

การศึกษาปัจจัยในการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ กรณีศึกษา อำเภอ เกาะยวน้อย จังหวัดพังงา

The Study of Factors for Construction of Berths by Koh Yao Noi District of Phang Nga Province

ดุษดี มุกดา

Dussadee Mookda

อาจารย์ประจำ หลักสูตรวิทยาศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพสุวรรณภูมิ ถนนประชาพัฒนา แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10570

Lecturer in Bachelor of Science (Logistics Management) of Science and Technology Faculty, Bangkok Suvarnabhumi University,

Prachapattana Rd., Tamyaoo, Latkrabang, Thailand 10570

E-mail: phanita.phakdi@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาปัจจัยในการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรืออำเภอเกาะยวน้อย จังหวัดพังงา โดยใช้แบบสอบถามการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่า กลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยต่อการสร้างท่าเทียบเรือแห่งใหม่ มากที่สุด จำนวน 45 รายคิดเป็นร้อยละ 56.25 โดยหมู่บ้านที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่าเหมาะสมสำหรับการก่อสร้างท่าเทียบเรือ ในด้านของปัจจัยด้านสถานที่ตั้ง คือ หมู่บ้านอันเป่า มากที่สุด จำนวน 19 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.28 ส่วนใหญ่ให้เหตุผลในด้านการก่อให้เกิดรายได้กับประชาชน ที่อาศัยอยู่ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.77 รองลงมาด้านระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าน้อยลงจากเดิมคิดเป็นร้อยละ 23.94 และในด้านไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 16.90 ปัจจัยในการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ โดยภาพรวมพบว่า ปัจจัยในการเลือก ทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก

คำสำคัญ : ทำเลที่ตั้ง ท่าเทียบเรือ ปัจจัย

Abstract

The study of factors for constructing berths by Koh Yao Noi District of Phang Nga Province. It can be concluded that groups of respondents mostly disagreed on the construction of the new berths, approximately 45 cases or 56.25 per cent. The village respondents thought that it is not appropriate for the construction of the berths. Factors such as the location of the Baan Un -pao consisted of a total of 19 cases, 54.28 percent. Most of the reasons were the increase in revenue with the people who live in Koh Yao Noi District, representing 45.77 percent, followed by the less time of delivery, 23.94 percent, and has no-impact on the environment as it is not in the shallow water coral reef areas, 16.90 percent. According to respondents, the factors in choosing the location port as a whole was at a high level. In overall, the average is 4.17 and standard deviation 0.74.

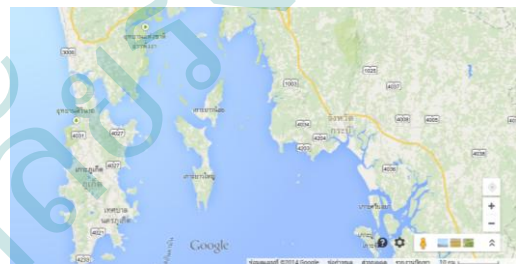
Keywords: location, berths, factors

1. บทนำ

เนื่องด้วยในปัจจุบันนี้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจัดเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศก่อให้เกิดรายได้จากเงินตราต่างประเทศ ก่อให้เกิดการลงทุน การจ้างงานจำนวนมาก และยังก่อให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ชุมชนกลุ่มต่าง ๆ ปัจจุบันการท่องเที่ยวของพม่ามีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ แหล่งท่องเที่ยวแบบผจญภัยกึ่งอนุรักษ์ธรรมชาติ และมีเกาะที่สวยงามมากมาย สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังจังหวัดพม่ามากขึ้น ถึงแม้ว่าการท่องเที่ยวจะเป็นส่วนหนึ่งของความเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดแต่หากไม่มีการจัดการที่ดีและไม่มีการเตรียมการและวางแผนรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวก็เหมือนดาบสองคมที่อีกด้านหนึ่งก็ก่อให้เกิดการทำลายทรัพยากรธรรมชาติลงอย่างรวดเร็ว และส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ในที่สุด (ธำรงค์ เจริญกุล, 2557) เกาะในจังหวัดพม่ามีจำนวนทั้งสิ้น 155 เกาะตั้งอยู่ใน 16 ตำบล 6 อำเภอ มีพื้นที่รวมทั้งหมด 440.197 ตารางกิโลเมตร โดยเกาะที่นักท่องเที่ยวนิยมท่องเที่ยว ได้แก่ เกาะพระทอง เกาะสุรินทร์เหนือ เกาะสุรินทร์ใต้ เกาะดอริลลา เกาะปาจุมบา เกาะสตอร์ค เกาะสิมิลัน เกาะสี่ เกาะปันหยี่ เกาะเขาพิงกัน-เขาตাপู เกาะยาวใหญ่ เกาะยาวน้อย เกาะไข่นอก และเกาะไข่นอก (อนุวัฒน์ นทีวัฒนา, 2551)

เกาะยาวน้อย ด้านทำเลที่ตั้งภูมิศาสตร์ ของที่ตั้งของตำบลเกาะยาวน้อย จังหวัดพม่านั้น ตั้งอยู่

บริเวณอ่าวพังงา อยู่ทางทิศใต้ของจังหวัดพังงา ประมาณ 43 กิโลเมตร โดยมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียง ทิศเหนือ ติดต่อกับอ่าวพังงาและทะเลอันดามันฝั่งจังหวัดกระบี่ ทิศใต้ ติดต่อกับตำบลเกาะยาวใหญ่ ทิศตะวันออก ติดต่อกับทะเลอันดามันด้านจังหวัดกระบี่ ทิศตะวันตก ติดต่อกับทะเลอันดามันด้านอำเภอตะกั่วทุ่ง แต่ทั้งนี้ แบ่งเป็น 7 หมู่บ้าน คือ 1.บ้านทุ่ง (ตลาด) 2.บ้านใหญ่ 3.บ้านน้ำจืด 4.บ้านท่าเขา 5.บ้านริมทะเล 6.บ้านแหลมยาง 7.บ้านอันเป้า (อบต. เกาะยาวน้อย, 2551)



รูปภาพที่ 1 แสดงแผนที่ตั้ง อำเภอเกาะยาวน้อย จังหวัดพังงา อ้างอิงข้อมูลจาก ข้อมูลแผนที่ @2014 Google

การเดินทาง ไปเกาะยาวน้อย สามารถเดินทางได้ทั้งจากจังหวัดภูเก็ต พังงา และกระบี่ แต่การเดินทางจากจังหวัดภูเก็ตจะสะดวกที่สุดลักษณะ การคมนาคมเป็นทางน้ำเป็นหลักซึ่งมีท่าเทียบเรือ 2 แห่ง คือ 1. ท่าเทียบเรือมะเนาะห์ 2. ท่าเทียบเรือท่าเขา (บริษัท อินเทอร์เน็ตเกิดตั้ง, 2557)



รูปภาพที่ 2 แสดงท่าเทียบเรือแม่น้ำ



รูปภาพที่ 3 แสดงท่าเทียบเรือท่าเขา

ที่มา: รูปภาพที่ 2 และ รูปภาพที่ 3 สืบค้นจาก

<http://2g.pantip.com/cafe/blueplanet/topic/E10743197/E10743197.html>

ทั้งนี้ อำเภอเกาะขวานน้อย นอกจากเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแล้วนั้นยังเป็นสถานที่สำหรับเป็นจุดแวะพักในการเดินทางท่องเที่ยวไปยังเกาะแก่งต่างๆที่มีความสวยงามในทะเลอันดามัน แต่การที่มีสะพานท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว เพียง 2 แห่ง ณ ปัจจุบัน ยังไม่ตอบสนองความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยว นักธุรกิจในพื้นที่เอกชน ทั้งนี้ และ เนื่องด้วยลักษณะการใช้งาน ยังมีการใช้งานร่วมกับการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดความไม่สะดวก และด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นรวมถึงระยะทางจากท่าเทียบเรือเพื่อไปถึงที่พักเป้าหมาย การคมนาคมยังไม่สะดวกมากนัก รถประจำทางในเกาะไม่มีแน่นอนชัดเจน และมีรถส่วนตัวรับจ้างน้อยคันทำให้ส่งผลกระทบต่อการขนส่งนักท่องเที่ยวไม่

สะดวกเท่าที่ควร และยังมีนักท่องเที่ยว กลุ่มเรือยอชต์ (Yacht Tourism) ในปัจจุบัน ในฝั่งทะเลอันดามันจะมีอยู่สอง จังหวัด คือ ภูเก็ตและกระบี่ แต่ก็ยังรองรับได้ไม่เพียงพอ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจเรือยอชต์คาดการณ์ว่า ภายในปี 2020 ทะเลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะเป็นแหล่งที่มีเรือยอชต์เดินทางมาถึงมากเป็นอันดับ 3 ของโลก รองจากเมดิเตอร์เรเนียนและแคริบเบียน (กองส่งเสริมการบริการท่องเที่ยว, 2557)

เนื่องจากปัญหาดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ท่าเทียบเรือเดิม และ ท่าเลที่ตั้งท่าเทียบเรือแห่งเก่า ยังไม่สนองและสอดคล้องกับการท่องเที่ยวในอนาคต และ ทั้งนี้ ก็ไม่สามารถทำการขยายออกไปได้แล้ว เพราะตั้งอยู่ใน พื้นที่ที่จำกัด และเนื่องจาก อำเภอเกาะขวานน้อย มีลักษณะตั้งอยู่ตรงกลางระหว่าง ทั้งภูเก็ต พังงา กระบี่ ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นและสนใจ ทำการวิเคราะห์ท่าเลที่ตั้งท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว แห่งใหม่ที่เหมาะสม เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น โดยยังคงท่าเทียบเรือแห่งเก่าไว้ ด้วยการนำเอากระบวนการ การสร้างคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (rating Scale) ตามวิธีการของลิเคิร์ท มาช่วยในการวิเคราะห์ปัญหาการตัดสินใจในการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือแห่งใหม่ หรือ การตัดสินใจในด้านต่างๆ เพื่อเป็นการพัฒนาโครงการข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกและทางทะเล และเป็นการพัฒนาการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางทะเลอ่าวท่าเลน (กระบี่) - เกาะยาว (พังงา) - ภูเก็ต เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวทางทะเลตามแนวเส้นทางอ่าวท่าเลน (กระบี่)- เกาะยาว (พังงา)-ภูเก็ต และเป็นการเชื่อมโยงโครงการข่ายถนนเป็นวงจรถูกท่องเที่ยวของกลุ่มสามเหลี่ยมอันดามันที่สมบูรณ์มากขึ้น

2. วิธีการดำเนินการวิจัย

ประชากร ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วยผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholders) ที่สำคัญที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อมเกี่ยวกับการศึกษา ปัจจัยในการเลือก ทำเลที่ตั้งทำเทียบเรือแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

1. ผู้ประกอบการธุรกิจ รับซื้อ วัตถุดิบ
 2. ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบพำนักภาคเอกชน
 3. ผู้บริหารงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในหมู่บ้าน
- กลุ่มตัวอย่างวิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง พื้นที่ตัวอย่างคัดเลือกโดยวิธีการเลือกแบบเจาะจง จำนวนกลุ่มตัวอย่างรวมทั้งสิ้น 80 ชุด โดยกำหนดเกณฑ์การคัดเลือก ดังนี้

- ผู้ประกอบการธุรกิจรับซื้อวัตถุดิบประเภทเกษตรกรรม เช่น ยางพารา, สัตว์น้ำ ฯลฯ มีจำนวนทั้งสิ้น 50 ราย โดยมีภูมิลำเนา ที่อาศัย อยู่ในอำเภอเกาะยาวน้อย
- ผู้ประกอบการธุรกิจที่ทำนบกประเภทธุรกิจ โรงแรม รีสอร์ท ภาคเอกชน ได้ จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 23 บริษัท โดยมีสถานประกอบการอยู่ในอำเภอเกาะยาวน้อย
- ผู้บริหารงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในชุมชน มีจำนวนทั้งสิ้น 7 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

- สำหรับผู้ประกอบการอาชีพรับซื้อยางพารา
- สำหรับผู้ประกอบการด้านธุรกิจโรงแรม รีสอร์ท
- สำหรับผู้บริหารงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาปัจจัยในการเลือกทำเลที่ตั้งทำเทียบเรือกรณีศึกษาอำเภอเกาะยาวน้อยจังหวัดพังงาได้ ทำการศึกษาโดยจำแนกเป็น 4 ปัจจัย ได้แก่ ด้านสถานที่ ด้านความสะดวกสบาย ด้านราคา ด้านการให้บริการ

4. ผลการวิจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งทำเทียบเรือโดยจำแนกเป็น 4 ปัจจัย ได้แก่ ด้านสถานที่ ด้านความสะดวกสบายด้านราคา ด้านการให้บริการ โดยการใช้เกณฑ์วิเคราะห์ แปลข้อมูลดังนี้

ตารางที่ 1 ความถี่และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างทำเทียบเรือแห่งใหม่

แสดงความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วย	35	43.75
ไม่เห็นด้วย	45	56.25
รวม	80	100

โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ไม่เห็นด้วย เกี่ยวกับการสร้างทำเทียบเรือแห่งใหม่ มาก ที่สุดจำนวน 45 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.25

ตารางที่ 2 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การแปลความหมาย ระดับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ ด้านสถานที่

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ	N = 80		
	\bar{X}	SD	ระดับความสำคัญ
ด้านสถานที่			
1. อยู่ไม่ไกล แหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย	4.30	0.57	มาก
2. ที่ตั้งของท่าเทียบเรือ เป็นที่ตั้งที่มีระยะทาง สั้นที่สุด สำหรับการเดินทาง หรือขนส่ง สินค้า ไปภูเก็ต / กระบี่ / พังงา	4.55	0.50	มากที่สุด
3. ขนาด ของท่าเทียบเรือ เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้า	4.20	0.83	มาก
ค่าเฉลี่ย ด้านสถานที่	4.35	0.63	มาก

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ ด้านสถานที่ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 และมีค่า SD เท่ากับ 0.63

ตารางที่ 3 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การแปลความหมาย ระดับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ ด้านความสะดวกสบาย

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ	N = 80		
	\bar{X}	SD	ระดับความสำคัญ
ด้านความสะดวกสบาย			
4. มีบริการ เรือขนส่ง ตลอดเวลา	4.34	0.80	มาก
5. มีรถ ให้ บริการถึงท่าเทียบเรือ	4.05	0.76	มาก

6. มีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจระหว่างรอ	4.35	0.75	มาก
ค่าเฉลี่ย ด้านสถานที่	4.23	0.77	มาก

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ ด้านความสะดวกสบาย อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าปัจจัยเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 และมีค่า SD เท่ากับ 0.77

ตารางที่ 4 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การแปลความหมาย ระดับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ ด้านราคา

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ	N = 80		
	\bar{X}	SD	ระดับความสำคัญ
ด้านราคา			
7. ราคาโดยสารของเรือโดยสาร(เรือเนกประสงค์) มีราคายุติธรรม	3.95	1.05	มาก
8. ราคาโดยสารของเรือเร็ว (Speed Boat) มีราคายุติธรรม	4.05	0.89	มาก
9. ราคาขนส่งสินค้า เช่น ยางพารา สัตว์น้ำ เป็นต้น มีราคายุติธรรม	4.20	0.70	มาก
ค่าเฉลี่ย ด้านราคา	4.07	0.88	มาก

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ ด้านราคา อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าปัจจัยที่มีผลเฉลี่ยเท่ากับ 4.07 และมีค่า SD เท่ากับ 0.88

ตารางที่ 5 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การแปลความหมาย ระดับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือก ทำเลที่ตั้ง ทำเทียบเรือ ด้านการให้บริการ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้ง ทำเทียบเรือ	N = 80		
	\bar{X}	SD	ระดับความสำคัญ
ด้านการให้บริการ			
10. ความเป็นมิตร	4.21	0.72	มาก
11. มีการบริการด้านการแนะนำ เช่น ที่พัก การส่งสินค้า	4.15	0.64	มาก
12. มีระยะเวลาในการขนส่งสินค้าหรือบริการมีเวลาที่แน่นอน	3.70	0.73	มาก
ค่าเฉลี่ย ด้านการให้บริการ	4.02	0.69	มาก

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยในการเลือก ทำเลที่ตั้ง ทำเทียบเรือ ด้านการให้บริการ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าปัจจัยที่มีผลเฉลี่ยเท่ากับ 4.02 และมีค่า SD เท่ากับ 0.69

ตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) การแปลความหมาย ระดับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือก ทำเลที่ตั้ง ทำเทียบเรือ โดยภาพรวม

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้ง ทำเทียบเรือ โดยภาพรวม	N = 80		
	\bar{X}	SD	ระดับความสำคัญ
ค่าเฉลี่ย ด้านสถานที่	4.35	0.63	มาก
ค่าเฉลี่ยด้านความสะดวกสบาย	4.23	0.77	มาก
ค่าเฉลี่ย ด้านราคา	4.07	0.88	มาก
ค่าเฉลี่ย ด้านการให้บริการ	4.02	0.69	มาก
ค่าเฉลี่ย โดยภาพรวม	4.17	0.74	มาก

เมื่อพิจารณาโดยภาพรวมจะพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยในการเลือก ทำเลที่ตั้ง ทำเทียบเรือ โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าปัจจัยที่มีผลเฉลี่ยเท่ากับ 4.17 และมีค่า SD เท่ากับ 0.74

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานการทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับค่าเฉลี่ย กรณีกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ที่เป็นอิสระต่อกัน จะใช้สถิติทดสอบ t (t-test)

H_0 : หมู่บ้านอันเป่ามีความเหมาะสมด้านปัจจัยด้านสถานที่โดยรวมไม่แตกต่างกับหมู่บ้านริมทะเล

H_1 : หมู่บ้านอันเป่ามีความเหมาะสมด้านปัจจัยด้านสถานที่โดยรวมแตกต่างกับหมู่บ้านป่าทราย

ตารางที่ 7 ผลการทดสอบความแตกต่างด้านปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง ทำเทียบเรือระหว่างหมู่บ้านอันเป่าและหมู่บ้านริมทะเล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า หมู่บ้านริมทะเลมีปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งทำเทียบเรือด้าน

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้ง ทำเทียบเรือ โดยภาพรวม	Levene's Test for Equality of Variances	F	Sig.	t	df	Sig.
ปัจจัยด้านสถานที่ที่ตั้ง	Equal variances assumed	3.20	0.074	3.73	398	0.000
ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย	Equal variances assumed			3.91	398	0.000

สถานที่โดยภาพรวมแตกต่างกับหมู่บ้านอันเป่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย โดยหมู่บ้านอันเป่า มีปัจจัยที่มีผล

ต่อการเลือก ท่าเลที่ตั้ง ท่าเทียบเรือ ด้านสถานที่ โดยภาพรวม มากกว่า หมู่บ้าน ริมทะเล

ด้านผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัญหา เป็นลักษณะคำถามแบบปลายเปิด เป็นการสัมภาษณ์เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกท่าเลที่ตั้ง ท่าเทียบเรือแห่งใหม่ ซึ่งได้รวบรวมความคิดเห็น และ ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1. ขอให้มีการชี้แจงให้แน่ชัดว่าทรายที่ขุดขึ้นมาจากการก่อสร้างท่าเทียบเรือแห่งใหม่ จะเอาไปไว้ที่ใด หรือ ทำอย่างไรกับปริมาณทรายที่ขุดได้เหล่านั้น หน่วยงานไหน เป็นผู้รับผิดชอบ
2. อยากให้มีมาตรการที่แน่ชัดเกี่ยวกับปะการังน้ำตื้นถึงวิธีการรักษาทรัพยากรชายฝั่งทะเล เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด
3. ราคาค่าโดยสาร อยากให้ถูกลง เนื่องจาก ทุกวันนี้ประชาชนแบกรับภาระค่าใช้จ่ายส่วนนี้ต่อครั้งที่ใช้บริการเรือโดยสาร ก่อนข้างสูง อยู่ที่คนละ 400 บาท (ไป – กลับ) ต่อวัน
4. สินค้าที่ทำการจัดส่งโดยผ่านท่าเรือจะต้องเสียหายน้อยที่สุดหรือต้องไม่มีชำรุดระหว่างการขนส่งหรือจัดให้มีหน่วยงานกลางคอยตรวจสอบสินค้าตั้งแต่ขึ้นท่าเรือจนถึงปลายทาง ของการขนส่ง
5. ไม่จัดส่งสินค้าหลายๆ ประเภทกับเรือจัดส่งสินค้าลำเดียวกัน เพราะเวลาสูญหายจะได้ทำการตรวจสอบได้แน่นอน
6. จัดแบ่ง ให้แน่นอน ระหว่างเรือขนส่งสินค้ากับเรือโดยสารท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความสวยงาม ต่อนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารที่สัญจรไปมาเนื่องจากบางทีมีการขนส่งสินค้าร่วมกับรับ-ส่งผู้โดยสาร

5. อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาปัจจัยในการเลือกท่าเลที่ตั้ง ท่าเทียบเรืออำเภอเกาะยาวน้อย จังหวัดพังงา สามารถสรุป

ได้ว่า กลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยต่อการสร้างท่าเทียบเรือแห่งใหม่ มากที่สุด จำนวน 45 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.25 เมื่อพิจารณา จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน สถิติที่ใช้ในการทดสอบครั้งนี้ คือ t (t-test) จากผลการวิจัยสามารถสรุปได้ว่า หมู่บ้านอันเป่า มีปัจจัยที่มีผลต่อการเลือก ท่าเลที่ตั้ง ท่าเทียบเรือ ด้านสถานที่ โดยภาพรวม มากกว่า หมู่บ้าน ริมทะเล

ในการวิจัยครั้งนี้ สามารถแยกปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกสถานที่ตั้งท่าเทียบเรือ แห่งใหม่ (กรณี ถ้าหากมีการก่อสร้างท่าเทียบเรือ) เพื่อให้เกิดผลกระทบที่น้อยที่สุดนั้น เราสามารถสรุปผลการศึกษาได้แต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

1. ด้านสถานที่ตั้ง เมื่อพิจารณารายละเอียดในแต่ละหัวข้อพบว่า ในด้านสถานที่นั้นพบว่า หัวข้อที่มีมีผลต่อการเลือกท่าเลที่ตั้งท่าเทียบเรือมากที่สุด คือ มีระยะทางสั้นที่สุดสำหรับการเดินทางหรือขนส่งสินค้าไปภูเก็ต/กระบี่/พังงา เพราะส่วนมากต้องการให้ระยะทางการเดินทางสั้นลงเพื่อช่วยประหยัดเวลาและเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางส่วนระดับปัจจัยที่ไม่มีผลต่อการเลือกท่าเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ มากนัก คือปัจจัยด้านสถานที่อยู่ไม่ไกลแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย และ ขนาดของท่าเทียบเรือเหมาะสำหรับการขนส่งสินค้า เนื่องจากปัจจัยด้าน ที่สถานที่ตั้ง อยู่ไม่ไกลแหล่งชุมชนนั้น จะพบว่าปัจจัยด้านนี้ไม่มีผลต่อการตัดสินใจ มากนัก เพราะอำเภอเกาะยาวน้อย มีสภาพแวดล้อม โดยมาก เป็นป่าอนุรักษ์ วนอุทยาน จึงมีพื้นที่ ที่เป็นแหล่งชุมชน ไม่กว้างมากนัก จึงใช้เวลาไม่มากในการเดินทาง รวมถึงขนาดของท่าเทียบเรือก็ไม่มีผลต่อการตัดสินใจมากนัก อันเนื่องมาจากประชาชนส่วนมาก จะให้ความสำคัญกับเรื่องการอนุรักษ์ ธรรมชาติเลียบชายฝั่งทางทะเล และผลกระทบที่จะตามมาภายหลังการก่อสร้างมากกว่า

2.ด้านความสะดวกสบาย เมื่อพิจารณารายละเอียดในแต่ละหัวข้อพบว่าในด้านความสะดวกสบาย นั้นพบว่า มี 2 หัวข้อ ที่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ ในด้านความสะดวกสบาย คือ มีศาลาที่พักให้นั่งคอยระหว่างรอ และมีบริการเรือขนส่งตลอดเวลามี เนื่องจากในปัจจุบันเรือโดยสาร,เรือขนส่งจะมีเวลาในการออกเดินเรือเป็นระยะเวลาที่แน่นอนซึ่งเฉลี่ยเวลาจะอยู่ห่างกัน ประมาณ 1-2 ชั่วโมงต่อเที่ยว ซึ่งยังไม่ได้รับความสะดวกสบาย รวมถึงที่พักระหว่างรอเรือโดยสารหรือเรือขนส่งปัจจัยนี้จึงมีผลต่อการตัดสินใจค่อนข้างมาก ส่วนปัจจัยที่ไม่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือมากนักในด้านความสะดวกสบาย คือการมีรถให้บริการถึงท่าเทียบเรือ เนื่องจากปัจจัยในเรื่องรถให้บริการนั้น จะพบว่า ส่วนมาก ทุกครัวเรือน จะมีรถส่วนตัว มารับ-ส่ง โดยส่วนตัวอยู่แล้ว ปัจจัยด้านนี้จึงไม่มีผลการตัดสินใจ หรือ เอื้ออำนวยมากนัก เพื่อมาประกอบการพิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ

3.ด้านราคา เมื่อพิจารณารายละเอียดในแต่ละหัวข้อพบว่า ปัจจัยที่มีผลด้าน ราคา ค่าขนส่งสินค้า เช่น ยางพารา สัตว์น้ำ เป็นต้น พบว่าในเรื่องของราคาสำหรับการจัดการด้านการขนส่งในปัจจุบันนั้นประชาชนยอมรับได้ ส่วนปัจจัยที่ไม่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือมากนัก เนื่องจากปัจจัยในเรื่องของราคา นั้นประชาชนส่วนมาก มีความเห็นว่าราคาของค่าโดยสาร คงไม่มีการเปลี่ยนแปลงเท่าใดมากนัก เพราะต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านตลาดโลก อ้างอิงราคาของน้ำมัน มากกว่า จึงไม่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ

4.ด้านการให้บริการ พบว่า ในด้านการให้บริการนั้นพบว่า มี 2 หัวข้อ ที่มีปัจจัยที่มีผลคือ มีความเป็นมิตร และ มีการบริการด้านการแนะนำ เช่น ที่พัก การส่งสินค้า เพราะ โดยมากจะมีนักท่องเที่ยวมาค่อนข้างมาก บางครั้งเป็นการมาท่องเที่ยวแบบส่วนตัวซึ่งการที่มี

บริการด้าน การแนะนำที่พัก สร้างความเป็นมิตร ย่อมทำให้นักท่องเที่ยว เกิดความประทับใจย่อมกลับมาเที่ยวอีกในภายหลังย่อม ส่วนปัจจัยที่ไม่มีผลต่อการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือมาก ในด้านนี้ คือปัจจัยในการบริการที่มีระยะเวลาที่แน่นอนนั้นประชาชนส่วนมาก มีความเห็นว่าถ้าหากมีระยะเวลาที่แน่นอนแต่ยังคงมีระยะเวลาที่ห่างกันต่อเที่ยวคือ 1-2 ชั่วโมงเหมือนเดิมก็ไม่มีผลต่อการตัดสินใจมากนัก เพราะส่วนมากต้องการให้มีระยะห่างที่สั้น ลงคือ ประมาณ 15 - 30 นาทีต่อการออกเดินเรือ แต่ละเที่ยว โดยภาพรวมจะพบว่าปัจจัยในการเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือโดยภาพรวม โดยมากแล้วในการพิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งท่าเทียบเรือ นั้น โดยส่วนมากให้ความสำคัญในเรื่องของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด คือปัจจัยในด้านของสถานที่รวมถึงปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

6. สรุปผล

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ ซึ่งได้รวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมไว้ดังนี้

1. ขอให้มีการชี้แจงให้แน่ชัดว่า ทราฟฟิกที่ขยับขึ้นมาจากการก่อสร้างท่าเทียบเรือแห่งใหม่ จะเอาไปไว้ที่ใด หรือ ทำอย่างไรกับปริมาณทราฟฟิกที่ขยับได้เหล่านั้น หน่วยงานไหน เป็นผู้รับผิดชอบ
2. อยากให้มีมาตรการที่แน่ชัดเกี่ยวกับปะการังน้ำตื้นถึงวิธีการรักษาทรัพยากรชายฝั่งทะเลเพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด
- 3.ราคาค่าโดยสาร อยากให้ถูกลงเนื่องจากทุกวันนี้ประชาชนแบกรับภาระค่าใช้จ่ายส่วนนี้ต่อครั้งที่ใช้บริการเรือโดยสารค่อนข้างสูงอยู่ที่คนละ 400 บาท (ไป-กลับ) ต่อวัน
- 4.สินค้าที่ทำการจัดส่งโดยผ่านท่าเรือจะต้องเสียหายน้อยที่สุดหรือต้องไม่มีขำรุดระหว่างการขนส่งหรือจัด

ให้มีหน่วยงานกลางคอยตรวจสอบสินค้าตั้งแต่ขึ้น
ท่าเรือจนถึงปลายทางของการขนส่ง

5. ไม่จัดส่งสินค้าหลายๆประเภทกับเรือจัดส่งสินค้าลำ
เดียวกันเพราะเวลาสูญหายจะได้ทำการตรวจสอบได้
แน่นอน

6. จัดแบ่งให้แน่นอนระหว่างเรือขนส่งสินค้ากับเรือ
โดยสารท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความสวยงาม ต่อ
นักท่องเที่ยวและผู้โดยสารที่สัญจร ไปมาเนื่องจากบาง
ทีมีการขนส่งสินค้า ร่วมกับ รับ-ส่งผู้โดยสาร

7. เอกสารอ้างอิง

ธีรรงค์ เจริญกุล . (2557). เอกสารข่าวจังหวัดพังงา:

ฉบับที่ 9/2557 .จังหวัดพังงา

อนุวัฒน์ นทีวัฒนา. (2551). ความหลากหลายของเกาะ
ในประเทศไทย: เอกสารเผยแพร่สำนัก
อนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่ง: ฉบับ
ที่ 39. กรุงเทพฯ: กรมทรัพยากรทางทะเลและ
ชายฝั่ง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม.

องค์กรบริหารส่วนตำบลอำเภอเกาะขาน้อย.

(2557). สืบค้นวันที่ 27/12/2557

สืบค้นจาก

<http://www.yaonoi.go.th/index.php?option=content&mode=cate&id=1&pages=2>

บริษัท อินเทอร์เน็ตมาร์เก็ตติ้ง จำกัด. (2557). สืบค้น

วันที่ 27/12/2557 สืบค้นจาก

<http://2g.pantip.com/cafe/blueplanet/topic/E10743197/E10743197.html>

กองส่งเสริมการบริการท่องเที่ยว . (2557). สืบค้นวันที่

27/12/2557 สืบค้นจาก

<http://etatjournal.com/mobile/index.php/menu-read-web-etatjournal/menu-2013/menu-2013-oct-dec/135-42556-yacht>

ข่าวราชการ มติคณะรัฐมนตรี . (2548). สืบค้นวันที่

27/12/2557 สืบค้นจาก

<http://www.ryt9.com/s/cabt/40443>