

**แนวทางส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแหล่งท่องเที่ยว
แถบฝั่งทะเลอันดามัน กรณีศึกษา : จังหวัดภูเก็ต ประเทศไทย**

**Guidelines for Promoting Tourism by Using a Small Aircraft as Vehicles
in Tourist Destinations in The Andaman Sea Coast: A Case Study of
Phuket Province, Thailand**

◆ **สุปชา เพชรโสม**

นักศึกษานิพนธ์เอก สาขาการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ คณะการจัดการการท่องเที่ยว
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Suppacha Phetsome

Student, Doctor of Philosophy (Integrated Tourism and Hospitality Management)

The Graduate School of Tourism Management, National Institute of Development
Administration, E-mail: suppacha.gstm10@gmail.com

◆ **นวลสมร อุณหะประทีป**

อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

Nuansamorn Ounhaprateep

Lecturer, Faculty of International Studies, Prince of Songkhla University

E-mail: nuansamorn.o@phuket.psu.ac.th

◆ **ณัฐกานต์ ผาจันทร์**

อาจารย์ประจำคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี

Nuttakan Phachan

Lecturer, Faculty of Humanities and Social Sciences Phetchaburi Rajabhat University

E-mail: say_hi_nuttakan@hotmail.com

Received: April 1, 2019 ; Revised: May 15, 2019 ; Accepted: May 16, 2019

Abstract

This research is a qualitative research with the main objective to study guidelines for promoting tourism by using small aircraft as vehicles in the Andaman Sea. In order to achieve the objectives of the research : 1) What are the limitations, which are problems and obstacles that will arise in the business of using small aircraft for tourism? And what should be solved, and 2) What is the appropriate tourism component for promoting tourism using small aircraft

as a vehicle in the Andaman Sea tourist attraction by using business tools, Value Chain and PESTEL Analysis as the main concept in data synthesis.

The results of the study showed that the problems in promoting tourism by using small aircraft in the Andaman Sea were personnel investment problems. Infrastructure, the safety of vehicles and tourists, the behavior of tourists, and management of schedules and routes; and in this part of the obstacles in promoting tourism are legal barriers, regulations, the impact on the community, society, and climate and environment. The problems and obstacles mentioned above If they are synthesized through business tools (Value Chain and PESTEL Analysis), then found that problems and obstacles are a guide for the business success. The reasons are the problems and obstacles is a link to the collaboration of all sectors and small aircraft businesses have the opportunity to drive tourism industry under various limitations in the future.

Keyword: Travel Promotion Restrictions, Small Aircraft for Tourism, Tourism in the Andaman Sea

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแถบฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ 2 ข้อ คือ 1) ชี้แจงให้เห็นได้แก่ ปัญหาและอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจการใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยวที่มีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง และควรแก้ไขอย่างไร และ 2) องค์กรประกอบทางการท่องเที่ยวที่เหมาะสมต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแหล่งท่องเที่ยวแถบฝั่งทะเลอันดามันควรเป็นแบบใด โดยใช้เครื่องมือทางธุรกิจ Value Chain และ PESTEL Analysis มาเป็นแนวคิดหลักในการสังเคราะห์ข้อมูล ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาในการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กแถบฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ ปัญหาด้านการลงทุนบุคลากร ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและนักท่องเที่ยว ด้านพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และด้านการจัดการตารางและเส้นทางการบิน ในส่วนของอุปสรรคในการส่งเสริมการท่องเที่ยวประเภทนี้ ได้แก่ อุปสรรคด้านกฎหมาย ด้านกฎระเบียบข้อบังคับ ด้านผลกระทบต่อชุมชนสังคม และด้านสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม ปัญหาและอุปสรรคดังที่กล่าวมานั้น หากสังเคราะห์ผ่านเครื่องมือทางธุรกิจ (Value Chain และ PESTEL Analysis) แล้ว พบว่า ปัญหาและอุปสรรคเป็นตัวนำทางให้ธุรกิจ ประสบความสำเร็จ ปัญหาและอุปสรรคเป็นตัวเชื่อมโยงให้เกิดความร่วมมือกันของหน่วยงานทุกภาคส่วนและธุรกิจอากาศยานขนาดเล็ก มีโอกาส ขับเคลื่อนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ในอนาคตได้

คำสำคัญ : ข้อจำกัดการส่งเสริมการท่องเที่ยว การใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยว การท่องเที่ยว
ฝั่งทะเลอันดามัน

บทนำ

ปัจจุบันสถานการณ์การท่องเที่ยวในฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดพังงา กระบี่ ภูเก็ต ระนอง สตูล และตรัง ถือว่าเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองหลักที่มีความโดดเด่นด้านทรัพยากรทางการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเฉพาะจังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวในเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม เช่น หาดป่าตอง วัดฉลอง แหลมพรหมเทพ หมู่เกาะพีพี ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้เล็งเห็นแล้วว่า กิจกรรมทางน้ำและทางบกสามารถเป็นแม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศและชาวไทยได้ (Tourism Authority of Thailand, 2017) จากสถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2557 - 2559 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตนั้น มีจำนวนร้อยละ 5.2 ของจำนวนนักท่องเที่ยวรวมทั้งประเทศ ซึ่งอยู่ในลำดับ 1 ใน 3 ของทั้งประเทศในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ซึ่งจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้น แนวโน้มพฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่นิยมความแตกต่างของกิจกรรมก็เพิ่มมากขึ้น นักท่องเที่ยวแถบฝั่งทะเลอันดามัน เริ่มนิยมในการใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการเดินทางและท่องเที่ยว (Travel & Leisure Close - Up, 2017) ดังนั้น การบริการนำเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะ จึงเริ่มเป็นหนึ่งในกิจกรรมที่เป็นความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งสามารถให้บริการนักท่องเที่ยวในการชมทัศนียภาพและได้รับประสบการณ์ในมุมมองสายตานก (Birth's Eye View) ที่เป็นมุมมองจากด้านบน ลงสู่ภาคพื้น (Robert, 2016) โดยยานพาหนะที่นิยม เช่น เฮลิคอปเตอร์ เครื่องบินน้ำ แสงไกลเดอร์ ซึ่งเป็นกิจกรรมทางอากาศที่เหมาะสมกับภูมิศาสตร์ทางฝั่งทะเล แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นการนำอากาศยานขนาดเล็กมาใช้ในการท่องเที่ยวอย่างเต็มรูปแบบในประเทศไทยยังมีข้อจำกัดหลายอย่างที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ซึ่งถ้าหากเปรียบเทียบกับสากลแล้วปัจจุบันประเทศที่โด่งดังในเรื่องของการใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยพื้นที่ที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางเพื่อชมทัศนียภาพมุมมองนก (Birth's Eye View) ได้แก่ หมู่เกาะฮาวาย ซึ่งมีบริการนำเที่ยวด้วยเฮลิคอปเตอร์ เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ชื่นชมภูมิทัศน์อันสวยงาม และทำให้รู้สึกใกล้ชิดกับทัศนียภาพของพื้นที่ที่มีมุมมองแตกต่างจากการนั่งอากาศยานโดยสารของสายการบิน เนื่องจากกิจกรรมนี้เป็นการโดยสารบนอากาศที่มีความสูงจากพื้นดินและน้ำไม่มากนัก ทำให้นักท่องเที่ยวเห็นภาพอย่างชัดเจน (Wren et al., 2009) ซึ่งประเทศไทยเราเองก็มีพื้นที่แถบฝั่งทะเลอันดามันที่มีลักษณะภูมิศาสตร์ที่คล้ายคลึงกับหมู่เกาะฮาวาย จึงทำให้เห็นว่าหากมีการสนับสนุนการบริการนำเที่ยวโดยใช้อากาศยาน เป็นพาหนะ จะทำให้นักท่องเที่ยวเกิดประสบการณ์ที่แปลกใหม่ รวมทั้งเกิดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่มากขึ้น อีกทั้งเป็นการกระจายรายได้มายังพื้นที่ท่องเที่ยวมากขึ้น (Francesco et al., 2015)

ผู้วิจัยจึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวโดยการนำอากาศยานขนาดเล็กมาใช้ในการท่องเที่ยวกับชายฝั่งทะเลไทยแถบอันดามัน ซึ่งมีหมู่เกาะและสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงาม

หลากหลาย โดยจังหวัดที่ผู้คนนิยมเดินทางมาท่องเที่ยว คือ จังหวัดภูเก็ต และหากขยายต่อยอดสู่แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ในแถบฝั่งทะเลอันดามันได้ ก็จะเป็นการสร้างรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ให้กับการท่องเที่ยวไทย จากความสำคัญข้างต้นนี้ นำไปสู่การสนใจที่จะศึกษาเรื่อง “แนวทางส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแหล่งท่องเที่ยวแถบฝั่งทะเลอันดามัน กรณีศึกษา จังหวัดภูเก็ต” โดยผู้วิจัยคาดหวังว่าจะสามารถได้ความรู้ไปต่อยอดให้แก่ผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยวหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเลือกใหม่ พร้อมกับจะก่อให้เกิดความเข้มแข็งและการเติบโตของเศรษฐกิจฐานรากที่เป็นชุมชน ณ จุดหมายปลายทาง

วัตถุประสงค์หลักการวิจัย

เพื่อศึกษาแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแถบฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อให้งานวิจัยบรรลุวัตถุประสงค์ผู้วิจัยจึงดำเนินการศึกษาผ่านวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษาข้อจำกัดอันได้แก่ปัญหาและอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจการใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยว
2. เพื่อศึกษาองค์ประกอบทางการท่องเที่ยวที่เหมาะสม ผ่านเครื่องมือวิเคราะห์ทางธุรกิจ Value Chain และ PESTEL เพื่อใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแถบฝั่งทะเลอันดามัน

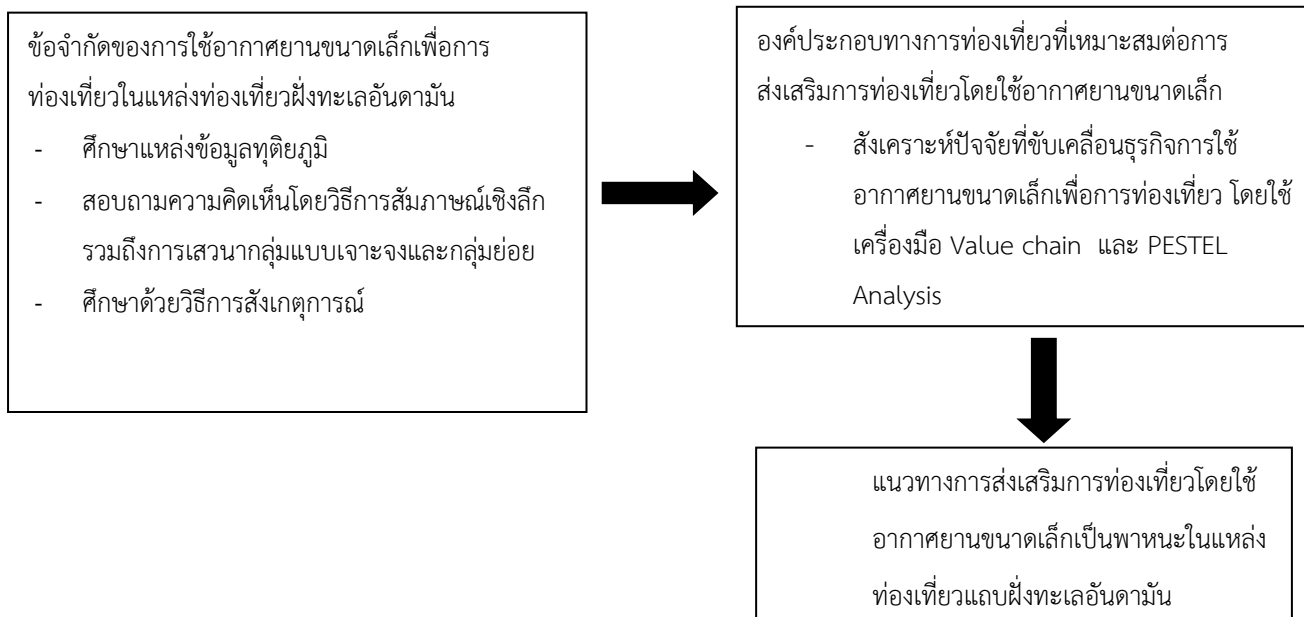
ขอบเขตการศึกษาวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแถบฝั่งทะเลอันดามัน โดยขอบเขตด้านพื้นที่เลือกศึกษาในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตเป็นเมืองจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวในเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม เช่น หาดป่าตอง วัดฉลอง แหลมพรหมเทพ หมู่เกาะพีพี จึงเห็นว่า กิจกรรมทางน้ำและทางบก สามารถเป็นแม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศและไทยได้ อีกทั้งจังหวัดภูเก็ตเคยมีการดำเนินการกิจกรรมนำเที่ยวทางอากาศ โดยใช้อากาศยานเป็นพาหนะ เช่น หาดกะรน ซึ่งมีการบริการขนส่งและนำชมทัศนียภาพบริเวณชายฝั่งทะเล แต่ก็ไม่ได้รับการสนับสนุน กิจกรรมการท่องเที่ยวดังกล่าวเท่าที่ควรจึงมีการยกเลิกไป ผู้วิจัยจึงเห็นว่าหากสามารถศึกษาและเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กได้ ก็จะเป็นการสร้างกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่น่าสนใจให้แก่จังหวัดภูเก็ตได้เพิ่มมากขึ้น สำหรับด้านผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) ที่ใช้ในการศึกษา ผู้วิจัยจะใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกและสนทนากลุ่มกับผู้ที่มีประสบการณ์และความรู้ทางการท่องเที่ยว โดยทั้งหมดจะเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่องเที่ยวที่ใช้อากาศยานขนาดเล็กในแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วย กลุ่มภาครัฐ ได้แก่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน และกลุ่มภาคเอกชน ได้แก่ มัคคุเทศก์ สมาคม และผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยว ในส่วนของขอบเขตด้านแนวคิดที่ใช้ในการศึกษานั้น ผู้วิจัยได้ศึกษาผ่านแนวคิดข้อจัดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและพฤติกรรมนักท่องเที่ยว โดยใช้เป็นข้อคำถาม

ในการสอบถามกลุ่มเป้าหมาย ผ่านการวิเคราะห์ปัจจัยภายในด้วยเครื่องมือ Value Chain และ วิเคราะห์ปัจจัยภายนอกผ่านเครื่องมือ PESTEL เพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจประเภทดังกล่าวและนำมาเขียนเป็นแนวทางในการส่งเสริมต่อไป

กรอบการวิจัย

จากการศึกษาเอกสารต่าง ๆ แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปแนวคิดเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยได้ดังนี้



การทบทวนวรรณกรรม

บทความวิจัยนี้มีการทบทวนวรรณกรรมจากการศึกษาเชิงวิชาการที่ผ่านมา ได้แก่ บทความวิจัย บทความวิชาการ งานวิจัย และหนังสือ ซึ่งประเด็นที่ทำการค้นคว้า ประกอบด้วย ข้อจำกัดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวอากาศยานเพื่อการท่องเที่ยวและแนวโน้มพฤติกรรมนักท่องเที่ยว สถานการณ์การท่องเที่ยวในผิงทะเลอันดามัน โดยศึกษาแนวคิดและทฤษฎี ดังนี้

แนวคิดแรกคือ แนวคิดด้านข้อจำกัดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ซึ่งจากการศึกษาได้มีการให้คำนิยามของข้อจำกัดในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ไว้หลากหลาย เช่น ข้อจำกัด หมายถึง “ประเด็นที่เป็นปัญหา ทั้งภายในและภายนอก ซึ่งต้องใช้ความท้าทายในการจัดการปัญหา ที่ต้องการการแก้ไข” (Peter, 1967) นอกจากนี้ การส่งเสริมการท่องเที่ยว หมายถึง “การสนับสนุนให้ชุมชนหรือท้องถิ่นสร้างศักยภาพเพื่อรองรับและส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวและใช้บริการในแหล่งท่องเที่ยว นั้น” (Department of Local Administration Ministry of the Interior, 2006) พฤติกรรมนักท่องเที่ยวในการจะตัดสินใจเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ จะมีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสถานที่ของแหล่งท่องเที่ยวที่จะไป และกิจกรรมที่ต้องการทำ ซึ่งนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มจะมีความชอบที่แตกต่างกัน

ขึ้นอยู่กับรสนิยม ความชอบ และเหตุผลในการเลือกพื้นที่ของแต่ละคน (Wongwattanakit, 2017; Suttikun, 2015)

แนวคิดต่อมาผู้วิจัยได้ใช้ แบบจำลองห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain Model) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยภายในธุรกิจหรือองค์ประกอบทางการท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ที่จะช่วยขับเคลื่อนธุรกิจการท่องเที่ยว โดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งแบบจำลองนี้เป็นแบบจำลองการวิเคราะห์ทางธุรกิจของ Michael E. Porter โดยได้นำเสนอแบบจำลองไว้ในหนังสือ Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance (Porter, 1988) โดยแบบจำลองห่วงโซ่คุณค่าจะมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับกิจกรรมในห่วงโซ่คุณค่า ตั้งแต่การจัดหาแหล่งวัตถุดิบ การแปรรูป กิจกรรมการส่งมอบสินค้า การบริหารให้กับลูกค้า โดยมุ่งสร้างความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจและองค์การด้วยการวิเคราะห์คุณค่าเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอน และกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์กร ดังนั้นห่วงโซ่คุณค่าจึงเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์กร เพื่อที่จะสร้างคุณค่าในกิจกรรมต่าง ๆ (Value-Added Activities) ขององค์กรหรือธุรกิจ ซึ่งจะเชื่อมโยงกับคัมภีร์ในห่วงโซ่อุปทานด้วย การเชื่อมโยงกิจกรรมที่เกิดขึ้นทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กร โดยทั่วไปการดำเนินธุรกิจขององค์กร ประกอบด้วย กิจกรรมที่หลากหลาย ซึ่ง Porter ได้จำแนกกิจกรรมห่วงโซ่คุณค่าเป็นกิจกรรมหลัก (Primary Activities) กับกิจกรรมสนับสนุน (Support Activities) โดยกิจกรรมหลักได้เกี่ยวข้อง โดยตรงกับการสร้างคุณค่าเพิ่ม (Value - Added) ให้แก่ผลิตภัณฑ์การบริการที่ส่งมอบให้กับทางลูกค้า และสุดท้ายคือ การใช้แนวคิด PESTEL Analysis ในการวิเคราะห์สภาพปัจจัยภายนอกเพื่อทำความเข้าใจ “ภาพรวม” ของสภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่กำลังจะเข้าไปศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับโอกาสรวมถึงภัยคุกคามที่อยู่ภายในพื้นที่ธุรกิจ : ซึ่ง PESTLE Analysis จะช่วยในด้านการวิเคราะห์การเมือง (Political) เศรษฐกิจ (Economy) สังคม (Social) เทคโนโลยี (Technology) กฎระเบียบ (Legal) และสภาวะแวดล้อม (Environment) ซึ่งหัวข้อเหล่านี้ จะใช้ในขั้นตอนแรกเพื่อระดมความคิดในลักษณะระดับของภูมิภาคและระดับประเทศ จากนั้นข้อมูลที่ได้ผ่านการวิเคราะห์แล้วมาสรุปผล เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจที่สำคัญของการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานของผู้ประกอบการทางท่องเที่ยว สำหรับการที่จะเข้าไปเปิดตลาดใหม่ในพื้นที่ยังไม่ทำธุรกิจมาก่อน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นการศึกษาและคำสำคัญในเชิงลึก เพื่อให้ได้ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ได้อย่างชัดเจนครอบคลุมและละเอียด (Chuto, 2005) นอกจากนี้ เนื่องจากผู้วิจัยต้องการทำความเข้าใจสภาพบริบทและทราบความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อจะได้ทราบปัญหาและอุปสรรคในการจัดทำรูปแบบการท่องเที่ยวโดยอากาศยานขนาดเล็ก รวมไปถึงนำผลคำตอบมาทำการสังเคราะห์ให้เป็นแนวทางส่งเสริมการท่องเที่ยว ผู้วิจัยจึงต้องเลือกใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการการออกแบบวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้วิธีการเก็บและรวบรวมข้อมูลโดยแบบสอบถามความคิดเห็นทั้งหมด 4 รูปแบบ ได้แก่ การสนทนากลุ่มแบบเจาะจง การสนทนากลุ่มย่อย การสัมภาษณ์เดี่ยวแบบเจาะลึก และการรวบรวมข้อมูลจากการสังเกต โดยมีกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักที่เป็นเป้าหมาย ดังนี้ กลุ่มภาครัฐ ได้แก่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน กลุ่มภาคเอกชน ได้แก่ มัคคุเทศก์ สมาคม และผู้ประกอบการทางการท่องเที่ยว ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้เก็บและรวบรวมข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary Data) จากการค้นคว้าบทความวิจัย บทความวิชาการ หนังสือ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง นำมาประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามทั้งสิ้น 4 รูปแบบ

จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

สำหรับประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ แบ่งตามเครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในแต่ละวิธี ได้แก่ **การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)** จำนวนผู้ให้ข้อมูลเชิงลึก 14 คน โดยการคัดเลือกเกณฑ์ลักษณะของผู้ให้ข้อมูลเชิงลึกจะพิจารณาจากผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อย่างน้อย 2 ปี มีความรู้ความทางด้านการท่องเที่ยว และเป็นผู้ปฏิบัติงานอยู่ในแถบทะเลฝั่งอันดามันอย่างน้อย 1 ปี หรือเป็นผู้มีประสบการณ์ทางด้านการบินไม่ต่ำกว่า 5 ปี **การสนทนากลุ่มย่อย (Small Group Discussion)** จำนวน 3 กลุ่ม กลุ่มละ 2 - 3 คน รวมจำนวนทั้งสิ้น 8 คน จากการคัดเลือกเกณฑ์ลักษณะผู้ให้ข้อมูล คือ มีประสบการณ์ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อย่างน้อย 2 ปี มีความรู้ทางด้านการท่องเที่ยว เป็นผู้ปฏิบัติงานอยู่ในแถบทะเลฝั่งอันดามันอย่างน้อย 1 ปี และ**การสนทนากลุ่มแบบเฉพาะเจาะจง (Focus Group)** ผู้เข้าร่วมสนทนามีจำนวนทั้งสิ้น 6 คน จากการคัดเลือกเกณฑ์ลักษณะผู้รู้ คือ มีประสบการณ์ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อย่างน้อย 2 ปี มีความรู้ความทางด้านการท่องเที่ยว เป็นผู้ปฏิบัติงานอยู่ในแถบทะเลฝั่งอันดามันอย่างน้อย 1 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า สุดท้ายมีการ**รวบรวมข้อมูลจากการสังเกต**ในรูปแบบบันทึกภาพ ได้แก่ ภาพสถานประกอบการเพื่อบริการขนส่งนักท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานเป็นพาหนะ ภาพเครื่องบินเล็กที่ให้บริการนักท่องเที่ยว ภาพเฮลิคอปเตอร์ที่ให้บริการเช่าเหมาลำ ภาพสถานศึกษาที่เปิดหลักสูตรในการสร้างบุคลากรเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบิน ศึกษาจากการสังเกต ในพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และการรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร ได้แก่ ประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่อง การเดินอากาศยานด้วยเครื่องบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศ พ.ศ. 2014 (ฉบับที่ 2) จำนวน 1 เล่ม ประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่องการเดินอากาศด้วยเฮลิคอปเตอร์ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ 2014 จำนวน 1 เล่ม พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ 17, 2017 จำนวน 1 เล่ม รวมทั้งสิ้น 4 เล่ม โดยศึกษาตามกลุ่มประเด็นหลัก หมวก และหมู ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล สำหรับการศึกษาครั้งนี้ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่มย่อย การสนทนากลุ่มแบบเจาะจงมาตรวจสอบความแม่นยำ (Validity) และความเชื่อถือได้ (Reliability) ในรูปแบบวิธีแบบสามเส้า (Methodology Triangulation) ได้แก่ (1) ตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation) คือ การตรวจสอบแหล่งที่มา 3 แหล่ง ได้แก่ เวลา สถานที่ และบุคคล ที่มีความแตกต่างกันในการรวบรวมข้อมูล (2) ตรวจสอบวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล (Methodology Triangulation) คือ ตรวจสอบการรวบรวมข้อมูลหลายวิธี ได้แก่ ด้านเอกสาร ด้านการสัมภาษณ์ และด้านการสังเกต รวมทั้งจัดกลุ่มของข้อมูลตามเป้าหมายของการวิจัย จากนั้นคณะผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงเนื้อหา (Content Analysis) สำหรับงานวิจัยชิ้นนี้มีแนวคำถามย่อยแบ่งตามคำถามการวิจัยและวัตถุประสงค์ของงาน โดยแบ่งเป็น 3 หมวด ดังนี้ โอกาสความเป็นไปได้ทางธุรกิจ ปัญหาและอุปสรรค และองค์ประกอบเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ที่มีความสัมพันธ์กับคำถามวิจัยข้อที่ 2 ที่ว่าหากจะดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานเป็นพาหนะนำเที่ยว ต้นเหตุของปัญหาและอุปสรรคที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจที่เกี่ยวข้อง จะมีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง และควรแก้ไขอย่างไร เพื่อความเข้าใจและเห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอสรุปขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ผลดังตารางที่ 1 ดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญของประเทศไทย โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยว และรายได้จากนักท่องเที่ยวมากสูงเป็นอันดับ 2 ของประเทศรองจากกรุงเทพมหานคร (Office of Industrial Economics, 2017) พบว่า การใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการเที่ยวชมทัศนียภาพทางอากาศก็ยังมีปัญหาอุปสรรคและข้อจำกัดหลายประการ โดยจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการสนทนากลุ่มกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำให้ทราบรายละเอียดที่สำคัญของข้อจำกัดในการใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยวในแถบฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งจำแนกออกเป็น 2 ประเด็น คือ ปัญหาในการส่งเสริมการท่องเที่ยว และอุปสรรคในการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

ปัญหาในการส่งเสริมการท่องเที่ยว

ในแถบฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทยเคยมีการใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยว เมื่อหลายปีที่ผ่านมา เช่น สายการบิน “Destination Air Shuttle” ซึ่งเป็นหนึ่งในกิจการของบริษัท Destination Properties จำกัด ที่เคยให้บริการเครื่องบินน้ำหรือเครื่องบินสะเทินน้ำสะเทินบก ให้กับนักท่องเที่ยวที่มีกำลังในการใช้จ่ายสูง ตั้งแต่ปี 2550 ทำการบินในพื้นที่ทะเลอันดามันจากจังหวัดภูเก็ต ไปเกาะพีพี กระบี่ เกาะลันตา ตรัง เกาะราชาและระนอง โดยมีสถานที่ที่จะลงจอดในทะเลกว่า 30 สถานี ราคาเริ่มต้นในการให้บริการอยู่ที่ 6,000 บาท ต่อคนต่อเที่ยว ซึ่งการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ “Destination Air” คิดว่าจะช่วยเหลือคนในท้องถิ่นให้มีรายได้ ทั้งเรือเร็ว โรงแรมและบริษัททัวร์ต่าง ๆ เพราะได้มีการขายเป็นแพคเกจทัวร์ให้กับ

นักท่องเที่ยวด้วย (Hi-Class Magazine, 2018) แต่ปัจจุบันบริษัทได้ยกเลิกเส้นทางการบินในลักษณะนี้ไปแล้ว ซึ่งสาเหตุอาจจะเกิดจากหลายปัจจัยที่ทำให้อากาศยานขนาดเล็กที่ทำการบินในลักษณะนี้ ไม่สามารถเปิดให้บริการแก่นักท่องเที่ยวต่อไปได้ โดยรวมแล้วปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากการขาดความร่วมมือของหลายภาคส่วน ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจน นโยบายกฎระเบียบจากสำนักงานการบินพลเรือน และกฎหมายของภาครัฐที่ไม่เอื้อต่อการลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความสามารถและศักยภาพของบุคลากรที่ยังไม่สามารถสนับสนุนกิจกรรมท่องเที่ยวในลักษณะนี้ให้ประสบความสำเร็จและยั่งยืนได้ ซึ่งจะเห็นได้จากข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่ม (Small Group Interview) และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-dept Interview) ต่อไปนี้

ปัญหาด้านการลงทุนบุคลากรและโครงสร้างพื้นฐาน พิจารณาปัญหาในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อเยี่ยมชมทัศนียภาพ อ่าวภูเก็ต ไข่มุกอันดามันของประเทศไทยนั้น จะพบปัญหาที่เป็นปัญหาพื้นฐานทั่วไปในการดำเนินธุรกิจไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านการลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สนามบิน สถานที่เก็บเครื่องบิน ลานสำหรับขึ้นลงเครื่องบิน เป็นต้น หรืออุปกรณ์หลักที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินไม่ว่าจะเป็น เครื่องบิน อุปกรณ์สำหรับเตรียมการด้านความปลอดภัย หรือการรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นได้ เนื่องด้วยสาเหตุที่ต้องมีการลงทุนในการสร้างสนามบินใหม่เพื่อรองรับการท่องเที่ยวประเภทนี้ เพราะความสามารถในการรองรับการขึ้นลงของอากาศยานของสนามบินภูเก็ตนั้น มีข้อจำกัดทางด้านปริมาณการขึ้นลงของเที่ยวบิน ในปัจจุบันสนามบินภูเก็ตสามารถรองรับเที่ยวบินได้ 20 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ซึ่งในปัจจุบันนี้ มีการใช้งานสูงสุดอยู่ที่ 18-19 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และมีเที่ยวบินเฉลี่ยทั้งวันอยู่ที่ 16 เที่ยวบินต่อชั่วโมง (Airports of Thailand Public Company Limited, 2018) ใกล้เต็มความจุของสนามบิน ประกอบกับหน่วยงานวิทยุการบินที่รองรับการดำเนินงานสื่อสารกับอากาศยานนั้น ไม่สามารถสื่อสารกับเครื่องบินที่มีเพดานการบินต่ำ หรือเครื่องบินขนาดเล็กเนื่องจากมีกฎเกณฑ์ เป็นอุปสรรคในการสื่อสาร จึงเป็นอุปสรรคทางด้านการลงทุนสำหรับธุรกิจประเภทนี้ ส่วนปัญหาหลักทางด้านบุคลากรนั้นจะอยู่ที่ในส่วนของนักบิน ซึ่งมีความต้องการสูง ขาดแคลน และข้อจำกัดค่อนข้างมาก เพราะนักบินต้องมีใบอนุญาตได้เพียง 1 ใบ เฉพาะสำหรับชนิดของเครื่องบินเท่านั้น เช่น เฮลิคอปเตอร์ หรือ เครื่องบินเท่านั้น (พระราชบัญญัติการเดินอากาศ 1954 แก้ไขเพิ่มเติม 2015) จึงทำให้ค่าตอบแทนของนักบินจึงมีสูง เป็นผลสืบเนื่องให้ต้นทุนในการดำเนินธุรกิจสูง นอกจากนี้ ความรู้ของทางผู้ประกอบการที่จะเข้ามาร่วมลงทุนก็ยังมีไม่มากเท่าที่ควร ในส่วนของภาครัฐก็ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่มีความรู้ความสามารถในการร่วมสนับสนุน หรือแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ โดยแม้งานในการผลักดันนั้น ควรจะเริ่มจากผู้ว่าราชการจังหวัดที่เป็นเจ้าของพื้นที่ ประสานร่วมกับองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล เป็นต้น ซึ่งเหตุผลต่าง ๆ เหล่านี้เป็นอุปสรรคทางด้าน การลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน และบุคลากร ในการใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการนำเที่ยวอีกด้วย

ปัญหาด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและนักท่องเที่ยวน กับ การมีส่วนร่วม การจัดกิจกรรม การท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็ก ในแถบฝั่งทะเลอันดามัน ประการแรกที่ต้องคำนึงถึง คือ ความปลอดภัย ซึ่งความปลอดภัยเป็นหนึ่งในปัญหาที่สำคัญที่ต้องคำนึงถึงต่อการจัดการการท่องเที่ยวในลักษณะนี้ (Department of Civil Aviation, 2014a) โดยเฉพาะความปลอดภัยของอุปกรณ์ต่าง ๆ ในยานพาหนะ อุปกรณ์ต้องมีความพร้อมต่อการให้บริการ ความพร้อมของอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัย ในกรณีเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉิน และความปลอดภัยของลานบินที่ใช้ต่ออากาศยาน จากปัญหาสภาพภูมิอากาศแปรปรวนในฝั่งทะเลอันดามัน (Vivian, 2003) ก่อให้เกิดปัญหาในการจัดกิจกรรมทางอากาศ ซึ่งไม่สามารถคาดเดากระแสลมล่วงหน้าได้อย่างแม่นยำส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของกิจกรรมการท่องเที่ยวโดยเครื่องบินขนาดเล็กซึ่งยากต่อการควบคุม ส่วนการใช้เฮลิคอปเตอร์ต้องเข้มงวดเรื่องความสูงของการบิน เนื่องจากไม่มีอุปกรณ์ จำนวนหน้ากาที่ ทำหน้าที่ปรับสภาพออกซิเจน จึงต้องควบคุมการบินให้อยู่ในระดับไม่เกิน 1,000 ฟุต (Department of Civil Aviation, 2014b) หากกล่าวถึงความปลอดภัย ด้านการควบคุมการบินนั้น มีกฎระเบียบของ ICAO คอยควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งควบคุมดูแลใบอนุญาตของนักบิน ทำการบิน และการตรวจสอบสภาพเครื่องบินเล็กในทุก ๆ ปีอยู่แล้ว (พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2015) ทำให้มั่นใจได้ว่าความสามารถของนักบินและเครื่องบินเล็กที่มีอยู่ มีความปลอดภัยต่อการนำมาให้บริการในการท่องเที่ยว การให้บริการการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานชนิด Sea Plane อาจมีผลกระทบถึงวิถีชีวิตของชุมชน สิ่งแวดล้อม และสัตว์น้ำ บริเวณใกล้เคียง อาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์หรือวางไข่ (Alice & Francesca , 2018) อีกทั้งคราบน้ำมันอาจเกิดการรั่วไหลลงทะเล (Makmee, 2016) ทั้งนี้ หากต้องการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กแล้วนอกจากต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวลแล้วยังต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของวิถีชีวิตชุมชนท้องถิ่น และสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติในบริเวณดังกล่าวด้วย

ปัญหาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวน การจัดการตารางบินและเส้นทางบิน นักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังจังหวัดภูเก็ต มีจุดมุ่งหมายในการเดินทางท่องเที่ยว และทำกิจกรรมทางทะเล อันได้แก่ นักท่องเที่ยวกลุ่มยุโรป เช่น ฝรั่งเศส อิตาลี อังกฤษ จะนิยมไปพักผ่อนในที่ที่มีความเงียบสงบ รวมทั้งมีกิจกรรมทางน้ำที่ให้บริการในสถานที่ท่องเที่ยว นั้น ๆ นอกจากนี้ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา กลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มดังกล่าว มีอัตราการเติบโตชะลอตัว แต่จะมีกลุ่มนักเดินทางที่มาจากกลุ่มประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน รัสเซีย และอินเดีย ซึ่งมีแนวโน้มจำนวนที่เพิ่มขึ้น แต่เมื่อพิจารณาถึงกิจกรรมนักท่องเที่ยวกลุ่มเอเชีย จะพบว่านักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะนิยมกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเล โดยกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนที่มีศักยภาพในการใช้จ่าย จะมีสเนียมคล้ายกับนักท่องเที่ยวในกลุ่มตะวันตกในประเทศดังที่กล่าวมา ด้วยพื้นที่จังหวัดภูเก็ต เป็นเมืองท่องเที่ยวหลักของประเทศไทย โดยในปี 2560 จังหวัดภูเก็ตมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาท่องเที่ยวมากเป็นลำดับที่ 2 ของประเทศ (Ministry of Tourism and Sports, 2018) โดยส่วนใหญ่ นักท่องเที่ยวมีการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ภายในประเทศ จากการเดินทางโดยเครื่องบิน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป) จากที่กล่าวมาข้างต้น เห็นได้ว่า หากมีการสนับสนุนการใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในการชมทัศนียภาพจากด้านบนเครื่องบิน จะต้องมีการพิจารณาด้านผลกระทบที่จะมีต่อสายการบินพาณิชย์ ที่ใช้ขนส่งนักท่องเที่ยว

ระหว่างจังหวัดและประเทศด้วย โดยเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางปกติจะมุ่งไปทางทิศเหนือของจังหวัดภูเก็ตสู่กรุงเทพฯ ดังนั้นการจัดตารางบินเพื่อบริการกิจกรรมทางการท่องเที่ยวก็ควรจะใช้เส้นทางตอนใต้ของเกาะภูเก็ต อีกทั้งยังจำเป็นต้องพิจารณาด้านเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว เช่น การบินขึ้นลงเวลากลางคืน หรือกลางวัน ประเภทของอากาศยานที่จะใช้ในการนำเที่ยว เช่น เครื่องบินน้ำอาจจะต้องสนองต่อกิจกรรมทางการท่องเที่ยวทางฝั่งทะเล โดยเน้นการชมวิว และลงจอดเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตของท้องถิ่น เป็นต้น นอกจากนี้ควรพิจารณาสภาพอากาศแวดล้อม เช่น กระแสลม เพราะในฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตกมีความแตกต่างกัน โดยทางฝั่งตะวันออกคลื่นลมจะลักษณะไม่สูงมากนัก ซึ่งมีความเหมาะสมในการใช้เครื่องบินน้ำลงจอดเพื่อขนส่งนักท่องเที่ยวขึ้นชมเกาะต่าง ๆ เช่น เกาะราชา เกาะไข่ เกาะยาว แลหมพรหมเทพ เป็นต้น ในขณะที่ฝั่งตะวันตกลมจะค่อนข้างแรง เช่น ป่าตองหรือหาดกะรน เป็นต้น แต่ในปัจจุบัน การดำเนินการนำนักท่องเที่ยวขึ้นชมทัศนียภาพรอบเกาะภูเก็ตและใกล้เคียง มีการดำเนินการโดยบริษัท Advance Aviation หรือ Sky Dance ก็มีบริการขนส่งนักท่องเที่ยวโดยรับจากฝั่งไปยังเกาะพีพี ซึ่งเป็นการทำร่วมกันกับโรงแรมที่อยู่บนเกาะ ตลอดจนบริการนำเที่ยวชมทัศนียภาพ แต่ตารางหรือกำหนดการในการบินนั้นจะขึ้นอยู่กับสภาพอากาศเป็นปัจจัยสำคัญ โดยเฉพาะการขึ้นลงของเครื่องบินน้ำ (Francesco et al., 2016)

อุปสรรคในการส่งเสริมการท่องเที่ยว

นอกเหนือจากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นทั้ง 3 ด้าน ในการศึกษายังพบว่า มีอุปสรรคหลายประการที่เป็นข้อจำกัดในการทำให้การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กมาเป็นพาหนะนำเที่ยว เพื่อชมทัศนียภาพบริเวณหมู่เกาะ ในแถบทะเลฝั่งอันดามัน จังหวัดภูเก็ต ยังไม่เป็นที่ได้รับความนิยมมากนัก ซึ่งข้อจำกัดเหล่านี้ อันได้แก่ อุปสรรคทางด้านกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ผลกระทบทางด้านชุมชนและสังคมสำหรับพื้นที่บริเวณที่เกี่ยวข้องกับการทำกิจกรรม รวมไปถึงอุปสรรคทางด้านสภาวะอากาศ และสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการบิน ดังข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่ม และการสัมภาษณ์เจาะลึก ต่อไปนี้

ด้านกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ จากข้อมูลในการสัมภาษณ์ของผู้รู้และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุปสรรคในการส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น รองผู้ว่าราชการฯ สำนักงานวิทยการบิน ผู้จัดการสนามบิน ตลอดจนบริษัทเอกชนที่ดำเนินธุรกิจลักษณะนี้ ในด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ พบว่า ปัจจุบันกฎหมายที่ได้แก่ กฎหมายการเดินอากาศ กฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ กฎหมายของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนและกฎระเบียบอื่น ๆ มีความเข้มข้นมากขึ้นทำให้ยากต่อการขอใบอนุญาต ตลอดจน พรบ. ที่รองรับเฉพาะยังไม่มี เช่น กรณีพารามอเตอร์ ต้องใช้กฎหมายของเรือและของร่ม เป็นต้น ขั้นตอนจึงมีความซับซ้อนและยุ่งยาก เพราะการที่จะดำเนินธุรกิจลักษณะนี้ต้องกระทบกับหลาย ๆ ภาคส่วน อาทิ ชุมชน สังคม หน่วยงานราชการ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องกฎหมายสิ่งแวดล้อม การรุกรานพื้นที่อุทยาน และกรมเจ้าท่าในกรณีที่ใช้เส้นทางในการลงจอดไปเข้าซ้อนกับเส้นทางการเดินเรือ (Navigation in Thai territorial waters Act, 2017) อีกทั้งการจัดการจราจรทางอากาศเส้นทางต้องไม่เข้าซ้อนกับอากาศยานที่บินอยู่แล้วและที่สำคัญต้องไม่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ (Air Navigation Act, 1954)

ด้านผลกระทบต่อชุมชนและสังคม ก็ยังเป็นส่วนที่ต้องคำนึงถึง จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสนทนากลุ่ม ทำให้ทราบว่าอาจจะเกิดความขัดแย้งกับชุมชนข้างเคียงที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการท่องเที่ยวในลักษณะนี้ เนื่องจากการขึ้นลงของอากาศยานนั้น จะมีเสียงที่ดัง ก่อให้เกิดความรำคาญ หรือเป็นมลภาวะทางเสียงที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสุขภาพในระยะยาว (Thomas et al., 2004) เพราะฉะนั้นผู้ที่ทำการลงทุนด้านการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานนี้ จะต้องพิจารณาถึงการหาสถานที่ขึ้นลงที่เหมาะสมไม่กระทบต่อวิถีชุมชนที่อยู่ก่อน รวมไปถึงความขัดแย้งทางธุรกิจกับชุมชนที่ดำเนินธุรกิจทางทะเลมาก่อน ไม่ว่าจะเป็น ธุรกิจการประมงตามพื้นที่ชายฝั่ง การทำกิจกรรมการท่องเที่ยวบริเวณชายหาดและในทะเล เช่น เรือลากرم์ เจ็ตสกี หรือ กิจกรรมดำน้ำ เป็นต้น โดยอย่างยิ่งถ้าเป็นนักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในพื้นที่ก็จะทำให้เกิดความขัดแย้งเป็นอย่างมากกับคนในพื้นที่ นอกเหนือจากการผลกระทบต่อชุมชนดังที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีผลกระทบต่อสัตว์หรือฝูงปลาตามธรรมชาติที่กระทบต่อการใช้ชีวิต การผสมพันธุ์ หรือการวางไข่ อันเนื่องมาจากคราบน้ำมันที่รั่วไหลออกมาจากอากาศยานขณะที่ลงจอด หรือเสียงดังขณะอากาศยานขึ้นหรือลง (Makmee, 2016) ซึ่งสาเหตุนี้ก็ต้องพิจารณาอีกเช่นกัน

ด้านสภาพภูมิอากาศ และสิ่งแวดล้อม จังหวัดภูเก็ตสามารถแบ่งได้ 2 ฤดูกาล คือ ในระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายนเป็นฤดูร้อนหรือเรียกว่า ฤดูกาลท่องเที่ยว และเดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคมของทุกปีเป็นฤดูฝนเป็นกรีนซีซั่น ซึ่งสภาพอากาศก็แตกต่างกับที่อื่นที่มีความแปรปรวน (Boonrod, 2014) แต่ในการขึ้นบินสภาพอากาศต้องดีมาถึงจะขึ้นบินได้ และถ้าหากขับไปใกล้เขา กระแสลมจะส่งผลต่อการควบคุมเครื่องบิน โดยเฉพาะเครื่องบินเล็กที่ให้บริการชมทัศนียภาพ สอดคล้องกับที่ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวอากาศยานได้ให้ข้อมูลว่าสภาพภูมิอากาศในจังหวัดภูเก็ตมีความไม่แน่นอนที่อาจจะเปลี่ยนแปลงไปมาระหว่างอากาศดีและฝนตก ทำให้เป็นอุปสรรคกับการขึ้นลงของเครื่องบินเป็นอย่างมาก เช่นกันกับการนำเที่ยวโดยใช้บอลลูนต้องคำนึงถึงระดับความสูงที่ปลอดภัยและอุปสรรคที่อาจเกิดจากกระแสลม (Jeff et al., 2003) นอกจากนั้นอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการให้บริการด้วยอากาศยาน โดยเฉพาะ เครื่องบินน้ำ ที่ต้องลงจอดริมหาด ดังนั้นอาจส่งผลกระทบกับวิถีชีวิตประมงพื้นบ้าน เพราะในขณะลงจอดอาจจะมีน้ำมันปนเปื้อนริมหาดรวมทั้งอาจก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงในขณะลงจอด

การอภิปรายผลการวิจัย

เมื่อผู้วิจัยได้ทราบถึงข้อจำกัดของการใช้อากาศยานเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว คณะผู้วิจัยได้สังเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น โดยใช้เครื่องมือที่ใช้สังเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกเพื่อผลักดันให้การดำเนินธุรกิจให้ประสบความสำเร็จ ได้แก่ Value Chain เป็นแนวคิดของ Michael E. Porter (Porter, 1998) มาใช้สังเคราะห์ปัญหาที่เป็นปัจจัยภายในสำหรับการดำเนินธุรกิจและใช้ปัญหานั้นมาสร้างโอกาสและขับเคลื่อนธุรกิจให้ประสบความสำเร็จในอนาคต นอกจากนี้คณะผู้ศึกษาวิจัยได้ใช้ทฤษฎี PESTEL Analysis เป็นเครื่องมือใช้ในการสังเคราะห์และทำความเข้าใจ “ภาพรวม” ของสภาพแวดล้อม ในพื้นที่ที่ต้องการ

ประกอบธุรกิจ ซึ่งเป็นทฤษฎีของ Francis J. Aguilar ในปี ค.ศ. 1967 การสังเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นโดยใช้เครื่องมือทางธุรกิจทั้ง Value Chain และ PESTEL Analysis จะเป็นกุญแจสำคัญในการประกอบธุรกิจภายใต้อุปสรรคที่เกิดขึ้นให้บรรลุเป้าหมายได้ หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการพลิกปัญหาและอุปสรรคให้เป็นโอกาสทางธุรกิจ โดยจะขอนำผลการวิจัยมาอภิปรายผ่านเครื่องมือดังกล่าว เพื่อเป็นแนวทางการคิดให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน ใช้เป็นแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยอากาศยานขนาดเล็กให้แก่แหล่งท่องเที่ยวฝั่งทะเลอันดามัน ในประเด็นของความเป็นไปได้ของห่วงโซ่คุณค่าทางธุรกิจ (Value Chain) จะเป็นแนวคิดการสร้างมูลค่าเพิ่มให้ธุรกิจโดยมุ่งเน้นลดต้นทุนและเพิ่มคุณภาพของกิจกรรมในกรอบของกลยุทธ์การแข่งขันธุรกิจ ซึ่งสามารถช่วยพลิกวิกฤติให้เป็นโอกาส โดยการประยุกต์และสังเคราะห์ผ่านห่วงโซ่คุณค่า หรือ Value Chain จากการวิเคราะห์ข้างต้นพบว่า ในอดีตเคยมีผู้ให้บริการธุรกิจอากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยว แต่ปัจจุบันได้ล้มเลิกกิจการซึ่งสาเหตุและปัจจัยหลักของการล้มเลิกกิจการก็คือปัญหาและอุปสรรคดังที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้นความเป็นไปได้ที่จะขับเคลื่อนธุรกิจหรือกิจการอากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยววันนี้จำเป็นต้องมองเข้าไปภายในกิจกรรมหลักของธุรกิจทุกกระบวนการเพื่อหาจุดด้อย และจุดที่เป็นอุปสรรคในการทำงานทั้งหมด หลังจากนั้นธุรกิจต้องพยายามหาทางแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นทั้งหมดเพื่อเปรียบเทียบศักยภาพและประสิทธิภาพกับคู่แข่ง โดยโครงสร้างของห่วงโซ่คุณค่าประกอบด้วยกิจกรรมหลัก และกิจกรรมสนับสนุน จากการเก็บข้อมูลพบว่าจังหวัดภูเก็ตยังขาดแคลนผู้ประกอบการผู้ให้บริการอากาศยานขนาดเล็กประเภทเครื่องบินเล็ก เฮลิคอปเตอร์ และแสงไครเดอร์ซึ่งเปรียบได้กับโลจิสติกส์ขาเข้า (Inbound Logistics) ที่เป็นการวางแผนหาปัจจัยการผลิต ในมุมมองนี้สังเคราะห์ได้ว่าการลงทุนประกอบกิจการโดยปราศจากคู่แข่งหรือมีคู่แข่งน้อยโอกาสที่จะประสบความสำเร็จมีมากกว่า อีกทั้งปัญหาด้านความปลอดภัยของอุปกรณ์ และลานจอด ซึ่งเป็นกิจกรรมของห่วงโซ่คุณค่าด้านการปฏิบัติการ (Operations) และด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Firm Infrastructure) ตามลำดับ ทั้งนี้มีหน่วยงานภาครัฐที่พร้อมสนับสนุนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวคือ ตำรวจท่องเที่ยว เมื่อสังเคราะห์แล้วพบว่าโอกาสทางธุรกิจของบริษัทประกันภัยและธุรกิจให้เช่าลานจอดอากาศยานขนาดเล็กที่มีคุณภาพ มาตรฐาน และมีการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยที่ดีจะทำให้ให้นักท่องเที่ยวมั่นใจในความปลอดภัย อันเป็นผลสู่ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว (Vania & Stefano, 2017) แต่ในปัจจุบันยังไม่มีผู้ให้บริการธุรกิจอากาศยานขนาดเล็กอย่างเป็นทางการ

ในส่วนของกิจกรรมโลจิสติกส์ขาออก (Outbound Logistics) ที่เป็นกิจกรรมการกระจายสินค้าและบริการสู่ผู้บริโภคนั้น ผู้ประกอบการสามารถต่อยอดธุรกิจ โดยการเพิ่มกิจกรรม และนำเสนอขายโปรแกรมการท่องเที่ยวแบบ One Stop Service แก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ทั้งนี้ต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐบาลในการทำการตลาดเชิงรุก และเจาะตลาดเฉพาะกลุ่ม ซึ่งเป็นหนึ่งในกิจกรรมห่วงโซ่คุณค่า ด้านการตลาดและการขาย (Marketing and Sales) นอกเหนือไปจากนี้การพัฒนาอากาศยานขนาดเล็กเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตยังมีปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางบินทับซ้อน ความรู้ความสามารถบุคลากรที่

ให้บริการ และการได้รับการสนับสนุนจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นปัญหาด้านการให้บริการ ดังนั้น โอกาส และความเป็นไปได้นั้นผู้ศึกษาสังเคราะห์ผ่านกิจกรรมในห่วงโซ่คุณค่าด้าน การบริการ (Services) พบว่า ปัญหาดังกล่าวเป็นปัจจัยภายในที่สามารถแก้ไขได้จากการบริหารจัดการของภาครัฐร่วมกับผู้ประกอบการ ดังนั้นด้านการบริการย่อมมีความเป็นไปได้ที่ธุรกิจจะสามารถแก้ไขปัญหา และต่อยอด การให้บริการได้ ทั้งนี้ ปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งของการประกอบธุรกิจ ของผู้ประกอบการคือ ต้นทุนสินค้าที่ใช้ให้บริการมีราคา สูง ผู้ประกอบการต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก จากค่าบำรุงรักษา ค่าสถานที่จัดเก็บและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ดังนั้นหากเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาร่วมลงทุนในลักษณะที่เป็นหุ้นส่วนกับผู้ประกอบการไทย จะเป็นโอกาส ด้าน การจัดหา/ จัดซื้อ (Procurement) อากาศยานขนาดเล็กในห่วงโซ่คุณค่า เพราะนักลงทุน ต่างชาติมีกำลังทรัพย์และมีช่องทางในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องที่กว้างขวาง เพราะฉะนั้นในการ ดำเนินธุรกิจ เพื่อให้บริการนักท่องเที่ยว จึงมีโอกาที่จะทำให้อากาศยานขนาดเล็กมีความเป็นไปได้ที่ในการใช้ เป็นพาหนะในการนำเที่ยว

ทั้งนี้ยังมีปัญหาด้านการใช้เทคโนโลยีเพื่อการคำนวณสภาพอากาศให้แม่นยำ หากใช้กิจกรรมในห่วงโซ่คุณค่า มาสังเคราะห์โอกาส ซึ่งให้เห็นว่าการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี (Technology Development) มีความ จำเป็นอย่างยิ่งต่อการพยากรณ์อากาศและการควบคุมความปลอดภัย (Jackson, 2015) ประเทศไทยมีผู้มีความรู้ความสามารถด้านเทคโนโลยี แต่ขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัย ทั้งนี้ หากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐทั้ง ทางด้านงบประมาณและการส่งเสริมงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โอกาสในการขับเคลื่อนธุรกิจจากอากาศยานขนาดเล็ก เพื่อการนำเที่ยวย่อมมีโอกาที่จะเป็นไปได้ ปัญหาอีกประการหนึ่ง ในการขับเคลื่อน คือ ขาดแคลนนักบิน และผู้ให้บริการเฉพาะทาง ปัญหานี้ต้องบูรณาการหลายภาคส่วน เนื่องจากเป็นปัญหาด้าน การบริหาร ทรัพยากรบุคคล (Human Resource Management) ทั้งของผู้ประกอบธุรกิจ และหน่วยงานภาครัฐ เช่น นักบิน ไกด์ หน่วยงานที่ดูแลความปลอดภัย หอบังคับการบิน ทั้งนี้ จะมีโอกาสขับเคลื่อนได้หรือไม่ขึ้นต้อง ขึ้นอยู่กับ การประสานงาน และการให้ความร่วมมือ รวมถึงความพร้อมที่จะพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ต่อการ ปฏิบัติงานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวลักษณะดังกล่าว (Ballard, 2014.) แต่ปัจจัยที่เป็นปัญหาสำคัญ คือ สนามบิน ลานจอดอากาศยานไม่เพียงพอ ต่อการรองรับ จากการศึกษาพบว่า ภูเก็ตมีลักษณะเป็นเกาะ มีพื้นที่ ใช้สอยสำหรับลานจอดอากาศยานขนาดเล็กค่อนข้างน้อย ทั้งนี้ คณะผู้ศึกษาสังเคราะห์ผ่าน กิจกรรมของ ห่วงโซ่คุณค่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Firm Infrastructure) ต้องศึกษาเพิ่มเติมถึงการใช้พื้นผิวน้ำ เป็น ลานจอด หรือเห็นควรใช้สนามโรงเรียน เป็นลานจอดหรือขึ้นลง ซึ่งโอกาสในการจัดทำลานจอดบนผิวน้ำนั้น ขึ้นอยู่กับกรมอุทยานแห่งชาติและกรมเจ้าท่า ส่วนการสร้างหรือทำลานจอด บนชายฝั่งนั้นเป็นอำนาจหน้าที่ ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่นั้น

ในการวิเคราะห์ภาพรวมธุรกิจ โดยใช้เครื่องมือ PESTEL Analysis สามารถทำให้เราค้นหาอุปสรรคหรือ ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลให้ธุรกิจได้รับผลกระทบ และจะช่วยให้เราตัดสินใจตัดสินใจที่ผิดพลาด ที่จะทำให้การ ตัดสินใจของเราถูกต้องแม่นยำมากขึ้น (Issa et al., 2010: Walsh, 2005) อันเป็นกุญแจสำคัญในการ ประกอบธุรกิจ ในระหว่างที่ธุรกิจกำลังเผชิญกับอุปสรรคที่เกิดขึ้นได้ จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกหรือ

อุปสรรค ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของผู้ประกอบการและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง พบว่า อุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้นนั้นเป็นอุปสรรคทางด้านกฎระเบียบและกฎหมาย ที่ไม่มีข้อบังคับหรือพระราชบัญญัติคุ้มครองเฉพาะสำหรับการประกอบกิจการของธุรกิจอากาศยานขนาดเล็ก (พระราชบัญญัติการเดินอากาศ 1954 แก้ไขเพิ่มเติม 2015) อาจกล่าวได้ว่าส่วนสำคัญที่จะช่วยให้ธุรกิจอากาศยานขนาดเล็ก สามารถขับเคลื่อนได้ คือ การออกกฎระเบียบและกฎหมาย อาทิเช่น ใบอนุญาตประกอบกิจการอากาศยานขนาดเล็ก ข้อบังคับการบินที่แยกออกมาจากระเบียบข้อบังคับการบินพลเรือน ระเบียบการประกอบธุรกิจที่เอื้อต่อการลงทุนอันเป็นผลทำให้ธุรกิจอากาศยานขนาดเล็ก สามารถขับเคลื่อนการให้บริการต่อไปได้ นอกจากนี้อุปสรรคทางเศรษฐกิจที่พบทำให้ผู้ประกอบการให้เช่าเครื่องบินเล็ก มีแนวคิดที่จะขายกิจการ อีกทั้ง ข้าราชการเสียชีวิตระหว่างเข้าร่วมกิจกรรมทางการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ส่งผลกระทบให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลง (Ministry of Tourism and Sports, 2018) หากประกอบธุรกิจภายใต้อุปสรรคดังที่กล่าวมานี้ ต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐในการช่วยสนับสนุนด้านการเงินและการลงทุน ที่เป็นปัจจัยหลักในการประกอบธุรกิจ และหน่วยงานบรรเทาสาธารณภัยที่ต้องมีการเตรียมพร้อม ต่อการแก้ปัญหาหรือรับมือกับสถานการณ์เหตุฉุกเฉินตลอด 24 ชั่วโมง อีกทั้ง การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมี ธรรมชาติไม่ละเลยต่อกฎระเบียบทางด้านความปลอดภัยในการให้บริการ จะสามารถจัดอุปสรรคทางเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อมได้ (William, 2014) จากข้อมูลที่ได้มาจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า อุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งในมุมมองของภาครัฐและเอกชน ที่คาดการณ์ว่าหากมีการประกอบธุรกิจอากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยวจริง จะเกิดความขัดแย้งทางสังคมเกิดขึ้น เช่น ความขัดแย้งของธุรกิจอากาศยานขนาดเล็กและธุรกิจประมงท้องถิ่น (Makmee et al., 2015) เกิดผลกระทบมลภาวะทางเสียง และความเห็นที่แตกต่างของชุมชนใกล้เคียง อุปสรรคเหล่านี้จะถูกขจัดได้จากการพูดคุย การทำข้อตกลงร่วมกัน ภายใต้กฎระเบียบ และบรรทัดฐานทางสังคม (Lane, 1996: Somkaew & Yupawadee, 2010) อาจกล่าวได้ว่า อุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ ทุกอย่างย่อมมีหนทางในการแก้ไข ดังคำกล่าวของ โรเบิร์ต เอช สจัลเลอร์ (Robert, 1926) ที่กล่าวว่า “ปัญหาและอุปสรรคมีใช้จุดจบแต่หนึ่งคือการนำทาง” เป็นการนำทางให้ธุรกิจ ประสบความสำเร็จภายใต้อุปสรรคได้อย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะเพื่อการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

แม้ว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแถบฝั่งทะเลอันดามัน ประเทศไทย นั้นมีปัญหาและอุปสรรคที่เป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาหลายด้านซึ่งปัญหาและอุปสรรคดังที่กล่าวมาข้างต้นนั้นสามารถมีแนวทางการแก้ปัญหาและสามารถขับเคลื่อนการใช้อากาศยานขนาดเล็กเพื่อการท่องเที่ยวได้นั้น ต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ภาครัฐและเอกชนควรจะร่วมกันพัฒนาใน **ด้านโครงสร้างพื้นฐาน** โดยกรมเจ้าท่าภูเก็ต กรมอุทยานแห่งชาติให้ความสะดวกในการอนุญาต ให้สร้างทุ่นลอย น้ำเพื่อใช้เป็น จุดรับส่งนักท่องเที่ยวสำหรับเครื่องบินน้ำ บริเวณชายหาดของเกาะต่าง ๆ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) องค์การบริหารส่วน

จังหวัดจัดสรรงบประมาณในการก่อสร้าง หรือเช่าพื้นที่สำหรับ ลานจอด สถานที่จัดเก็บอากาศยานขนาดเล็กประเภทอื่น ๆ รวมไปถึงใน **ด้านกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ** โดย กรมท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน พลิกดัน กฎหมาย พรบ. ใบอนุญาตประกอบกิจการ ระเบียบการค้าขายในการเดินอากาศ ให้เจ้าหน้าที่ผู้ประกอบการและสามารถให้บริการได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย และบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่ดูแล **ด้านสภาพภูมิอากาศ และสิ่งแวดล้อม** เช่น ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ตพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้คำนวณทิศทาง และกระแสลมที่เป็นอุปสรรคต่อการบินของอากาศยานขนาดเล็ก โดยเฉพาะผู้ประกอบการอากาศยานขนาดเล็ก สามารถ ประสานและตรวจสอบเส้นทางบิน และทิศทางลมก่อนให้บริการ นักท่องเที่ยวได้อย่างแม่นยำ

2. ข้อเสนอแนะเชิงบริหารจัดการ

ภาครัฐและเอกชนควรจะร่วมกันพัฒนาใน **ด้านผลกระทบต่อชุมชนและสังคม** กรมอุทยานแห่งชาติควบคุมผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการที่อากาศยานขนาดเล็กลงจอดและกระทบผิวน้ำ ซึ่งมีผลต่อกับสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่โดยรอบ พัฒนาการจังหวัดองค์การบริหารส่วนจังหวัด ควบคุมผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชนใกล้เคียงทั้งมวลภาวะทั้ง ทางเสียง ผลกระทบด้านวิถีชีวิตความเป็นอยู่ รวมถึงควบคุมความขัดแย้ง ที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจและชุมชน **ด้านการประชาสัมพันธ์และการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย** จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการใช้เครื่องบินขนาดเล็ก สายการบินบินสายการบินเอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ ในฐานะที่ประกอบธุรกิจการบินเชิงพาณิชย์สามารถจัดโปรโมชั่นระหว่างแพคเกจเที่ยว พร้อมตัวเครื่องบินของสายการบินเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็ก ได้ นอกจากนี้ มีผู้ประกอบการที่ให้บริการ winter sport, kite serve พาราชูต แสงไคเตอร์ พารามอเตอร์ ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตอยู่แล้วและท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดภูเก็ตพร้อมให้การสนับสนุนในการประชาสัมพันธ์ให้ตรงตามกลุ่มเป้าหมายทางการตลาดอีกด้วย

3. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

อาจารย์ หรือนักวิจัย สามารถนำบทความวิจัยนี้ไปใช้ในการต่อยอดเพื่อทำการวิจัยในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้อากาศยานขนาดเล็กเป็นพาหนะในแหล่งท่องเที่ยวแถบฝั่งทะเลอันดามัน กรณีศึกษา จังหวัดภูเก็ต ประเทศไทย หรือ การวิจัยในบริบทที่ใกล้เคียงกับบทความวิจัยชิ้นนี้

References

- Aiemsri Aekkamol . (2011). *PEST Analysis Understanding the "overview" that causes change*. Retrieved from <https://eiamsri.wordpress.com/2011/06/03/>
- Air Navigation Act 1954 Amendment 2015
- Airports of Thailand Public Company Limited. (2018). *Annual Report 2017*. Airports of Thailand Public Company Limited (P.120 - 134).
- Alice Brambilla, Francesca Brivio. (2018). *Assessing the effects of helicopter disturbance in a mountain ungulate on different time scales*.

- Ballard, S.-B. (2014). The U.S. Commercial Air Tour Industry: A Review of Aviation Safety Concerns. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, Volume 85, Number 2, 2 February 2014, Pages 160 - 166.
- Boonrod Kirathakon (2014). *Preparation Guideline for Climate Change in Coastal. Tourism Industry*. National Institute of Development Administration: Bangkok.
- Chuto Nisa (2005). *Qualitative Research*. Print Pro Company Limited 878.
- Department of Civil Aviation (2014a). *Announcement Air Navigation with Aeronautical Helicopter of 2014*.
- Department of Civil Aviation (2014b). *Announcement of the Department of Civil Aviation on Airplanes by Aircraft Operators 2014 (No.2)*.
- Department of Local Administration Ministry of the Interior. (2006) *Tourism promotion standards*. Retrieved from <http://www.dla.go.th>
- Francesco Castelluccio, Luigi Maritano, Salvatore Amoroso, Marco Migliore. (2015). "Cost analysis for a future helicopter for passenger transport". *Aircraft Engineering and Aerospace Technology: An International Journal*, Vol. 87 Issue: 2, pp.139-146, <https://doi.org/10.1108/AEAT-12-2013-0240>
- Issa, Tomayess and Chang, Vanessa and Issa, Theodora. (2010). Sustainable business strategies and PESTEL framework. *GSTF International Journal on Computing 1 (1)*: pp. 73 - 80
- Jackson T. (2015). *WEATHER IMPACTS ON TRANSPORTATION SAFETY : RAINFALL IN TEXAS*. The university of Texas at San Antonio, San Antonio
- Jeff Wilks, J Stephen, F. Moore. (2003). *Managing Tourist Health and Safety in the New Millenium*.
- Klaus Schwab. (2018). *The Global Competitiveness Report*. World Economic Forum. Geneva: Switzerland.
- Lane, A. E. (1996). Scenic air tours over our national parks: Exploitation of our national resources or environmental solution. *Journal of Air Law and Commerce*. 62(2), pp. 523 - 558.
- Li, Z. q. c., & Zhu, S. (2018). Why There Are So Many Drowning Accidents Happened at Dadonghai Beach, Hainan, China: Morphodynamic Analysis. *Journal of Coastal Research*, Volume 85, pp. 741 - 745.

- Makmee, Pattrawadee. (2016). Impact Assessment of Stakeholders of Crude Spill Problem in Rayong Province: Mixed Method Research. *Silpakorn University Journal*, 36(3), 1-18. doi: <https://doi.org/10.14456/sujthai.2016.10>
- Makmee, P., Thongchai, P., & Kornpetpanee, S. (2015). Evaluation of Knowledge and Impact on Fishery, Lifestyle and Business Running of People in Case of Oil Spill Problem in Rayong Province: Mixed Method Research. *Asian Journal of Humanities and Social Studies (ISSN: 2321 - 2799)*, 3(06).
- Ministry of Tourism and Sports. (2018). *Tourist statistics*. Retrieved from <https://www.mots.go.th/index.php>
- Navigation in Thai territorial waters Act, Issue 17, 2017*
- Office of Industrial Economics. (2017). *10 target industries Future economic driving mechanisms: Bangkok*. Public Relations and Library Services Central Administration Office of Industrial Economics.
- Ohrenberg, R. W. (2016). *Effects of general aviation rental aircraft checkout procedures on flight activity of renter pilots (Order No. 10188675)*. Retrieve from ABI/INFORM Collection
- Peter, F. Drucker (1909). *The Effective Executive*. New York, NY:Harper & Row. Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/1910729832?accountid=44809>
- Porter, M. E. (1985). *Value chain. The Value Chain and Competitive advantage: creating and sustaining superior performance*.
- Porter, M. E. (1998). *Competitive advantage : creating and sustaining superior performance : with a new introduction*. New York: Free Press.
- Robert H. Shuller. (1926). Robert H. Schuller Quotes, Retrieved from https://www.brainyquote.com/authors/robert_h_schuller
- Robert Wayne Ohrenberg. (2016). *Effects of general aviation rental aircraft checkout procedures on flight activity of renter pilots*. Graduate College of the Oklahoma State University: Oklahoma.
- Somkaew Runglertkreangkrai, Yupawadee Sombunkul. (2010). Business and Social Responsibility. *Journal of management sciences*. 27(1-2), January-December 2010, pp. 65 - 76.

- Suttikun, C. (2015). *An Investigation of Environmental and Situational Factors Affecting Tourists' Behavioral Intention to Choose Bangkok as their Final Destination. Tourism Analysis*, 20(5), 523 - 537.
- Thomas E. A. H. Kupper, Jurgen Steffgen, Paul Jansing. (2004). Noise Exposure During Alpine Helicopter Rescue Operations. *The Annals of Occupational Hygiene*. 48(5), 1 July 2004, pp.475 - 481.
- Tourism Authority of Thailand. (2017) *Destination about Phuket*. Retrieved from goo.gl/t6ph4T
- Travel & Leisure Close – Up. (2017). *TripAdvisor names america's 10 most popular tours*.
- Untong, A. (2012). *The Destination Management in Tourism and Tourism Competitiveness in Thailand*. Doctor of Philosophy Thesis in Tourism and Environmental Economics, University of the Balearic Islands, Spain.
- Vania Ceccato & Stefano Masci. (2017). Airport Environment and Passengers' Satisfaction with Safety. *Journal of Applied Security Research*, 12(3), 20 July 2017, pp. 356 - 373.
- Veselova, E. S. (2017). Tourism The Mobilization of Internal Reserves. *Problems of Economic Transition*. 59(6), 20 September 2017, pp.411 - 424
- Vivian Raksakulthai. (2003). *Climate Change Impacts and Adaptation for Tourism in Phuket, Thailand* ,Asian Disaster Preparedness Center
- Wang, L., Fang, B., & Law, R. (2018). Effect of air quality in the place of origin on outbound tourism demand: Disposable income as a moderator. *Tourism Management*. 68, 152 - 161.
- Walsh, P. R. (2005). Dealing with the uncertainties of environmental change by adding scenario planning to the strategy reformulation equation. *Management Decision*, 43(1), pp. 113 - 122.
- William H. Shaw. (8th)(2014). *Business ethics*. Boston: Wadsworth, Cengage Learning.
- Wongwattanakit, C., Lohatepanont, M., and Pornchaiwiseskul, P. (2017). A socio-demographic study of destination management for coastal tourism in Phuket. *Journal of Environmental Management and Tourism*, Volume VIII, Summer, 4(20): 737-750. DOI:10.14505/jemt.v8.4(20).04
- Worldwide helicopter seating market. (2017, August/ August). *PR Newswire Europe Including UK Disclose*. Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/1929021234?accountid=4480>

Wren L. Haaland , D. F. S., and, & Baker, S. P. (2009). Sightseeing helicopter crashes in Hawaii decrease following FAA regulations. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, Vol. 80, pp. 9.



Suppacha Phetsome, Doctor of Philosophy (Integrated Tourism and Hospitality Management) The Graduate School of Tourism Management, National Institute of Development Administration.



Nuansamorn Ounhaprateep, Lecturer, Faculty of International Studies, Prince of Songkhla University



Nuttakan Phachan, Instructor , Faculty of Humanities and Social Sciences Phetchaburi Rajabhat University.