

แนวทางการจัดเก็บรายได้การใช้ท่าเทียบเรือ กรณีศึกษา ท่าเทียบเรือเกาะสีชัง

ศุจินธร ทรงสิทธิเดช¹, ไพโรจน์ ไร่ธนชลกุล¹

¹คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข

อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี 20131

โทร. 0-3810-2222 ต่อ 3091 โทรสาร 0-3839-3231

E-mail {*nu_ppang, paioj_iang}@hotmail.com

บทคัดย่อ

ท่าเทียบเรือ เป็นองค์ประกอบสำคัญในระบบการพัฒนาการท่องเที่ยวเกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี เป็นจุดเชื่อมต่อทางเดียวในการเดินทางท่องเที่ยวหรือประกอบกิจกรรมต่างๆ หน่วยงานที่ดูแลคือ เทศบาลตำบลเกาะสีชัง เพื่ออำนวยความสะดวก และรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้น งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์หลักคือ การวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางในการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือ ดังนั้นจึงนำข้อมูลในการเก็บรายได้ท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง และท่าเทียบเรือเขาหมาจอ พิพิธภัณฑ์ธรรมชาติเกาะและทะเลไทย อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มาเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ พบว่า ท่าเทียบเรือทั้ง 2 แห่ง มีรายได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามอัตราค่าโดยสาร จากนั้นวิเคราะห์กรณีท่าเทียบเรือเกาะสีชังด้วยวิธี SWOT Analysis รวมทั้งแบบสอบถาม การสัมภาษณ์ประชาชนในท้องถิ่น เจ้าหน้าที่เทศบาลที่เกี่ยวข้อง และผู้ประกอบการ เพื่อให้เกิดการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่มีประสิทธิภาพต่อผู้ให้และผู้ให้บริการ จากการศึกษาพบว่า เทศบาลตำบลเกาะสีชังสามารถจัดเก็บรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือ ในแนวทางเช่นเดียวกับกับเทศบาลตำบลบ้านเพ คิดเป็นร้อยละ 5 ของอัตราค่าโดยสาร นั่นคือ อัตรา 2 บาทต่อผู้โดยสารหนึ่งราย ผู้ประกอบการยังคงเหลือกำไรในการดำเนินการ โดยจำเป็นต้องมีการกำหนดกฎระเบียบเชิงนโยบายให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ประกอบการเตรียมความพร้อมด้านต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น ส่งผลดีต่อการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว ความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจท้องถิ่น สร้างรายได้ให้หน่วยงาน และประชาชน นำมาสู่การพัฒนาาระบบสาธารณูปโภค และท่าเทียบเรือต่อไป

คำสำคัญ: การบริหารจัดการท่าเรือ; ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว; แนวทางการจัดเก็บรายได้

1. ที่มาและความสำคัญ

อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี เดิมมีการปกครองแบบกิ่งอำเภอได้ยกฐานะเป็นอำเภอเกาะสีชัง เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ.2537 เปลี่ยนฐานะเป็นเทศบาลตำบลเกาะสีชัง ในวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ.2542 สภาพภูมิประเทศเป็นเกาะกลางทะเล ประกอบด้วย 9 เกาะ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา ไซดหิน ห่างจากฝั่ง อำเภอศรีราชาประมาณ 12 กิโลเมตร เป็นท่าจอดพักเรือสินค้านานาชาติ มีทัศนียภาพสวยงาม และนำท่องเที่ยวในบรรยากาศธรรมชาติแบบท้องถิ่น การเดินทางจากอำเภอศรีราชาเพื่อไปทำกิจกรรมต่างๆ สามารถเดินทางได้เพียงทางเรือโดยสารขึ้นที่ท่าเทียบเรือโดยสารที่เกาะสีชัง ดังนั้นเห็นได้ว่าองค์ประกอบ

สำคัญของการเดินทาง คือ ทำเทียบเรือ ซึ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางจึงจำเป็นต้องมีประสิทธิภาพที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวหรือผู้ใช้บริการที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

ปัจจุบันรัฐบาลให้การสนับสนุนให้มีการเที่ยวในประเทศมากยิ่งขึ้น และทำเทียบเรือเป็นปัจจัยเกื้อหนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของอำเภอเกาะสีชัง ตามประเด็นยุทธศาสตร์จังหวัดชลบุรีเพื่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ครบวงจรได้คุณภาพและมีมาตรฐาน หากมีการปรับปรุงประสิทธิภาพทำเทียบเรือควบคู่กับการพัฒนาการท่องเที่ยวตามความต้องการของจังหวัดแล้วนั้น การเดินทางไปเกาะสีชังสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และเกิดอรรถประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการทำเทียบเรือเกาะสีชัง

เนื่องจากท่าเรือมีความสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่นๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม การบริหารจัดการท่าเรือเป็นการจัดระบบการบริการเพื่อสาธารณะที่ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ด้านต่างๆ ของทุกฝ่าย และวางแผนการบริหารจัดการท่าเรือในระยะยาวอย่างรอบคอบเพื่อตอบสนองความต้องการที่มีจุดมุ่งหมายแตกต่างกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อไม่ให้เกิดผลเสียแก่ส่วนรวมที่อาจเกิดขึ้น ดังนั้นงานวิจัยนี้ได้เสนอแนวทางการบริหารจัดการท่าเรือเกาะสีชัง โดยมุ่งเน้นที่แนวทางการจัดเก็บรายได้การใช้ทำเทียบเรือ กรณีเรือโดยสารข้ามฟากให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวไปสู่การส่งเสริมให้ผู้ให้บริการสามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น เพื่อพัฒนาด้านสาธารณูปโภคและคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างยั่งยืนต่อไป

2. ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1. รูปแบบการบริหารท่าเรือ

รูปแบบของการบริหารท่าเรือขึ้นนั้นจะอยู่กับลักษณะและวัตถุประสงค์ของท่าเรือแต่ละแห่ง (กมลชนก สุทธิวาทณฤพภูมิ, 2552) สรุปได้ดังนี้

- 2.1.1. การบริหารท่าเรือโดยรัฐ(Nationalized Ports)
- 2.1.2. การบริหารท่าเรือโดยเทศบาลเมือง(Municipal Ports)
- 2.1.3. การบริหารท่าเรือโดยการท่าเรือ(Autonomous Port Authority)
- 2.1.4. การบริหารท่าเรือโดยเอกชน(Private Owned Ports)

2.2. ทฤษฎีทางด้านการวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

เอกชัย บุญยาทิษฐาน (2553) ได้ให้ความหมายเบื้องต้นว่า SWOT คือ เทคนิคอย่างหนึ่งที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกขององค์กร เพื่อนำผลที่ได้ในรูปแบบของจุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และภัยคุกคาม (Threat) มากำหนดกลยุทธ์วางแผนและพัฒนาองค์กร

นันทิยา หุตานุวัตรและณรงค์ หุตานุวัตร (2545) กล่าวว่ากระบวนการวิเคราะห์ SWOT เป็นวิธีที่รู้จักและใช้กันอย่างแพร่หลาย เป็นกระบวนการที่ใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมสำหรับตนเอง วิธีการและเทคนิคในการวิเคราะห์สภาวะขององค์กร SWOT ย่อมา จาก

Strengths คือ จุดแข็ง หมายถึง ความสามารถและสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นบวก ซึ่งองค์กรนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง การดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ดี

Weaknesses คือ จุดอ่อน หมายถึง สถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นลบและด้อยความสามารถ ซึ่งองค์กรไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง การดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ไม่ดี

Opportunities คือ โอกาส หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้การทำงานขององค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง สภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการขององค์กร

Threats คือ อุปสรรค หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางการทำงานขององค์กรไม่ให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึงสภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นปัญหาต่อองค์กร

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (2545) กล่าวว่า การจัดทำแผนกลยุทธ์องค์กรจำเป็นต้องวิเคราะห์ SWOT เพื่อให้เกิดคุณค่าและความสามารถในการแข่งขันในการดำเนินงาน ส่งผลทำให้การใช้ทรัพยากรต่างๆ รวมทั้งทรัพยากรทางการเงิน (Financial Resources) มีการใช้งานได้สมกับอัตราประโยชน์สูงสุดขององค์กร รวมทั้งก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ต่อองค์กรและผู้ให้บริการได้อย่างแท้จริง

2.3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วรพงศ์ อินทนิษฐ์ (2548) ศึกษาถึงผลการลงทุนในโครงการท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (Yacht Marina) ในจังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาพื้นที่อ่าวภูเก็ต เป็นโครงการที่เน้นหลักด้านการบริการ ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดต่อผู้ใช้บริการในระยะยาว การลงทุนมีความเสี่ยงและให้ผลตอบแทนไม่คุ้มค่า ควรมีการบริหารจัดการด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์ที่ดีจะช่วยให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า

จิราวรรณ ศุภคต (2551) ศึกษาการวัดประสิทธิภาพเชิงเทคนิคในการดำเนินงานของสะพานปลา และท่าเทียบเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลและส่งเสริมขององค์การสะพานปลา วิเคราะห์ด้วยวิธี Data Envelopment Analysis (DEA) โดยใช้ CCR Model (Output-oriented) จากคำแนะนำของ DEA สามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อแก้ไขปรับปรุงการวางแผนบริหารจัดการของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นต่อไป

พันธิต ปิ่นทะดิษ (2542) ศึกษาคุณภาพการให้บริการเรือโดยสารคลองลาดพร้าว เพื่อทราบถึงปัจจัยที่ผลต่อคุณภาพการให้บริการ ตลอดจนปัญหา เพื่อเสนอแนะวิธีแก้ไขปัญหาด้านคุณภาพการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ

วันชัย สารทูลหัต (2539) ศึกษาเรื่องท่าเรือแหลมฉบัง บทบาท การบริหาร การดำเนินงาน และแนวทางการพัฒนา เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา สภาพการณ์โดยทั่วไป บทบาทความสำคัญ และการนำนโยบายไปปฏิบัติ รวมทั้งแนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับสินค้าทางทะเลของประเทศ ภายใต้การควบคุมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ผลการทบทวนการวิจัยเหล่านี้ เป็นแนวทางในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเพื่อให้เกิดระบบและต่อเนื่อง ซึ่งการจัดเก็บรายได้การใช้ท่าเทียบเรือจึงเป็นแนวทางหนึ่งในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเกาะสีชัง

3. วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาด้านการจัดการรายได้ท่าเทียบเรือเกาะสีชัง โดยมุ่งเน้นเรื่องการใช้ท่าเทียบเรือของเรือโดยสารข้ามฟาก โดยทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเทศบาลตำบลเกาะสีชังเป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบท่าเทียบเรือเกาะสีชังโดยตรง

งานวิจัยนี้เริ่มจากการศึกษาข้อมูลจากท่าเทียบเรือเชิงสาธารณประโยชน์ในบริเวณใกล้เคียงเพื่อทำการวิเคราะห์ เปรียบเทียบและเป็นแนวทางในการจัดเก็บรายได้เบื้องต้น ได้แก่ ท่าเทียบเรือเทศบาลบ้านเพ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง และท่าเทียบเรือเขาหมาจอ พิพิธภัณฑ์ธรรมชาติเกาะและทะเลไทย อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดยศึกษาจากเอกสารทางการวิจัย บทความ และการสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องใน

เทศบาลทั้งสอง จากนั้นทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์จากประชาชนในท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารของเทศบาลตำบลเกาะสีชังด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก และใช้แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการเรือโดยสารข้ามฟากระหว่างท่าเทียบเรือเกาะลอย อำเภอศรีราชา และท่าเทียบเรือเกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง ซึ่งมีทั้งหมด 3 บริษัท เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นจริงและใกล้เคียงหรือเชื่อถือมากที่สุด แบบสอบถามที่ใช้ประกอบด้วย ข้อมูลเรือโดยสารข้ามฟาก ความถี่ในการให้บริการ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ข้อมูลค่าใช้จ่ายด้านภาษีหรือค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรืออื่นๆ แนวโน้มในการจ่ายค่าธรรมเนียมที่ยอมรับได้ ปัญหาและข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการวิเคราะห์ศักยภาพท่าเทียบเรือเกาะสีชังด้วย SWOT Analysis

งานวิจัยนี้ทำการวิเคราะห์ด้วยวิธี SWOT และประมวลผลข้อมูลที่ได้เรื่องค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือโดยสารข้ามฟาก ซึ่งเป็นที่มาของรายได้หนึ่งจากการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ เพื่อสรุปเป็นแนวทางในการดำเนินการและต่อยอดงานวิจัยในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

4. กรณีศึกษาท่าเทียบเรือเกาะสีชัง

4.1. สภาพทั่วไป

เกาะสีชังอยู่บริเวณอ่าวไทยตรงกันข้ามอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยประชาชนอาศัยบริเวณตะวันออกของเกาะ มีเกาะบริวารน้อยใหญ่รวม 8 เกาะ คือ เกาะขามใหญ่ เกาะขามน้อย เกาะปรัง เกาะร้านดอกไม้ เกาะยายท้าว เกาะคางคาว เกาะท้ายตาหมื่น และเกาะสั้มปะยื้อ พื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นภูเขา ไร่สวน

เกาะสีชังได้รับอิทธิพลลมหนาวจากทิศเหนือที่พัดผ่านประเทศจีน พัดเข้าสู่ด้านหน้าเกาะสีชังตั้งแต่วันพฤศจิกายนถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ต่อจากนั้นจะมีลมมรสุมพัดจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ขึ้นสู่ตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนตุลาคมของทุกปี (สถานีอุตุนิยมวิทยาเกาะสีชัง, 2550)

4.2. สถานที่ท่องเที่ยวบนเกาะสีชัง

การท่องเที่ยวเป็นบรรยากาศแบบท้องถิ่น แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ พระจุฬาราชราฐาน พระเจดีย์อโศก วัดถ้ำยายปริก รอยพระพุทธรบาท ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ ซ่องอิศริยาภรณ์ หาดถ้ำพัง สามารถเที่ยวได้ทั้งวันเดียว และพักค้างคืน (จิตสุภา สาร, 2552)

ตารางที่ 1: ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเกาะสีชัง (เก็บข้อมูลจากตัวเรือโดยสาร: คน)

เดือน / ปี	พ.ศ.2548	พ.ศ.2549	พ.ศ.2550	พ.ศ.2551	พ.ศ.2552
มกราคม	9,177	11,563	11,595	23,200	33,330
กุมภาพันธ์	13,837	19,589	17,751	34,133	39,059
มีนาคม	10,086	14,749	16,463	30,818	31,962
เมษายน	14,372	15,593	15,643	35,941	37,662
พฤษภาคม	12,576	19,337	16,754	28,313	33,105
มิถุนายน	8,128	8,044	11,201	17,608	19,107
กรกฎาคม	10,196	11,292	20,894	22,048	23,565
สิงหาคม	7,702	15,383	21,558	22,140	23,625
กันยายน	6,211	8,374	19,939	18,690	21,165
ตุลาคม	17,314	19,475	20,366	24,846	24,464
พฤศจิกายน	8,294	9,736	20,366	21,477	21,886
ธันวาคม	15,162	16,653	30,158	27,603	29,755
รวม	133,055	169,788	222,688	306,817	338,685

ที่มา: เอกสารประกอบการของเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลตำบลเกาะสีชัง (2550)

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่า ภาพรวมของจำนวนนักท่องเที่ยวมีมากที่สุดในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ และน้อยที่สุดในช่วงเดือนพฤษภาคม จำนวนผู้ให้บริการท่าเทียบเรือมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทำให้ต้องมีการเตรียมความพร้อมในขนาดให้มีการบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้บริการที่มีศักยภาพเพียงพอในการรองรับปริมาณผู้ใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น

5. ผลการศึกษาท่าเทียบเรือที่ประกอบการวิเคราะห์ และท่าเทียบเรือเกาะสีชัง

5.1. ท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ

ท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ ตำบลบ้านเพ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง เป็นท่าเทียบเรือสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางข้ามไปยังเกาะเสม็ด จังหวัดระยอง รูปแบบการให้บริการทั้งแบบเช่าเหมาลำไปท่าเรือเกาะเสม็ด เรือเร็วในอัตราค่าธรรมเนียมตั้งแต่ 1,200-3,000 บาท (ขึ้นอยู่กับจำนวนคน) และเรือโดยสารค่าธรรมเนียมประมาณ 3,000-5,000 บาท (ขึ้นอยู่กับจำนวนคน) หรือในอัตราคนละ 100 บาทต่อเที่ยว เรือโดยสารมีหลากหลายขนาดบรรจุคนได้ตั้งแต่ 10-100 คน อยู่ห่างจากชายฝั่งตำบลบ้านเพประมาณ 6.5 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาที ให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00-17.00 น. เรือโดยสารออกทุก 1 ชั่วโมง

การจัดเก็บรายได้ของท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ มีการออกเทศบัญญัติของเทศบาลตำบลบ้านเพ ว่าด้วยเรื่อง อนุญาตให้เทศบาลตำบลบ้านเพทำการเทศพาณิชย์เกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือและท่าข้าม พ.ศ.2551 ในเขตเทศบาลตำบลบ้านเพ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 51 มาตรา 60 และมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496 โดยความเห็นชอบจากเทศบาลตำบลบ้านเพ และผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง จึงตราเทศบัญญัติขึ้นไว้ ออกประกาศ ณ วันที่ 22 มกราคม พ.ศ.2551

5.1.1. การจัดเก็บรายได้จากท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ

จากการเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์นิติกร เทศบาลตำบลบ้านเพได้ให้ข้อมูลด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ มีการจัดเก็บรายได้ตามเทศบัญญัติของเทศบาลตำบลบ้านเพนั้น ให้เป็นอำนาจของนายกเทศมนตรีตำบลบ้านเพ โดยความเห็นชอบของเทศบาลตำบลบ้านเพ สามารถกำหนดค่าธรรมเนียมท่าเทียบเรือและท่าข้ามในอัตราที่สมควร จึงออกระเบียบของเทศบาลตำบลบ้านเพ เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือและท่าข้าม พ.ศ.2551 โดยอาศัยอำนาจตามข้อ 5 และข้อ 6 ของเทศบัญญัติเรื่อง อนุญาตให้เทศบาลตำบลบ้านเพทำการเทศพาณิชย์เกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือและท่าข้าม พ.ศ.2551 ซึ่งผ่านการเห็นชอบจากสภาเทศบาลตำบลบ้านเพ ที่กล่าวว่า “ผู้ใดใช้สะพานท่าเทียบเรือต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ ตามข้อ 5/2 ให้เสียค่าธรรมเนียมการใช้สะพานเทียบเรือตามอัตราแต่ละประเภทตามที่กำหนดไว้ท้ายระเบียบนี้”

อัตราค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือและท่าข้ามของเทศบาลบ้านเพ ที่แนบท้ายระเบียบของเทศบาลตำบลบ้านเพ เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือและท่าข้าม พ.ศ.2551

1) ค่าธรรมเนียมการใช้สะพานท่าเทียบเรือ สำหรับยานยนต์เพื่อขนส่งของลงเรือ

- รถยนต์ 4 ล้อ (บรรทุกเล็ก) อัตรา 10 บาทต่อครั้ง
- รถยนต์ 6 ล้อ (บรรทุกเล็ก) อัตรา 20 บาทต่อครั้ง
- รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง อัตรา 5 บาทต่อครั้ง

2) ค่าธรรมเนียมการใช้สะพานท่าเทียบเรือ สำหรับเรือที่ให้บริการขนส่งโดยสาร

- จัดเก็บจากเจ้าของเรือที่ให้บริการขนส่งคนโดยสาร ในอัตรา 5 บาทต่อผู้โดยสารหนึ่งราย

ค่าธรรมเนียมการจอดรถ จอดเช้า - เย็น มีค่าธรรมเนียมบริการพื้นที่จอดรถมีอัตราคันละ 40 บาท จอดค้างคืนอัตราคันละ 60 บาท และยังมีพื้นที่ให้บริการสำหรับบริษัทนำเที่ยวด้านที่พักและกิจกรรมทางทะเล ซึ่งเป็นการเช่าพื้นที่จ่ายเป็นรายเดือนตามการทำสัญญากับเทศบาลตำบลบ้านเพ เรือโดยสารข้ามฟากมีการ จัดลำดับการเดินเรือทั้งเรือโดยสารและเรือเร็ว โดยมีเรือโดยสารทั้งหมด 11 ลำ เรือเร็วทั้งหมด 8 ลำ และเรือเช่าเหมาทั้งหมด 17 ลำ

ท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ รูปแบบ การให้บริการท่าเรือเทศบาลตำบลบ้านเพโดยทำข้อสัญญากับผู้ประกอบการในการเรียกเก็บรายได้เป็น เชิงพาณิชย์เพื่อนำรายได้เข้าหน่วยงานท้องถิ่น และจัดสรรสู่ประชาชนตำบลบ้านเพในรูปแบบของการสร้าง สาธารณูปโภคต่างๆ เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน

5.2. สะพานท่าเทียบเรือเขาหมาจอ

สะพานท่าเทียบเรือเขาหมาจอ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เป็นท่าเทียบเรือที่ให้บริการขนส่ง นักท่องเที่ยวที่สนใจข้ามไปยังเกาะแสมสาร ซึ่งเป็นการศึกษาเส้นทางธรรมชาติ ตามแนวพระราชดำริ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ การเดินทางใช้เวลาประมาณ 10 นาที โดยจะเปิดให้บริการทุกวัน ตามเวลาราชการ

5.2.1. รายได้จากการประกอบการสะพานท่าเทียบเรือเขาหมาจอ

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่พิพิธภัณฑธรรมชาติวิทยาเกาะและทะเลไทยได้ข้อมูล ค่าธรรมเนียมการเดินทางข้ามไปยังเกาะแสมสาร ในอัตราผู้ใหญ่คนละ 250 บาท และอัตราเด็ก คนละ 200 บาท ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวจะเป็นกิจกรรมการศึกษาธรรมชาติบนเกาะแสมสาร และการศึกษา ธรรมชาติในน้ำ การดำเนินกิจกรรม ได้แก่ เดินป่า ดำน้ำ และดูปะการัง โดยสามารถใช้เวลาจนครบกิจกรรม หรือเลือกกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งได้ในอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าว โดยจะรับผู้ที่เข้าไปเยี่ยมชม ครั้งละไม่เกิน 100 คน ถ้าเป็นคณะนักเรียน นักศึกษาไม่เกิน 50 คน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ดูแลได้อย่างทั่วถึง การศึกษาธรรมชาติบนเกาะแสมสารจะเปิดท่องเที่ยวแบบเข้าไป-เย็นกลับจะไม่เปิดให้ค้างคืน นอกจากนี้จะได้ ความรู้เกี่ยวกับธรรมชาติวิทยาจากพิพิธภัณฑธรรมชาติวิทยาเกาะและทะเลไทย โดยอัตราค่าธรรมเนียมเหมา รวมค่าธรรมเนียมการเดินทางข้ามเกาะ ค่าเช่าอุปกรณ์ดำน้ำ และวิทยากร ซึ่งเป็นนักวิชาการที่ผ่านการอบรม โดยเฉพาะให้ความรู้ และดูแลความปลอดภัยในการประกอบกิจกรรม

ตารางที่ 2: เปรียบเทียบรายได้ของท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพและท่าเทียบเรือเขาหมาจอ
พิพิธภัณฑธรรมชาติวิทยาเกาะและทะเลไทย

รายการ	ท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ		ท่าเทียบเรือเขาหมาจอ	
	จำนวนผู้ใช้บริการ(คน)	รายรับ(บาท)	จำนวนผู้ใช้บริการ(คน)	รายรับ(บาท)
ปีประกอบการที่ 1	13,078	65,390	1,987	466,800
ปีประกอบการที่ 2	53,711	268,555	2,150	493,250
ปีประกอบการที่ 3	41,185	205,925	2,726	633,750

ที่มา: กองคลัง เทศบาลตำบลบ้านเพ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง และฝ่ายการเงิน พิพิธภัณฑธรรมชาติวิทยา เกาะและทะเลไทย อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

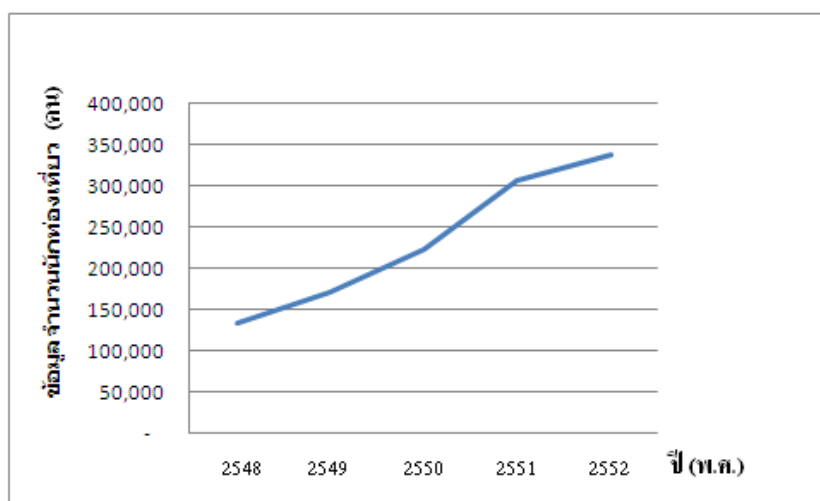
ท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง รายได้ที่เกิดขึ้นนั้นมาจากค่าธรรมเนียม การโดยสารที่เก็บตามข้อกำหนดตามเทศบัญญัติของเทศบาลตำบลบ้านเพ เกาะเสม็ดเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มี

ชื่อเสียง การเดินทางไปตำบลบ้านเพเพื่อเดินทางข้ามเกาะเสม็ดนั้น เดินทางได้ทั้งรถโดยสารประจำทางและรถยนต์ส่วนตัว มีที่จอดรถสะดวก ปลอดภัย สามารถนอนค้างคืนบนเกาะได้ มีที่พักหลากหลายรูปแบบ นักท่องเที่ยวสามารถกำหนดกิจกรรมการท่องเที่ยวได้ด้วยตัวเอง หรือซื้อแพ็คเกจจากบริษัทนำเที่ยว

ท่าเทียบเรือเขาหมาจอ พิพิธภัณฑ์ธรรมชาติวิทยาเกาะและทะเลไทยอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี รายได้ที่เกิดขึ้นจากการประกอบ การมาจากรูปแบบการท่องเที่ยวแบบแพ็คเกจ รวมค่าธรรมเนียมเดินทางข้ามเกาะ เดินป่า ดำน้ำ ตูปะการัง ซึ่งเป็นจุดขาย (Selling Point) ในการสร้างแบรนด์การท่องเที่ยว เพื่อมัดใจนักท่องเที่ยวที่ต้องการศึกษาเส้นทางธรรมชาติอย่างแท้จริง

5.3. ท่าเทียบเรือเกาะสีชัง

ท่าเทียบเรือเกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี มีทั้งหมด 3 ท่า ได้แก่ สะพานท่าภาณุรังสี(ท่าบน) ท่าเทียบเรือท่องเที่ยวเกาะสีชัง(ท่ากลาง) และสะพานท่าเวียงษ์(ท่าล่าง) บริษัทเรือโดยสารข้ามฟาก มีทั้งหมด 3 บริษัท ได้แก่ บริษัทแสงประทีป จำกัด บริษัทสีชังพาเลซ จำกัด และบริษัทนาวาประทีป จำกัด เดินทางจากท่าเรือเกาะลอย อำเภอศรีราชา ไปยังท่าเทียบเรือเกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง มีเรือโดยสารทุกวัน ระหว่างเวลา 07.00-20.00 น. ออกทุก 1 ชั่วโมง ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 45 นาที



รูปที่ 1: แนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเกาะสีชังข้อมูลปี พ.ศ. 2548-2552

จากรูปที่ 1 แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้ใช้บริการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น หากในอนาคตมีการบริหารจัดการที่ดี การให้บริการที่มีศักยภาพไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณผู้ใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น อาจสร้างปัญหาแก่ผู้ให้บริการหรือผู้รับผิดชอบต่อไป

ผลการศึกษา

การวิจัยเรื่อง การจัดเก็บรายได้การใช้ท่าเทียบเรือ กรณีศึกษาท่าเทียบเรือเกาะสีชังในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลขั้นแรก เรื่องการจัดเก็บการจัดเก็บรายได้จากการใช้ท่าเทียบเรือ นั่นคือ การศึกษาความพึงพอใจในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือ ศึกษาเฉพาะเรือโดยสารข้ามฟาก กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่เทศบาลที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มตัวอย่างที่ทำการเก็บข้อมูลจากการสำรวจครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการเรือโดยสารข้ามฟาก สามารถเก็บข้อมูลได้จำนวน 2 บริษัทจากทั้งหมด 3 บริษัท และแบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เทศบาลตำบลเกาะสีชังที่เกี่ยวข้องโดยตรง

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถามผู้ประกอบการเรือโดยสารข้ามฟาก

ส่วนที่ 1: ความคิดเห็นต่อการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือ กลุ่มผู้ประกอบการเรือโดยสารข้ามฟาก

ผู้ประกอบการเรือโดยสารข้ามฟากให้บริการทุกวัน ความถี่ในการบริการต่อวันโดยเฉลี่ย 7 เที่ยวตามลำดับที่จัดไว้ ต้นทุน (เช่น ค่าน้ำมัน เงินเดือนพนักงาน ค่าซ่อมบำรุงเรือ เป็นต้น) โดยเฉลี่ยลำละ 930.26 บาทต่อเที่ยว ความถี่การเดินเรือต่อวันใกล้เคียงกันทำให้ผู้ประกอบการที่มีเรือในครอบครองมากจึงมีต้นทุนรวมสูง และผู้ประกอบการที่มีเรือในครอบครองน้อยจะมีต้นทุนการซ่อมบำรุงเรือสูง ที่ผ่านมาทางผู้ประกอบการยังไม่เคยเสียค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือมาก่อน แต่มีการเสียภาษีของเรือโดยสาร ได้แก่ ค่าต่อทะเบียนเรือรายปี และค่าประกันอุบัติเหตุให้แก่ผู้โดยสาร หากมีการกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือ สำหรับเรือที่ให้บริการขนส่งโดยสารบริเวณท่าเทียบเรือเกาะสีชัง เทศบาลต้องมีการออกกฎหมาย กฎระเบียบหรือข้อบังคับ และมีการประชุมแสดงความคิดเห็นระหว่างเทศบาลตำบลเกาะสีชังและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อหาบทสรุปด้านอัตราค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม เนื่องจากในขั้นตอนการดำเนินกิจการผู้ประกอบการต้องมีภาระต้นทุนเกิดขึ้น ทั้งค่าน้ำมัน เงินเดือนพนักงาน และค่าซ่อมบำรุงเรือ ซึ่งเป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นสำหรับผู้ประกอบการในการดำเนินงานขององค์กร ถ้าผู้ประกอบการต้องมีต้นทุนส่วนอื่นเพิ่มขึ้นผู้ประกอบการจะผลักรถดังกล่าวให้ผู้ให้บริการ โดยการคิดค่าบริการหรืออัตราค่าโดยสารที่สูงขึ้น

กลุ่มผู้ใช้บริการเรือโดยสารข้ามฟาก ประกอบด้วย

- 1) ผู้ที่เดินทางเป็นประจำ ได้แก่ นักเรียนและนักศึกษา ข้าราชการหรือบุคลากรที่ทำงานบนเกาะสีชัง ประชาชนที่อาศัยบนเกาะ
- 2) ผู้ที่เดินทางบางครั้ง ได้แก่ นักท่องเที่ยว ผู้ที่เดินทางติดต่อธุรกิจหรือต้องการเยี่ยมเพื่อนหรือญาติ

ส่วนที่ 2: ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้รวบรวมข้อเสนอแนะจากผู้ประกอบการเรือโดยสารข้ามฟากและผู้โดยสารร้องเรียนผ่านทางผู้ประกอบการในการปรับปรุงสภาพท่าเทียบเรือ ซึ่งได้ข้อสรุปดังต่อไปนี้

- 1) บริเวณบันได ควรมีราวกันตก โดยเฉพาะช่วงฤดูท่องเที่ยวจะมีนักท่องเที่ยว ทั้งเด็กและผู้สูงอายุ ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้
- 2) ที่พักผู้โดยสาร มีไม่เพียงพอ
- 3) ทางเดินบริเวณท่าเทียบเรือ ไม่มีหลังคากันแดด กันฝน รถรับ-ส่งต้องเข้าไปในบริเวณท่าเทียบเรือเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสาร
- 4) ควรมี Break water กันคลื่นและยางกันกระแทกระหว่างเรือ และโครงสร้างท่าเทียบเรือที่มีประสิทธิภาพ ป้องกันเรือเสียหาย ในเวลาคลื่นลมแรง
- 5) ไฟส่องสว่างบริเวณท่าเทียบเรือ

ปัจจุบันผู้ประกอบการคิดว่าการประกอบการไม่ได้อยู่ในเกณฑ์ที่ดี อัตราค่าโดยสารเป็นอัตราที่ไม่สูง ในเวลาที่ไม่ใช่เวลาเร่งรีบมีผู้ใช้บริการน้อยมาก และผู้ใช้บริการมากเพียงช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว คือ ช่วงฤดูหนาว (พฤศจิกายน – กุมภาพันธ์) หากต้องเพิ่มต้นทุนอื่นขึ้นมาจะส่งผลต่อการประกอบการ

ผลการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารเทศบาลตำบลเกาะสีชัง

ปัจจุบันเทศบาลตำบลเกาะสีชังยังไม่มีรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือจากเรือโดยสารข้ามฟาก หากมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ ควรคำนึงถึงเรือบรรทุกสินค้าด้วย และการคิดค่าธรรมเนียมควรคิดอัตราที่ต่างกัน

รูปแบบการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือโดยสารข้ามฟากที่ใช้บริการท่าเทียบเรือเกาะสีชังควรประกอบด้วย

1. จำนวนเรือโดยสารในครอบครอง
2. ความถี่ในการจอด แบ่งได้เป็น วันธรรมดา วันหยุดและวันหยุดนักขัตฤกษ์
3. จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ย (จากการขายตั๋วของแต่ละบริษัทเรือ)
4. น้ำหนักบรรทุกโดยเฉลี่ยต่อลำต่อเที่ยว

ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือ กรณีเรือโดยสารข้ามฟากของทางเทศบาลเกาะสีชังควรคำนึงถึงตัวแปรที่เกี่ยวข้อง เช่น ขนาดบรรทุกของเรือ ความถี่ในการจอดให้บริการท่าเทียบเรือ จำนวนผู้ให้บริการในแต่ละบริษัท เป็นต้น นอกจากนี้เรื่องของตัวแปรต่างๆ ยังต้องคำนึงถึงการประกอบการด้วย เพราะการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรืออาจเป็นการเพิ่มต้นทุนการประกอบการ การจัดสรรรายได้จึงมุ่งเน้นด้านการให้บริการเพื่อความสะดวก และความเรียบร้อยให้เกิดขึ้นต่อท่าเรือในความรับผิดชอบ

5.3.1. สภาพปัญหา

ปัญหาที่ทำเทียบเรือเกาะสีชังจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่เทศบาล และประชาชนในท้องถิ่นพบว่าประสบทั้งการจัดการท่าเทียบเรือและด้านสิ่งแวดล้อมได้แก่

การจัดเก็บรายได้จากการใช้ท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือเกาะสีชังอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลตำบลเกาะสีชัง ยังไม่ได้รับการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ พิจารณาจากรูปที่ 1 พบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวหรือผู้ใช้บริการที่มายังเกาะสีชังมีจำนวนเพิ่มขึ้น ทำให้การให้บริการไม่เพียงพอในการรองรับนักท่องเที่ยวหรือผู้ใช้บริการ การจัดสรรรายได้เป็นส่วนหนึ่งที่เทศบาลเกาะสีชังสามารถนำมาพิจารณาเพื่อกำหนดกฎระเบียบด้านรายได้ เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชน

ปัญหาขยะมูลฝอย

บริเวณทะเลหน้าหมู่บ้านเกาะสีชังและบริเวณทะเลระหว่างเกาะสีชังและเกาะขามใหญ่ มีเรือชนิดต่างๆ เช่น เรือบรรทุกสินค้าต่างประเทศ เรือลำเลียงสินค้า เรือลากจูง เรือประมงและเรือโดยสาร เข้ามาจอดและสัญจรไปมาผู้ที่อยู่บนเรือดังกล่าวได้ทิ้งขยะมูลฝอย น้ำมันและเคมีภัณฑ์อื่นๆ ลงทะเล ส่งผลต่อทัศนียภาพและสภาพสิ่งแวดล้อมบนน้ำบริเวณหน้าเกาะสีชัง

ปัญหาการจัดระเบียบการจอดเรือ

บริเวณรอบเกาะสีชัง มีเรือชนิดต่างๆ เช่น เรือบรรทุกสินค้าต่างประเทศ เรือลำเลียงสินค้า เรือยนต์ลากจูง เรือประมงและเรือโดยสาร โดยเฉลี่ยประมาณวันละ 400-500 ลำ ทั้งจอดรอรับส่งสินค้าและสัญจรตลอดเวลา เนื่องจากเกาะสีชังเป็นส่วนหนึ่งของเขตท่าเรือศรีราชาตามที่ได้ประกาศไว้ในกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือศรีราชา พ.ศ. 2545 ทำให้พื้นที่ทะเลบริเวณเกาะสีชังเป็นพื้นที่ใช้จอดเรือลำเลียง เพื่อรอขนถ่ายสินค้าให้เรือเดินสมุทร รวมทั้งยังใช้ในการจอดเรือเดินสมุทร สภาพอากาศทำให้เรือลำเลียงต้องจอดนอกพื้นที่ที่กำหนดตามกฎหมายเขตท่าเรือศรีราชา พ.ศ.2545 เพื่อให้เรือปลอดภัยจากอุบัติเหตุต่างๆ ทำให้เรือ

ลำเลียงต้องจอดหลบคลื่นลมบริเวณระหว่างเกาะสีชังกับเกาะขามใหญ่ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรทางน้ำ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันตรายต่อชีวิต และทรัพย์สิน นอกจากนี้ส่งผลต่อทัศนียภาพการท่องเที่ยวที่ไม่สวยงาม

นอกจากนี้ท่าเทียบเรือเกาะสีชังประสบปัญหาสภาพแออัด เรือไม่สามารถจอดเทียบท่าได้คราวละหลายลำพร้อมกัน ทำให้เรือต้องจอดซ้อนลำเกิดความไม่สะดวกต่อการใช้งานและเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย ท่าเทียบเรือเกาะสีชังเป็นท่าเรือเนกประสงค์ทั้งการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค ท่าเทียบเรือโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยวและที่จอดเรือประมง เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าและการประมงท้องถิ่น นำไปสู่การยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนของอำเภอเกาะสีชังและพื้นที่ใกล้เคียงให้ดีขึ้น ส่งผลต่อเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในภาพรวมของประเทศ หากมีการบริหารจัดการที่ดีแล้วนั้น จะช่วยลดปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นและป้องกันปัญหาที่กระทบตามมา ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีต่อการท่องเที่ยว

5.3.2. แนวทางการจัดเก็บรายได้จากการใช้ท่าเทียบเรือ

การเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการเรือโดยสารข้ามฟากพบว่า ปัจจุบันตารางเวลาเดินเรือ ตั้งแต่ 07.00-20.00 น. รวมความถี่ 14 เที่ยวต่อวัน ในแต่ละบริษัทมีความถี่ในการเดินเรือโดยเฉลี่ย 7 เที่ยว และต้นทุนโดยเฉลี่ย ดังนี้

ตารางที่ 3: ต้นทุนเฉลี่ยของการประกอบการเรือโดยสารข้ามฟาก

ต้นทุนการประกอบการ	จำนวนเงิน (บาท/เที่ยว)
น้ำมันดีเซล (30ลิตร/เที่ยว*ราคาน้ำมัน 27.79 บาท/ลิตร)	833.70
แรงงาน (กัปตัน เจ้าหน้าที่ท้ายเรือ และเจ้าหน้าที่จำหน่ายตั๋ว)	83.33
ซ่อมบำรุงเรือ (แปรผันตามจำนวนเรือในครอบครอง: ลำ)	13.23
รวม	930.26

จากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเกาะสีชัง ในตารางที่ 1 มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 651 คนต่อวัน ดังนั้น

จำนวนผู้โดยสารโดยเฉลี่ยต่อเที่ยว = จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน / ความถี่การเดินเรือต่อวัน

$$= 651 / 14$$

$$= 46 \text{ คน/เที่ยว}$$

ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยวน้อยกว่าความจุของเรือบรรทุกผู้โดยสารที่สามารถบรรจุได้ 100 คนต่อลำเรือ

การบริหารจัดการท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ เป็นหน่วยงานปกครองท้องถิ่นเช่นเดียวกับเทศบาลตำบลเกาะสีชัง เทศบัญญัติของเทศบาลตำบลบ้านเพ ว่าด้วยเรื่อง อนุญาตให้เทศบาลตำบลบ้านเพ ทำการเทศพาณิชย์เกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือและท่าข้าม พ.ศ. 2551 โดยจัดเก็บจากเจ้าของเรือ ที่ให้บริการขนส่งคนโดยสาร ในอัตรา 5 บาทต่อผู้โดยสารหนึ่งราย จากอัตราค่าโดยสาร 100 บาทต่อผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 5 ของอัตราค่าโดยสาร

ดังนั้น ที่ผู้โดยสารเฉลี่ย 46 คน/เที่ยว ต้นทุนเดิมที่ผู้ประกอบการ 930.26 บาท/เที่ยว เมื่อต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือเพิ่มเติมอีกร้อยละ 5 จากอัตราค่าโดยสาร 40 บาท/คน นั่นคือจะจัดเก็บในอัตรา 2 บาทต่อผู้โดยสารหนึ่งราย ให้แก่เทศบาลตำบลเกาะสีชัง

ต้นทุนรวม $930.26 + (46 \times 2) = 1,022.26$ บาท/เที่ยว

รายรับจากค่าโดยสาร $46 \times 40 = 1,840$ บาท/เที่ยว

ผู้ประกอบการเหลือกำไร $1,840 - 1,022.26 = 817.74$ บาท/เที่ยว

ทั้งนี้ ที่ผู้โดยสารเฉลี่ย 46 คน/เที่ยว ในอัตราร้อยละ 5 จากอัตราค่าโดยสาร 40 บาท/คน เทศบาลตำบลเกาะสีชังจะจัดเก็บรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือได้ 92 บาท/เที่ยว หรือปีละ 463,680 บาท รายได้การใช้ท่าเทียบเรือดังกล่าว สามารถนำมาปรับปรุงท่าเทียบเรือให้สะดวก ปลอดภัย และได้มาตรฐาน โดยสามารถวิเคราะห์รูปแบบการประกอบการท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพและท่าเทียบเรือเขาหมาจอ พิจารณาศักยภาพท่าเทียบเรือเกาะและทะเลไทย เพื่อปรับปรุงพัฒนาด้านการบริการ และเตรียมความพร้อมในการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 4: เปรียบเทียบการประกอบการของท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ และท่าเทียบเรือเขาหมาจอ พิจารณาศักยภาพท่าเทียบเรือเกาะและทะเลไทย

รายละเอียด	ท่าเทียบเรือเทศบาลตำบลบ้านเพ	ท่าเทียบเรือเขาหมาจอ	ท่าเทียบเรือเกาะสีชัง
1.ที่มาของรายได้	- ค่าธรรมเนียมการใช้สะพานท่าเทียบเรือคนละ 5 บาทและค่าจอดรถตามประเภทรถและระยะเวลาการจอด	- ค่าธรรมเนียมเดินทางข้ามเกาะอัตราคนละ 250 บาท เข้าไปเย็นกลับไม่อนุญาตให้พักค้างคืนบนเกาะแสมสาร	- ยังไม่มีการจัดเก็บรายได้
2.รูปแบบการท่องเที่ยว	- กำหนดกิจกรรมท่องเที่ยวเอง	- เหม่าจ่าย ท่องเที่ยวตามเส้นทางการศึกษาธรรมชาติ	- กำหนดกิจกรรมการท่องเที่ยวเอง
3.รูปแบบการเดินทางข้ามเกาะ	- เรือโดยสาร และเรือเร็วมีทั้งค่าธรรมเนียมต่อคนและเหม่าจ่าย	- เรือโดยสาร และเรือเร็ว ค่าธรรมเนียมต่อคน	- เรือโดยสาร
4.รูปแบบการบริหาร	- กำหนดสัญญาตามเทศบัญญัติ	- บริหารงานโดยหน่วยงานราชการ	- ยังไม่มีรูปแบบอย่างเป็นระบบ
5.ความถี่การให้บริการ	- ทุก 1 ชั่วโมง ตามตารางเดินเรือ	- ขึ้นกับจำนวนผู้ใช้บริการ	- ทุก 1 ชั่วโมง ตามตารางเดินเรือ
6.ขนาดบรรจุต่อเที่ยว	- 100 คน	- 100 คน	- 100 คน
7.การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมท่าเทียบเรือ	- เทศบาลบ้านเพ เก็บจากค่าโดยสาร	- พิจารณาศักยภาพท่าเทียบเรือเกาะและทะเลไทย เหม่ารวมในค่าโดยสาร	- เทศบาลตำบลเกาะสีชังยังไม่มี การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม
8.การบริหารพื้นที่ภายในท่าเทียบเรือ	- ส่วนที่พัสดุโดยสารมีการให้เช่าพื้นที่ขายตัวและที่พัก	- ผูกขาดการบริหารงานโดยหน่วยงานราชการ	- ยังไม่มีการบริหารอย่างเป็นระบบ
9.กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย	- นักท่องเที่ยว	- นักท่องเที่ยวและนักศึกษา	- นัก ท่อง เที่ย ว นัก คี ก ษา ข้าราชการและ ประชาชนทั่วไป
10.ระยะเวลาเดินทาง	- ประมาณ 30 นาที	- ประมาณ 10 นาที	- ประมาณ 45 นาที

5.3.3. ผลการวิเคราะห์สถานการณ์ท่าเทียบเรือเกาะสีชัง

จากการศึกษาเอกสารทางการวิจัย บทความ และการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง สามารถวิเคราะห์ศักยภาพท่าเทียบเรือเกาะสีชัง ด้วย SWOT Analysis ผลในการวิเคราะห์ด้วยประเด็นต่างๆได้แก่ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค สามารถใช้วิเคราะห์เชิงคุณภาพได้อย่างดี

จุดแข็ง (S-strength)

1) เทศบาลตำบลเกาะสีชัง ได้รับเรื่องอนุมัติ ขอย้ายอาณาเขตลงสู่ทะเล ทำให้เทศบาลมีพื้นที่เพิ่มขึ้นอีกประมาณ 17 ตารางกิโลเมตร โดยทิศเหนือไปจรดเกาะขามใหญ่ ส่วนทิศใต้จรดเกาะค้างคาว นับเป็นเทศบาลแห่งแรกที่สามารถขยายอาณาเขตลงสู่ท้องทะเลได้

2) ลักษณะทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือเกาะสีชัง มีเกาะขามใหญ่ช่วยกำบังคลื่นลมได้อย่างดี ท่าเทียบเรือเกาะสีชังไม่ต้องสร้างเขื่อนกันคลื่นที่บดบังทัศนียภาพของเกาะสีชัง

3) ท่าเทียบเรือเกาะสีชังมีศักยภาพพอในการรองรับปริมาณผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือ เนื่องจากจำนวนท่าเทียบเรือที่ใช้งานได้ทั้ง 3 ท่าเทียบเรือ สามารถรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

4) ผู้ที่ต้องการมาเกาะสีชังทุกคนต้องใช้บริการท่าเทียบเรือ เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางเดียวในการเดินทางมาเกาะสีชัง

จุดอ่อน (W-weakness)

1) ปัญหาสิ่งแวดล้อมทางทะเล บริเวณน่านทะเลหน้าเกาะสีชังเป็นจุดขนถ่ายสินค้า เช่น แป้งมันสำปะหลัง เคมีภัณฑ์ ทำให้เกิดฝุ่นฟุ้งทั่วบริเวณ

2) จำนวนผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือ ช่วงฤดูท่องเที่ยวจะมีจำนวนมากจนทำให้เรือโดยสาร ที่พัก รถมอเตอร์ และรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่เพียงพอกับความต้องการ แต่ในช่วงไม่ใช่ฤดูท่องเที่ยวจะเกิดความสูญเปล่ากับระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

3) ท่าเทียบเรือเกาะสีชังเป็นท่าเทียบเรือในความรับผิดชอบของหน่วยงานท้องถิ่น การตัดสินใจทำให้เกิดความล่าช้า

4) ท่าเทียบเรือเกาะสีชังไม่มีการจัดเก็บรายได้จากการประกอบการอย่างเต็มรูปแบบ การดูแลสาธารณูปโภคสำหรับให้บริการผู้ใช้ท่าเทียบเรือจึงไม่มาตรฐาน เช่น ห้องน้ำ ที่จอดรถ จุดจอดเรือ จุดจำหน่ายตั๋วโดยสาร หากมีการจัดเก็บรายได้มาปรับปรุงการบริหารจัดการให้ทันสมัยและมาตรฐานด้านการให้บริการความสะดวกปลอดภัยเพื่อให้การจัดการท่าเทียบเรือเป็นระบบมากยิ่งขึ้น

โอกาส (O-opportunity)

1) เกาะสีชังมีเกาะบริวารน้อยใหญ่รวม 8 เกาะ คือ เกาะขามใหญ่ เกาะขามน้อย เกาะปรัง เกาะร้านดอกไม้ เกาะยายท้าว เกาะคางคาว เกาะท้ายตาหมื่น และเกาะสัมปะยี่อ สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้ ด้วยการหากิจกรรมที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่เกาะต่างๆ เป็นจุดขายในการดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น กิจกรรมทางน้ำ การขี่จักรยานเสือภูเขาทดแทนการใช้จักรยานยนต์ เป็นต้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว ส่งผลให้มีนักท่องเที่ยวมีทางเลือกในที่จะท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น สามารถสร้างรายได้ให้ประชาชนและหน่วยงานท้องถิ่น

2) ตามแผนยุทธศาสตร์จังหวัด มีการผลักดันให้มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบครบวงจร ท่าเทียบเรือจึงเป็นจุดเชื่อมต่อการท่องเที่ยวทางทะเลเชื่อมโยงเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดและภูมิภาค

3) จุดเด่นของเกาะสีชัง เป็นทางผ่านของสินค้าเข้าออก และส่งต่อไปถึงปลายทางต่างๆ ในประเทศ ด้วยการบรรทุกลงเรือลำเลียงผ่านแม่น้ำสายเจ้าพระยา เพราะเกาะสีชังเป็นจุดที่อยู่ใกล้ปากแม่น้ำมากที่สุด สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางสำหรับการถ่ายลำ (Transshipment) พื้นที่บริเวณเกาะสีชังและเกาะขามใหญ่มักมีเรือลำเลียงสินค้าจอดหลบคลื่นลม หากมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ อาจสร้างรายได้ให้หน่วยงานของท้องถิ่น เพื่อนำไปจัดสรรระบบสาธารณูปโภคบนเกาะได้

อุปสรรค (T-threat)

1) ราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ส่งผลต่อการเดินทางท่องเที่ยว และราคาค่าธรรมเนียมเรือโดยสารข้ามฟาก

2) ปัญหาเรือลำเลียงที่มาจอดหลบคลื่นลม บริเวณระหว่างเกาะสีชังและเกาะขามใหญ่ ซึ่งอยู่นอกพื้นที่การจอดเรือลำเลียงตามกฎหมายกระทรวงเขตท่าเรือศรีราชา พ.ศ.2545 ส่งผลต่อความแออัดและความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำและความล่าช้าในการเดินทางของเรือโดยสาร

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของท่าเทียบเรือเกาะสีชังนั้น ถือว่าอุปสรรคยังมีน้อยในการพัฒนาท่าเทียบเรือเกาะสีชังให้มีศักยภาพในการจัดการด้านต่างๆ ขึ้นอยู่กับการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเอื้ออำนวยต่อการจัดการรายได้ท่าเทียบเรือและการขนส่งชายฝั่ง

และโอกาสในการพัฒนาท่าเทียบเรือเกาะสีชังด้วยการใช้มาตรการและวิธีการดำเนินการที่มีระบบแบบแผนสามารถใช้ได้อย่างยั่งยืน เพื่อผลตอบแทนต่าง ๆ นำไปสู่การยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนของเกาะสีชังให้ดีขึ้น

6. บทสรุปการวิจัย

การศึกษาการจัดการรายได้การใช้ท่าเทียบเรือ กรณีศึกษาท่าเทียบเรือเกาะสีชัง ด้านความเป็นไปได้ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือโดยสารข้ามฟากของเทศบาลเกาะสีชัง พบว่า ปัจจุบันเทศบาลตำบลเกาะสีชังยังไม่มีจัดการท่าเทียบเรืออย่างเป็นระบบ นอกจากนี้เทศบาลอาจจัดเก็บรายได้จากผู้ประกอบการเรือโดยสารในอัตราร้อยละ 5 ของค่าโดยสารหรือคิดเป็นจำนวน 2 บาท/คน ซึ่งรายได้จากค่าธรรมเนียมจากการใช้ท่าเทียบเรือนี้ สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาและบริหารจัดการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพต่อไป โดยกำหนดกฎระเบียบเชิงนโยบายด้านการจัดเก็บรายได้จากการใช้ท่าเทียบเรือ อย่างไรก็ตามแนวทางดังกล่าวควรทำการประชุมหารือกันอย่างเป็นทางการจากผู้ส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ อีกครั้งเพื่อกำหนดแนวทางให้ชัดเจนและเป็นการแจ้งผู้ประกอบการในการเตรียมตัวกับค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนการดำเนินงานเรือโดยสารข้ามฟากที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย

7. ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้แนวทางการจัดเก็บรายได้การใช้ท่าเทียบเรือเกาะสีชังจำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ในการกำหนดกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับ ซึ่งในส่วนของรายละเอียดควรมีการศึกษาเพิ่มเติมต่อไป สิ่งที่ศึกษาในฉบับนี้เป็นเพียงแนวทางหนึ่งในการจัดเก็บรายได้การใช้ท่าเทียบเรือเท่านั้น เห็นได้ว่าท่าเทียบเรือเป็นสาธารณูปโภคที่อำนวยความสะดวกด้านการบริการการขนส่งแบบสาธารณะ เพื่อเป็นการรองรับปริมาณผู้ใช้บริการที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นนั้น ควรเร่งแก้ไขปรับปรุงปัญหาที่พบในปัจจุบัน และดำเนินการตามแนวทางที่เหมาะสมเป็นธรรมทั้งผู้ประกอบการและฝ่ายบริหาร ดังนั้นควรมีการกำหนดเป้าหมายด้านการจัดการที่ชัดเจน ซึ่งหากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเทียบเรือมีความเป็นไปได้จริง รายได้ดังกล่าวจะนำมาจัดสรรด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเกาะสีชังให้เป็นมีท่าเทียบเรือที่ทันสมัยและมีมาตรฐานในด้านการบริการให้มีความสะดวกและปลอดภัย ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวของท้องถิ่น รวมไปถึงการแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่ได้รับการร้องเรียน ทั้งนี้เทศบาลตำบลเกาะสีชังได้มีการขยายอาณาเขตลงไปทะเล ทำให้เทศบาลมีอำนาจในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อการบริหารจัดการท่าเทียบเรือต่อไป

8. กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สามารถดำเนินการได้ด้วยความกรุณาของ นายกเทศมนตรีตำบลบ้านเพ และเจ้าหน้าที่เทศบาลตำบลบ้านเพ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่พิพิธภัณฑสถานชาติเกาะและทะเลไทย อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และนายกเทศมนตรีตำบลเกาะสีชัง และเจ้าหน้าที่เทศบาลตำบลเกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ตลอดจนประชาชนและผู้ประกอบการโดยสารเรือข้ามฟากทั้ง 3 บริษัท ที่อนุเคราะห์อำนวยความสะดวกในการสนับสนุนข้อมูล รวมทั้งข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาครั้งนี้

บรรณานุกรม

- [1] กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ (2552). "ความรู้เรื่องท่าเรือ", สำนักพิมพ์ท้อป, กรุงเทพฯ.
- [2] กระทรวงอุตสาหกรรม (2545). "การวิเคราะห์ธุรกิจด้วยหลัก SWOT", วารสารกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม [25 มีนาคม 2545].
- [3] จิตสุภา สาร (2552). "ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในการเดินทางจากท่าเรือเกาะลอยศรีราชาไปเกาะสีชัง", งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- [4] จิรวรรณ ศุภคต (2551). "การวัดประสิทธิภาพเชิงเทคนิคในการดำเนินงานของสะพานปลาและท่าเทียบเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลและส่งเสริมขององค์กรสะพานปลา", วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาธุรกิจเกษตร ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- [5] เทศบาลตำบลเกาะสีชัง (2550). "เอกสารประกอบการขอเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลตำบลเกาะสีชัง พ.ศ. 2550", เทศบาลตำบลเกาะสีชัง สำนักปลัดเทศบาล , ชลบุรี.
- [6] นันทิยา หุตานุวัตร และณรงค์ หุตานุวัตร (2545). "SWOT: การวางแผนกลยุทธ์ธุรกิจชุมชน", คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี, 2545.
- [7] พันชิด ปิณฑะดิษ (2542). "การศึกษาคุณภาพการให้บริการเรือโดยสารคลองราดพร้าว", วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- [8] วันชัย สารทูลทัต (2539). "ท่าเรือแหลมฉบัง : บทบาท การบริหาร การดำเนินงานและแนวทางการพัฒนา", วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- [9] วรพงศ์ อินทนิษฐ์ (2548). "การวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต", วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- [10] เอกชัย บุญยาภิธาน (2553). "คู่มือวิเคราะห์ SWOT อย่างมืออาชีพ", ปัญญาชน, กรุงเทพฯ.