เคยมีเรือสำราญที่เข้ามาเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารที่ท่าเรือภูเก็ต ซึ่งการบริหารจัดการสัมภาระสำหรับท่าเรือต้นทาง ควรมีการจัดการ คือ สัมภาระสำหรับบรรทุกขึ้นเรือ (Checked Baggage) ทั้งขาขึ้นและขาลง แบ่งเป็น

๑) กระเป๋าสำหรับผู้โดยสารที่ซื้อโปรแกรมท่องเที่ยวเกี่ยวกับเรือสำราญ (Passenger Purchased Ship's excursion) กระเป๋าจะถูกบรรจุในรถบรรทุกกระเป๋าไปยังจุดหมายที่นักท่องเที่ยวได้ซื้อโปรแกรมการเดินทางไว้ โดยผู้โดยสารจะไม่ได้เห็นกระเป๋าจนกว่าจะเดินทางไปถึงปลายทาง

ตามเส้นทางที่ได้ซื้อไว้ สำหรับผู้โดยสารขาขึ้น (Embarking) กระเป๋าจะเดินทางมาจากโรงแรมหรือท่าอากาศยานแล้วนำขึ้นเรือ โดยผู้โดยสารจะได้รับกระเป๋าที่ห้องพักของตนเองในเย็นวันที่ขึ้นเรือ

**๒) กระเป๋าสำหรับผู้โดยสารที่ไม่ได้ซื้อโปรแกรมการท่องเที่ยวเกี่ยวกับเรือสำราญหรือผู้โดยสารที่เดินทางอิสระ (Independent Passenger)** กระเป๋าจะถูกนำมาวางเรียงตามสีและกลุ่มของป้ายติดกระเป๋า (Luggage Tag Color Code) ที่นักท่องเที่ยวดูถูกแบ่งไว้ เพื่อให้ผู้โดยสารมารับและนำติดตัวพร้อมกับตน สำหรับผู้โดยสารขาลง (Disembarking) ในส่วนผู้โดยสารขาขึ้น (Embarking) ทำเรื่องต้องจัดเตรียมเคาน์เตอร์สำหรับรับกระเป๋า (Luggage Drop - off Counter) ไว้ใกล้กับที่จอดรถสำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวก เนื่องจากผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเรือสำราญจะมีกระเป๋าสัมภาระโดยเฉลี่ยอย่างน้อย ๒.๕ ใบ สำหรับเส้นทางเดินเรือ ๑๔ วัน และ ๑.๕ ใบ สำหรับเส้นทางเดินเรือไม่เกิน ๗ วัน หลังจากรับกระเป๋าแล้วต้องนำกระเป๋าผ่านการตรวจความปลอดภัยด้วยเครื่องสแกนสัมภาระ (X-ray) แล้วบรรจุใส่กรงกระเป๋า (Luggage Cages) แยกตามชั้น (Deck) และตำแหน่ง (Location) ของห้องพักบนเรือ แล้วจึงค่อยนำกระเป๋าขึ้นเรือเพื่อให้ลูกเรือนำกระเป๋าไปส่งยังห้องพักของผู้โดยสารตามป้ายห้อยกระเป๋า (Luggage Tag) ที่ผู้โดยสารได้ติดไว้ กระเป๋าสัมภาระติดตัว ต้องจัดเตรียมรถเข็นกระเป๋าขนาดเล็กไว้ให้กับผู้โดยสารในพื้นที่ใกล้กับที่จอดรถรับส่งผู้โดยสาร การเดินทางด้วยเรือสำราญเป็นการเดินทางระยะยาว ผู้โดยสารมักมีสัมภาระติดตัวค่อนข้างมากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบิน เนื่องจากเรือไม่มีข้อจำกัดในด้านจำนวนสัมภาระของผู้โดยสาร

**๘.๑.๓ เวลาที่ใช้ในการตรวจสอบความปลอดภัยบุคคล** ก่อนที่จะมีการสร้างอาคารผู้โดยสาร การตรวจสอบความปลอดภัยบุคคลดำเนินการในเรือสำราญที่ประตูทางเข้า (Gangway) ซึ่งทำให้เกิดแถวยาวที่หน้าประตูเรือในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางกลับมาพร้อมกันเป็นจำนวนมาก การตรวจสอบความปลอดภัยในท่าเรือของประเทศอื่น ๆ ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการที่อาคารผู้โดยสาร เนื่องจากมีพื้นที่มากกว่า สามารถดำเนินการตรวจได้ละเอียดกว่า ลดปัญหาความแออัดที่ประตูเรือ จากขนาดของอาคารผู้โดยสารที่ทำเรื่อน้ำลึกก็เกิด ควรจะมีช่องตรวจด้านความปลอดภัย เครื่องสแกนสัมภาระ (X-ray) กับเครื่องตรวจจับโลหะ (Metal Detector) สำหรับสัมภาระติดตัวขนาดเล็กประมาณ ๓ ชุด (ลูกเรือ ๑ ชุด และผู้โดยสาร ๒ ชุด) เครื่องสแกนสัมภาระ (X-ray) ขนาดใหญ่สำหรับกระเป๋าสัมภาระ (Checked Baggage) ที่จะนำขึ้นเรือ จำนวน ๒ - ๓ เครื่อง

#### **๘.๑.๔ เวลาที่ผู้โดยสารใช้ในการผ่านขั้นตอนของอาคารผู้โดยสารไปยังเรือ**

**๘.๑.๔.๑ พิธีการตรวจคนเข้าเมือง** ก่อนที่จะมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารใช้การตรวจแบบออฟไลน์ (Off Line) โดยดำเนินการเป็น ๒ ขั้นตอน ดังนี้ ๑) การตรวจสอบข้อมูลบุคคลต้องห้ามดำเนินการโดยการส่งไฟล์บัญชีผู้โดยสารและลูกเรือล่วงหน้า เพื่อให้ด่านตรวจคนเข้าเมืองภูเก็ตนำรายชื่อผู้โดยสารและลูกเรือเข้าตรวจสอบกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Personal Identification and Blacklist Immigration Control System - PIBICS) ของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองที่ละคน ซึ่งใช้เวลาและกำลังพลในการตรวจสอบก่อนที่เรือจะเดินทางเข้ามา และ ๒) ตรวจบุคคลและหนังสือเดินทางขณะที่เรือเดินทางมาถึง แล้วจึงค่อยนำข้อมูลแบบรายงานการบันทึกข้อมูลการเดินทางเข้า - ออกราชอาณาจักร (บัตร ตม.๖) กลับมาบันทึกข้อมูลเข้าระบบที่ตรวจคนเข้าเมืองภูเก็ตในภายหลัง

จากความร่วมมือของทุกประเทศในการเพิ่มเติมข้อมูลด้านอัตลักษณ์บุคคล (Biometric) เข้าไปในหนังสือเดินทาง สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองได้ปรับเปลี่ยนการตรวจคนเข้าเมือง โดยใช้การตรวจอัตลักษณ์บุคคล (Biometric) เทียบกับข้อมูลในหนังสือเดินทางและผู้ถือหนังสือเดินทาง เป็นการตรวจคัดกรองผู้โดยสารกับบัญชีบุคคลต้องห้ามเข้าประเทศ (Blacklist) เป็นการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการพิสูจน์ตัวบุคคล ยกกระดับเทียบเท่ากับเมืองท่าระดับสากล และมีการบันทึกข้อมูลลงในระบบทุกรายจะมีมาตรฐาน เรียกว่า เอกสารคู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operations Procedure - SOP) เป็นคู่มือขั้นตอนมาตรฐานที่เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดภูเก็ตทุกคน ต้องรับทราบและปฏิบัติตามภายใต้มาตรการความปลอดภัยรูปแบบใหม่ (New Normal) ควบคู่ไปกับความมั่นคง เพื่อให้การตรวจสอบมีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น ซึ่งมีการดำเนินการแล้วในหลายท่าอากาศยานนานาชาติของไทย

การตรวจสอบผู้โดยสารขาเข้าหรือขาออก กรณีเรือสำราญที่มีจำนวนผู้โดยสารประมาณ ๗๐๐ คนต่อลำเรือ ความคล่องตัวในการรองรับผู้โดยสารขึ้นอยู่กับจำนวนช่องตรวจ หากบริษัทจัดทำช่องตรวจจำนวนเพียงพอ ทางเข้า - ทางออก ปริมาณผู้โดยสารที่อยู่ช่องตรวจก็จะน้อยลง การตรวจคนเข้าเมืองจะเป็นไปตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน ที่ผ่านมาเคยตรวจเอกสารจากผู้โดยสาร จะใช้เวลาประมาณ ๔๕ วินาทีต่อคน ส่วนเรื่องระบบต่าง ๆ ที่จะต้องนำไปติดตั้งในท่าเรือ จะต้องหารือให้ชัดเจนว่า จะนำส่วนใดเข้าไปบ้าง แต่ขอให้บริษัทจัดเตรียมสถานที่ให้พร้อมในส่วน ของพื้นที่การตรวจคนเข้าเมือง เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานในการตรวจคนเข้าเมือง จากการที่ท่าเรือ ภูเก็ตมีอาคารผู้โดยสารแล้ว และรองรับการเป็นท่าเรือต้นทางสำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตจะดำเนินการจัดผังทางเดินของผู้โดยสาร กำหนดพื้นที่ ในการดำเนินการพิธีการตรวจคนเข้าเมืองให้ได้มาตรฐาน มีช่องตรวจที่เพียงพอในการรองรับจำนวน ผู้โดยสารให้สามารถผ่านพิธีการไปได้อย่างรวดเร็ว โดยควรปรับปรุงพิธีการตรวจคนเข้าเมือง ดังนี้

- จัดให้มีเคาน์เตอร์เก็บอัตลักษณ์บุคคล (Biometric Kiosk) สำหรับเก็บอัตลักษณ์บุคคล เพื่อลดความแออัดและระยะเวลาในการผ่านพิธีการที่บริเวณช่องตรวจคนเข้าเมือง
- จัดให้มีช่องตรวจคนเข้าเมืองแบบตรวจอัตลักษณ์บุคคล (Biometric) จำนวน ๑๐ ช่องตรวจ เพื่อให้สามารถดำเนินการพิธีการแบบออนไลน์ให้แล้วเสร็จภายในเวลา ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที สำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise)
- จัดทำโปรแกรมในการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Data Interface) ในการนำข้อมูลบัญชีผู้โดยสารและลูกเรือเข้าสู่ระบบการตรวจสอบของด่านตรวจคนเข้าเมืองได้ทั้งลำ ทดแทนการดำเนินการทีละคน
- จัดทำเอกสารคู่มือมาตรฐานในการปฏิบัติงานในการตรวจเรือสำราญ (Standard Operations Procedure for Cruise vessel inspection) ที่สอดคล้องกับลักษณะการปฏิบัติงานของเรือสำราญที่มีผู้โดยสารจำนวนมากและมีเวลาจอดเทียบท่าสั้น ๆ
- สนับสนุนเครื่องมือ อุปกรณ์ และกำลังเจ้าหน้าที่ในการรองรับการพัฒนาท่าเรือต้นทางสำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) ที่อาคารผู้โดยสารท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

● ปรับปรุงพิธีการเพิ่ม – ลด ลูกเรือของเรือสำราญให้เป็นมาตรฐานเดียวกันกับการเพิ่ม - ลดลูกเรือของสายการบิน เพื่อรองรับการเป็นท่าเรือต้นทาง ซึ่งมีการสับเปลี่ยนลูกเรือจำนวนมาก และจะก่อให้เกิดรายได้กับท่าเรือต้นทางจำนวนมาก

**๘.๑.๔.๒ พิธีการศุลกากร** เรือสำราญที่เดินทางเข้ามาในประเทศ มีพิธีการศุลกากรแยกเป็น ๒ ส่วน

ส่วนที่ ๑ ตัวเรือ เมื่อเรือเดินทางเข้ามาจะต้องปฏิบัติตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๔/๒๕๖๑ ในส่วนของการรายงานเรือและการยื่นบัญชีสินค้าของเรือ คือ จะเป็นส่วนที่ผู้ควบคุมพาหนะหรือตัวแทนจะต้องรายงานเรือเข้าและออกกับด่านศุลกากร

ส่วนที่ ๒ การตรวจสัมภาระติดตามตัวของผู้โดยสาร ในท่าเรือแบบแวนซ์พ็อก (Port of Call) ผู้โดยสารเกือบทั้งหมดไม่ได้นำสัมภาระลงมา ศุลกากรจะขึ้นไปดำเนินพิธีการบนเรือพร้อมกับพนักงานศุลกากรสำหรับห้องที่ใช้เก็บของควบคุมไว้เฉพาะ (Bonded Store) เพื่อควบคุมสินค้าเหล่านั้นในระหว่างที่เรือจอดที่ท่า และมีการสุ่มตรวจผู้โดยสารในกรณีมีเหตุอันควรสงสัยเท่านั้น หากมีการจัดพื้นที่ในการดำเนินพิธีการศุลกากรในอาคารผู้โดยสารจากการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) จะสนับสนุนให้การตรวจสัมภาระติดตามตัวผู้โดยสารมีมาตรฐานในการดำเนินการ เช่นเดียวกับท่าอากาศยาน สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารมากขึ้น โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

๑. จัดให้มีช่องมีสิ่งของต้องสำแดง (ช่องแดง) สำหรับผู้โดยสารที่มีสินค้าที่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร และช่องไม่มีสิ่งของต้องสำแดง (ช่องเขียว) สำหรับผู้โดยสารที่ไม่มีสินค้าต้องควบคุมไว้เฉพาะหรือต้องห้าม ซึ่งเป็นหนึ่งในมาตรฐานที่สำคัญของท่าเรือสำราญในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารและลูกเรือ ตรวจสอบควบคุมสินค้าและสัมภาระที่มีลักษณะต้องห้าม ซึ่งมีสิ่งของและกิจกรรมที่ต้องควบคุมดูแล คือ กระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารขาขึ้น (Embarking) และขาลง (Disembarking) สินค้าหรือเสบียงอาหารผ่านแดน สินค้าหรือเสบียงอาหารที่ซื้อจากประเทศไทย การรับและขนถ่ายน้ำมัน น้ำปนเปื้อนน้ำมัน

๒. จัดให้มีเครื่องสแกนสัมภาระ (X-Ray) สิ่งของติดตัวผู้โดยสารอย่างน้อยจำนวน ๑ - ๒ เครื่อง

๓. จัดให้มีห้องปฏิบัติงานสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ศุลกากรก็จะจัดอัตรากำลังเข้าไปในส่วนของการตรวจสอบผู้โดยสารที่มาพร้อมกับสัมภาระต่าง ๆ ได้ การดำเนินการต่าง ๆ ก็จะรวดเร็วขึ้น

แต่อย่างไรก็ตาม ด่านศุลกากรยังมีประเด็นเรื่องความเสี่ยงของผู้โดยสารที่เดินทางมากับเรือสำราญจะไม่เหมือนกับการที่เดินทางมาทางอากาศยาน เนื่องจากเส้นทางการเดินทางเป็นการแวะมาตามประเทศต่าง ๆ จึงต้องตระหนักถึงเรื่องของการลักลอบนำสิ่งผิดกฎหมายเข้ามาในประเทศ เนื่องจากมีช่องทางและมีระยะเวลาในการเดินทางของบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญแวะจอดตามจุดต่าง ๆ เพราะฉะนั้น ด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องต้องร่วมมือกันในการประสานงานที่จะตรวจสอบสิ่งผิดกฎหมายที่จะมาทางเรือสำราญควบคู่ไปกับการอำนวยความสะดวก ทั้งนี้ ข้อจำกัดในส่วนของฐานข้อมูล (Database) ของผู้โดยสารที่เดินทางมากับเรือสำราญจะไม่สมบูรณ์เท่ากับใช้ข้อมูลทางการข่าว จึงอาจจะต้องใช้ข้อมูลทางการข่าวร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในการบูรณาการปฏิบัติงานและตรวจสอบไม่ให้เกิดการลักลอบกระทำความผิด

**๘.๑.๔.๓ พิธีการสรรพากร** กรณีขอคืนภาษีสำหรับนักท่องเที่ยว ณ ท่าเรือต้นทาง เมื่อผู้โดยสารที่จะเดินทางกับเรือสำราญ ได้ซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการจดทะเบียนในราชอาณาจักร (Domestic VAT Registration) และประสงค์จะขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากสินค้านี้ การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขให้ผู้เดินทางออกไปนอกราชอาณาจักรที่ซื้อสินค้าจากผู้ประกอบการจดทะเบียนเพื่อนำออกไปนอกราชอาณาจักร ในการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับนักท่องเที่ยวที่ถูกเรียกเก็บไว้แล้ว (Vat Refund for Tourist) ที่ช่องทางที่นักท่องเที่ยวเดินทางออกจากประเทศที่ทำเรือต้นทาง (Home Port) หากกรมสรรพากร กระทรวงการคลัง สามารถออกหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ให้สามารถขอคืนตามช่องทางดังกล่าวได้ การจัดเคาน์เตอร์บริการคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT Refund Counter) สำหรับผู้โดยสารเรือสำราญ จะเป็นการชักชวนโน้มน้าวให้ผู้โดยสารที่มีศักยภาพ ในการจับจ่ายซื้อของภายในประเทศไทยมากยิ่งขึ้นก่อนและหลังลงจากเรือ โดยเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น เครื่องประดับ อัญมณี เป็นต้น

**๘.๑.๔.๔ พิธีการด่านควบคุมโรค** ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) ด้านกักกันโรค ด้านควบคุมโรคพืชและสัตว์ระหว่างประเทศท่าเรือภูเก็ต มีบทบาทภารกิจในการควบคุมโรคระบาดที่เข้ามาจากภายนอกราชอาณาจักร จากการปฏิบัติงานที่ผ่านมา หน่วยงานที่มีส่วนรับผิดชอบ พิธีการตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) ด้านศุลกากร และด่านควบคุมโรค จะขึ้นไปดำเนินการตรวจคัดกรองบนเรือสำราญ กรณีเรือสำราญมาเทียบท่าช่วงที่มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) ด้านควบคุมโรคได้มีการบูรณาการร่วมกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด มีการตรวจคัดกรองเป็นรายบุคคล และมีการตั้งหน่วยคัดกรองผู้โดยสารที่ทำเรือภูเก็ต มีการตรวจคัดกรองโดยใช้การวัดอุณหภูมิรายบุคคล แต่ในกรณีที่มีอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) หน่วยงานศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านควบคุมโรค (Customs Immigration Quarantine - CIQ) จะเข้ามาดำเนินการและคัดกรองในอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) โดยจะต้องมีการจัดแผนผัง (Layout) เรียงลำดับ เช่น ด้านควบคุมโรค ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านศุลกากร เป็นต้น ในส่วนของด่านควบคุมโรคได้มีการจัดเตรียมเครื่องมือวัดอุณหภูมิอินฟราเรด (Infrared Thermos Scan) ซึ่งไม่สามารถทำงานภายนอกตัวอาคารได้ เนื่องจากมีตัวแปรเรื่องอุณหภูมิเข้ามาเกี่ยวข้อง เพราะฉะนั้นในเมื่อมีการจัดทำอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) แล้วก็จะมีการจัดตั้งเครื่องมือวัดอุณหภูมิอินฟราเรด (Infrared Thermos Scan) มีการตรวจคัดกรองเข้ามาเป็นการดำเนินการเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด ท่าเรือควรจะต้องจัดพื้นที่และควบคุมทางเดินในอาคาร เพื่อให้สามารถควบคุมการเข้า - ออกของผู้โดยสารและลูกเรือได้อย่างเพียงพอและรองรับนักท่องเที่ยว ตามมาตรฐานการสาธารณสุขที่รัฐบาลประกาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**๘.๑.๔.๕ ตำรวจท่องเที่ยว** ในส่วนของตำรวจท่องเที่ยว รับผิดชอบด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ตั้งแต่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในเขตพื้นที่ นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะไปตั้งจุดบริการภายในอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) ด้วย เพื่อเป็นจุดแรกที่นักท่องเที่ยวลงมาจากเรือสำราญแล้วก็สามารถให้คำปรึกษากับนักท่องเที่ยวได้ และหลังจากที่นักท่องเที่ยวเดินทางไปที่ท่องเที่ยวตามจุดต่าง ๆ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ตำรวจท่องเที่ยวก็ได้ประสานงานกับตำรวจภูธรที่มีอยู่ทุกจุดเพื่อร่วมกันปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิด ในการที่จะรอรับการแจ้งเหตุหรือให้บริการกับนักท่องเที่ยว รวมทั้งรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษบริเวณแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

**๘.๑.๕ สิ่งอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร** การเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือต้นทาง (Home Port) ไปยังท่าอากาศยาน (Airport) กระบวนการในการเดินทางจะเป็นลักษณะการเดินทางแบบกรู๊ปทัวร์ ซึ่งสัมภาระลักษณะกรู๊ปทัวร์สามารถนำขึ้นรถแล้วก็ไปลงที่ท่าอากาศยานได้เลย

ข้อเสนอแนะเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับความสะดวกในการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือ และท่าอากาศยาน หากการเดินทางของผู้โดยสารเป็นลักษณะการเดินทางภายในประเทศสามารถยืนยันการเดินทางผ่านระบบสารสนเทศ (Check - in Online) ได้ ไม่จำเป็นต้องไปเช็คอินที่ท่าอากาศยาน หากเป็นสายการบินต่างประเทศสามารถดำเนินการยืนยันการเดินทางผ่านระบบสารสนเทศ (Check - in Online) ได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับสายการบินที่ผู้โดยสารจะเดินทาง สำหรับสัมภาระของผู้โดยสารในลักษณะยืนยันการเดินทางผ่านระบบสารสนเทศ (Check - in Online) ผู้โดยสารจะนำสัมภาระไปยืนยันการเดินทาง (Check - in) ที่ท่าอากาศยานอีกครั้ง

**สรุปประสิทธิภาพของท่าเรือ** ความสามารถในการบริหารท่าเรือ และการบริหารจัดการสัมภาระ ยังไม่มีความชัดเจน เนื่องจากผู้บริหารท่าเรือยังไม่เคยมีประสบการณ์ในการบริหารท่าเรือต้นทาง และการจัดการสัมภาระมาก่อน ส่วนระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบความปลอดภัยบุคคล รวมทั้งระยะเวลาที่ผู้โดยสารใช้ในการผ่านท่าเรือมีการดำเนินการมาแล้ว แต่ยังไม่เคยดำเนินการในอาคารผู้โดยสาร ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้โดยสาร ท่าเรื่อน้ำลึกกึ่งตื้นมีอยู่แล้วแต่ต้องปรับปรุงให้มีมาตรฐานมากขึ้น

ดังนั้น การอบรมให้ความรู้ ศึกษาดูงานและการจัดหาผู้มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานท่าเรือต้นทาง เป็นหัวใจสำคัญของประสิทธิภาพของท่าเรือ มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ผู้บริหารท่าเรือ ต้องให้ความสนใจ เพื่อเตรียมความพร้อมในการเป็นท่าเรือต้นทางรองรับการปฏิบัติงานของเรือสำราญ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญในการนำเรือเข้ามาทำการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร รวมถึงระบบการรับจองท่าเรือ การจัดตารางเรือที่เข้ามาทำการเปลี่ยนผู้โดยสารเป็นประจำให้สอดคล้องกับเรือที่เข้ามาใช้เป็นท่าเรือแวะพัก (Port of call) หรือท่าเรือต้นทาง (Home Port) และเรือสินค้า เพื่อให้การปฏิบัติงานมีความสมดุลในการดำเนินงานระยะยาว

**๘.๒ การบริหารจัดการ** ประกอบด้วย ๕ ปัจจัย คือ ๑) การสร้างความร่วมมือระยะยาวกับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญ ๒) การตอบสนองความต้องการเฉพาะของเรือสำราญ ๓) การสนับสนุนทางการตลาด ๔) เจื้อนไขพิเศษสำหรับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญที่มาประจำ และ ๕) ความร่วมมือและการพัฒนาเครือข่ายร่วมกับท่าเรือสำราญอื่น ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียง

**๘.๒.๑ การสร้างความร่วมมือระยะยาวกับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญ** การบริหารจัดการท่าเรือต้นทางเป็นการดำเนินการที่ต้องการความร่วมมือและการสนับสนุนในระยะยาว ต้องรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ต้องมีการบริหารจัดการล่วงหน้าเพื่อป้องกันความผิดพลาด ลดการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า การสนับสนุนด้านเที่ยวบินเชื่อมโยง การสำรองโรงแรม รถบัสที่ใช้ขนส่ง มัคคุเทศก์ ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว โดยเหตุดังกล่าวบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญจะเลือกใช้ท่าเรือต้นทางที่มั่นใจว่าจะสามารถรองรับการปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน ซึ่งจะต้องมีการพัฒนาและความร่วมมือในระยะยาว มีหน่วยงานที่รับผิดชอบชัดเจนในการประสานงานและขับเคลื่อนการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

**๘.๒.๒ การตอบสนองความต้องการเฉพาะของเรือสำราญ** ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตยังไม่เคยดำเนินการมาก่อน ซึ่งบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญจะมีเอกลักษณ์ในการให้บริการกับนักท่องเที่ยว เพื่อสร้างภาพจำของผลิตภัณฑ์ (Brand Awareness) ในการกลับมาใช้บริการ บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญจะมีการให้บริการที่แตกต่าง และผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน อาทิ เรือสาย Costa Cruise ก็จะมีภาพลักษณ์ที่เป็นอิตาลี (Italian) สาย Aida Cruise ก็จะมีการให้บริการที่สอดคล้องกับชาวเยอรมัน (German) อย่างชัดเจน จึงทำให้แต่ละบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญมีความต้องการและให้บริการนักท่องเที่ยวที่ต่างกัน ซึ่งท่าเรือต้นทางต้องสามารถสนองตอบและสนับสนุนความต้องการเฉพาะของบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญได้

**๘.๒.๓ การสนับสนุนทางการตลาด** การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนิวยอร์ก ได้มีการดำเนินการมาบ้างแล้ว เนื่องจากที่ผ่านมาอุตสาหกรรมเรือสำราญเติบโตต่อเนื่องทั่วโลก โดยทวีปเอเชียมีส่วนแบ่งทางการตลาด (Market Share) อยู่ที่ร้อยละ ๗ หรือ ๔ ล้านคน ในภูมิภาคเอเชียมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ๔ ล้านคน มีวันพักเฉลี่ย จำนวน ๓.๒๕ วันต่อคน มีเรือสำราญให้บริการจำนวน ๗๙ ลำ จุดหมายปลายทางทั้งสิ้น จำนวน ๓๐๖ แห่ง ประเทศไทยอยู่ในอันดับ ๔ มีเรือสำราญเข้ามาจอดมากที่สุดที่ภูเก็ตในทวีปเอเชีย จึงต้องมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญของไทย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้เข้าร่วมและเข้าพื้นที่ในการจัดงาน Seatrade Global Cruise Convention ที่ Fort Lauderdale หรือ Miami ซึ่งจัดในช่วงเดือนมีนาคม - เมษายน ของทุกปี โดยได้เชิญผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในประเทศไทยไปจัดแสดงในงานดังกล่าว เพื่อให้ผู้สนใจเข้ามาสอบถามข้อมูล ซึ่งการพบปะพูดคุยระหว่างงานค่อนข้างทำได้ยากหรือมีเวลาจำกัด เนื่องจากปริมาณเมืองท่าเรือสำราญทั่วโลกมีมากกว่าบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญ จึงควรมีการรอบการดำเนินงานสนับสนุนทางการตลาดเรือสำราญ ดังนี้

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พร้อมกับผู้ประกอบการนัดพบบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญก่อนหรือหลังการจัดงาน Seatrade Global Cruise Convention
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ร่วมกับผู้จัดงานนำเสนอความพร้อมของการพัฒนาท่าเรือต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต และประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญเดินทางเข้ามารับทราบความพร้อมนี้
- จัดเตรียมวิดีโอ และข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตพื้นที่ใกล้เคียง และพื้นที่อื่น ๆ ของไทย เพื่อให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญสามารถนำไปแสดงให้นักท่องเที่ยวเรือสำราญได้ตัดสินใจเลือกเมืองท่าต้นทางที่จังหวัดภูเก็ตและซื้อโปรแกรมการท่องเที่ยว
- จัดทำข้อเสนอเพื่อดึงดูดบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประสานกับจังหวัดภูเก็ตในการเป็นเจ้าภาพในการขับเคลื่อนและส่งเสริมท่าเรือต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต สำหรับเรือสำราญหรูหราราคาเล็ก (Small Luxury Cruise)
- แสดงความพร้อมในการสนับสนุนการพัฒนาในระยะยาว ตอบสนองความต้องการเฉพาะของบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญ

หากท่าเรือถูกเปิดเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) จะเป็นช่องทางของนักท่องเที่ยวเรือสำราญเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตเอง และอาจจะกระจายไปในพื้นที่ใกล้เคียง จะเป็นการเสริมศักยภาพความหลากหลายของเส้นทางการเดินเรือ เป็นการกระจายรายได้สู่ผู้ประกอบการทั้งในตัวเมืองหลักและส่วนท้องถิ่น

**๘.๒.๔ เงื่อนไขพิเศษสำหรับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญที่มาประจำ** ยังไม่มีการดำเนินการจัดทำแนวทางการสนับสนุนให้เกิดแรงจูงใจ (Incentive Scheme) เพื่อดึงดูดบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญให้เข้ามาใช้ท่าเรือต้นทางที่ภูเก็ตอย่างสม่ำเสมอในระยะยาว

**๘.๒.๕ ความร่วมมือและการพัฒนาเครือข่ายร่วมกับท่าเรือสำราญอื่น ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียง** หัวใจสำคัญของการพัฒนาเส้นทางเดินเรือสำราญ คือ ความร่วมมือในการเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือภายในประเทศและเส้นทางกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค จะสามารถสร้างเส้นทางเดินเรือที่มีศักยภาพและความน่าสนใจทั้งเส้นทางระยะสั้น ๓ - ๗ วัน เส้นทางระยะกลาง ๗ - ๑๔ วัน และเส้นทางระยะยาว ๒๑ วัน เส้นทางเดินเรือที่มีศักยภาพและความน่าสนใจ ประกอบด้วย ความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยว ความมีชื่อเสียงของแหล่งท่องเที่ยวและเมืองท่า ความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวในเมืองท่า ระยะห่างระหว่างเมืองท่าที่เหมาะสม กฎระเบียบพิธีการที่เอื้ออำนวยดำเนินการด้วยความรวดเร็ว เช่น ความร่วมมือระหว่างประเทศ ลักษณะคล้ายกับกลุ่มประเทศ Schengen เป็นต้น ความร่วมมือในการเชื่อมโยงกับท่าเรือสำราญจะแสดงถึงศักยภาพของเมืองท่าต้นทางและภูมิภาค จูงใจบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญเพิ่มจำนวนเที่ยวเรือเข้าสู่เมืองท่าต้นทางและภูมิภาค

**๘.๓ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน** ประกอบด้วย ๖ ปัจจัย คือ ๑) โครงสร้างพื้นฐานรองรับผู้โดยสารขึ้นและลงจากเรือด้วยความสะดวก ๒) อาคารผู้โดยสารที่ทันสมัย ๓) ขนาดและความสามารถในการรองรับที่เหมาะสม ๔) ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง ๕) โครงสร้างพื้นฐานสำหรับลูกเรือสำราญ และ ๖) ความลึกของร่องน้ำและท่าเทียบเรือ

**๘.๓.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือ** จากความลึกของร่องน้ำ ท่าเทียบเรือข้อกำหนดด้านขนาดของเรือ และข้อกำหนดของท่าเทียบเรือที่ใช้ร่วมกันระหว่างเรือสำราญและเรือสินค้า ซึ่งเรือทั้ง ๒ ประเภทมีความสามารถและความคล่องตัวที่ต่างกัน มีความต้องการขนาดของร่องน้ำและแอ่งกลับลำที่ต่างกัน ซึ่งกลุ่มเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) สามารถเข้าเทียบท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตได้อยู่แล้ว แต่ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ตามภาพที่ ๑๕

#### ข้อเสนอในการปรับปรุงข้อกำหนดเฉพาะเรือสำราญ

๑. จากลักษณะของร่องน้ำแอ่งกลับลำที่มีอยู่เทียบกับความต้องการขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัยของเรือสำราญ

๒. หลังจากมีการปรับปรุงแอ่งกลับลำให้มีความลึกเสมอกัน เพื่อให้เรือขนาด ๒๔๐ เมตร สามารถกลับลำในแอ่งกลับลำได้โดยไม่ต้องถอยหลังเข้า จากความต้องการขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัยในการนำเรือเข้าเทียบท่าของเรือสำราญ

๓. เรือขนาดใหญ่สุดในกลุ่มเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก สามารถเข้าเทียบท่าเรือภูเก็ตได้อยู่แล้ว แต่มีขั้นตอนในการดำเนินการต้องขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษเฉพาะรายการปรับปรุงข้อกำหนดจะลดขั้นตอนในการนำเรือเข้าปรับปรุงมาตรฐานสู่สากลและดึงดูดให้เรือมาใช้ท่าเรือต้นทางที่ภูเก็ตมากขึ้น

# การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการนำเรือเข้าออก

ขนาดของเรือในกลุ่มเรือสำราญหรูหราขนาดเล็ก  
เรือที่ใหญ่ที่สุด m.v. Seven Seas Explorer - LOA : 223.6m Beam 31.0m Draft 7.02m.  
ขนาดเรือใหญ่ที่สุดที่เคยเข้าเทียบท่าเรือภูเก็ต m.v. Superstar Virgo - LOA : 269m. Beam 32m Draft 8.4m



ภาพที่ ๑๕ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการนำเรือเข้า - ออก

ความต้องการขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัยในการนำเรือเข้าเทียบท่าของเรือสำราญ		Seven Seas Explorer	ความต้องการขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัย	ขนาดร่องน้ำและอ่าวกลับลำ ปัจจุบัน
ความลึกของร่องน้ำ	อัตราคาน้ำลึก x 25%	7.02 x 25%	8.78	9.0
ความลึกหน้าท่า	อัตราคาน้ำลึก x 10%	7.02 x 10%	7.72	10.0
ความกว้างของอ่าวกลับลำ	ความยาวเรือ x 1.5	223.6 x 1.5	335.4	360.0
ความกว้างร่องน้ำ	ความกว้างเรือ(ที่ระดับน้ำ) x 3	31.0 x 3	93	120
ความยาวท่าเทียบเรือ	ความยาวเรือ + 60	223.6 + 60	283.6	210/ท่า
เรือที่มีความยาวเกินกว่า 150 เมตร ต้องจอดเคลื่อนไปยังท่าเทียบเรือทางทิศเหนือ				

ตารางที่ ๕ ความต้องการขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัยในการนำเรือเข้าเทียบท่าของเรือสำราญ

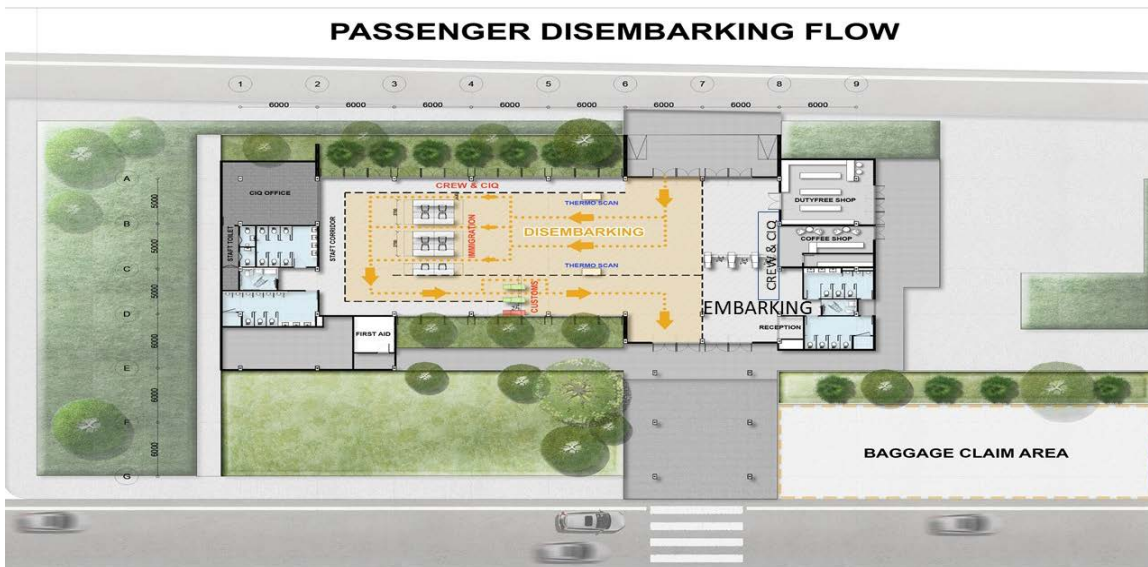
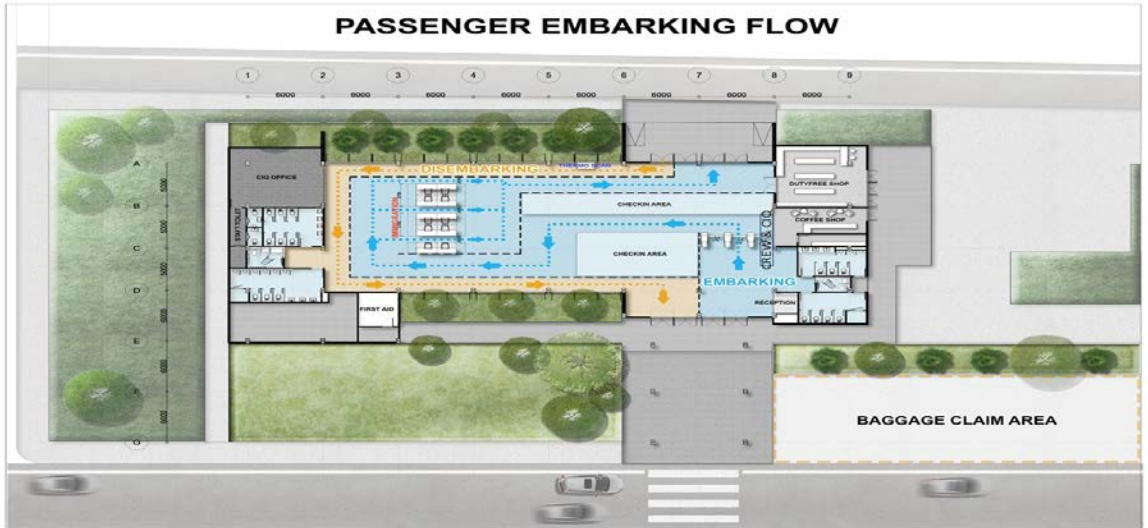
ขนาดเรือ	ขนาดเรือใหญ่ที่สุดที่เคยเข้าเทียบท่า	ขนาดเรือใหญ่ที่สุดในกลุ่มเรือสำราญทุรหาขนาดเล็ก	ข้อกำหนดปัจจุบัน	ข้อเสนอปรับปรุงข้อกำหนด
ความยาว(ม)	269	223.6	210 (10 ก.ย. 2541) 180	240.0
ความกว้าง(ม)	32	31.0	27.50	40.0
อัตรากันน้ำลึก(ม)	8.4	7.02	9.4	-
ชื่อเรือ	Superstar Virgo	Seven Seas Explorer	-	-
ความกว้างแอ่งกลับลำ(ม)			360	ปรับปรุงความลึกให้เสมอกันตลอดแอ่งกลับลำ
ใบอนุญาตท่าเรือ			180.0	210.0

#### ตารางที่ ๖ ขนาดเรือที่เคยเข้ามาเทียบท่าที่ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต

**๘.๓.๒ อาคารผู้โดยสารที่ทันสมัย** เมื่ออาคารผู้โดยสารสร้างเสร็จแล้ว จะมีพื้นที่ใช้สอยภายในอยู่ที่ประมาณ ๙๐๐ ตารางเมตร ซึ่งภายในตัวอาคารจะมีร้านค้าจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี ร้านอาหารแพะห้องละหมาด และมีห้องปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และส่วนควบคุมโรค ห้องน้ำ สาธารณูปโภคอื่น ๆ อาคารจอดรถ พื้นที่จอดรถผู้โดยสาร หากเป็นรถบัสขนาดใหญ่จะจอดได้ประมาณ ๔๐ คัน รถยนต์จอดได้ประมาณ ๔๕ คัน ส่วนขั้นตอนการปฏิบัติในการที่จะให้ผู้โดยสารผ่านจากอาคารผู้โดยสารไปยังเรือ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารและท่าเทียบเรือ การสร้างความประทับใจให้ผู้โดยสารและบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญในการเดินทางมาเริ่มต้นเส้นทางเดินเรือเป็นสิ่งสำคัญส่งผลต่อภาพลักษณ์ของเมืองท่าต้นทาง อาคารผู้โดยสารต้องตอบสนองและอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว รองรับปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมากให้สามารถผ่านพิธีการที่จำเป็นด้วยความสะดวกรวดเร็ว สามารถเดินทางออกจากท่าเรือได้ตามกำหนดการเดินทางที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า แต่ปัจจุบันอาคารผู้โดยสารของท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตยังเป็นอาคารโล่งที่ไม่ได้มีการดำเนินการแต่อย่างใด ดังนั้น ควรมีการปรับปรุง ดังนี้

๘.๓.๒.๑ การกำหนดผังทางเดินและสิ่งอำนวยความสะดวก

แผนผังสำหรับผู้โดยสารขาลง (Disembarking Passenger) และแผนผังสำหรับผู้โดยสารขาขึ้น (Embarking Passenger) ตามภาพที่ ๑๖



ภาพที่ ๑๖ แผนผังสำหรับผู้โดยสารขาลง (Disembarking Passenger) และแผนผังสำหรับผู้โดยสารขาขึ้น (Embarking Passenger)

จากปริมาณกระแสของนักท่องเที่ยวในช่วงเวลาที่ผู้โดยสารลงจากเรือในตอนเช้า เมื่อเรือมาถึง จะประกอบด้วยกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (ทางเรือสามารถจัดลำดับและปริมาณผู้โดยสารที่ลงจากเรือได้เป็นช่วงเวลา)

- นักท่องเที่ยวผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาเข้าประเทศ ผ่านพิธีการควบคุมโรคติดต่อ ผ่านพิธีการศุลกากร
- ผ่านการตรวจความปลอดภัยบุคคล
- รับกระเป๋าเดินทาง

- เชื่อมต่อการเดินทางไปยังจุดหมายที่กำหนดไว้แล้ว  
 ช่วงเวลาที่ผู้โดยสารขึ้นเรือในตอนบ่าย ประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้  
 (บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญสามารถจัดลำดับและปริมาณของผู้โดยสารเฉพาะที่ซื้อการเดินทาง  
 ทางเรือเท่านั้น ผู้โดยสารที่เดินทางด้วยตนเองไม่สามารถควบคุมเวลาที่มาถึงท่าเรือได้)

- เช็คอินกระเป๋าเดินทางด้านนอกอาคารผู้โดยสาร
- ผู้โดยสารเช็คอินเพื่อขึ้นเรือสำราญ
- ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาออก

จากข้อจำกัดของพื้นที่และจำนวนผู้โดยสารประมาณ ๗๐๐ คน  
 ควรกำหนดให้มีเคาน์เตอร์ในการดำเนินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองประมาณ ๑๐ เคาน์เตอร์ เพื่อให้เสร็จสิ้น  
 พิธีการภายในเวลาไม่เกิน ๑.๓๐ ชั่วโมง สำหรับผู้โดยสารขาออก (Disembarking) ในภาคเช้า

**๘.๓.๒.๒ จัดทำรั้วถาวร** เพื่อแบ่งพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือตลอดความยาวเท่ากับอาคาร  
 ผู้โดยสาร จำกัดการเข้าถึงตัวเรือและพื้นที่หน้าท่าเพื่อการรักษาความปลอดภัย

**๘.๓.๒.๓ จัดทำทางเดินแบบมีหลังคา** เชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารกับประตูเรือ  
 เพื่ออำนวยความสะดวกในขณะที่ฝนตกและแดดออก

**๘.๓.๒.๔ จัดทำแทนลระดับความชันสำหรับบันไดเรือ (Gangway)** เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวพิการหรือสูงอายุ

### **๘.๓.๓ ขนาดและความสามารถในการรองรับที่เหมาะสม**

ท่าเรือภูเก็ต ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ ๒ ท่า ความยาวท่าละ ๒๑๐ เมตร อาคาร  
 ผู้โดยสารมีพื้นที่ภายในอาคาร ๙๘๐ ตารางเมตร สามารถรองรับการเป็นท่าเรือต้นทางสำหรับเรือสำราญ  
 หุรรหายนาดเล็กได้เพียงพอ หากได้รับการสนับสนุนในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ปรับเปลี่ยน  
 กฎระเบียบให้สนับสนุนการเป็นเมืองท่าต้นทาง

### **๘.๓.๔ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง**

การจัดวางผังภายในอาคารผู้โดยสารให้สอดคล้องกับปริมาณการขึ้นลงจากเรือ  
 ของผู้โดยสารขาออกจากเรือ (Disembarking Passenger) ในภาคเช้า และผู้โดยสารขาขึ้นเรือ  
 (Embarking Passenger) ในภาคบ่าย ความยืดหยุ่นของผังอาคารตามปริมาณผู้โดยสาร รวมทั้ง  
 การกำหนดเวลาลงจากเรือในภาคเช้า และเวลามาถึงท่าเรือในภาคบ่าย การบริหารจัดการพื้นที่ภายใน  
 อาคารอย่างเหมาะสม จะสนับสนุนการรองรับผู้โดยสารจำนวนมาก

### **๘.๓.๕ โครงสร้างพื้นฐานสำหรับลูกเรือสำราญ**

เนื่องจากลูกเรือจะมีเวลาไม่นานในการรับประทานอาหาร จับจ่ายซื้อของ ส่งพัสดุ  
 ส่งเงินกลับบ้าน การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับการดำเนินชีวิตประจำวันของลูกเรือ  
 เป็นองค์ประกอบที่สำคัญสำหรับเมืองท่าต้นทาง ซึ่งท่าเรือภูเก็ตยังไม่เคยดำเนินการ

### **๘.๓.๖ ความลึกของร่องน้ำและท่าเทียบเรือ**

เรือที่ผ่านเข้า - ออก ร่องน้ำท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ยาวตลอดลำไม่เกิน ๒๑๐ เมตร  
 (๖๘๘ ฟุต ๑๐ นิ้ว) กว้างไม่เกิน ๒๗.๕๐ เมตร (๙๐ ฟุต ๓ นิ้ว) อัตรากินน้ำลึกสูงสุดไม่เกิน ๙.๔๐ เมตร  
 (๓๐ ฟุต ๑๐ นิ้ว) ขนาดของแอ่งกลับลำกว้าง ๓๖๐ เมตร จะสามารถรองรับเรือสำราญขนาดความยาว  
 ไม่เกิน ๒๔๐ เมตร ให้สามารถกลับลำได้อย่างปลอดภัย แต่ต้องมีการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ ขุดลอก

แอ่งกลับลำให้มีความลึกเสมอกันตลอดแอ่งกลับลำ รวมทั้งการทำสำรวจออกเอกสารยืนยันในมาตรฐานความลึกของแอ่งกลับลำ

**สรุป โครงสร้างพื้นฐานที่ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานรองรับผู้โดยสารขึ้นและลงจากเรือด้วยความสะดวก** อาคารผู้โดยสารที่ทันสมัยอยู่ระหว่างดำเนินการ ขนาดความสามารถการรองรับที่เหมาะสม ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจำนวนมากอย่างต่อเนื่องอยู่ในส่วนที่เริ่มทดลองดำเนินการ โครงสร้างพื้นฐานสำหรับลูกเรือสำราญ ยังไม่มีการดำเนินการ ต้องดำเนินการเพิ่มขึ้นมา ความลึกของร่องน้ำและท่าเทียบเรือ มีความพร้อมในการรองรับเรือสำราญหรูหราขนาดเล็กตลอดเวลา

**๘.๔ บริการสำหรับเรือสำราญ** ประกอบด้วย ๙ ปัจจัย คือ ๑) การนำร่อง ๒) การจัดส่งเสบียง ๓) ผู้ตรวจสอบภายใต้สมาคมจัดชั้นเรือ ๔) ความปลอดภัยของท่าเรือ ๕) บริการรับของเสียและขยะ ๖) เรือลากจูง ๗) การจัดส่งน้ำมันเรือ ๘) บริการซ่อมบำรุงรักษาเรือ และ ๙) การรักษาความปลอดภัยสำหรับเรือและผู้โดยสาร

**๘.๔.๑ การนำร่อง** ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นเขตบังคับใช้นำร่องของรัฐบาล โดยกรมเจ้าท่าเป็นผู้กำหนดขนาดของเรือปกติที่เข้าเทียบท่าได้ เรือในกลุ่มเรือสำราญหรูหราขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) ซึ่งมีความยาวระหว่าง ๑๘๐ - ๒๒๐ เมตร เป็นเรือที่สามารถเข้าเทียบท่าได้อยู่แล้ว หากมีความยาวเรือไม่เกิน ๒๑๐ เมตร แต่เรือที่มีความยาวเกินข้อกำหนดต้องมีการขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษทุกครั้งในการนำเรือเข้า แต่หากมีการปรับปรุงระเบียบพร้อมกับการกำหนดด้านความสามารถของเรือในการเข้าเทียบท่าโดยไม่ต้องขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษก็จะช่วยลดขั้นตอน และอำนวยความสะดวกสนับสนุนการเป็นเมืองท่าต้นทางได้ รวมถึงการปรับปรุงแอ่งกลับลำเรือให้ได้ความลึกเท่ากันตลอดก็จะทำให้เรือในกลุ่มนี้สามารถเข้ามากลับลำในแอ่งกลับลำได้โดยไม่ต้องถอยหลังเข้าเช่นที่ผ่านมา

การนำร่องในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ให้บริการนำร่องตลอด ๒๔ ชั่วโมง ยกเว้นในกรณีที่มีอากาศแปรปรวน คลื่นลมแรงผิดปกติ หรือท่อน้ำไฟเครื่องหมายกำกับร่องน้ำ หรือไฟนำทางไม่อยู่ในสภาพสมบูรณ์ หากทำการนำร่องเรือเข้า - ออกอาจเกิดอันตรายได้โดยง่าย ก็ให้อยู่ในดุลยพินิจของหัวหน้าสำนักงานนำร่องภูเก็ต

การขอรับบริการนำร่อง ต้องแจ้งเป็นหนังสือถึงสำนักงานนำร่องภูเก็ต ในกรณีจำเป็นอาจแจ้งทางโทรศัพท์หรือทางวิทยุก็ได้ แล้วแจ้งเป็นหนังสือตามมาในโอกาสแรก กำหนดเวลาในการแจ้งขอรับบริการนำร่อง หรือการเปลี่ยนแปลงเป็นไปตามระเบียบกรมเจ้าท่า

**๘.๔.๒ การจัดส่งเสบียงและวัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ในเรือ** ในอดีตเป็นการจัดส่งเสบียงอาหารขนาดเล็ก เฉพาะในกรณีที่เสบียงหรือวัสดุสิ้นเปลืองขาดแคลนกรณีเร่งด่วน เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ควรมีการพัฒนาผู้จัดส่งเสบียงเรือ (Ship Chandler) ให้มีความสามารถในการส่งเสบียงทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพของเสบียงอาหารและราคาให้ได้มาตรฐานที่มีใบรับรอง ก็จะส่งเสริมให้มีการสั่งซื้อเสบียงและวัสดุสิ้นเปลืองมากขึ้น

**๘.๔.๓ การให้บริการตรวจสอบและออกใบอนุญาตโดยสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)** ประเทศไทยมีสำนักงานของสมาคมจัดชั้นเรือที่สำคัญทุกสมาคม ซึ่งมีสำนักงานอยู่ที่กรุงเทพมหานคร และสามารถให้บริการได้ในทุกเมืองท่าทั่วประเทศไทย รวมถึงการเดินทางไปพร้อมกับเรือเพื่อทำการตรวจสอบและออกใบอนุญาตตามที่เรือร้องขอได้เช่นกัน

**๘.๔.๔ ความปลอดภัยของท่าเรือ** หลังจากเหตุวินาศกรรม ๑๑ กันยายน ๒๕๔๔ ในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการกำหนดมาตรการความปลอดภัยของเรือและท่าเรือขึ้น โดยประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๔ แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. ๒๐๐๒ (International Convention for the Safety of Life at Sea ๑๙๗๔, as amended ๒๐๐๒ “SOLAS ๑๙๗๔”) กำหนดให้เรือและท่าเรือระหว่างประเทศที่อยู่ในบังคับของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code) ต้องมีการปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือเพื่อป้องกันภัยคุกคามด้านการก่อการร้ายหรือการกระทำอันเป็นโจรสลัดหรือการกระทำอื่นใดอันอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ และเพื่อให้มั่นใจว่าเรือและท่าเรือมีการรักษาความปลอดภัยอย่างเพียงพอและเหมาะสม โดยแบ่งเป็น

- แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (Ship Security Plan - SSP) หมายถึง แผนที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่ามีการใช้มาตรการบนเรือเพื่อปกป้องคนบนเรือ สินค้า ตู้สินค้า อุปกรณ์เครื่องใช้ของเรือ หรือตัวเรือจากความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย
- แผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (Port Facility & Security Plan - PFSP) หมายถึง แผนที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่ามีการใช้มาตรการที่จัดทำขึ้นเพื่อปกป้องท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่อง ตลอดจนตัวเรือ คน สินค้า ตู้สินค้า ของใช้ประจำเรือภายในเขตท่าเรือ จากความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ (Ship Security Officer – SSO) หมายถึง บุคคลบนเรือที่ได้รับมอบหมายจากนายเรือให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยของเรือ รวมทั้งการปฏิบัติตามและดูแลรักษาแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ และทำหน้าที่ติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท (Company Security Officer - CSO) หมายถึง บุคคลที่ได้รับการมอบหมายจากบริษัทเพื่อดำเนินการให้แน่ใจว่าได้มีการจัดการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของเรือ การจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ การนำเสนอแผนเพื่อขออนุมัติจากหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย ตลอดจนการปฏิบัติตามและการดูแลรักษาแผน และทำหน้าที่ติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ หมายถึง บุคคลที่ได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติตาม การแก้ไขปรับปรุง และการดูแลรักษาแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ และทำหน้าที่ติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท

### โดยมีการแบ่งระดับการรักษาความปลอดภัย ดังนี้

- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ ๑ หมายถึง ระดับที่จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันที่เหมาะสมขั้นต่ำตลอดเวลา
- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ ๒ หมายถึง ระดับที่จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันเพิ่มเติมตามความเหมาะสมในช่วงระยะเวลาหนึ่ง อันเป็นผลมาจากมีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสูงขึ้น
- ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ ๓ หมายถึง ระดับที่จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันเป็นการเฉพาะเพิ่มเติมในช่วงระยะเวลาที่จำกัด เมื่อมีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือเกิดภัยคุกคาม แม้ว่าจะไม่สามารถกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนได้

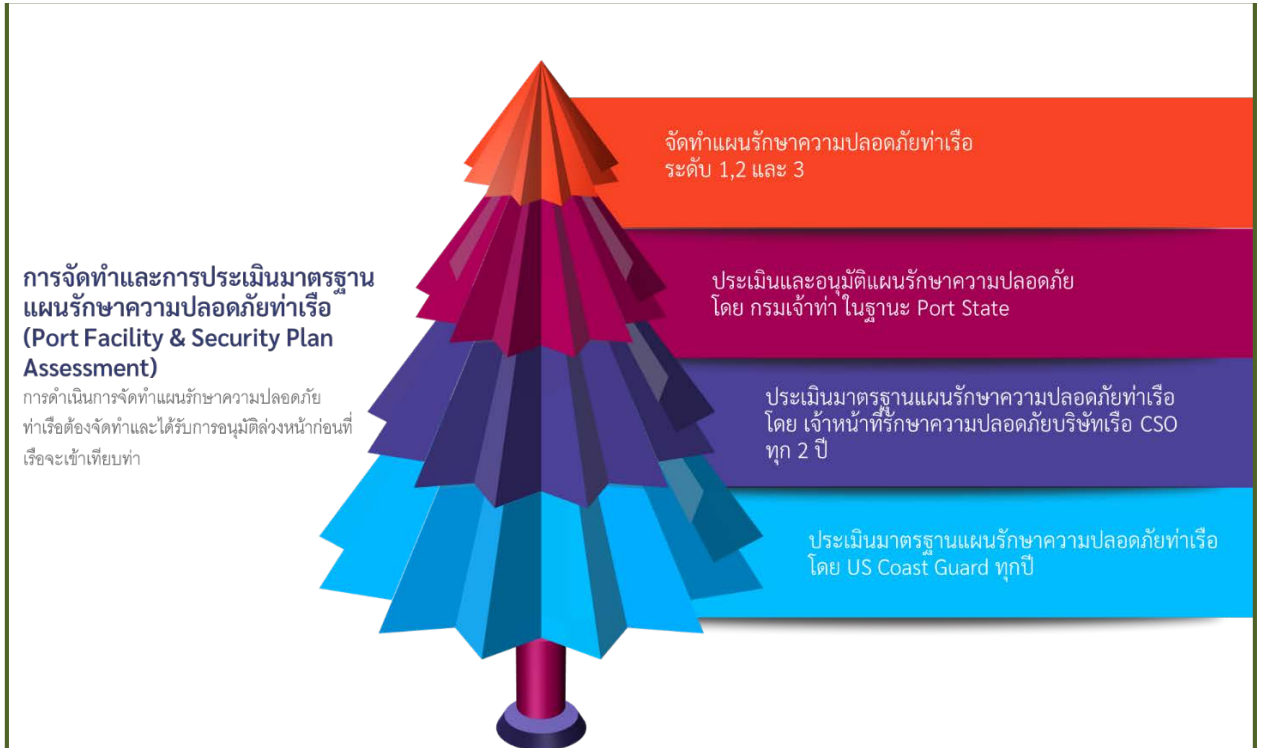
### หน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐภาคี

รัฐภาคีจะต้องกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัย<sup>๖</sup> และจัดทำแนวทางปฏิบัติในการป้องกันเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ระดับการรักษาความปลอดภัยที่สูงขึ้นจะชี้ถึงโอกาสที่จะเกิดสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยที่สูงขึ้นด้วย ปัจจัยที่จะต้องคำนึงถึงในการจัดระดับการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม ประกอบด้วย

๑. ระดับที่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยมีความน่าเชื่อถือ
  ๒. ระดับที่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยได้รับการยืนยัน
  ๓. ระดับที่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยมีลักษณะระบุชี้ชัดหรือใกล้จะเกิดขึ้น
  ๔. ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย
- รัฐภาคีอาจมอบหมายให้องค์กรรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับให้ปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยบางประการ ยกเว้น
๑. การกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยที่จะใช้บังคับ
  ๒. การอนุมัติรายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือและการแก้ไขรายงานการประเมินที่ได้รับอนุมัติแล้ว
  ๓. การพิจารณากำหนดท่าเรือที่ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ
  ๔. การอนุมัติแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือและการแก้ไขแผนที่ได้รับอนุมัติแล้ว
  ๕. การควบคุมและกำกับกำกับการดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดในกฎข้อบังคับ
  ๖. การจัดทำข้อกำหนดในการออกปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย

<sup>๖</sup> หน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐภาคี, สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕, <https://md.go.th/isps-code/>

แผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (Port Facility and Security Plan Assessment) ต้องได้รับอนุมัติจากกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ในฐานะรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) โดยมีขั้นตอนการดำเนินการจัดทำแผนเพื่อเสนอต่อกรมเจ้าท่าก่อนที่จะได้รับอนุมัติ และได้รับการตรวจสอบเพื่อประเมินมาตรฐานจากบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญและหน่วยยามฝั่งของสหรัฐอเมริกาในทุก ๑ - ๒ ปี ตามภาพที่ ๑๗



ภาพที่ ๑๗ การจัดทำและการประเมินมาตรฐานแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือ (Port Facility & Security Plan Assessment)



หนังสือรับรองเลขที่ 21/2564  
Statement Number

หนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย  
STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY

ออกภายใต้บทบัญญัติของภาค ข ของ

Issued under the provisions of part B of the

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ

International Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS CODE),

ตามคู่มือการรักษาความปลอดภัยสำหรับท่าเรือ แนบท้ายประกาศกระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) ลงวันที่ ๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๘  
Port Facility Security guidelines attached to the Notification of the Ministry of Transport No.2 dated 6th January B.E. 2548 (2005)

ตามข้อ ๓ (๙) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

And the provision 3(9) of the Announcement of the Revolutionary Party No.58 dated 26th January B.E. 2515 (1972)

ภายใต้อำนาจรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

Under the authority of the Government of the Kingdom of Thailand

โดยกรมเจ้าท่า

By the Marine Department

ชื่อท่าเรือ / Name of the port facility: ..... PHUKET DEEP SEA PORT

ที่อยู่ของท่าเรือ / Address of the port facility ..... Phuket Deep Sea Port Building, .....

Vichit, Muang, Phuket 83000

หนังสือรับรองการปฏิบัติฉบับนี้ ออกให้เพื่อรับรองว่าท่าเรือแห่งนี้ได้รับการตรวจสอบแล้วว่าได้ปฏิบัติตามบทที่ ๑๑-๒ และภาค ก  
THIS IS TO CERTIFY that the compliance of this port facility with the provisions of Chapter XI-2 and part A  
ของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) และ  
of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities (ISPS Code) has been verified and  
ท่าเรือแห่งนี้ได้ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้รับอนุมัติแล้ว  
that this port facility operates in accordance with the approved port facility security plan.

แผนนี้ได้รับอนุมัติสำหรับ :

แผนนี้ได้รับอนุมัติสำหรับ :

This plan has been approved for the following types of ship:

Passenger ship	
General cargo ship	

หนังสือรับรองการปฏิบัติ ฉบับนี้ใช้ได้ถึงวันที่ ..... 8<sup>th</sup> November, 2026 .....

This Statement of Compliance is valid until

ภายใต้เงื่อนไขการตรวจสอบตามที่ระบุไว้ด้านหลัง  
subject to verifications (as indicated overleaf)

ออกให้ที่ / Issued at Marine Safety and Environment Bureau, Marine Department

ณ วันที่ / Date of issue 9<sup>th</sup> November, 2021

(Mr. Pitak Wattapongpisal)

Director of Marine Safety and Environment Bureau

รับมอบอำนาจจากรองอธิบดีกรมเจ้าท่า

Authorized by Director General

ภาพที่ ๑๘ หนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย

๘.๔.๕ การบริการรับของเสียและขยะ ประเภทขยะและของเสียจากเรือ มีรายละเอียด ดังนี้

Type/ประเภท	ขยะ/ของเสีย
Type/ประเภท	Prevention of pollution by oil ป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมัน
๑	Oily Sludge น้ำปนเปื้อนน้ำมัน
๒	Cooking Oils/Fats น้ำมันจากการประกอบอาหาร / ไขมัน
Type/ประเภท	Prevention of pollution by sewage
๑	Black Water น้ำปฏิกูล
๒	Grey Water น้ำจากห้องน้ำ
Type/ประเภท	Prevention of pollution by garbage
๑	Food อาหาร
๒	Dry nonhazardous garbage ขยะทั่วไปที่ไม่อันตราย
๓	Plastic พลาสติก
๔	Aluminum-compacted อลูมิเนียมอัดเป็นก้อน
๕	Crushed Glass แก้วบด
๖	Scrap Metal เศษเหล็ก
๗	Steel-Compacted เหล็กอัดเป็นก้อน
Type/ประเภท	Prevention of pollution by harmful substances aerie by sea in package form
๑	Oil Rags/Filter ผ้าเปื้อนน้ำมัน/ไส้กรอง
๒	Incinerator Ash ขยะจากเตาเผา
๓	Photo Waste ขยะจากการล้างรูป
๔	Paints & Thinners สีและทินเนอร์
๕	Alkaline & Wet Acid Batteries ถ่านไฟฉาย / แบตเตอรี่รีไซเคิลแบบแห้ง
๖	Fluorescent Tubes / Bulbs หลอดนีออน / หลอดไฟ
๗	Aerosol Cans
๘	Acids/Alkali
๙	X-ray chemical waste
๑๐	Pyrotechnics
Type/ประเภท	Medical Waste
๑	Bagged Medical Waste
๒	Sharps
๓	Expire Pharmaceuticals

ตารางที่ ๗ การบริการรับของเสียและขยะ

เรือสินค้า เรือสำราญ เรือโดยสารจะมีการตรวจความปลอดภัยของเรือตามมาตรฐาน การที่จะบำบัดน้ำเสีย หากมีการปล่อยของเสียลงในน้ำจะมีความผิดตามพระราชบัญญัติการเดินเรือ ในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖ อยู่แล้ว มีการดำเนินการกำกับดูแลในส่วนของเรือ โดยสามารถ ดำเนินการได้ตามกฎหมายไทย ตามมาตรา ๑๑๙ ทวิ

ในส่วนของขยะ จากการจัดเก็บของเทศบาลวิซิตและผู้บริหารท่าเทียบเรือ สำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาค สาขาภูเก็ต ได้เข้าไปกำกับดูแลในการจัดเก็บขยะ ช่วงฝนตกไม่ให้มีการชะล้างของเสียลงในน้ำ ในส่วนของฝั่งอันดามัน กรมเจ้าท่ามีระเบียบและกฎหมายที่จะให้ผู้ขออนุญาตมายื่นขออนุญาตในการที่จะ จัดเก็บของเสียจากเรือ แต่ก็ยังไม่มีรายได้ที่จะมาขออนุญาตจากกรมเจ้าท่า ส่วนค่าจัดเก็บขยะ ลูกบาศก์เมตรละ ๑๕๐ บาท

ที่ผ่านมาคำนวณการกำจัดขยะในพื้นที่ จะพิจารณาจากจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ ในพื้นที่เท่านั้น ไม่ได้รวมจำนวนนักท่องเที่ยวเข้าไปด้วย กรณีดังกล่าวเป็นประเด็นที่จะต้องพิจารณา ความสมดุลและเหมาะสม

ส่วนเรื่องการบำบัดน้ำเสีย ซึ่งบำบัดได้ในเรือแล้วก็เป็นการหมุนเวียนปล่อยน้ำ ลงในทะเลได้ เมื่อผ่านเกณฑ์แล้วก็ไม่จำเป็นต้องนำขึ้นมาบนฝั่ง ยกเว้นเป็นภาคที่ได้จากการบำบัดน้ำเสีย อาจจะต้องเอามาทำจัดรวมกับการกำจัดขยะบนฝั่ง ซึ่งกรมเจ้าท่ามีเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้อยู่แล้ว

จากการที่จังหวัดภูเก็ตยังขาดประสบการณ์ในการเป็นท่าเรือต้นทาง การให้บริการ ในเรื่องการบริหารจัดการขยะและของเสียจากเรือมีอยู่อย่างจำกัด ดังนั้น เพื่อสนับสนุนการเป็นท่าเรือต้นทาง ที่มีมาตรฐานในการรองรับขยะและของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมประเภทขยะและของเสีย ที่เกิดจากการปฏิบัติงานของเรือสำราญ รวมทั้งให้มีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติสากลภายใต้ อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล เนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ. ๑๙๗๒ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARPOL ๗๓/๗๘ (เฉพาะภาคผนวกที่ ๑ และ ๒ ซึ่งเป็นภาคบังคับ) และมีผลใช้บังคับกับประเทศไทยแล้วตั้งแต่วันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ (ข้อมูล : แนวทางปฏิบัติในการจัดการขยะตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ โดย นายชนะชัย เลิศสุชาตวนิช นิติกรชำนาญการ กรมเจ้าท่า) การขนถ่ายขยะและของเสียเป็นกิจกรรม ที่จำเป็นสำหรับท่าเรือต้นทาง แม้ว่าเรือสำราญจะมีอุปกรณ์ที่ใช้ในการบริหารจัดการขยะและของเสียบนเรือ รวมถึงการนำของเสียกลับไปใช้ซ้ำ (Recycle) อยู่แล้วก็ตาม แต่ยังคงมีความต้องการในการขนถ่ายขยะ และของเสียส่วนเกินจากความสามารถในการดำเนินการของเรือขึ้นบนฝั่ง เพื่อให้นำไปดำเนินการกำจัด อย่างถูกวิธีและได้มาตรฐานต่อไป ดังนั้น ควรศึกษาความเป็นไปได้ในการรองรับขยะและของเสียจากเรือ อย่างมีประสิทธิภาพ นำไปทำลาย ฝังกลบอย่างถูกวิธี จัดทำอัตราการเก็บค่าธรรมเนียมอย่างเหมาะสม เป็นธรรม มุ่งสู่การพัฒนาท่าเรือต้นทางที่มีประสิทธิภาพ และสามารถรองรับการปฏิบัติงานของเรือสำราญ ได้อย่างเต็มรูปแบบ

**๘.๔.๖ เรือลากจูง (Tug Boat)** ตามประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง ข้อกำหนดการใช้เรือลากจูง (Tug Boat) เขตท่าเรือท่าเรือภูเก็ต เรือลากจูง/เรือทัก มี จำนวน ๒ ลำ คือ ๑. เรือ PP๑ ขนาด ๒,๖๐๐ แรงม้า แรงดึง BALL RD PULL คือ ๒๖ ตัน และ ๒. เรือ PP๓ ขนาด ๓,๒๐๐ แรงม้า แรงดึง BALLARD PULL คือ ๓๒ ตัน ด้วยกำลังแรงดึง BALLARD PULL ของเรือลากจูงทั้ง ๒ ลำรวมกันได้ ๕๘ ตัน จึงมีขีดความสามารถในการรับเรือที่มีกำลังเครื่องจักรรวมกันทั้งหมด เพื่อการบังคับเรือได้ไม่มากกว่า

๕๖ ตัน ในสภาวะการณ์อากาศปกติไม่รวมกรณีฤดูมรสุมที่จะเกิดลมกรรโชกแรงตลอดเวลา (เรือที่จะเข้าต้องแจ้งจำนวนแรงดึง BALLARD PULL ที่เรือมีเพื่อคำนวณเรือทัก/เรือลากจูงให้พอดีและปลอดภัย)

ค่าจ้างนำร่อง ต้องมีการวางมัดจำเป็นการล่วงหน้าเป็นหนังสือสัญญาค่าประกันจากธนาคารหรือเงินสด หรือแคชเชียร์เช็ค ตามอัตราค่ามัดจำที่กองนำร่องกำหนดและให้ไว้ที่กองนำร่องกรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานที่กรมเจ้าท่ากำหนด เมื่อเสร็จภารกิจการนำร่องแล้ว ให้ชำระค่าจ้างนำร่องที่กรมเจ้าท่าหรือหน่วยงานที่กรมเจ้าท่ากำหนดในโอกาสแรก แต่ต้องไม่เกิน ๕ วันทำการ นับจากวันที่ได้รับใบแจ้งให้ชำระค่าจ้างนำร่อง บริษัทตัวแทนเรือ เจ้าของเรือและนายเรือพึงทราบว่า เรือที่เคลื่อนหรือเข้า - ออกในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ซึ่งบังคับใช้ผู้นำร่องของรัฐบาลนั้น กฎหมายมิได้ให้ผู้นำร่องมีอำนาจเหนือนายเรือแต่อย่างใด ผู้นำร่องมีหน้าที่ช่วยเหลือนายเรือหรือเข้าทำหน้าที่แทนนายเรือเฉพาะในเรื่องการเดินเรือและการบังคับเรือให้เคลื่อนเดินไปอย่างปลอดภัย และนายเรือยังคงมีอำนาจที่จะระงับคำสั่งของผู้นำร่อง ไม่ปฏิบัติตามคำบอกหรือคำแนะนำของผู้นำร่องก็ได้ ถ้าเห็นว่าไม่ปลอดภัยหรือจะทำให้เกิดอันตรายหรือเกิดความเสียหายขึ้นได้ เจ้าของท่าเทียบเรือหรือผู้ประกอบการท่าเรือสินค้าต่างประเทศต้องเตรียมทำให้พร้อม ตามประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๘๘/๒๕๑๕ เรื่อง การนำเรือต่างประเทศเข้าเทียบท่า และออกจากเทียบ

**๘.๔.๗ การจัดส่งน้ำมันและน้ำจืดให้กับเรือ** ปัจจุบันใช้การส่งด้วยรถบรรทุกน้ำมันซึ่งสามารถส่งได้เพียง ๒๐ ตันต่อรถ ๑ คัน การส่งน้ำมันให้กับเรือสำราญที่มีปริมาณความต้องการรับน้ำมันที่เมืองท่าต้นทางจำนวนมาก การขนส่งโดยรถบรรทุกน้ำมันต้องใช้เวลามาก ด้วยข้อจำกัดของปริมาณรถบรรทุกน้ำมันและเวลาที่ใช้ในการรับและส่งน้ำมัน เกิดค่าใช้จ่ายและความไม่แน่นอนของคุณภาพน้ำมัน หากมีการนำปริมาณการปริมาณเรือที่จะเข้ามาใช้ท่าเรือภูเก็ต เพื่อสร้างความร่วมมือกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีคลังน้ำมันตั้งอยู่ในบริเวณด้านเหนือของท่าเรือ ในการจัดหาเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็ก (Barge) เข้ามาเพื่อให้บริการในการส่งน้ำมันให้กับเรือสินค้าและเรือสำราญที่เข้ามาในจังหวัดภูเก็ต จะเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้

การจัดส่งน้ำจืด ปัจจุบันท่าเรือภูเก็ตมีถังเก็บน้ำความจุ ๙๐๐ ตัน สามารถส่งน้ำจืดให้กับเรือที่เข้าเทียบท่าได้ผ่านท่อน้ำที่ฝังไว้หน้าท่า สามารถส่งน้ำจืดด้วยอัตราประมาณ ๔๐ - ๔๕ ตัน/ท่า/ชั่วโมง แต่ยังมีบางช่วงเวลาของปีที่มีปัญหาน้ำขาดแคลนอยู่บ้าง การเพิ่มปริมาณที่เก็บกักน้ำเพื่อให้บริการได้เพียงพอตลอดทั้งปี ก็จะทำให้ท่าเรือภูเก็ตมีความสามารถในการให้บริการดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น

#### **๘.๔.๘ การซ่อมบำรุงรักษาเรือ**

จังหวัดภูเก็ตมีบริษัทที่ให้บริการซ่อมบำรุงรักษาเรือสำราญที่มีความพร้อมมีความรู้ความชำนาญอยู่แล้ว แต่ยังคงขาดอู่ซ่อมเรือขนาดใหญ่ ซึ่งต้องมีการลงทุนและได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากรัฐบาลในการดำเนินการ

#### **๘.๔.๙ การรักษาความปลอดภัยสำหรับเรือและผู้โดยสาร**

ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ได้มีการวางกำลังในทะเล และบูรณาการหน่วยกำลังในทะเลในการให้การช่วยเหลือ การดูแลความปลอดภัยในทะเล โดยมีศูนย์ปฏิบัติการ ศรชล. ภาค ๓ เป็นหน่วยประสานกับหน่วยต่าง ๆ ในการให้ความช่วยเหลือและศูนย์นี้ก็ยังได้ทำงานประสานกับศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล กรมเจ้าท่า (Vessel Traffic System VTS) อ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต ในการดูแลความปลอดภัยและควบคุมการเดินทะเลภายใน

น่านน้ำของจังหวัดภูเก็ตทั้งหมด จะมีการดำเนินการในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการออกเรือลาดตระเวนให้ความช่วยเหลือ รวมถึงการดูแลนักท่องเที่ยวตามเกาะต่าง ๆ และยังมี การส่งกลับทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นทางเรือหรือท่าเรือฉุกเฉิน อาจจะมีทางอากาศยานด้วย ซึ่งปัจจุบันศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ได้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (Memorandum of Understanding - MOU) ร่วมกับการแพทย์ฉุกเฉินเรื่องการสนับสนุนด้านต่าง ๆ ในการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยทางทะเลหรือให้การช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) มีระบบดำเนินการ มีเครื่องมือที่รองรับ มีการรับทราบประสานจากหน่วยงานต่าง ๆ โดยสรุปแล้ว ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) มีความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทางทะเล

สำหรับมาตรการด้านความปลอดภัยทางทะเล ท่าเรือ แหล่งท่องเที่ยว ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ได้รับมอบหมายในการดูแลการเข้าประเทศทางน้ำ โดยเฉพาะการขอเข้าประเทศของลูกเรือสินค้าและการเข้าประเทศประเภทนักท่องเที่ยวพิเศษ (Special Tourist Visa -STV) ในการนี้ ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ภาค ๓ ได้บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาภูเก็ต ในการตรวจสอบการขออนุญาตเข้าประเทศทางน้ำ ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศในการตรวจคัดกรอง ดำรวจตรวจคนเข้าเมือง และกระทรวงการต่างประเทศในการตรวจหนังสือเดินทางและการตรวจสอบการเข้าเมือง กระทรวงแรงงานในการตรวจสอบสัญญาจ้างงาน โดยเป็นสหวิชาชีพ ออกปฏิบัติงานร่วมกันในการควบคุม นอกจากนี้ ศูนย์ควบคุมความมั่นคงท่าเรือยังได้บูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในการตรวจสอบความพร้อมของท่าเรือต่าง ๆ ก่อนการรับนักท่องเที่ยวให้มีความพร้อม ความสะอาด ความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ภาค ๓ ยังได้ประสานหน่วยงานที่ดูแลแหล่งท่องเที่ยวในทะเลไม่ว่าจะเป็นกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการดูแลแหล่งท่องเที่ยวไม่ให้ถูกทำลาย ทั้งนี้ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งถือว่าเป็นหน่วยงานหนึ่งในศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ที่เข้ามาดูแลเรื่องสิ่งแวดล้อมทางทะเล ตลอดจนภัยคุกคามที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมในทะเล ศรชล. ภาค ๓ ยังได้ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในการปกป้องทรัพยากรในทะเล เพื่อให้มีความสวยงามเป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวในการท่องเที่ยวทางทะเล นอกจากนี้ ยังได้ประสานชุดรักษาความปลอดภัยทางทะเลของกองทัพเรือในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่เกาะแก่ง และแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ในการดูแลนักท่องเที่ยวและการรักษาความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว โดยได้มีการเตรียมความพร้อมของกำลังพลอยู่เสมอ ในการตรวจความพร้อมของผู้ประกอบการ ความพร้อมของท่าเรือและเรือที่จะรองรับนักท่องเที่ยว เมื่อนักท่องเที่ยวได้ออกท่องเที่ยวในทะเล จะมีการติดตามโดยศูนย์ปฏิบัติการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ภาค ๓ และศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำฉลอง หรือ (Vessel Traffic System VTS) อ่าวฉลอง โดยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาภูเก็ต ในการติดตามเรือของนักท่องเที่ยวที่ออกไปในทะเล นอกจากนี้ มีการจัดเรือกับหน่วยงานต่าง ๆ ของศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ในการดูแลควบคุมการจราจรทางน้ำ ไม่ว่าจะเป็นตำรวจน้ำ กรมเจ้าท่า ให้มีความปลอดภัยและเมื่อนักท่องเที่ยวขึ้นไปบนเกาะ ได้มีการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ รวมถึง

หน่วยรักษาความปลอดภัยทางทะเลของกองทัพเรือ ตลอดจนได้มีการตรวจสอบนักท่องเที่ยวเมื่อเดินทางกลับมาถึงท่าเรือ เพื่อสำรวจจำนวนนักท่องเที่ยวไม่ให้สูญหาย

สำหรับมาตรการด้านสาธารณสุข เพื่อรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) ของท่าเรือและแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ รวมถึงการขนส่งในการรับรองนักท่องเที่ยว โดยพื้นที่ท่าเรือหลัก ๆ จะเป็นของกรมเจ้าท่าในการควบคุมหน่วยงานหลักสำหรับรองรับนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) รวมถึงมาตรการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางน้ำ โดยเรือโดยสารที่จะรับนักท่องเที่ยวจะต้องได้รับมาตรฐาน บริเวณท่าเรือได้มีการจัดปฏิบัติตามมาตรการสาธารณสุข ประกอบด้วย การจัดตั้งจุดวัดอุณหภูมิ จุดคัดกรองก่อนเข้าออกบริเวณท่าเรือ และมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) การเว้นระยะห่างอย่างเหมาะสม การสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในพื้นที่ท่าเรือ การล้างมือบ่อย ๆ มีการจัดตั้งจุดบริการแอลกอฮอล์ในบริเวณพื้นที่ท่าเรือ การตรวจวัดอุณหภูมิการสุ่มตรวจในพื้นที่ต่าง ๆ ในบริเวณท่าเรือและบนเรือ มีการให้ติดตั้ง Application หมอชนะในการตรวจสอบการสัมผัสกับเชื้อในห่วงโซ่ที่ผ่านมา ได้มีการจัดทำ Application หมอชนะของกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมให้เป็นภาคภาษาอังกฤษ ในการตรวจสอบและติดตามนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ ยังได้ดูแลเรื่องของมาตรฐานความสะอาดบริเวณท่าเรือต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นท่าเทียบเรือ ที่นั่งพักผ่อนผู้โดยสาร ราวจับต่าง ๆ ตลอดจนยานพาหนะต่าง ๆ ในการรับส่งผู้โดยสารอยู่เสมอ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต มีการดำเนินการอยู่ ๒ ส่วน คือ ในภาวะปกติ และภาวะที่มีโรคระบาดฉุกเฉิน ในส่วนภาวะปกติได้ดำเนินการตามกฎอนามัยระหว่างประเทศ International Health Regulations ซึ่งเป็นไปตามหลักการขององค์การอนามัยโลก กฎอนามัยระหว่างประเทศมีการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจังหวัดภูเก็ตมีคณะทำงานที่ดำเนินการในส่วนนี้อยู่แล้ว โดยกำหนดภาวะอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในการเดินทางระหว่างประเทศทางน้ำ คือ เรื่องของโรคติดเชื้อ โรคติดต่อระหว่างคนและสัตว์ เรื่องของอาหารปลอดภัย เรื่องของสารเคมี และเรื่องของกัมมันตรังสีและนิวเคลียร์ ซึ่งอันตรายเหล่านี้มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการ คือ เจ้าพนักงานควบคุมโรค หน้าด่านควบคุมโรคระหว่างประเทศทางน้ำ ส่วนในภาวะที่มีการระบาด ตอนนี้อยู่ยังมีการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) ซึ่งจังหวัดภูเก็ตมีคู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard of Procedure - SOP) ในการดำเนินการอยู่แล้ว

ส่วนโรคระบาดทั่วไป มีแผนดำเนินการในเรื่องของการป้องกันควบคุมโรค ซึ่งเป็นแนวทางตามที่กฎอนามัยระหว่างประเทศได้วางไว้ ส่วนกรณีเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์และสาธารณสุข หน่วยงานของสาธารณสุขมีโรงพยาบาลทั้งภาครัฐและเอกชนทั้งหมด ๙ แห่ง มูลนิธิต่าง ๆ ที่ร่วมสนับสนุนในการดำเนินการ ดังนั้น ในระดับของการดูแลการแพทย์ฉุกเฉินตามแผนเผชิญเหตุของจังหวัดภูเก็ต จะมีหน่วยงานทางการแพทย์ฉุกเฉินที่มีระดับการให้บริการในระดับการช่วยชีวิตล่วงหน้า (Advance Life Support) ทั้งหมด ๙ โรงพยาบาล ส่วนหน่วยงานสนับสนุนไม่ว่าจะเป็นมูลนิธิกุศลธรรม มูลนิธิกุศลธรรมใจ กุ๊ยกัย ศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต เทศบาลตำบลราไวย์ จะเป็นระดับการช่วยชีวิตเบื้องต้น (Basic Life Support) มีทั้งหมด ๔ หน่วย นอกนั้นจะเป็นระดับของการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Rescue ) ซึ่งเป็นหน่วยกู้ชีพของเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบล ดังนั้น ในระบบการให้บริการและการดำเนินการด้านการแพทย์และสาธารณสุข ก็มีความพร้อม แต่ในส่วนบุคลากร โครงสร้างพื้นฐาน เครื่องมือและบุคลากรที่จะสนับสนุนในกรณีที่จะมี

การพัฒนาการท่องเที่ยวทางน้ำที่เป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) ยังต้องมีการเตรียมความพร้อมเพิ่มเติม

### การรักษาความปลอดภัยการท่องเที่ยว

ความพร้อมในส่วนของตำรวจท่องเที่ยว ตำรวจท่องเที่ยวภูเก็ตรับผิดชอบพื้นที่ ๒ จังหวัด คือ จังหวัดภูเก็ตและจังหวัดพังงา ได้กำหนดให้ตำรวจท่องเที่ยวมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว ทั้งด้านรักษาความสงบและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว

กำลังพลของตำรวจท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต รับผิดชอบพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และพื้นที่โดยรอบ พื้นที่หาดป่าตอง พื้นที่หาดกะรน หาดกะตะ หาดราไวย์ และพื้นที่อำเภอเมืองภูเก็ต โดยยานพาหนะ มีรถยนต์สายตรวจ มีเรือเร็วในการตรวจ โดยใช้เรือเร็วในการกิจสนับสนุนการปฏิบัติในการช่วยเหลืออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว กรณีประสบอุบัติเหตุทางทะเล

ตำรวจท่องเที่ยวปฏิบัติตามกฎหมายพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. ๒๕๕๑ ร่วมกับนายทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ ในการคุ้มครองผลประโยชน์ของนักท่องเที่ยวและกำกับดูแลการปฏิบัติการตามมาตรการต่าง ๆ ของผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ เพื่อป้องกันมิให้มีการเอารัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว รวมทั้งมีการบังคับใช้กฎหมายอาญา กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นที่มีโทษทางอาญาด้วย ตำรวจท่องเที่ยวไม่มีอำนาจในเรื่องของการสอบสวน เมื่อเกิดเหตุกับนักท่องเที่ยวและจำเป็นจะต้องมีการสอบสวน ตำรวจท่องเที่ยวจะนำนักท่องเที่ยวหรือชาวต่างชาติไปพบพนักงานสอบสวนในท้องที่ที่เกิดเหตุ โดยตำรวจท่องเที่ยวจะทำหน้าที่เป็นล่ามแปลภาษา และช่วยอำนวยความสะดวกในการประสานงานด้านต่าง ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว

ในการรับแจ้งเหตุและการดำเนินการของตำรวจท่องเที่ยว มีช่องทางและมีเจ้าหน้าที่รับแจ้งเหตุพร้อมให้บริการตลอด ๒๔ ชั่วโมง และมีล่ามแปลภาษาทั้งหมด ๕ ภาษา นักท่องเที่ยวสามารถแจ้งเหตุทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ได้

การจัดทำแผนเผชิญเหตุฉุกเฉินในการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก เป็นหนึ่งในความพร้อมและศักยภาพของเมืองท่าต้นทาง ในการบริหารจัดการสถานการณ์และควบคุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น สามารถส่งความช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็ว การกำหนดพื้นที่รับผิดชอบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและบัญชีอุปกรณ์ที่จะเข้ามารองรับสถานการณ์ จะทำให้ทราบขีดความสามารถเพื่อเชื่อมโยงกับความช่วยเหลือของหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งในประเทศและประเทศใกล้เคียงล่วงหน้า เพื่อให้เกิดการประสานงานที่รวดเร็ว ผู้บริหารเหตุการณ์สามารถตัดสินใจทันเหตุการณ์ การอพยพผู้ป่วยฉุกเฉินระหว่างที่เรือเดินทางเข้ามายังเมืองท่า เป็นส่วนหนึ่งที่เมืองท่าควรมีการจัดเตรียมและรองรับการขอรับการสนับสนุนอย่างทันท่วงที และการนำเสนอไปยังหน่วยงานระดับนโยบายเพื่อศึกษาแนวทางการขับเคลื่อน

**๘.๕ อัตราค่าภาระที่เหมาะสม** ประกอบด้วย ค่าภาระในการนำเรือเข้าเทียบท่าของเรือสำราญ ค่าภาระที่เรียกเก็บจากบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญ ค่าภาระที่เรียกเก็บต่อจำนวนผู้โดยสาร ค่าภาระในการใช้ร่องน้ำเดินเรือ

อัตราค่าภาระในการนำเรือเข้าออกท่าเรือเป็นรายได้หลักของการบริหารท่าเรือ เป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้บริหารท่าเรือต้องกำหนดขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดจุดคุ้มทุนในการเข้าบริหารท่าเรือ การกำหนดอัตราค่าภาระต้องคำนึงถึงอัตราค่าภาระที่เรียกเก็บโดยท่าเรืออื่น ๆ ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อให้มีอัตราค่าภาระที่เป็นสากล มีความเหมาะสม ส่งเสริมให้มีการนำเรือเข้ามาเทียบท่า เพื่อให้ท่าเรือสามารถสร้างรายได้ต่อเนื่องจากนักท่องเที่ยวเรือสำราญจำนวนมากที่มีศักยภาพในการจับจ่ายใช้สอย การกำหนดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ เพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยว จะเป็นการสนับสนุนและเสริมสร้างรายได้ให้กับผู้บริหารท่าเรือ

#### วิธีการคำนวณค่าจ้างนำร่อง เขตท่าเรือสัตหีบ มาบตาพุด สงขลา ภูเก็ต<sup>๗</sup>

เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำไม่เกิน ๑๖๕ ฟุต (๕๐.๒๙ เมตร) คิดค่าจ้างนำร่อง ๑,๖๐๐ บาท หากเกิน ๑๖๕ ฟุต (๕๐.๒๙ เมตร) ส่วนที่เกินฟุตละ ๑๐ บาท เศษของ ๑ ฟุต คิดเป็น ๑ ฟุต

สูตร อัตราค่าจ้างนำร่อง = (L.O.A. - ๕) \* D

L.O.A. = ความยาวตลอดเป็นฟุต

D = อัตรากินน้ำลึกสูงสุดเป็นฟุต

$$\text{Ordinary Pilotage} = (\text{LOA} - 5) \times \text{Draft}$$

LOA = Length over all in ft, Draft in ft.

๑. อัตราค่าจ้างนำร่องเลื่อนเรือของเขตท่าเรือมาบตาพุด สงขลา ภูเก็ต ร้อยละ ๓๐ ของอัตราค่าจ้างนำร่อง
๒. อัตราค่าจ้างนำร่องเลื่อนเรือของเขตท่าเรือสัตหีบ = (L.O.A. - ๖๕) \* ๕
๓. สำหรับเขตท่าเรือมาบตาพุดต้องเสียค่าเทียบเรือในอัตรา ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้างนำร่อง
๔. อัตราค่าจ้างนำร่องเรือยาวเกินกว่าข้อกำหนดของท่าเรือหรือทวนผูกเรือ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องเพิ่มขึ้นเฉพาะส่วนที่ยาวเกิน ในอัตราฟุตละ ๕๐๐ บาท
๕. การเปลี่ยนแปลงเวลาเกินกว่า ๑๒ ชั่วโมง หรืองดโดยผู้นำร่องยังมิได้เดินทางไปที่เรือ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องเพิ่ม ๑,๐๐๐ บาท

<sup>๗</sup> กรมเจ้าท่า, “วิธีการคำนวณค่าจ้างนำร่อง”. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕, [www.md.go.th](http://www.md.go.th)

๖. การเปลี่ยนแปลงเวลาเกินกว่า ๑๒ ชั่วโมง หรือคงโดยผู้นำร่องได้เดินทางไปที่เรือ ต้องเสียค่าจ้างนำร่องเพิ่ม ๒,๐๐๐ บาท และต้องเสียค่าเสียเวลารอคอย ๕๐๐ บาท หรือ ๘๐๐ บาท แล้วแต่กรณี ตามกฎกระทรวง ข้อ ๘๐

๗. นอกเวลาราชการหรือวันหยุดราชการคิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีกร้อยละ ๕๐ ของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ ยกเว้นสัปดาห์ คิดค่าจ้างนำร่องเพิ่มอีก ร้อยละ ๑๐๐ ของอัตราค่าจ้างนำร่องที่กำหนด (OVERTIME = ๕๐% of ordinary pilotage)

### อัตราค่าภาระที่เหมาะสม

อัตราค่าภาระเรือสำราญ (หน่วย : บาท)			
เรียกเก็บจากเรือผ่านตัวแทนโดยผู้บริหรทำเรือ			
ที่	รายละเอียด	ปัจจุบัน	อนาคต
๑	Port Due ค่าภาระการใช้ร่อน้ำ	ยังไม่เรียกเก็บ	๗/GRT
๒	Tug Services ค่าบริการเรือลากจูง Fuel Surcharge ค่าธรรมเนียมน้ำมัน Services & Management Charge	๕,๐๐๐/hour ๓,๕๔๒/hour ๑๑,๗๖๐/hour	
๓	Berth Hire ค่าเช่าท่าเทียบเรือ	๗.๕๐/๑๐๐GRT/hour	
๔	Mooring & Unmooring ค่าบริการผูก เชือกเรือ/ปลดเชือกเรือ	๗๐๐/service	
๕	Water Supply ค่าบริการน้ำจืด	๘๐/ton	
๖	Passenger Landing Charge ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า	๒๐/head	
๗	Terminal Fee ค่าธรรมเนียมใช้อาคาร ผู้โดยสาร minimum charge ๔๐๐ passengers		๗๐/head
๘	Security Fee ค่าธรรมเนียมบริการ ตรวจสอบความปลอดภัยบุคคล minimum charge ๔๐๐ passengers		๑๐๐/head
๙	Luggage handling fee ค่าธรรมเนียม บริการสัมภาระผู้โดยสาร (use of		๒๐/luggage

อัตราค่าภาระเรือสำราญ (หน่วย : บาท)			
เรียกเก็บจากเรือผ่านตัวแทนโดยผู้บริหารท่าเรือ			
ที่	รายละเอียด	ปัจจุบัน	อนาคต
	luggage area and terminal labor to handle luggage included conveyor belt min ๖๐๐ pcs)		
๑๐	Rent of conveyor belt		๕,๐๐๐/day
๑๑	Gangway rental included ๑ time installation and ๑ time uninstalation inclusive of forklift or crane		๓๐,๐๐๐/day
ค่าธรรมเนียมนำร่องเรือเข้าออก เรียกเก็บจากเจ้าของเรือผ่านตัวแทน โดยกองนำร่อง,กรมเจ้าท่า			
๑๒	Pilot Fee ค่านำร่อง	Ordinary Pilot Fee (LOA (ft) – ๕) x Draft(ft) Overtime Charge ๕๐% of Ordinary Pilot Fee	
๑๓	Extraordinary Pilot fee for vessel exceeding than port limitation เรือที่มีขนาดความยาวตลอดลำเกินกว่าที่กำหนด เสียค่านำร่องเพิ่มเติมขึ้นอีกสำหรับความยาวที่เกินกำหนด	Baht. ๕๐๐/ฟุต	

ตารางที่ ๘ อัตราค่าภาระที่เหมาะสม

ตัวอย่างการเปรียบเทียบค่าภาระของค่าภาระปัจจุบันและอนาคต	
ขนาดของเรือที่นำมาใช้เป็นตัวอย่างในการคำนวณ	
m.v. Boudicca	
ความยาวตลอดลำ LOA	๒๐๖.๙๖ เมตร
ความกว้างที่ระดับน้ำทะเล BEAM	๒๕.๒๒ เมตร
น้ำหนักเรือ Tonnage	๒๘,๓๗๒ GT
กินน้ำลึก Draft	๗.๕๕ เมตร

ตัวอย่างการเปรียบเทียบค่าภาระของค่าภาระปัจจุบันและอนาคต			
	จำนวนผู้โดยสาร Passenger	๙๐๐ คน	
	ระยะเวลาเทียบท่า Port Stay	๑๐ ชั่วโมง	
	รับน้ำจืด Fresh Water Supply	๔๐๐ ตัน	
	กระเป๋าเดินทาง Luggage	๒.๕ ใบต่อคน	
	ค่าใช้จ่ายที่แสดงรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว		
ที่	รายละเอียด	ปัจจุบัน	อนาคต
๑	Port Due ค่าภาระการใช้ร่องน้ำ	-	๒๑๒,๕๐๖.๒๘
๒	Tug Services ค่าบริการเรือลากจูง Fuel Surcharge ค่าธรรมเนียมน้ำมัน Services & Management Charge ๒ hours in / ๒ hour out	๒๑,๔๐๐ ๑๕,๑๕๙.๗๖ ๕๐,๓๓๒.๘๐	
๓	Berth Hire ค่าเช่าท่าเทียบเรือ	๒๒,๗๖๘.๕๓	
๔	Mooring & Unmooring ค่าบริการ ผูกเชือกเรือ/ปลดเชือกเรือ	๑,๔๙๘	
๕	Water Supply ค่าบริการน้ำจืด	๓๔,๓๒๐	
๖	Passenger Landing Charge ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า	๓๘,๕๒๐	
๗	Terminal Fee ค่าธรรมเนียมใช้ อาคารผู้โดยสาร minimum charge ๔๐๐ passengers		๑๓๔,๘๒๐
๘	Security Fee ค่าธรรมเนียมบริการ ตรวจสอบความปลอดภัยบุคคล minimum charge ๔๐๐ passengers		๑๙๒,๖๐๐

ตัวอย่างการเปรียบเทียบค่าภาระของค่าภาระปัจจุบันและอนาคต			
๙	Luggage handling fee ค่าธรรมเนียมบริการสัมภาระ ผู้โดยสาร (use of luggage area and terminal labor to handle luggage included conveyor belt min ๖๐๐ pcs)		๙๖,๓๐๐
๑๐	Rent of conveyor belt	-	-
๑๑	Gangway rental included ๑ time installation and ๑ time uninstallation inclusive of forklift or crane	-	-
๑๒	Pilot Fee ค่านำร่อง	๒๕,๐๒๖.๗๖	
๑๓	Extraordinary Pilot fee for vessel exceeding than port limitation เรือที่มีขนาดความยาว ตลอดลำเกินกว่าที่กำหนด เสียค่านำ ร่องเพิ่มเติมขึ้นอีก สำหรับความยาวที่ เกินกำหนด		
	รวม	๒๐๘,๗๕๕.๘๕	๖๓๖,๒๒๖.๒๘
	รวมรายได้ในอนาคตต่อเรือ ๑ ลำ		๘๔๔,๙๘๒.๑๓
	ยอด VAT		๕๕,๒๗๙.๒๐
ที่มา : อัตราค่าภาระท่าเรือภูเก็ต, อัตราค่าภาระท่าเรือ เอ๑ แหลมฉบัง, อัตราค่าภาระการท่าเรือ แหลมฉบัง, อัตราค่าจ้างนำร่องท่าเรือภูเก็ต กองนำร่อง กรมเจ้าท่า			

ตารางที่ ๙ ตัวอย่างการเปรียบเทียบค่าภาระของค่าภาระปัจจุบันและอนาคต

สรุปผลการวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง  
เกณฑ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์  
A ดำเนินการแล้วและมีมาตรฐาน B ดำเนินการแล้วแต่ยังไม่มีมาตรฐาน C ยังไม่ดำเนินการเลย

หลักเกณฑ์ความน่าสนใจในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) องค์ประกอบของท่าเรือต้นทาง					
ประสิทธิภาพ ของท่าเรือ	ความสามารถในการบริหาร ท่าเรือ C ยังไม่มีประสบการณ์ในการ บริหารท่าเรือต้นทาง	การบริหารจัดการ จัดการสัมภาระ C ยังไม่มี ประสบการณ์ในการ บริหารท่าเรือต้นทาง	เวลาที่ใช้ในการ ตรวจสอบความ ปลอดภัยบุคคล B ปรับปรุงมาตรฐาน	สิ่งอำนวยความสะดวก ผู้โดยสาร B ให้มีการบริหารจัดการให้ ได้มาตรฐาน	เวลาที่ผู้โดยสารใช้ในการผ่านขั้นตอน ของอาคารผู้โดยสารไปยังเรือ B ต้องปรับปรุงมาตรฐาน
การบริหาร จัดการ ท่าเรือ	การสร้างความร่วมมือระยะ ยาวกับบริษัทที่ให้บริการเรือ สำราญ B ททท. นิวยอร์ก ดำเนินการ ในรูปแบบท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ยังไม่ได้ ดำเนินการในรูปแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port)	ตอบสนองความ ต้องการเฉพาะของ เรือสำราญ C ยังไม่ได้ดำเนินการ	เงื่อนไขพิเศษสำหรับ บริษัทที่ให้บริการเรือ สำราญประจำ C ยังไม่ได้ดำเนินการ	การสนับสนุนทางการตลาด B ททท. นิวยอร์ก ดำเนินการในรูปแบบท่าเรือ แวะพัก (Port of Call) ยังไม่ได้ดำเนินการใน รูปแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port)	ความร่วมมือและพัฒนาเครือข่ายของ ท่าเรือร่วมกับท่าเรือสำราญอื่น ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียง C ยังไม่ได้ดำเนินการ
โครงสร้าง พื้นฐานของ ท่าเรือ สำราญ	โครงสร้างพื้นฐานรองรับ ผู้โดยสารขึ้นและลงจากเรือ ด้วยความสะดวก B ต้องพัฒนาให้มีมาตรฐาน	อาคารผู้โดยสารที่ ทันสมัย B ต้องพัฒนาให้มี มาตรฐาน	ขนาดและ ความสามารถในการ รองรับที่เหมาะสม A ดำเนินการแล้วและมี มาตรฐาน	ความสามารถในการรองรับ ผู้โดยสารจำนวนมากอย่าง ต่อเนื่อง A รองรับเรือขนาดเล็กได้ ตลอดเวลา	โครงสร้างพื้นฐานสำหรับลูกเรือสำราญ C ยังไม่เคยดำเนินการ

หลักเกณฑ์ความน่าสนใจในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) (ต่อ)					
องค์ประกอบของท่าเรือต้นทาง					
	<b>ความลึกของร่องน้ำและท่าเทียบเรือ</b> A ดำเนินการแล้วและมีมาตรฐาน	<b>บริษัทท่องเที่ยวเรือสำราญ</b> C ยังไม่เคยดำเนินการ	<b>บริการไปรษณีย์</b> C ยังไม่เคยดำเนินการ	<b>ห้องรับรองวีไอพี</b> C ยังไม่เคยดำเนินการ	<b>อินเทอร์เน็ตคาเฟ่</b> C ยังไม่เคยดำเนินการ
	<b>ที่จอดรถ</b> B ต้องมีการพัฒนา	<b>ความปลอดภัยในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง</b> A ดำเนินการแล้วและมีมาตรฐาน			
<b>บริการสำหรับเรือสำราญ</b>	<b>การนำร่อง</b> A มีมาตรฐานแล้ว	<b>การจัดส่งเสบียง</b> B ต้องมีการพัฒนา	<b>ผู้ตรวจสอบภายใต้สมาคมจัดชั้นเรือ</b> C ยังไม่เคยดำเนินการ	<b>ความปลอดภัยของท่าเรือ</b> A มีมาตรฐานแล้ว	<b>บริการรับของเสียและขยะ</b> B ปรับปรุงความสามารถในการรองรับ
	<b>เรือลากจูง</b> A มีมาตรฐานแล้ว	<b>การจัดส่งน้ำมันเรือ</b> B ต้องพัฒนากับบริษัทน้ำมัน	<b>บริการซ่อมบำรุงรักษาเรือ</b> A มีเฉพาะการซ่อมบำรุงขนาดเล็ก	<b>การรักษาความปลอดภัยสำหรับเรือและผู้โดยสาร</b> A มีมาตรฐาน คปภ.	

หลักเกณฑ์ความน่าสนใจในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) (ต่อ) องค์ประกอบของท่าเรือต้นทาง					
อัตราค่าภาระ ท่าเรือ	ค่าภาระในการนำเรือเข้า เทียบท่าของเรือสำราญ A เพิ่มอัตราค่าภาระที่ เหมาะสม	อัตราค่าภาระที่เรียก เก็บจากบริษัทที่ ให้บริการเรือสำราญ สำราญ A ปรับค่าภาระให้ เหมาะสม	ค่าภาระที่เรียกเก็บต่อ จำนวนผู้โดยสาร A ปรับอัตราค่าภาระที่ เหมาะสม	อัตราค่าภาระในการใช้ร่องน้ำ เดินเรือ A ปรับอัตราค่าภาระที่ เหมาะสม	

ตารางที่ ๑๐ สรุปผลการวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการเดินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง

จากตารางการวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต เป็นท่าเรือต้นทาง ที่ใช้ในการพิจารณาความพร้อมของการพัฒนาท่าเรือภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) รองรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) พบว่า

**๑. ประสิทธิภาพของท่าเรือ** มี ๒ ปัจจัยที่ยังไม่เคยดำเนินการ คือ ความสามารถในการบริหารท่าเรือและการบริหารจัดการสัมภาระ เนื่องจากผู้บริหารท่าเรือยังไม่เคยมีประสบการณ์ ทั้ง ๒ ด้าน แต่ก็มีความพร้อมที่จะบริหารจัดการเพื่อนำไปสู่การพัฒนาท่าเรือต้นทาง ซึ่งการบริหารท่าเรือ เป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่การจัดการในเรื่องอื่น ๆ ต่อไป เช่น ต้องมีการแบ่งสัดส่วนการเทียบท่าระหว่างเรือสินค้าและเรือสำราญ บริษัท Phuket Deep Sea Port จำกัด ต้องดำเนินการร่วมกับกรมเจ้าท่า บริหารจัดการท่าเรือให้สามารถรองรับเรือสำราญควบคู่ไปกับเรือสินค้า เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาเช่นเดียวกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งให้ความสำคัญกับเรือสินค้า ทำให้เรือสำราญจะต้องมาจอดรอเป็นเวลานาน ส่วนเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบความปลอดภัยบุคคล สิ่งอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร และเวลา ที่ผู้โดยสารใช้ในการผ่านขั้นตอนของอาคารผู้โดยสารไปยังเรือ เป็นการดำเนินการของหน่วยงาน ที่มีภารกิจรับผิดชอบโดยตรง และหน่วยงานมีความพร้อมที่จะดำเนินการหากได้รับอุปกรณ์ที่เหมาะสม และเพียงพอกับการปฏิบัติงาน ซึ่งบริษัทที่ได้รับสัมปทานก็มีความพร้อมที่จะสนับสนุนอุปกรณ์ เพื่อให้หน่วยงานปฏิบัติงานได้เต็มประสิทธิภาพ สร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยวในการกลับมาใช้ ท่าเรือภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทางอีก

**๒. การบริหารจัดการท่าเรือ** บริษัทจะดำเนินการทุกปัจจัยในเบื้องต้น โดยมีการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย สำนักงานนิวยอร์ก ดำเนินการสนับสนุนในด้านการตลาด ซึ่งได้เคยดำเนินการสนับสนุน ด้านการตลาดในรูปแบบท่าเรือแวะพัก (Port of Call) แต่ยังไม่ได้ดำเนินการในรูปแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) เพื่อจูงใจบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญนำนักท่องเที่ยวมาใช้จังหวัดภูเก็ต เป็นท่าเรือต้นทาง

**๓. โครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือสำราญ** ปัจจัยส่วนใหญ่มีการดำเนินการแล้วแต่ต้องพัฒนา ให้เป็นมาตรฐาน ยกเว้นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับลูกเรือสำราญยังไม่เคยดำเนินการ ซึ่งหากจังหวัดภูเก็ต จะเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) จะต้องมีการเตรียมการรองรับในเรื่องนี้

**๔. บริการสำหรับเรือสำราญ** ปัจจัยส่วนใหญ่มีการดำเนินการอยู่แล้ว แต่อาจจะต้องจัดหา หน่วยงานที่มีความสามารถเฉพาะทางมาดำเนินการเพื่อพัฒนาให้มีมาตรฐาน เช่น การจัดการของเสีย ขยะ การจัดส่งเสบียง และการจัดส่งน้ำมัน

**๕. อัตราค่าภาระท่าเรือ** ทุกปัจจัยมีการดำเนินการอยู่แล้ว แต่ควรมีการปรับปรุงให้มีความเหมาะสม เพื่อสร้างแรงจูงใจให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญมาใช้ท่าเรือภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) อย่างต่อเนื่อง

หากพิจารณาความพร้อมของปัจจัยตามหลักเกณฑ์ที่นำมาวิเคราะห์ จะเรียงลำดับได้ ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ความพร้อมตามหลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือน้ำลึก ภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง พบว่า ปัจจัยที่มีความพร้อมและได้มาตรฐาน มี ๔ เรื่อง คือ เรื่องที่ ๑ การรักษา ความปลอดภัยสำหรับเรือ ผู้โดยสาร ท่าเรือ และพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ และมีแนวทางปฏิบัติงานที่ชัดเจน ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่จะต้องปฏิบัติงานอย่างข้มงวด ตามกฎ ระเบียบ ที่กำหนดไว้ เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุใด ๆ กับเรือและนักท่องเที่ยว เรื่องที่ ๒ ความลึกร่องน้ำ การนำร่อง เรือลากจูง ท่าเทียบเรือ ขนาด และความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจาก

มีการกำหนดไว้ชัดเจนว่าเรือสำราญหรูหราขนาดเล็กสามารถผ่านเข้า - ออกได้ตลอดเวลา เรื่องที่ ๓ การบริการซ่อมบำรุงรักษาเรือ ในปัจจุบันมีการดำเนินการอยู่แล้ว สำหรับเรือสำราญหรูหราขนาดเล็ก และเรื่องที่ ๔ อัตราค่าภาระท่าเรือ มีการเก็บค่าธรรมเนียมอยู่แล้ว ซึ่งบริษัทที่ได้รับสัมปทานจะต้องพิจารณาเพื่อให้เหมาะสมกับการเป็นท่าเรือต้นทาง

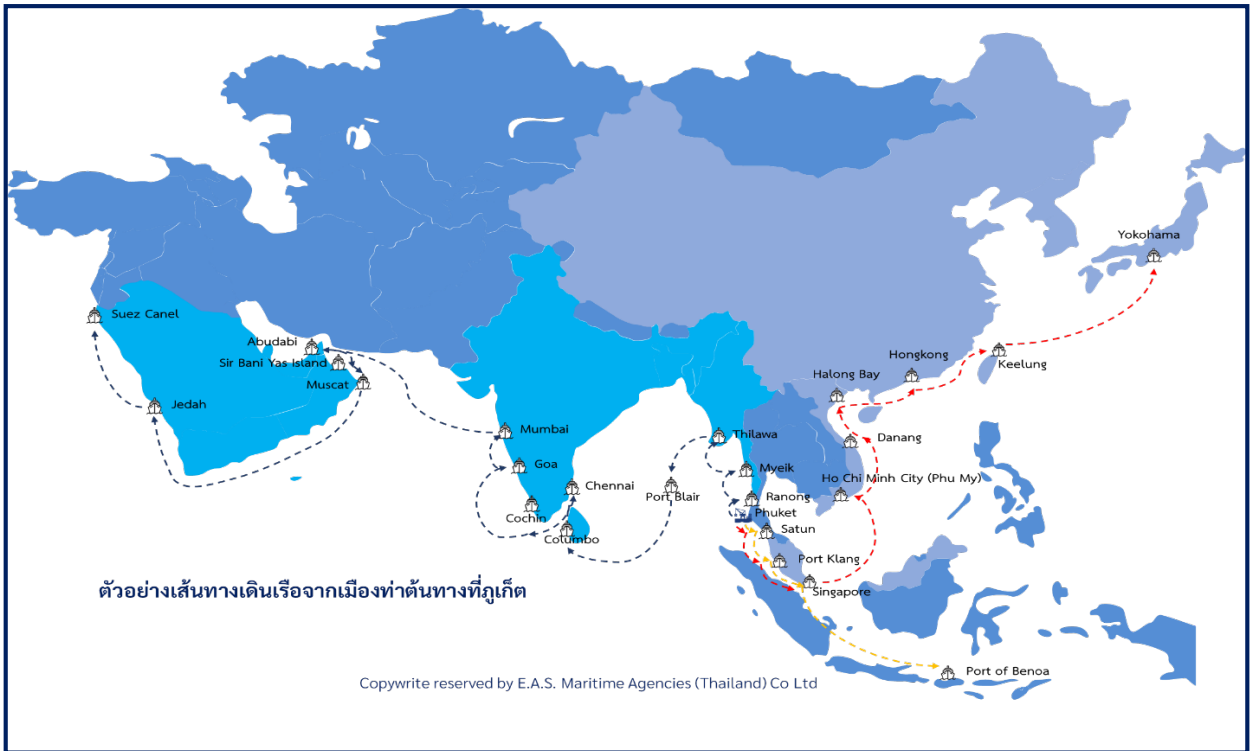
ปัจจัยที่มีการดำเนินการไปแล้วแต่ยังไม่ได้มาตรฐาน มี ๔ เรื่อง คือ เรื่องที่ ๑ เวลาที่ใช้ในการตรวจสอบความปลอดภัยบุคคล เวลาที่ใช้ในพิธีการตรวจคนเข้าเมือง พิธีการศุลกากร พิธีการสรรพากร เป็นการดำเนินการที่มีหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงและพร้อมที่จะปฏิบัติงาน โดยต้องได้รับอุปกรณ์ที่จะใช้ในการปฏิบัติอย่างเพียงพอ ซึ่งบริษัทที่ได้รับสัมปทานก็มีความพร้อมที่จะสนับสนุนในเรื่องนี้ เรื่องที่ ๒ โครงสร้างพื้นฐานรองรับผู้โดยสารขึ้นและลงจากเรือด้วยความสะดวก อาคารผู้โดยสารที่ทันสมัย ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ที่จอดรถ ปัจจัยเหล่านี้ต้องมีการพัฒนาให้นักท่องเที่ยวเกิดความสะดวก และเป็นการสร้างความประทับใจ เรื่องที่ ๓ การสร้างความร่วมมือระยะยาวกับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญ การสนับสนุนทางการตลาด มีหน่วยงานดำเนินการไปบ้างแล้ว เมื่อเป็นท่าเรือต้นทาง บริษัทที่บริหารท่าเรือจะต้องเป็นผู้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เรื่องที่ ๔ การจัดส่งเสบียง การบริการรับของเสียและขยะ การจัดส่งน้ำมันเรือ สิ่งเหล่านี้มีองค์การท้องถิ่น ร่วมกับภาคเอกชนเคยดำเนินการแล้ว แต่ต้องพัฒนาให้เป็นมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับของผู้ประกอบการเรือสำราญ

ปัจจัยที่ยังไม่ได้ดำเนินการ คือ ความสามารถในการบริหารท่าเรือ การบริหารจัดการสัมภาระ การบริหารท่าเรือที่ตอบสนองเฉพาะของเรือสำราญ เงื่อนไขพิเศษสำหรับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญที่เดินทางเข้ามาเป็นประจำ ความร่วมมือและพัฒนาเครือข่ายของท่าเรือร่วมกับท่าเรือสำราญอื่น ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียง โครงสร้างพื้นฐานสำหรับลูกเรือสำราญ บริการไปรษณีย์ ห้องรับรองวีไอพี อินเทอร์เน็ต คาเฟ่ ผู้ตรวจสอบภายใต้สมาคมจัดชั้นเรือ ปัจจัยเหล่านี้บริษัทที่รับสัมปทานจะเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งต้องมีผู้บริหารที่มีชื่อเสียงและประสบการณ์เป็นที่ยอมรับของผู้ประกอบการเรือสำราญ ปัจจัยทั้งหมดจะเป็นแรงจูงใจสำหรับนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาท่องเที่ยวเรือสำราญและให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญเข้ามาใช้ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง

## ๙. สรุปผลการศึกษา

### ๙.๑ สรุปผลในภาพรวม

จังหวัดภูเก็ตเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก เป็นที่สนใจและดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ได้รับรางวัลด้านการท่องเที่ยวระดับโลกเป็นจำนวนมาก เป็นเมืองท่าเรือสำราญที่สำคัญของอนุภูมิภาคอาเซียน และภูมิภาคเอเชีย มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือกับเมืองท่าเรือสำราญใกล้เคียงที่มีอยู่แล้วในประเทศมาเลเซีย สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐสิงคโปร์ เครือรัฐออสเตรเลีย และประเทศนิวซีแลนด์ และเมืองท่าที่กำลังพัฒนาอย่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา สาธารณรัฐอินเดีย และกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง



ภาพที่ ๑๙ ตัวอย่างเส้นทางเดินเรือจากเมืองท่าต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต

จังหวัดภูเก็ตเป็นเมืองท่าที่มีเรือสำราญแวะเข้ามาท่องเที่ยวมากที่สุดในประเทศไทย มีจำนวนเที่ยวเรือที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวมากที่สุดเป็นอันดับ ๘ ของทวีปเอเชีย การพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตในการรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญจากการเป็นท่าเรือแวะพัก (Port of Call) เป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) เพิ่มขึ้น อันเนื่องจากจังหวัดภูเก็ตเป็นที่สนใจของบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญและนักท่องเที่ยวอยู่แล้ว สามารถเพิ่มรายได้จำนวนมากจากกิจกรรมการท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายมากขึ้นกว่าการเป็นเมืองท่าแบบแวะพัก จะนำรายได้เข้าสู่จังหวัดภูเก็ต รวมถึงการกระจายรายได้เข้าสู่พื้นที่จังหวัดใกล้เคียงในจังหวัดพังงาและจังหวัดกระบี่ สนับสนุนให้ทั้งจังหวัดพังงาและจังหวัดกระบี่เกิดการพัฒนาคอนกรีตโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งด้านการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยว โรงแรมที่พัก เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพเป็นจำนวนมาก เกิดการพัฒนาบุคลากรในภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านทักษะและความชำนาญในการบริหารจัดการ การท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อนมากขึ้น ทั้งในด้านมาตรฐานการให้บริการและจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากขึ้น มีความจำเป็นในการวางแผนการปฏิบัติงานในระยะยาว ต้องมีการประสานงานในกิจกรรมที่มีความหลากหลายมากขึ้นด้วย การกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาท่าเรือต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต ก่อให้เกิดแนวทางและสามารถบรรลุจุดมุ่งหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยความรวดเร็ว

## สรุป กรอบการพัฒนาท่าเรือต้นทางภูเก็ต เรือระดับหรรษาขนาดเล็ก



ภาพที่ ๒๐ สรุปกรอบการพัฒนาท่าเรือต้นทางภูเก็ต รองรับเรือระดับหรรษาขนาดเล็ก

### ๙.๒ สรุปกรอบการพัฒนาท่าเรือต้นทางภูเก็ต รองรับเรือระดับหรรษาขนาดเล็ก มีดังนี้

**๑. นโยบายของรัฐบาล** ในการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือต้นทางที่ชัดเจน ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว จะส่งเสริมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถกำหนดแผนงานและงบประมาณในการรองรับ และขับเคลื่อนการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม มีความต่อเนื่อง ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว มุ่งสู่เป้าหมายในการเสริมสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับท้องถิ่น

**๒. การกำหนดหน่วยงานสนับสนุนและขับเคลื่อน** การพัฒนาท่าเรือต้นทางมีหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนหลายหน่วยงาน การบูรณาการการส่งเสริมและพัฒนาให้เป็น แนวทางเดียวกัน มีความเข้าใจในเป้าหมายในการดำเนินการเดียวกัน มีความสำคัญอย่างยิ่ง ก่อให้เกิด เอกภาพในการดำเนินการทั้งในด้านนโยบายและการปฏิบัติ และเป็นศูนย์กลางในการประสานงาน แก้ไขปัญหา สนับสนุน ส่งเสริม ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

**๓. การอบรมให้ความรู้กับบุคลากร** เนื่องจากการบริหารจัดการท่าเรือต้นทาง เพื่อรองรับ นักท่องเที่ยวจำนวนมาก มีกิจกรรมและการบริการผู้โดยสารที่หลากหลาย มีความจำเป็น ในการประสานงาน ร่วมมือกันในหลายหน่วยงาน ความรู้และความเข้าใจในการดำเนินการ มีความสำคัญในการลดข้อผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น สร้างความประทับใจให้กับนักท่องเที่ยวในการใช้ท่าเรือ ต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต การอบรมให้ความรู้กับบุคลากรจะก่อให้เกิดการบริการที่มีมาตรฐาน

มีประสิทธิภาพ เป็นสิ่งจูงใจให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญนำเรือเข้ามาใช้บริการมากขึ้น นักท่องเที่ยวเรียกร้องให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญนำเรือเข้ามาให้บริการเพิ่มขึ้นด้วย

**๔. โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ** ท่าเรือต้นทางเป็นสถานที่รองรับการเดินทางทางทะเลร่วมกับการเดินทางทางอากาศ มีการเข้าพักในโรงแรมร่วมกับการเดินทางท่องเที่ยว โดยใช้เรือสำราญเป็นแกนกลาง ดังนั้น การพัฒนาท่าเทียบเรือให้สามารถรองรับการเข้าออกของเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน เป็นปัจจัยสำคัญของการเป็นเมืองท่าต้นทาง รวมทั้งอาคารผู้โดยสารที่รองรับการปฏิบัติงานได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว คล่องตัว ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างสะดวกสบาย มีความปลอดภัยสูง ก็จะส่งเสริมให้การปรับเปลี่ยนกิจกรรมจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือต้นทางประสบความสำเร็จ ดึงดูดให้บริษัทที่ให้บริการเรือสำราญนำเรือเข้ามาใช้บริการมากยิ่งขึ้น

**๕. การคมนาคมเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ** ในการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในประสิทธิภาพของท่าเรือต้นทาง ในการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวให้มีเวลาในการท่องเที่ยวมากที่สุด และใช้เวลาในการเดินทางระหว่างท่าอากาศยาน โรงแรม แหล่งท่องเที่ยว และท่าเรือน้อยที่สุด ก่อให้เกิดรายได้มากที่สุดด้วยเวลาที่เอื้ออำนวย

**๖. การปรับปรุงกฎระเบียบ** ให้สอดคล้องและรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ด้วยเวลาที่กระชับรวดเร็ว ลดอุปสรรค ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น การนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ทำให้การเปลี่ยนผู้โดยสารที่ท่าเรือต้นทางมีความสะดวกสบาย รองรับการเดินทางที่มีเรือสำราญเข้ามาใช้บริการเป็นประจำมากขึ้น

**๗. ท่าเรือเชื่อมโยง** จากลักษณะเฉพาะของการท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งเป็นทั้งการเดินทางท่องเที่ยว พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านที่พัก อาหารและสันทนาการ สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก สามารถเข้าถึงพื้นที่ท่องเที่ยวที่บางครั้งเข้าถึงด้วยการเดินทางประเภทอื่น ๆ ได้ยาก



ภาพที่ ๒๑ ลักษณะเฉพาะของการท่องเที่ยวเรือสำราญ

ลักษณะเฉพาะของการท่องเที่ยวเรือสำราญ ทำให้การเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญต้องการเส้นทางเดินเรือที่มีคุณภาพ ประกอบด้วย ท่าเรือต้นทางที่ได้มาตรฐานและท่าเรือแวะพักที่มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว มีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและธรรมชาติที่สวยงามตลอดแนวชายฝั่ง ทำให้การพัฒนาเมืองท่าแบบแวะพักในพื้นที่ท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ การพัฒนาจุดจอดเรือที่จังหวัดสตูล (เกาะอาดัง - ราวี) จังหวัดกระบี่ (เกาะลันตาใหญ่) และจังหวัดระนอง จะช่วยส่งเสริมและเพิ่มจำนวนเมืองท่าแวะพักในประเทศไทยในเส้นทางเดินเรือ ส่งเสริมศักยภาพและเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือของท่าเรือต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต ก่อนที่เรือจะเดินทางไปยังเมืองท่าอื่น ๆ ในประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

ความจำเป็นในการเตรียมเรือให้มีความพร้อมตามภาพที่ ๒๒ ในการรองรับนักท่องเที่ยวชุดใหม่ที่เดินทางมาขึ้นเรือสำราญที่เมืองท่าต้นทาง ทำให้เมืองท่าต้นทางต้องมีความสามารถในการให้บริการเรือสำราญ ในการรองรับกิจกรรมเหล่านี้ได้ในขณะที่เรือจอดเทียบท่า และนำรายได้จากกิจกรรมเหล่านี้เข้าสู่ผู้ประกอบการและชุมชนในท้องถิ่น ดังนี้



ภาพที่ ๒๒ กิจกรรมเพื่อรองรับการเปลี่ยนผู้โดยสารและการเตรียมความพร้อมในการเป็นท่าเรือต้นทาง

### กิจกรรมเพื่อรองรับการเปลี่ยนผู้โดยสารและการเตรียมความพร้อมในการเป็นท่าเรือต้นทาง

๑. การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง โดยปกติเป็นกิจกรรมที่จะทำที่เมืองท่าต้นทาง โดยจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้เพียงพอที่จะรองรับกับเส้นทางเดินเรือทั้งระยะสั้น ระยะกลางหรือระยะยาว ความพร้อมและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในเมืองท่าอื่น ๆ ในเส้นทางเดินเรือ ท่าเรือต้นทางมีข้อจำกัดด้านอัตราการกินน้ำลึกของเรือหรือไม่ มีข้อจำกัดในการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมากหรือไม่ และข้อจำกัดด้านราคา ปกติเรือสำราญจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ในระหว่าง ๘๐๐ - ๑,๒๐๐ ตัน

๒. การซ่อมบำรุงเรือ ส่วนใหญ่เป็นการซ่อมบำรุงตามระยะเวลาหรือเป็นการซ่อมบำรุง เพื่อให้ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย ความพร้อมในการเดินเรือ ซึ่งจังหวัดภูเก็ตมีบริษัทที่รับดำเนินการด้านนี้อยู่แล้ว

๓. การขนส่งเสบียงและของใช้สิ้นเปลือง ปกติบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญจะสั่งเสบียงอาหารและของใช้สิ้นเปลืองเป็นจำนวนมากในแต่ละครั้ง ซึ่งปกติแล้วบริษัทที่ให้บริการดังกล่าวจะมีข้อจำกัดในการรองรับในด้านปริมาณมาตรฐาน และราคา แต่ที่ผ่านมาผู้ประกอบการยังขาดประสบการณ์ในการจำหน่ายเสบียงอาหารและของใช้สิ้นเปลืองในปริมาณมาก ขาดความเข้าใจในเรื่องข้อจำกัด

ด้านเวลาที่เรือจอดเทียบท่า ความตรงต่อเวลาในการส่งสินค้า ซึ่งการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก เรือไม่สามารถรับความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับสินค้าในปริมาณและในเวลาที่ต้องการได้ การให้ความรู้และความเข้าใจกับผู้ให้บริการในท้องถิ่นมีความสำคัญในการพัฒนาในเรื่องดังกล่าว

**๔. ของเสียและขยะจากเรือสำราญ** ถึงแม้ว่าบนเรือสำราญจะมีเครื่องมือและอุปกรณ์ในการดำเนินการในด้านของเสียและขยะที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล มีการนำของเสียกลับไปใช้งาน (Recycle Waste) แล้วก็ตาม แต่เรือสำราญยังมีความจำเป็นในการขนถ่ายของเสียบางประเภทที่ไม่สามารถดำเนินการบนเรือได้ อาทิ น้ำปนเปื้อนน้ำมัน (Sludge Oil) ของเสียติดเชื้อ (Medical Waste) ซึ่งต้องได้รับการสนับสนุนจากบริการกำจัดของเสียบนฝั่ง ประกอบกับข้อจำกัดด้านพื้นที่บนเรือ ดังนั้น ความสามารถในการรองรับของเสียและขยะจากเรือ ต้องสามารถรองรับได้ในด้านประเภท ปริมาณและความสามารถในการกำจัดของเสียที่ได้มาตรฐานสากล ขณะเดียวกันก็เป็นการสร้างรายได้ให้กับท้องถิ่นที่มีบริการเหล่านี้

**๕. พิธีการศุลกากรเอื้ออำนวย** การซ่อมบำรุงเรือสำราญให้มีความพร้อมตลอดเวลา มีความสำคัญในลำดับต้น ๆ ของการให้บริการเรือสำราญ อะไหล่เรือและสินค้าที่นำเข้ามาสำหรับเรือสำราญ เป็นสินค้าที่ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า เนื่องจากมิได้นำเข้ามาใช้ในประเทศ แต่นำส่งให้กับเรือซึ่งจดทะเบียนในต่างประเทศ (Tran-shipment Cargo / Tax exemption shipment) พิธีการศุลกากรที่สะดวกรวดเร็วจะสนับสนุนการปฏิบัติงานของเมืองท่าต้นทาง และทำให้เกิดรายได้จากการนำสินค้าผ่านแดนได้จากจำนวนสินค้าที่เรือต้องการ

**๖. ความสะดวกในการสับเปลี่ยนลูกเรือจำนวนมาก** กิจกรรมหลักอีกอย่างหนึ่งของเมืองท่าต้นทาง คือ การสับเปลี่ยนลูกเรือซึ่งหมดสัญญาว่าจ้างกับลูกเรือที่มาเปลี่ยนเพื่อรับตำแหน่งแทนที่ ซึ่งปกติ การสับเปลี่ยนลูกเรือจะดำเนินการคราวละมาก ๆ พิธีการที่เอื้ออำนวยสนับสนุนให้การสับเปลี่ยนลูกเรือเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วจะก่อให้เกิดรายได้จากที่พัก อาหาร การจับจ่ายซื้อสินค้า การท่องเที่ยว กับท้องถิ่นเป็นจำนวนมากเช่นกัน

**๗. โรงเรียนฝึกอบรมและหลักสูตรคนประจำเรือ** ลูกเรือที่มีความจำเป็นในการทดสอบ อบรมเพิ่มเติมเพื่อเลื่อนขั้น การทบทวนทักษะความรู้ (Re-skill) ตามข้อบังคับของรัฐเจ้าของธง (Flag State) หรือความต้องการของบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญ จะใช้โอกาสในขณะเรือเทียบท่าที่เมืองท่าต้นทาง ในการดำเนินการดังกล่าว ทำให้โรงเรียนเหล่านี้มักจะเข้ามาเปิดให้บริการในเมืองท่าต้นทาง นำรายได้เข้าสู่ท้องถิ่นทั้งค่าอบรม ค่าเดินทาง ค่าอาหาร และอื่น ๆ

**๙.๓ สรุปผลความพร้อมด้านศักยภาพของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตรองรับการเป็นท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise)**

ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตมีความพร้อมในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของร่องน้ำเดินเรือ และท่าเทียบเรือ ในการรองรับและพัฒนาสู่การเป็นเมืองท่าต้นทางรองรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก เพียงแต่มีความจำเป็นต้องยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้กับผู้โดยสาร เพื่อพัฒนาสู่การเป็นท่าเรือสำราญที่ได้มาตรฐานสากล ท่าเรือต้นทางในจังหวัดภูเก็ตได้เปรียบในด้านชื่อเสียงและศักยภาพ

ของแหล่งท่องเที่ยว เมืองท่าเชื่อมโยงที่อยู่ในระยะที่เหมาะสม มีเส้นทางเดินเรือที่มีศักยภาพและได้รับความนิยมนอยู่แล้ว สามารถเชื่อมโยงเส้นทางกับเมืองท่าที่กำลังพัฒนาและได้รับความนิยมน้อยอย่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ตั้งอยู่ในเส้นทางเดินเรือที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางท่าเรือท่องเที่ยวกับสาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งมีจำนวนประชากรอันดับที่ ๒ ของโลก มีนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและสนใจที่จะเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตอยู่แล้ว มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญ รวมทั้งมีการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญในเมืองสำคัญหลายแห่ง มีเรือสำราญของตนเอง แหล่งท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์ในสาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา ขณะเดียวกันการลงทุนของหลาย ๆ ประเทศในภูมิภาคตะวันออกเฉียงกลางในการพัฒนาเมืองท่าต้นทาง มีความร่วมมือกับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญหลายบริษัท อาทิ MSC Cruise และ Costa Cruise ในการกำหนดเส้นทางเดินเรือต้นทางจากเมืองท่าในกลุ่มประเทศดังกล่าว ซึ่งจังหวัดภูเก็ตสามารถพัฒนาท่าเรือต้นทางเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางกับกลุ่มประเทศต้นทางแบบคนละเมืองท่า (Open Jaw) ได้

ก้าวสำคัญของการพัฒนาท่าเรือต้นทางในจังหวัดภูเก็ต คือ การกำหนดนโยบายและแนวทางการสนับสนุนที่ชัดเจน โดยภาครัฐจัดตั้งคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อน สนับสนุน แก้ไขปัญหาอย่างมีเอกภาพ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สร้างความมั่นใจให้กับผู้ลงทุนและบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญในการร่วมกันพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญในกลุ่มจังหวัดอันดามัน สนับสนุนการอบรมให้ความรู้และส่งเสริมประสบการณ์รองรับการปฏิบัติงานเรือสำราญ นำข้อได้เปรียบด้านความมีจิตบริการของคนไทยมาสนับสนุนการดำเนินการในการพัฒนาบุคลากร เชิญผู้เชี่ยวชาญมาให้ความรู้ ชี้แนะในการกำหนดอัตราค่าภาระ การบริหารท่าเรือ สร้างความร่วมมือระยะยาวกับสายการบินเรือเพื่อเพิ่มจำนวนเรือที่จะเข้ามาใช้บริการให้มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ท่าเรือสามารถสร้างจุดคุ้มทุนในระยะเวลาที่รวดเร็วและนำไปสู่การสร้างกำไรในที่สุด

ท่าเรือสำราญเป็นโครงสร้างการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำขนาดใหญ่ หากมีแนวทางการพัฒนาที่ถูกต้อง ชัดเจนจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำที่ได้รับความสะดวก ราคาประหยัด เป็นศูนย์กลางในการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำ (Maritime Tourism Hub) และเกิดการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำผ่านท่าเทียบเรือสำราญ

## ๑๐. ข้อเสนอแนะ

๑๐.๑ ให้จังหวัดภูเก็ตเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการหน่วยงานภาครัฐและประสานการขับเคลื่อนการพัฒนาท่าเรือต้นทางในจังหวัดภูเก็ตสำหรับเรือสำราญหรูหราราคาเล็ก (Small Luxury Cruise) สนับสนุนการยกระดับมาตรฐานการให้บริการท่าเรือต้นทางสู่ระดับสากล ดึงดูดให้สายการบินเรือสำราญนำเรือเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต มีแนวทาง ดังนี้

๑) สนับสนุนการแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้ออำนวย เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

๒) การบริหารจัดการท่าเรือต้นทาง ในเรื่องความปลอดภัย ขยะ ของเสียจากเรือ การส่งน้ำ น้ำมันเชื้อเพลิง และเสบียงอาหาร ให้สามารถรองรับต่อความต้องการเพื่ออำนวยความสะดวกกับเรือสำราญ ควรมีมาตรฐานเทียบเท่ากับต่างประเทศ

๓) การเตรียมความพร้อมของอาคารผู้โดยสาร ให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยว ในการดำเนินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองพร้อมกับการเก็บอัตลักษณ์บุคคล (Biometric) รวมทั้งพิธีการศุลกากร พิธีการสรรพากร และด่านตรวจควบคุมโรค ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

๑๐.๒ ให้กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการร่วมกับ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สถาบันการศึกษาภาครัฐและเอกชน สมาคมที่เกี่ยวข้องในการพัฒนา และอบรมแรงงานไทยให้มีความพร้อม มีประสบการณ์การทำงานบนเรือสำราญในตำแหน่งหน้าที่ พื้นฐาน ในการเข้าสู่ตลาดแรงงานเรือสำราญในกลุ่มการปฏิบัติงานด้านห้องพัก ในตำแหน่งกลุ่ม ปฏิบัติงานหน้าที่พื้นฐาน เช่น Deck attendant Room Steward Bartender เจ้าหน้าที่ Cruise Check - in เจ้าหน้าที่ประสานงานด้านกระเป๋าสัมภาระ เจ้าหน้าที่ในการดำเนินการด้านการตรวจ ความปลอดภัยบุคคลและสัมภาระ และเจ้าหน้าที่มัคคุเทศก์ เป็นต้น และกลุ่มงานเดินเรือ เช่น คนประจำเรือ ช่างซ่อมเรือ เป็นต้น โดยมุ่งเน้นการพัฒนาฝีมือแรงงานในด้านต่าง ๆ ให้มีความสามารถ ในการสื่อสารได้หลากหลายภาษา มีประสบการณ์ในการทำงานร่วมกับผู้อื่น สามารถทำงานบนข้อจำกัด ด้านพื้นที่ ความหลากหลายของเชื้อชาติ การทำงานบนเรือที่มีสภาพอากาศที่ไม่แน่นอน รวมทั้ง ควรปรับปรุงหลักสูตรของสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ในตำแหน่งกลุ่มปฏิบัติงานหน้าที่พื้นฐานให้มีการฝึก การเรียนรู้ถึงสิ่งที่จะต้องไปปฏิบัติงานจริง สร้างแรงจูงใจ เกิดความท้าทาย รวมทั้งทำให้นักศึกษาเห็นถึง โอกาสที่จะประสบความสำเร็จต่อการประกอบอาชีพในธุรกิจเรือสำราญ เพื่อเป็นสิ่งดึงดูดให้บุคคล เหล่านี้เข้าสู่การปฏิบัติงานบนเรือสำราญมากยิ่งขึ้น เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการฝึกอบรม (Training Center) เพื่อไปปฏิบัติงานบนเรือสำราญ ซึ่งเป็นการสร้างรายได้ให้ประเทศอีกทางหนึ่งด้วย

๑๐.๓ ให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาและกระทรวงคมนาคม สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือ ต้นทางภูเก็ตสำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) จากโครงสร้างพื้นฐานของ ท่าเรือภูเก็ตที่มีความพร้อมอยู่แล้วให้สำเร็จตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๑๐.๔ ให้กระทรวงคมนาคม พิจารณาขยายขีดความสามารถด้านต่าง ๆ ในการขนส่งสาธารณะ ระหว่างท่าอากาศยานมายังท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต รวมทั้งการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต และแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ท่าอากาศยานกระบี่ โรงแรม ท่าเรือน้ำลึก ให้ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย ลดปัญหาการจราจรติดขัด และอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ให้กับนักท่องเที่ยว

๑๐.๕ ให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยดำเนินการประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการตลาด การท่องเที่ยวเรือสำราญ ด้วยข้อมูลความพร้อมในปัจจุบันของท่าเรือต้นทาง (Home Port) ที่จังหวัด ภูเก็ตสำหรับเรือสำราญหรูหรานขนาดเล็ก (Small Luxury Cruise) ดังนี้

๑) แผนการเตรียมความพร้อมด้านกายภาพของท่าเทียบเรือและอาคารผู้โดยสาร โดยท่าเรือภูเก็ตสามารถรองรับเรือสำราญขนาดความยาวไม่เกิน ๒๑๐ เมตร อัตราการกินน้ำลึก ๙.๐ เมตร ได้ตลอดเวลา อาคารผู้โดยสารสามารถรองรับนักท่องเที่ยว จำนวน ๗๐๐ คน ได้อย่างต่อเนื่อง

ซึ่งสามารถดำเนินการและรองรับนักท่องเที่ยวเข้า ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล มีพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกในการผ่านพิธีการเข้าเมืองพร้อมระบบอัตลักษณ์บุคคล (Biometric) และการผ่านพิธีการช่องไม่มีสิ่งของต้องสำแดงและช่องมีสิ่งของต้องสำแดงของศุลกากรมาตรฐานเดียวกับท่าอากาศยาน และการดำเนินพิธีการสำหรับสินค้าที่ได้รับยกเว้นภาษี (Tax Exemption

Shipment) สำหรับนักท่องเที่ยวชาวออก มีการเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม ในด้านการส่งน้ำ น้ำมันเชื้อเพลิง และเสบียงอาหาร การบริหารจัดการขยะที่ได้มาตรฐาน การปรับเปลี่ยน ลูกเรือจำนวนมากให้ได้รับความสะดวกรวดเร็ว การซ่อมบำรุงเรือ ซึ่งบริษัทและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะเป็นผู้ดำเนินการให้แล้วเสร็จประมาณ ปี ๒๕๖๕

๒) การส่งเสริมด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์ เพื่อดึงดูดให้บริษัทที่ให้บริการ เรือสำราญเข้ามาใช้ท่าเรือต้นทางที่จังหวัดภูเก็ต โดยให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พิจารณาแนวทางการดำเนินการร่วมกับบริษัทที่ให้บริการเรือสำราญและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามประเด็นต่อไปนี้

(๒.๑) การจัดกิจกรรมทางการตลาด (Event Marketing) ได้แก่ การส่งเสริมการเข้าร่วม งานแสดงสินค้าระดับโลก (Trade Events) อาทิงาน Seatrade Cruise Global การเข้าร่วมการประชุม (Conferences) สัมมนา (Seminars) งานนิทรรศการ (Exhibitions) และการจัดกิจกรรมเผยแพร่ ความพร้อมของผู้ประกอบการของกลุ่มประเทศลูกค้าเป้าหมาย (Roadshows)

(๒.๒) การจัดกิจกรรม ด้านโฆษณา (Advertising) และการวางแผนสื่อ (Media Campaign) เพื่อสร้างการรับรู้ให้แก่ลูกค้า สายการเดินทาง และสร้างความน่าสนใจแก่นักท่องเที่ยวทั่วโลก ทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ (Print) บทความโฆษณา (Advertorial) สื่อภาพยนตร์ (Movie Placement) โฆษณาทีวี (TV Commercials) และสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media)

(๒.๓) การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ (Public Relation) และกิจกรรม สร้างความสัมพันธ์กับสื่อ (Media Familiarization) ได้แก่ การเชิญสื่อมวลชนในแวดวงธุรกิจท่องเที่ยว เรือสำราญ เดินทางมายังจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดเป้าหมาย การเชิญลูกค้าสายการเดินทาง เรือสำราญ (Cruise Liners) เชิญบุคคลผู้มีชื่อเสียง (Celebrities) เชิญผู้มีอิทธิพลทางการท่องเที่ยวระดับโลก (Influencers) เยี่ยมชมประเทศไทย รวมทั้งการจัดกิจกรรมการตลาดร่วมกับผลิตภัณฑ์สินค้าแบรนด์ชั้นนำ ของโลก ให้ร่วมเดินทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับเรือสำราญมายังประเทศไทย เป็นต้น

๓) การบริหารจัดการท่าเรือต้นทาง ควรมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับของผู้ประกอบการธุรกิจ เรือสำราญ อาทิ ผู้บริหารที่มีผลงานเป็นที่ยอมรับ เพื่อสร้างความเชื่อมั่น ซึ่งจะเป็นการดึงดูดสายเรือ ให้เข้ามาใช้บริการท่าเรือต้นทางมากยิ่งขึ้น

-----

หน้าว่าง

## บรรณานุกรม

### สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม. “อัตราค่าจ้างนำร่องท่าเรือภูเก็ต.” สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕. <http://old.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-00-37/2014-01-19-05-07-35/2014-01-19-05-52-14/6/item/292-2014-01-21-14-56-10>

กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม. “สถิติเรือและผู้โดยสารจากระบบ NSW.” สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕. <https://nsw.md.go.th/msportal/>.

สมาคมเรือสำราญนานาชาติ “Economic Contribution of Cruise Tourism in Southeast Asia – ๒๐๑๔ Major Finding by Business Research & Economic Advisors page ๒ of ๗” สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕ <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2019-usa-cruise-eis.ashx>

Athanasios Pallis. “ท่าเรือแะพัก (*Port of Call*).” สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕. <https://porteconomicmanagement.org/pemp/contents/part๓/cruise-terminal-design-equipment/>.

Erica Silverstein. “การแบ่งขนาดของเรือตามความจุผู้โดยสาร- Cruise Critic.” สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ <https://www.cruisecritic.com.au/articles.cfm?ID=๓๖๐&stay=๑&posfrom=๑>

“ข้อกำหนดเกี่ยวกับขนาดของเรือโดยกรมเจ้าท่า.” สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕. [HTTP://WWW.MD.GO.TH/SHIP\\_SCHEDULE/LAWS๔PHP](HTTP://WWW.MD.GO.TH/SHIP_SCHEDULE/LAWS๔PHP).

“หน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐภาคี.” สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕. <https://md.go.th/isps-code/>.

กรมเจ้าท่า. “วิธีคิดค่าจ้างนำร่อง.” สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕. [www.md.go.th](http://www.md.go.th).

### วารสารและเอกสารอื่น ๆ

รายงาน is this a home port, an analysis of the cruise industrial’s selection criteria by Maria B. Lekakou, Athanasios A. Pallis and George K Vaggelas, University of the Aegean, Greece

หน้าว่าง

ภาคผนวก

หน้าว่าง

ภาคผนวก ก

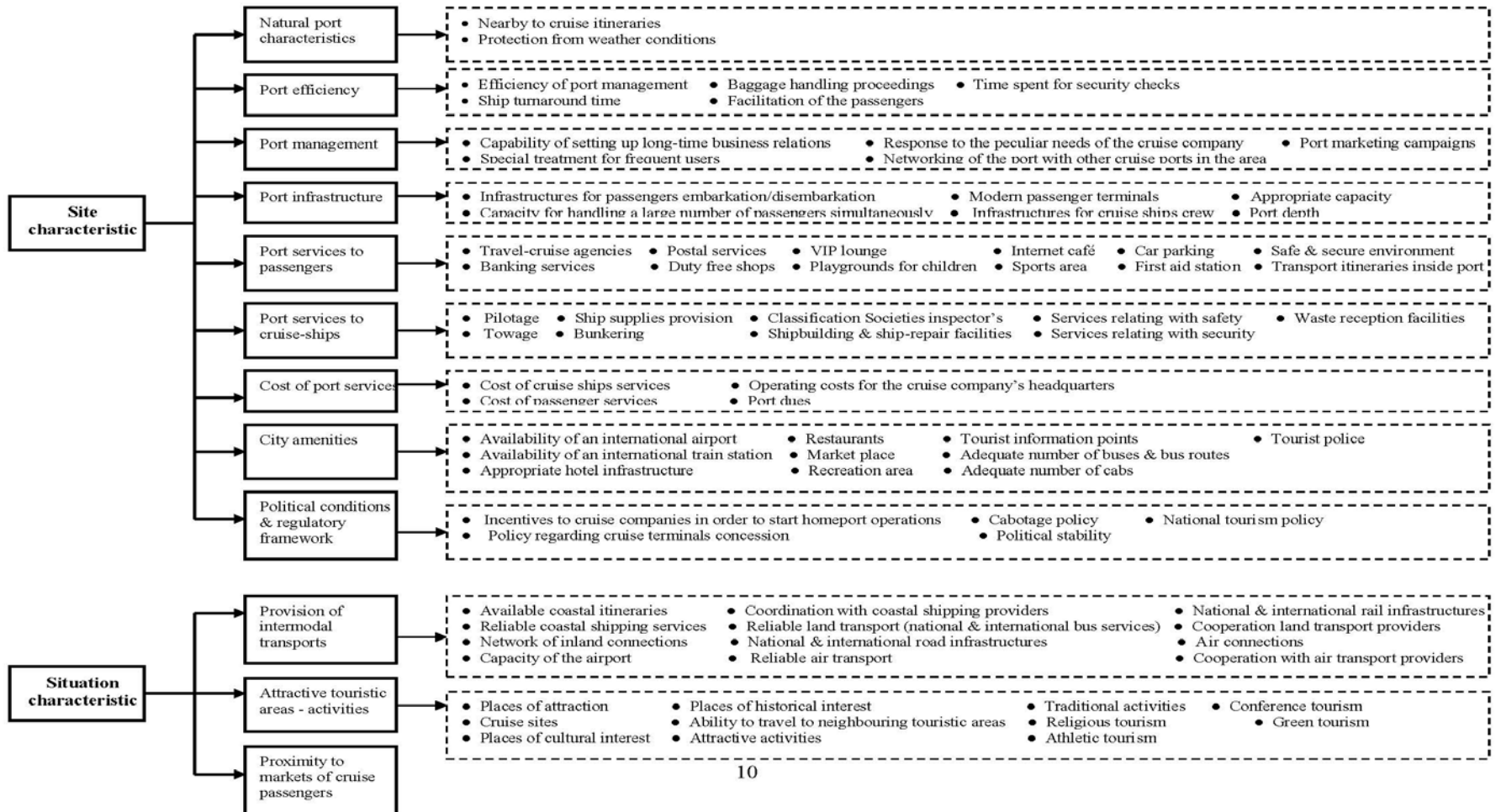
หลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือ  
เข้ามาใช้ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเป็นท่าเรือต้นทาง

หน้าว่าง

หลักเกณฑ์ที่ดึงดูดให้สายการบินเรือเข้ามาใช้ท่าเรือนำลึฏเกิดเป็นท่าเรือต้นทาง

จากรายงาน Is this a home port, an analysis of the cruise industrial's selection criteria by Maria B. Lekakou, Athanasios A. Pallis and George K Vaggelas, University of the Aegean, Greece และการประเมินของที่ปรึกษา ซึ่งมีประสบการณ์ในพื้นที่มากกว่า ๓๐ ปี

Figure 4. Cruise homeport's attractiveness criteria



หน้าว่าง

ภาคผนวก ข  
ตัวอย่างการทำการส่งเสริมการตลาด  
ของสาธารณรัฐสิงคโปร์  
โดย Singapore Tourism Board

หน้าว่าง

ตัวอย่างการทำการส่งเสริมการตลาดของสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดย Singapore Tourism Board

## Cruise Development Fund - Overview

### Funding Categories

#### New Cruise Ship

- **Definition:** Cruise ship has not homeported in Singapore
- **Grant support:** up to 50% of qualifying costs. Support period shall be no longer than three years per application
- **Outcome:** Must homeport in Singapore for a minimum of 3 months by end of support period.

#### Existing Cruise Ship

- **Definition:** Cruise ship already doing homeport/turnaround sailings in Singapore
- **Grant support:** up to 30% of qualifying costs. Support period shall be no longer than three years per application.
- **Outcome:** Must double the number of existing homeport sailings and be homeported for a minimum of 6 months by end of support period.

### Qualifying Applicants

Cruise companies shall be of good financial standing, possess excellent track records in the area of leisure cruise business, display a clear tourism focus in their business and be committed to growing their cruise business out of Singapore.

### Disbursement of Grant

The grant will be disbursed to successful applicants on a reimbursement basis.

## Cruise Development Fund – Qualifying Activities

QUALIFYING ACTIVITIES	QUALIFYING COSTS
<b>a) Market Research and Feasibility Studies</b>	
Consumer research/ concept testing/ quantitative study on market potential/ port feasibility studies	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultancy fees</li> <li>• Consumer research costs</li> </ul>
<b>b) Channel Development</b>	
Trade events/seminars	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Venue and F&amp;B costs</li> <li>• Trainer fees</li> </ul>
Trade Collaterals	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creative development &amp; production costs</li> <li>• Translation services</li> </ul>
Trade Advertising	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creative development and production costs</li> <li>• Media buys</li> </ul>
Trade and Media Familiarisation Trips to Singapore or for ex-Singapore product	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flights (economy-class only), land package (e.g. hotel accommodation of 4* and below or its equivalent, transport)</li> </ul>
<b>c) Market Development</b>	
Consumer advertising, tactical campaigns and consumer awareness initiatives e.g. consumer shows, collaterals, advertorials, placement in movies, web marketing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creative development and production costs</li> <li>• Venue and F&amp;B costs</li> <li>• Media buys</li> <li>• Search engine marketing/ optimization etc.</li> </ul>
(Consumer) Media Familiarisation Trips to Singapore or for ex-Singapore product	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flights (economy-class only), land package (e.g. hotel accommodation of 4* and below or its equivalent, transport)</li> </ul>
<b>d) Others</b>	
- Audit costs	

หน้าว่าง

ภาคผนวก ค  
กฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง

หน้าว่าง

กฎหมาย ประกาศ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง



พระราชบัญญัติรกรงนำเทียวและม้คคุเทศก์ พ.ศ. ๒๕๕๑



ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๓๔/๒๕๖๑  
เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์



ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๖๕/๒๕๖๔  
เรื่อง แนวทางปฏิบัติในการตรวจและออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับ  
ความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล



พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖  
มาตรา ๑๑๙ ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ



รายงาน แนวทางปฏิบัติในการจัดการชายะตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่า  
ด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ โดย นายชนะชัย เลิศสุชาตวนิช  
นิติกรชำนาญการ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม



ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๔๐๑/๒๕๔ เรื่อง ข้อกำหนดการใช้เรือลากจูง  
(Tug Boat) เขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต



ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๘๘/๒๕๑๕ เรื่อง การนำเรือต่างประเทศเข้าเทียบท่า  
และออกจากเทียบ

หน้าว่าง

## ภาคผนวก ง

- รายชื่อคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา
- รายชื่อที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการ
- รายชื่อที่ปรึกษา ผู้ชำนาญการ นักวิชาการ และเลขานุการประจำคณะกรรมการ
- รายชื่อคณะอนุกรรมการ ในคณะกรรมการ

## รายชื่อคณะกรรมการการท่องเที่ยว วุฒิสภา

๑. พลเอก ณะศักดิ์ ปฎิมาประกร	ประธานคณะกรรมการ
๒. พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. พลเรือเอก ชุมนุช อัจวงษ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๔. พลเอก โปฏก บุนนาค	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๕. นางฉวีรัตน์ เกษตรสุนทร	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๖. พลเรือเอก อธิคมน์ ภมรสุต	เลขาธิการคณะกรรมการ
๗. พลเอก บุญธรรม โอริส	รองเลขาธิการคณะกรรมการ
๘. นายอนุศักดิ์ คงมาลัย	โฆษกคณะกรรมการ
๙. พลเอก พิศณุ พุทธวงศ์	รองโฆษกคณะกรรมการ
๑๐. พลเอก ไพโรจน์ พานิชสมัย	ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๑. นายชลิต แก้วจินดา	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๒. พลเอก ชยติ สุวรรณมาศ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑๓. พลเอก นาวัน ดำริกาญจน์	กรรมการ
๑๔. ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์	กรรมการ
๑๕. พลเอก ปรีชา จันทร์โอชา	กรรมการ
๑๖. นายปัญญา งานเลิศ	กรรมการ
๑๗. นายไพโรจน์ พ่วงทอง	กรรมการ
๑๘. พลตำรวจโท วิบูลย์ บางท่าไม้	กรรมการ
๑๙. พลเอก ศุภรัตน์ พัฒนวิสุทธิ	กรรมการ

รายชื่อที่ปรึกษาทิติมศักดิ์ประจำคณะกรรมการ

๑. นายสุรพงษ์ เตชะหรวุจิตร
๒. นายวิจิต ประกอบโกศล
๓. นายกรต โรจนเสถียร
๔. นายสุเมธ สุทัศน์ ณ อยุธยา
๕. นายภราเดช พยัฆวิเชียร
๖. นายชนะพันธ์ แก้วกล้าไชยวุฒิ
๗. รองศาสตราจารย์วิไลลักษณ์ สุกุลภักดี
๘. นายพรชัย พัฒนะจินดา
๙. นายกรณ์ย์ สุทธารมณ
๑๐. นายสมชาย พงษ์กัลป์
๑๑. นายจิรุตต์ อิศรางกูร ณ อยุธยา
๑๒. นายอดิษฐ์ ชัยรัตนานนท์
๑๓. พันตำรวจเอก ชัยพร ออฟูวงศ์
๑๔. นางเพชรรา ศิริตระกูลชัย
๑๕. นายปัญญา แสงสุริยัน
๑๖. นายอนันต์ วงศ์เบญจรัตน์
๑๗. นายสุเทพ เกื้อสังข์
๑๘. นายศิริปกรณ์ เขียวสมุทร
๑๙. นายนพดล ภาคพรต
๒๐. นายวิจิต พัฒนโกศัย
๒๑. นายยุทธ ลิம்ப์ศิริระ
๒๒. นางปฎิมา ตันติคมน

รายชื่อที่ปรึกษา ผู้ชำนาญการ นักวิชาการ และเลขานุการประจำคณะกรรมการ

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| ๑. พลเอก บัณฑิตย์ บุนยะปาน              | ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ   |
| ๒. นางสาวศุภวรรณ ถนอมเกียรติภูมิ        | ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมการ   |
| ๓. นายศุภกรีย์ สิทธิวินิช               | ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมการ |
| ๔. นางจุฑาพร เรืองรณอาษา                | ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมการ |
| ๕. นางสาวกชนิภา อินทสุวรรณ              | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๖. พลอากาศเอก ถาวรวัฒน์ จันทนาคม        | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๗. นางสุพจี นิลอุบล                     | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๘. นายนันท์ชัย โรจนวรรณสินธุ์           | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๙. นายชลัทภณ บุนนาค                     | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๑๐. นายประทีป เจริญพร                   | นักวิชาการประจำคณะกรรมการ  |
| ๑๑. นาวาอากาศเอก อภิระเดช ครามะคำ       | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๒. พันตรี อาเขตต์ ชันธชัย              | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๓. พลอากาศเอก วิริยะ มีศิริ            | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๔. พลเรือตรีหญิง ภณินท์ทิพย์ สาทรรักษ์ | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๕. นางสาวนพร ประวีณเมธ                 | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๖. นางสาววิภาดา เลิศสุวรรณกุล          | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๗. นายชาคริต ปีตานพงศ์                 | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๘. นางสาวสุวงษา ปิยะพิสุทธิ์           | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๑๙. นายกฤตยศ สุจิตต์                    | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๐. นายวีระพล คงมั่น                    | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๑. นางสาวปิยพัชร์ ภูศิริ               | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๒. นายยุทธ ลิมป์ศิระ                   | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๓. นายจักรสิทธิ์ แก้ววิไล              | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๔. นายจักราทิตย์ ธนาคม                 | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๕. นางจุไรรัตน์ จุลจักรวัฒน์           | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๖. นางสาวสุชาดา เชื้อโพธิ์             | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๗. นางสาวณัฐรส ตั้งประสิทธิ์           | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๘. นายวันชัย คนงาม                     | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๒๙. นายชาติชาย เทพแปง                   | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |
| ๓๐. พลอากาศตรี วีระศักดิ์ นวลปลอด       | เลขานุการประจำคณะกรรมการ   |

## รายชื่อคณะกรรมการ ในคณะกรรมการ

คณะกรรมการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ  
และการจัดทำและดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติด้านการท่องเที่ยว

- |                                    |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลอากาศเอก อติศักดิ์ กลั่นเสนาะ | ประธานคณะกรรมการ               |
| ๒. นายชลิต แก้วจินดา               | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. พลเอก นาวิณ ดำริกาญจน์          | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔. นายอนุศักดิ์ คงมาลัย            | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕. นางจุฑาพร เรืองธนาอาษา          | อนุกรรมการ                     |
| ๖. พลอากาศเอก เมธา สังขวิจิตร      | อนุกรรมการ                     |
| ๗. พลอากาศโท ธรรมนิศย์ สิงห์คะสะ   | อนุกรรมการ                     |
| ๘. นาวาอากาศโท มโน อุดมเวช         | อนุกรรมการ                     |
| ๙. นางสุพจี นิลอุบล                | อนุกรรมการ                     |
| ๑๐. พลอากาศเอก วิริยะ มีศิริ       | อนุกรรมการ                     |
| ๑๑. นายเกรียงศักดิ์ แสงจันทร์      | อนุกรรมการ                     |
| ๑๒. นาวาเอก หนึ่ง กาญจนัมพะ        | อนุกรรมการและเลขานุการ         |
| <b>ที่ปรึกษาคณะกรรมการ คือ</b>     |                                |
| ๑. พันเอก อนุพล ตั้งส้าน           | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ         |
| ๒. นายอารัญ บุญชัย                 | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ         |
| ๓. นายยุทธ ลิมปศิริระ              | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ         |

**คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวทางบก**

- |                                      |                                   |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| ๑. พลเอก โปฏภุช พูนนาค               | ประธานคณะอนุกรรมการ               |
| ๒. นายอนุศักดิ์ คงมาลัย              | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. พลเอก พิศณุ พุทธวงศ์              | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔. นางฉวีรัตน์ เกษตรสุนทร            | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕. ร้อยเอก ประยุทธ์ เสาวคนธ์         | อนุกรรมการ                        |
| ๖. นายชลิต แก้วจินดา                 | อนุกรรมการ                        |
| ๗. นายไพโรจน์ พ่วงทอง                | อนุกรรมการ                        |
| ๘. พลเอก อติศร สุวรรณตรา             | อนุกรรมการ                        |
| ๙. รองศาสตราจารย์ทวีศักดิ์ สุทกวาทีน | อนุกรรมการ                        |
| ๑๐. นายชลัทภณ พูนนาค                 | อนุกรรมการ                        |
| ๑๑. นางสาวนพร ประวีณเมธ              | อนุกรรมการ                        |
| ๑๒. นางจุไรรัตน์ จุลจักรวัฒน์        | อนุกรรมการและเลขานุการ            |
| <b>ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ คือ</b>    |                                   |
| ๑. นางนุชนาถ วสุรัตน์                | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๒. รองศาสตราจารย์นริวรรณ จินตกานนท์  | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๓. นางสาวศิริณี ศิริพงษ์พันธ์        | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๔. นายบวรวิชัย บางท่าไม้             | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๕. นายวิชิต พัฒนโกศัย                | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๖. นางสาวนวลหง อภินาคคุณ             | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๗. นายณภัสรพี เดชาขงกูร              | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |

คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวทางน้ำ และอื่น ๆ

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| ๑. พลเรือเอก ชุมนุช อัจวงษ์            | ประธานคณะอนุกรรมการ               |
| ๒. พลเอก บุญธรรม โอริส                 | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. พลเรือเอก อธิติคมน์ ภมรสุต          | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔. พลเอก ชยุดิ สุวรรณมาศ               | รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕. นางสาวณัชชาวีล วาณิชย์สุรางค์       | อนุกรรมการ                        |
| ๖. นายเน้นทชัย โรจน์วรรณสินธุ์         | อนุกรรมการ                        |
| ๗. พลเรือเอก จุมพล ลุมพิกานนท์         | อนุกรรมการ                        |
| ๘. นางปฎิมา ตันติคมน์                  | อนุกรรมการ                        |
| ๙. นายสุรวัช อัครวรรมาศ                | อนุกรรมการ                        |
| ๑๐. นาวาเอก หนึ่ง กาญจนัมพะ            | อนุกรรมการ                        |
| ๑๑. นายอภิชาติ พัชรภิญโญพงศ์           | อนุกรรมการ                        |
| ๑๒. พลเรือตรีหญิง ภณินท์ทิพย์ สาตราภัย | อนุกรรมการและเลขานุการ            |
| <b>ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ คือ</b>      |                                   |
| ๑. นายพลวัต ณ นคร                      | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๒. นางกัลยาณี ธรรมจารีย์               | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๓. นายวัฒนา โชคสุวณิช                  | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |
| ๔. นายพิพัฒน์ชัย จันทร์เรือง           | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ            |

**คณะอนุกรรมการพิจารณาเรื่องร้องเรียน ร้องทุกข์ และศึกษาปัญหา  
ด้านความปลอดภัย ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยว ทั้งในประเทศและต่างประเทศ**

๑. พลตำรวจโท วิบูลย์ บางท่าไม้	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. พลเอก ศุภรัตน์ พัฒนาวิสุทธิ	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๓. นายปัญญา งานเลิศ	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง
๔. นายศรีศักดิ์ ว่องสงสาร	อนุกรรมการ
๕. นายประทีป เจริญพร	อนุกรรมการ
๖. พลตำรวจโท ยงยศ นาคเฉลิม	อนุกรรมการ
๗. พลตำรวจตรี สมเกียรติ ธรรมนิยาย	อนุกรรมการ
๘. พลตำรวจตรี ชัยวรินทร์ เพ็ญสุภา	อนุกรรมการ
๙. นายทวีศักดิ์ เดชเดโช	อนุกรรมการ
๑๐. นายนลิน ตั้งประสิทธิ์	อนุกรรมการ
๑๑. พลอากาศตรี วีระศักดิ์ นवलปลอด	อนุกรรมการ
๑๒. นายชาติชาย เทพแปง	อนุกรรมการและเลขานุการ
<b>ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ คือ</b>	
๑. นายณัฐกิตติ์ โสภาคดิษฐพงษ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒. พันตำรวจเอก ศุภโชค หงษ์สตาร์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๓. นางวัชรี ปรัชญานุสรณ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๔. นายจาตุรนต์ ภัคดีวานิช	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๕. นางสาวฐาปนี เกียรติไพบูลย์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๖. ผู้ช่วยศาสตราจารย์กั้วาน ยอดวิศิษฐ์ศักดิ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๗. พลตำรวจตรี พจน์ บุญมาภักย์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๘. นายประวิทย์ จิตนราพงศ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ

## รายชื่อฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการท่งเที่ยว วุฒิสภา

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| ๑. นางสาวเกศชนก เสียงเปรม     | วิทยาการชำนาญการพิเศษ ปฏิบัติหน้าที่<br>กำกับดูแลการปฏิบัติราชการ<br>ของกลุ่มงานคณะกรรมการการท่งเที่ยว |
| ๒. นางสาวสุภารัตน์ หมวดอินทร์ | วิทยาการชำนาญการพิเศษ  |
| ๓. นายฉัตรชัย ลายคราม         | นิติกรปฏิบัติการ   |
| ๔. นางสาวสมหมาย คำมุงคุณ      | นิติกรปฏิบัติการ   |
| ๕. นางสาววริษฐา นุ่มวงศ์      | นิติกรปฏิบัติการ   |
| ๖. นางสาวสว่างใจ มนตรีพิลา    | วิทยาการปฏิบัติการ   |
| ๗. นางสาวจิตติมา สร้อยเงิน    | เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน  |
| ๘. นางสาวนิภาพร เขาแก่ง       | เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน  |
| ๙. นายภักพล ศรีแดง            | เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน  |
| ๑๐. นางสาวชิตชนก ไชยกิจ       | นักวิชาการสนับสนุนงานวิชาการ   |
| ๑๑. นายสุพัฒน์ พลทองมาก       | นักวิชาการสนับสนุนงานวิชาการ   |

-----

กลุ่มงานคณะกรรมการการท่งเที่ยว  
สำนักกรรมการ ๓  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๑๓ - ๔