

แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับมุมมองผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต

A Blue Economy Concept from the Perspectives of Boat Tourism Entrepreneurs in Phuket

Received: September 21, 2020

Revised: March 04, 2021

Accepted: April 09, 2021

ธนะชัย เจริญศิลาวาทย¹ และเจริญชัย เอกมาไพศาล²

Tanachai Chareonsilawart and Charoenchai Agmapaisarn

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการจัดการของผู้ประกอบการเรือนำเที่ยวภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินในจังหวัดภูเก็ต โดยผู้ให้ข้อมูลหลักเป็นผู้ประกอบการหรือผู้เชี่ยวชาญในสายงานเรือท่องเที่ยว

ผลที่ได้จากการศึกษานี้พบว่า กลุ่มผู้ประกอบการ มีความรู้ความสามารถในการดำเนินกิจกรรมเรือท่องเที่ยว มีความรู้ในการตระหนักถึงการอนุรักษ์ ป้องกันทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยจำแนกออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการดำเนินงาน ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวมีการดำเนินกิจการด้วยการใช้องค์ความรู้ของการดำเนินธุรกิจ โดยการปฏิบัติตามระเบียบ และข้อกำหนดที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเลผ่านทางบริการอันเป็นเครื่องมือสำคัญของการพัฒนา กิจกรรมเรือท่องเที่ยว 2) ด้านสังคมและผลกระทบโดยรวม ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวทุกคนต้องร่วมมือกันดูแลรักษาระบบนิเวศทางทะเล รวมถึงเป็นการสร้างงานและสร้างความเข้าใจให้กับชุมชนท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่อย่างไม่มีปัญหาขัดแย้ง และเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน และ 3) ด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันดูแลรักษา ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยว ประกอบกิจกรรมท่องเที่ยวโดยการให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวและสร้างการตระหนักรู้ถึงการอนุรักษ์ธรรมชาติ ถือเป็นการเพิ่มคุณค่าของการอนุรักษ์ธรรมชาติ ซึ่งเป็นการประยุกต์ผ่านแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินสู่การท่องเที่ยวต่อระบบนิเวศทางทะเล อันนำไปสู่วิถีคิดแบบใหม่ที่เป็นระบบมากขึ้น โดยอาศัยความเข้าใจและความร่วมมือของทุกภาคส่วน อาจกล่าวได้ว่า การจัดการกิจกรรมเรือท่องเที่ยวทางทะเลและมุมมองของผู้ประกอบการหรือผู้เชี่ยวชาญ

¹ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์; Graduate student, Master of Business Administration program, National Institute of Development Administration; Email: tanachaicrew@gmail.com

² อาจารย์ประจำคณะการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์; Lecturer, Graduate School of Tourism, National Institute of Development Administration; Email: roenbkk@gmail.com

ในเรือท่องเที่ยววนั้น มีความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย ประกอบกับองค์ความรู้ การคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างเต็มประสิทธิภาพ ตลอดจนเป็นแบบอย่างที่ดีในการนำเที่ยว

คำสำคัญ: เศรษฐกิจสีน้ำเงิน มุมมองผู้ประกอบการ ภูเก็ต

ABSTRACT

In this study, the researchers examine the management of boat tourism entrepreneurs under the blue economy concept in Phuket. Key informants were entrepreneurs or experts in the area of boat tourism.

Findings showed that the entrepreneurs exhibited knowledge and abilities in the operation of boat tourism activities. They had knowledge of conservation awareness, the protection of natural resources, and the marine environment. The study was classified into three aspects as follows.

1) The economic aspect affecting the operations: Boat tourism entrepreneurs operated their business using the knowledge of business operations. They performed in accordance with the rules and regulations which may have an impact on the marine ecosystem through services, important tools for the development of boat tourism activities. 2) The social aspect and overall impact: All boat tourism entrepreneurs must cooperate to maintain the marine ecosystem. They created work and fostered understanding with the local community, the owner of area, without any conflicts and with mutual benefits. 3) The environmental protection and maintenance: Boat tourism entrepreneurs operated tourism activities by providing knowledge to tourists and fostering an awareness of natural conservation in order to increase the value of nature conservation. The blue economy concept was applied in tourism towards the marine ecosystem which led to a new way of more systematic thinking with the understanding and cooperation of all sectors. It may be said that with the organization of boat tourism activities and the perspectives of entrepreneurs or experts in boat tourism, it is possible to develop the blue economy in Thailand. The body of knowledge, as well as the consideration of the use of marine resources in an efficient manner can be a good model in tourism.

Keywords: Blue Economy, Entrepreneur's Perspectives, Phuket

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการใช้ทรัพยากรทางทะเลมีจำนวนมากขึ้น สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) จึงเป็นประเด็นสำคัญที่ขับเคลื่อนการพัฒนาทางทะเลและชายฝั่ง สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเศรษฐกิจสีน้ำเงินถือว่ามีสำคัญต่อบรรดาประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งมีอาณาเขตประเทศติดกับชายทะเล เพราะสามารถนำทรัพยากรทางทะเลมาใช้ให้เกิดมูลค่า และสร้างผลประโยชน์ต่อประเทศชาติ (ดวงพร อุไรวรรณ, 2561)

ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง นอกจากเป็นแหล่งมรดกของสินค้าและบริการที่มนุษย์บริโภคโดยตรงแล้ว ยังมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตอยู่ของมนุษย์ หรือที่เข้าใจกันว่าเป็นระบบสนับสนุนชีวิต (Life Support System) ทำหน้าที่เป็นแหล่งที่ทิ้งของเสียต่าง ๆ ที่มาจากกระบวนการผลิตและการบริโภคของมนุษย์ เมื่อสมดุลของระบบนิเวศถูกรบกวนกระทบกระเทือน ผลกระทบที่เกิดขึ้น คือ ความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศ และระบบสนับสนุนชีวิต (Life Support System) ที่ถูกทำลาย ประเทศไทยก็ไม่ได้ต่างจากประเทศอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากการที่ประเทศได้ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเกินระดับที่เหมาะสม โดยเฉพาะทางพื้นที่ชายทะเลด้านทะเลอันดามัน โดยสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง คือ การขยายพื้นที่สร้างสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ปริมาณน้ำเสียที่ระบายลงสู่ทะเล และการท่องเที่ยว ซึ่งผู้ประกอบการไม่ได้ตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต (อรพรรณ ณ บางช้าง และอิทธิพล ศรีเสาวลักษณ์, 2557)

สำหรับประเทศไทยนั้น แนวคิดเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินไม่ใช่เรื่องใหม่ เนื่องจากแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงินมีลักษณะสอดคล้องกับแนวคิดปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และแนวคิดเรื่องการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่ได้มีการปรับกลยุทธ์การขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น ด้วยการผลักดันให้เกิดเศรษฐกิจสีเขียว อาจกล่าวได้ว่า เศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจ ให้คำนึงถึงการใช้และการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งหรือระบบนิเวศทางทะเล ให้สามารถดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืน (นิรมล สุธรรมกิจ และอนิณ อรุณเรืองสวัสดิ์, 2561)

ภูเก็ต เป็นจังหวัดเดียวที่มีสภาพภูมิประเทศเป็นเกาะและเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย โดยได้ชื่อว่าเป็น “ไข่มุกแห่งอันดามัน” อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียงในระดับโลก เช่น ชายหาด กิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ กิจกรรมบันเทิง กิจกรรมนันทนาการ และกีฬาทางน้ำ ทั้งนี้ยังมีการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับเกาะบริวารโดยรอบและเกาะในจังหวัดใกล้เคียง (สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต, 2561)

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า การศึกษาเศรษฐกิจสีน้ำเงินโดยส่วนใหญ่เป็นการศึกษาข้อมูลในต่างประเทศ และคณะผู้วิจัยยังไม่พบการเก็บข้อมูลในเชิงการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องโดยตรงในบริบทของการท่องเที่ยวทางทะเลในประเทศไทย ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงสนใจศึกษา เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (Blue Economy) กับการจัดการในมุมมองของผู้ประกอบการธุรกิจเรือ นำนทเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเลในจังหวัดภูเก็ต

โดยคณะผู้วิจัยหวังว่าผลการวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการธุรกิจเรือนำเที่ยว โดยใช้เป็นแนวทางในการวางแผนปรับปรุงบริการการท่องเที่ยวทางทะเลให้สอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาการจัดการของผู้ประกอบการธุรกิจเรือนำเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเลในจังหวัดภูเก็ตภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

เรณู สุขารมณ์ และยุวดี คาคการณ์ไกล (2556, น. 79) กล่าวว่า เศรษฐกิจสีน้ำเงินเกิดขึ้นจากความไม่ลงตัวของแนวคิดเศรษฐกิจสีเขียวที่ไม่สามารถทำให้เกิดขึ้นได้จริง เนื่องด้วยเป็นการพัฒนาที่เอื้อประโยชน์สำหรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง หรือประเทศที่พัฒนาแล้ว และต้องมีการลงทุนเพิ่มเติมมากในการปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตด้วยสิ่งใหม่ให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังนั้น เศรษฐกิจสีน้ำเงินเป็นระบบของการแก้ไขปัญหาของกลุ่มผู้มีรายได้น้อย หรือประเทศกำลังพัฒนา เพราะส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมด้านความมั่นคงทางอาหาร และมีการลงทุนเพิ่มเติมน้อยกว่ากรณีเศรษฐกิจสีเขียว ประกอบกับประชากรที่อาศัยตามชายฝั่งทะเลล้นฟุ้งฟุ้งทรัพยากรทางทะเลจำนวนมาก แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินดังกล่าวจึงมีแนวคิดและแนวปฏิบัติที่คล้ายคลึงไปในทางเดียวกันกับแนวคิดปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงที่เน้นการจัดการและการผลิตที่ต้องสอดคล้องกับภูมิสังคมในท้องถิ่น (Pauli, 2010) กล่าวคือ ไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติ นำหลักวิชาการและเทคโนโลยีมาประยุกต์ ในขณะที่เศรษฐกิจสีน้ำเงินให้ความสำคัญกับการประยุกต์นวัตกรรมที่จะนำของเสียหรือของเหลือใช้ เพื่อลดการมีของเหลือทิ้งสู่สิ่งแวดล้อม

สำหรับประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้นิยามเศรษฐกิจสีน้ำเงินว่าเป็นแนวทางการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม ที่ให้ความสำคัญกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการดูแลรักษาระบบนิเวศทางทะเลอย่างยั่งยืน หรือหากกล่าวให้เข้าใจง่ายที่สุด เศรษฐกิจสีน้ำเงิน หมายถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไม่ส่งผลเสียต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตามชายฝั่ง และในทะเลนั่นเอง แนวคิดเรื่องเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้นมีที่มาที่ไปโดยเริ่มต้นจากการประชุม Rio+20 ที่ประเทศบราซิล เมื่อปี ค.ศ. 2012 อันเป็นการประชุมเกี่ยวกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามกรอบของ UN Commission on Sustainable Development (UNCSD) อันเป็นแนวคิดทางเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นให้เกิดความกินดีอยู่ดีของมนุษย์และความเท่าเทียมทางสังคม โดยลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและทรัพยากรของระบบนิเวศน์ (ณฐนา ศรีท้าวธรรม, 2563)

การท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง ถือเป็นกลุ่มที่ใหญ่ที่สุดของการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ อีกทั้งการจัดการเขตชายฝั่งแบบบูรณาการ เพื่อช่วยอนุรักษ์และรักษาระบบนิเวศทางทะเล ส่งเสริมและสนับสนุนเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างยั่งยืน (World Tourism Organization [UNWTO], 2019) จากรายงานดังกล่าวสรุปได้ว่า ความสำเร็จของการดำเนินงานของโครงการตามแนวเศรษฐกิจสีน้ำเงิน สามารถประกอบด้วย 1) ความร่วมมือกันหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคสังคม 2) การนำภูมิปัญญาท้องถิ่นประยุกต์กับนวัตกรรมสมัยใหม่ 3) ทุกภาคส่วนเล็งเห็นประโยชน์ในระยะยาวของระบบนิเวศทางทะเล

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้วิจัยได้ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินและการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งที่เกี่ยวข้องโดยตรง โดยได้สรุปหรือสังเคราะห์องค์ความรู้ในรูปแบบของตาราง ดังนี้

ตาราง 1 การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้เขียน	จุดประสงค์การวิจัย	การดำเนินการวิจัย	ผลการศึกษาหรือข้อสังเกต
Zappino (2005)	ทบทวนประสบการณ์และกลยุทธ์ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแคริบเบียน เพื่อระบุบทบาทที่มีศักยภาพของการท่องเที่ยวในการส่งเสริมความยั่งยืน	รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยได้รับการตรวจสอบและวิเคราะห์ประเทศทางแคริบเบียนจำนวน 34 ประเทศ	ได้พิจารณาถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของการท่องเที่ยวและวิเคราะห์การริเริ่มการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในภูมิภาค เพื่อเป็นประโยชน์ต่อชุมชนท้องถิ่นที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในอนาคต
Kathijotes (2013)	เพื่อเสนอเป้าหมายของแบบจำลองเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยเปลี่ยนจากความขาดแคลนไปสู่ความอุดมสมบูรณ์ พร้อมแก้ไขสิ่งแวดล้อมด้วยวิธีการใหม่ๆ	กรณีศึกษาที่นำเสนอถึงประเด็นสำคัญของเศรษฐกิจสีน้ำเงินในด้านสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมต่อการพัฒนาชายฝั่งอย่างยั่งยืน	การท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดและเติบโตอย่างรวดเร็ว แต่กลายเป็นการสร้างควมยั่งยืนที่น้อยที่สุดต่อการท่องเที่ยวทั่วโลก การลงทุนในการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสามารถลดต้นทุนและเพิ่มคุณค่าของระบบนิเวศและมรดกวัฒนธรรม
Gon, Osti, & Pechlaner (2016)	เพื่อวิเคราะห์ว่าชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ชายฝั่งได้รับรู้ถึงผลกระทบจากการท่องเที่ยวด้วยเรือหรือไม่	เก็บข้อมูลจากผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชายฝั่งตอนเหนือของทะเลเอเดรียติก โดยให้แบบสอบถามและเก็บข้อมูลในช่วงฤดูหนาว ปี ค.ศ. 2013	ผลการวิจัยฉบับนี้ได้พบว่าทัศนคติของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ชายฝั่งทางตอนเหนือของทะเลเอเดรียติกต่อการท่องเที่ยวทางเรือสามารถเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญต่อการพัฒนาท้องถิ่นและแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะคนที่ทำงานหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตาราง 1 (ต่อ) การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้เขียน	จุดประสงค์การวิจัย	การดำเนินการวิจัย	ผลการศึกษาหรือข้อสังเกต
Spalding (2016)	เพื่อศึกษาหลักการของเศรษฐกิจสีน้ำเงินในการจัดการและสนับสนุนทุกชีวิตบนโลก โดยสามารถรวมกิจกรรมในภาคเศรษฐกิจสีน้ำเงินเพื่อทำความเข้าใจและสร้างเศรษฐกิจสีน้ำเงินให้สามารถเป็นจริงได้	วิเคราะห์และสังเคราะห์ การสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากการใช้ประโยชน์ทางทะเล	การท่องเที่ยวโดยเรือ สามารถสร้างนวัตกรรมและวิวัฒนาการเชิงบวก และสามารถช่วยจัดการขยะมูลฝอย และการลดการปล่อยมลพิษ โดยผู้ให้บริการเกี่ยวกับเรือท่องเที่ยวสมัครใจในการช่วยเหลือด้านทรัพยากรทางทะเล และเฝ้าระวังอย่างจริงจังถึงผลกระทบในอนาคต ทั้งยังสามารถดึงเอาแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมจากความเชื่อมโยงโทรมของสิ่งแวดล้อมได้
Jones & Navarro (2018)	เพื่อศึกษาการกระจายความเสี่ยงของเศรษฐกิจการท่องเที่ยวมอลตาจากการพึ่งพาท่องเที่ยวในรูปแบบจำนวนมากไปสู่รูปแบบเฉพาะหรือแบบเฉพาะทาง	ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ และ การ ทบทวนวรรณกรรม โดยเก็บข้อมูลจากผู้ร่วมจัดงานเดินเรือในมอลตาจำนวน 25 คน	ผลของการศึกษาชี้ให้เห็นถึงบทเรียนที่ได้เรียนรู้และทิศทางนโยบายในอนาคตสำหรับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยเฉพาะกิจกรรมเรือท่องเที่ยวเป็นตัวขับเคลื่อนนำไปสู่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่แข็งแกร่ง และกระตุ้นโอกาสสำหรับการท่องเที่ยวทางทะเล
Tegar & Gurning (2018)	เพื่อทดสอบและแสดงผลวิจัยเชิงเปรียบเทียบสาเหตุโดยใช้ทฤษฎี 6As ระหว่างการท่องเที่ยวของลัมปุงและมัลดีฟส์	วิเคราะห์การพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง โดยการเก็บข้อมูลจากแหล่งเอกสารต่าง ๆ ในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวของประเทศอินโดนีเซีย	การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ควรคำนึงถึง 6 ปัจจัย คือ สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก ความสามารถในการเข้าถึง ทรัพยากรบุคคล ภาพลักษณ์ และราคา และการพัฒนาเหล่านี้สามารถเติบโตและสอดคล้องกับหลักการของนวัตกรรม การพัฒนาที่ยั่งยืนภายใต้เศรษฐกิจสีน้ำเงิน
Hoerterer, Schupp, Benkens, Nickiewicz, Krause, & Buck (2020)	ศึกษาความสัมพันธ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่สำคัญต่อสภาพภูมิอากาศในการทำงานในชีวิตประจำวัน	เก็บข้อมูลจากผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการกับผู้มีความรู้หลักจากวิทยาศาสตร์การประมง ในประเทศเยอรมนี จำนวน 25 คน	การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีผลต่อการทำงานในการดำรงชีวิตประจำวัน และส่งผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับชุมชนชายฝั่ง พร้อมกับสนับสนุนการลดการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศผ่านการสนับสนุนเพิ่มเติมจากรัฐบาล

ระเบียบวิธีวิจัย

กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจเรือนำเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตจำนวน 15 คน หรือประมาณ 12-15 คน ถือว่าเหมาะสม (Hagaman & Wutich, 2017, p. 35) และจะหยุดสัมภาษณ์เมื่อข้อมูลมีความครบถ้วนหรืออิ่มตัว (Saturation) (Malterud, Siersma, & Guassora, 2016) ทั้งนี้เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ ทักษะ และมีประสบการณ์ในเรื่องที่ต้องการศึกษา โดยเป็นการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structural Interview) ซึ่งเหมาะสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึกที่อยู่ภายในเวลา 30 นาที โดยใช้คำถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้สัมภาษณ์ได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็น (Jamshed, 2014) เนื่องด้วยสถานการณ์โควิด-19 ในปัจจุบัน ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบ (UNCTAD, 2020) ได้ปิดบริษัทชั่วคราว จึงยากต่อการทำการนัดหมาย ทางคณะผู้วิจัยจึงทำการคัดเลือกตัวอย่างสุ่มตามวัตถุประสงค์ (Purposeful Random Sampling) (Palinkas, Horwitz, Green, Wisdom, Duan, & Hoagwood, 2015) โดยคณะผู้วิจัยมีกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักที่ตรงตามวัตถุประสงค์แต่มีขนาดใหญ่เกินกว่าที่จะรวบรวมได้ทั้งหมด ดังนั้นวิธีการเก็บข้อมูลเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกจึงเลือกสุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักในขนาดเล็กแทนผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด (Robinson, 2014) กลุ่มประชากรที่ใช้ศึกษา คือ ผู้ประกอบการ หรือผู้เชี่ยวชาญในสายงานเรือนำเที่ยวโดยการเข้าสัมภาษณ์ทำในช่วงเดือนกรกฎาคม 2563 จากผู้ประกอบการที่ยังดำเนินกิจการ ขณะนั้น และข้อมูลทั้งหมดที่ได้มาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลหลักแต่ละรายนั้นจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลและตรวจสอบข้อมูลโดยมีหลักการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้าในด้านวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล (Method Triangulation) (Erzberger & Prein, 1997; Natow, 2020) นอกจากนี้ยังมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) พร้อมอภิปรายและสรุปผล โดยการวิจัยเชิงคุณภาพมีข้อแตกต่างจากงานวิจัยเชิงปริมาณตรงที่ งานวิจัยเชิงคุณภาพจะการเน้นการศึกษาภายใต้สภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่ แต่ไม่สามารถวัดความเที่ยงตรงและความเชื่อมั่นได้อย่างชัดเจน (ศิลปพร ศรีจันเพชร, 2560)

ผลการวิจัย

จากการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ด้วยคำถามทั้งหมด 13 ข้อ เพื่อสัมภาษณ์ตามวัตถุประสงค์ โดยสัมภาษณ์ผู้ประกอบการหรือผู้เชี่ยวชาญในสายงานเรือนำเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต จำนวน 15 คน ได้ข้อมูลตามตาราง 2 และตาราง 3 ดังนี้

ตาราง 2 ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ลำดับ	เพศ	อายุ (ปี)	ประสบการณ์การทำงาน (ปี)	ตำแหน่ง
A1	หญิง	26	3	เจ้าของกิจการ
A2	หญิง	43	11	เจ้าของกิจการ
A3	ชาย	55	20	เจ้าของกิจการ
A4	ชาย	47	23	ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
A5	ชาย	33	10	เจ้าของกิจการ
A6	หญิง	40	3	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายขายและการตลาด
A7	ชาย	46	20	เจ้าของกิจการ
A8	ชาย	41	8	ผู้จัดการทั่วไป
A9	ชาย	32	18	เจ้าของกิจการ
A10	หญิง	40	7	ผู้จัดการฝ่ายขายและการตลาด
A11	หญิง	43	4	เจ้าของกิจการ
A12	หญิง	37	6	ผู้จัดการฝ่ายขายและการตลาด
A13	ชาย	76	35	เจ้าของกิจการ
A14	หญิง	ไม่ระบุ	5	ผู้อำนวยการ
A15	หญิง	39	12	เจ้าของกิจการ

ตาราง 3 เครื่องมือคำถามและวัตถุประสงค์ของการสัมภาษณ์

คำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์	วัตถุประสงค์
- ท่านรู้จักเศรษฐกิจสีน้ำเงินหรือไม่ (ถ้ารู้จักท่านคิดว่าหมายถึงอะไร)	เพื่อทราบถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการดำเนินงาน
- ท่านคิดว่าปัจจัยความสำเร็จของธุรกิจของท่านคืออะไร	
- ท่านคิดว่าสิ่งใดเป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจของท่าน	
- ท่านมีแผนอะไรรองรับในการแข่งขันที่เข้มข้นในธุรกิจเรือสำเภา	
- ท่านคิดว่าพนักงานของท่านปฏิบัติงานตามระเบียบของบริษัทหรือไม่ อย่างไร	เพื่อทราบถึงปัจจัยทางด้านสังคมและผลกระทบโดยรวม
- ท่านคิดว่าท่านมีความรู้เกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนหรือไม่ อย่างไร	
- ท่านคิดว่ากิจกรรมเรือสำเภาส่งผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียงหรือไม่ อย่างไร	
- บริษัทของท่านมีส่วนในกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมและชุมชนหรือไม่ อย่างไร	
- ท่านคิดว่ากิจการของท่านมีส่วนในการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางทะเลหรือไม่ อย่างไร	เพื่อทราบถึงปัจจัยทางสิ่งแวดล้อมและการป้องกันดูแลรักษา
- ท่านคิดว่าการท่องเที่ยวทางทะเลมีส่วนในการสร้างการรับรู้ในการอนุรักษ์ธรรมชาติทางทะเลหรือไม่ อย่างไร	
- ท่านคิดว่าบริษัทของท่านสามารถอนุรักษ์ธรรมชาติทางทะเลได้อย่างไร	
- ท่านคิดว่าจะสามารถยกระดับการท่องเที่ยวทางทะเลให้มีผลกระทบต่อธรรมชาติได้น้อยที่สุดหรือไม่ อย่างไร	

คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์เนื้อหา และการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Triangulation) เมื่อได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และจดบันทึกมาแล้ว โดยได้ตรวจสอบความถูกต้องเพียงพอ และความน่าเชื่อถือ โดยด้านข้อมูล (Data Triangulation) (Erzberger & Prein, 1997; Natow, 2020) คือเปรียบเทียบข้อมูลเรื่องเดียวกันที่ได้มาจากผู้ให้ข้อมูลหลาย ๆ คนในการศึกษาในครั้งนี้ได้ใช้การตรวจสอบจากแหล่งบุคคลมากที่สุด โดยการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างหลายกลุ่มโดยใช้คำถามเดียวกัน ทำให้ผลการศึกษานี้จำแนกเป็น 3 ด้าน ได้แก่

1. ด้านปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของการท่องเที่ยวภายใต้เศรษฐกิจสีน้ำเงิน

คณะผู้วิจัยพบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่ทราบความหมายของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน หากไม่ได้รับข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีจำนวน 11 คน จาก 15 คน แต่จากการสัมภาษณ์ พบว่า กิจกรรมของผู้ประกอบการทุกรายล้วนเอื้อประโยชน์ในการสร้างรายได้ให้แก่ตนเอง และข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงาน และมีวิธีในการดำเนินงานที่คล้ายคลึงกับแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงิน โดยเห็นได้จากผลสัมภาษณ์ตัวอย่างผู้ประกอบการเกี่ยวกับกิจกรรมสีน้ำเงิน เช่น

“...เราจะเน้นเรื่องบริการ และเน้นเรื่องความพึงพอใจของลูกค้า ลูกค้ามาใช้บริการทัวร์เราและได้รับแผ่นพับ โฆษณาซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับเรื่องไกด์ เรือรถ และเรื่องร้านอาหารที่เราเลือกสรรร้านอาหารที่คิดว่าดีที่สุด การที่ลูกค้ากลับไปพูดบอกปากต่อปาก สิ่งที่ลูกค้ามากับทัวร์เรา อาจจะเป็นคอมเมนต์ทางทริปแอดไวเซอร์ (Trip Advisor) หรือในคอมเมนต์ของบริษัท ก็สามารถทำให้ลูกค้าเชื่อมั่นในการบริการของเรา และเชื่อมั่นในตัวพนักงานเราที่ลูกค้าไปใช้บริการครับ...” [A7]

“...เรือที่เราใช้ในการนำเที่ยวคือเรือสปีดโบ๊ต ซึ่งเราต่อขึ้นมาโดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด และเรือของเราจะเน้นในเรื่องระบบความปลอดภัย คือ มีห้องอับเฉา ตรงนี้มันมีไว้เพื่อกรณีที่เรามีปัญหา เช่น รั่ว หรือประสบอุบัติเหตุในการที่จะมีน้ำเข้า จะทำให้เรือของเราไม่จม นอกจากชูชีพแล้ว ตัวเรือของเราเองก็ทำให้แตกต่างจากคู่แข่ง โดยเราเน้นระบบความปลอดภัยขั้นสูง นั่นแปลว่าทำให้เรามีต้นทุนในการต่อเรือที่แพงกว่าอย่างแน่นอน...” [A14]

จากตัวอย่างข้อมูลของผู้ให้ข้อมูลหลักคนที่ 7 [A7] และ คนที่ [A14] ได้สนับสนุนแนวคิดด้านการส่งเสริมการดำเนินธุรกิจ โดยการนำเสนอจุดเด่นในด้านบริการและมาตรฐานต่าง ๆ และการจัดการความพึงพอใจของลูกค้า สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Jones and Navarro (2018) ที่ว่ากิจกรรมเรือท่องเที่ยวเป็นตัวขับเคลื่อนนำไปสู่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่แข็งแกร่ง และกระตุ้นโอกาสสำหรับการท่องเที่ยวทางทะเล ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มประสบการณ์การรับรู้ของลูกค้าด้วยปัจจัยการบริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ (Sdoukopoulos, Perra, Boile, Efthymiou, Dekoulou, & Orphanidou, 2021) นอกจากนี้แนวคิดของการท่องเที่ยวภายใต้เศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถนำไปใช้พัฒนาการท่องเที่ยวอื่น ๆ

ได้อีกทางหนึ่ง แต่จากผลการสัมภาษณ์ยังพบปัญหา หรืออุปสรรคของการดำเนินธุรกิจเรือท่องเที่ยว ยกตัวอย่างเช่น

“...เราทำราคาที่อยู่ในระดับมาตรฐาน จะไม่ทำในราคาที่ต่ำกว่าทุน แล้วให้เราเกิดผล เราไม่เอา เราไม่ทำอย่างนั้น ทำเพื่อที่จะให้ได้ตัวเลขของลูกค้าเราไม่เอา เราจะไม่ทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวเสียหายในเรื่องของราคา เพราะบางคนชอบของถูก แต่ไม่ได้คุณภาพ พอลูกค้ากลับมาร้องเรียน ที่นี้ก็จะถูกลามในธุรกิจหมดเลยครับ ท่องเที่ยวก็จะโดนกันหมด เราจะไม่ทำอย่างนั้น เราจะรักษาภาพลักษณ์การท่องเที่ยว...” [A3]

เนื่องด้วยสภาวะและการค้าของจังหวัดภูเก็ตผูกขาดกับภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว โดยรายได้หลักของภูเก็ตมาจากธุรกิจการท่องเที่ยวประมาณ 377,878 ล้านบาท (คณะกรรมการสถิติจังหวัดภูเก็ต, สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต, 2561) ทำให้ทราบถึงปัจจัยความสำเร็จในการดำเนินเรือท่องเที่ยวที่สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจในด้านการท่องเที่ยวทางทะเลได้เป็นอย่างดี โดย Wenhai, Cusack, Baker, Tao, Mingbao, Paige, and Others (2019) ได้ศึกษาถึงเศรษฐกิจสีน้ำเงินได้เข้ามามีบทบาทในระดับชาติ ไม่ว่าจะเป็นประเทศในกลุ่มของสหภาพยุโรป หรือแม้แต่ประเทศอินโดนีเซียที่ได้รับเอาแนวคิดของเศรษฐกิจสีน้ำเงินมาเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดังนั้นปัจจัยหลักของกิจกรรมเรือท่องเที่ยวภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน คือ การเน้นการบริการ ซึ่งการรวบรวมบูรณาการข้อมูล และองค์ประกอบสำคัญของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินสามารถกระตุ้นนวัตกรรม นำไปสู่การพัฒนาการบริการใหม่ ๆ (European Parliamentary Research Service, 2020) ผู้ประกอบการต่างก็ให้ความสำคัญในด้านการบริการที่ส่งเสริมจุดเด่นของกิจกรรมเรือท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังส่งผลต่อภาพลักษณ์ของผู้ประกอบการได้อีกทางหนึ่ง

2. ด้านปัจจัยทางด้านสังคมและผลกระทบโดยรวมของการท่องเที่ยวภายใต้เศรษฐกิจสีน้ำเงิน

คณะผู้วิจัยพบว่า เศรษฐกิจสีน้ำเงินในธุรกิจการท่องเที่ยวนั้น เมื่อเข้ามาใช้ประโยชน์จากธรรมชาติที่อยู่ใกล้เจ้าของพื้นที่หรือคนในชุมชน จะก่อให้เกิดการจ้างงานและอาชีพที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว ส่งผลให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมการท่องเที่ยว และยังสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชนทั้งทางตรงและทางอ้อม จากผลการสัมภาษณ์ของผู้ประกอบการให้ข้อมูลสนับสนุนว่าธุรกิจเรือท่องเที่ยวสามารถสร้างรายได้ให้กับชุมชน ดังตัวอย่าง

“...ที่นี้เราจะไม่มีพนักงานที่เป็นชาวต่างชาติ คือ จะเป็นคนไทยร้อยเปอร์เซ็นต์ แล้วยังเป็นคนที่หน้างานก็จะเป็นคนที่อยู่ในพื้นที่ เป็นชาวบ้าน ที่เค้ารักในท้องทะเลเหมือนกันเรา แล้วก็ที่เค้ามักมีความสุขในการให้บริการลูกค้าทุก ๆ วัน และก็มีความสุขที่จะได้บอกเล่าเรื่องราวภูมิปัญญาของตัวเองในพื้นที่ของเค้าให้กับลูกค้าฟัง...” [A1]

“...กลับเป็นผลดีกับเขาก็คือเขามีรายได้เพิ่มขึ้น จากปกติเขาอยู่บ้านเฉย ๆ พอเราทำธุรกิจท่องเที่ยว เขามีฝีมือทางพายเรือก็มาเป็นพนักงานพายเรือ หรือมีความรู้เกี่ยวกับทำอาหาร ก็มาเป็นแม่ครัว โดยปกติ

คนที่นี่เขาตัดยาง ทำสวนปาล์ม ซึ่งไม่ได้กระทบการงานของเขา เพราะรับจ้างกรีดยางรายได้น้อยกว่าและไม่มั่นคง แต่มาทำเกี่ยวกับท่องเที่ยวกับเราก็มียอดเงินเดือนประจำ บางคนอาจจะช่วงเช้าตัดยางช่วงกลางวันประมาณ 8 โมงเก็บขี้ยางเรียบร้อยแล้วก็มาทำงานกับเรา...” [A12]

สำหรับชุมชนที่มีรายได้ต่ำในประเทศที่กำลังพัฒนา การพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินในท้องถิ่นเป็นความสมดุลที่ท้าทายระหว่างการท่องเที่ยวทางทะเลและการใช้ทรัพยากรในพื้นที่ (Garland, Axon, Graziano, Morrissey, & Heidkamp, 2019) อย่างไรก็ตาม ภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวทางทะเลภายใต้เศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้น ไม่ได้จะมีผลกระทบเชิงบวกอย่างเดียว การท่องเที่ยวก็สามารถสร้างผลกระทบเชิงลบได้เช่นกัน ในมุมมองของผู้ประกอบการก็ประสบกับเรื่องนี้ โดยมีผลรบกวนการใช้กิจกรรมชีวิตของคนในพื้นที่พอสมควร ดังตัวอย่างการสัมภาษณ์

“...เกาะบางเกาะ ที่จากเมื่อก่อนเขาอยู่แบบสงบ สบาย ไม่มีนักท่องเที่ยวเข้ามามากมาย เขาจะเดินไปชายหาดตรงไหนเขาก็ไปได้ แต่พอมีธุรกิจการท่องเที่ยวเข้ามา มันก็มีผลกระทบเชิงลบได้ด้วยทางด้านกายภาพและวิถีชีวิต และได้ร่วมมือกับกรมเจ้าท่าในการช่วยปรับปรุงสภาพบริเวณท่าเรือด้วยกัน เพื่อที่จะลดผลกระทบต่อชาวบ้านให้น้อยที่สุด...” [A3]

“...บริษัทเราอยู่ที่ภูเก็ต การใช้ร่อนน้ำด้วยกัน อาจจะกระทบกันบ้าง เช่น อาจจะมีเรือประมงเข้ามา แล้วเรือของเราเป็นเรือที่ใช้ความเร็วจะทำคลื่น ซึ่งไปกระทบเรือเค้า แต่ก็มีกฎระเบียบของกรมเจ้าท่าที่จะล่องอยู่ในร่องน้ำ จะต้องใช้ความเร็วจำกัด เราให้สัญญาณทุกครั้งเวลาขับเรือเข้าจอดที่ท่า เพื่อที่จะให้มีผลกระทบกับเรือประมงให้น้อยที่สุด...” [A4]

จากงานวิจัยของ Spalding (2016) ที่ศึกษาจากผู้ให้บริการล่องเรือโดยสมัครใจในการช่วยเหลือด้านทรัพยากรทางทะเล และเผื่อระวังอย่างจริงจังถึงผลกระทบในอนาคต รวมทั้งให้ความสำคัญกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่จะส่งผลต่อความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมจะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการไม่ได้คำนึงถึงรายได้จากการท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียว แต่ยังคำนึงถึงผลกระทบและปรับตัวให้เข้ากับชาวบ้านเจ้าของพื้นที่ซึ่งสามารถนำมาอธิบายได้กับผลการศึกษาในข้อนี้

จากข้อมูลเศรษฐกิจสีน้ำเงินในสหภาพยุโรปมีจำนวนผู้ปฏิบัติงาน 5 ล้านคนในปี ค.ศ. 2018 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 จากปีก่อน เพราะได้แรงสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งเป็นหลัก (European Commission, 2020) และการท่องเที่ยวโดยฟิงคนในชุมชนชายฝั่งที่เป็นเจ้าของพื้นที่เพื่อมีส่วนร่วมในเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ด้วยการสนับสนุนที่เพียงพอสามารถช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตในการดำรงชีวิตไปสู่ผลลัพธ์ที่ยั่งยืน (Phelan, Ruhanes, & Mair, 2020) อาจกล่าวได้ว่า กิจกรรมเรือท่องเที่ยวส่งผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบ กล่าวคือ ผลกระทบเชิงบวกสามารถสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชน ด้วยการช่วยสร้างงานสร้างอาชีพ ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์ ทำให้คนในชุมชนพัฒนาตัวเองเพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยว ส่วนผลกระทบเชิงลบ คือ การรุกรานพื้นที่ และกิจกรรมชีวิตของคนในชุมชน ในขณะที่มุมมอง

ของผู้ประกอบการทุกคนต้องการลดผลกระทบความขัดแย้งระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ หากทุกฝ่ายต่างยินยอมที่จะแบ่งปันทรัพยากรร่วมกัน ทุกฝ่ายก็จะได้รับผลประโยชน์ ด้วยความประนีประนอม ซึ่งจะสามารถดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกัน และกระจายผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากธุรกิจเรือท่องเที่ยว ทั้งยังสามารถยกระดับสภาพภูมิสังคมให้เอื้อต่อการใช้ชีวิตของชาวบ้านและการทำกิจกรรมเรือท่องเที่ยวหรือกิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบอื่น ๆ ให้ดีขึ้นได้

3. ด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันดูแลรักษาของการท่องเที่ยวภายใต้เศรษฐกิจสีน้ำเงิน

การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลในประเด็นของแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้น นับเป็นฐานทุนเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย รวมถึงระดับภูมิภาคและระดับโลก เพราะทรัพยากรทางทะเลมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และมีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างมาก ทั้งอิทธิพลของปัจจัยที่มาจากการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และจากปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ รวมทั้งผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศของโลก ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเล และระบบนิเวศพื้นทะเลเสื่อมโทรม (กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง, 2559) จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวทุกคนยืนยันว่ากิจกรรมเรือท่องเที่ยวมีผลต่อสิ่งแวดล้อม โดยภาครัฐและพนักงานบนเรือต้องมีการบอกกล่าวถึงกฎระเบียบและข้อห้ามต่าง ๆ ในการมาเที่ยวทะเลแก่นักท่องเที่ยว รวมทั้งปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างที่ดี

“...ก่อนหน้านี้มันอาจจะเป็นเรื่องยากในการควบคุมเรื่องนักท่องเที่ยว ซึ่งตอนนี้เราก็ได้เข้ามาเป็นนโยบายด้วย ตลอดจนให้ข้อมูลลูกค้าว่าการท่องเที่ยวที่ดีเป็นอย่างไร ต้องประพฤติตัวอย่างไร อีกทั้งพนักงานก็ต้องทำตัวให้เป็นตัวอย่างด้วย...” [A6]

“...ทั้งนี้ทั้งนั้น เพียงแค่บริษัทเดียว เราไม่สามารถที่จะดูแลได้ เพราะฉะนั้นคิดว่า ถ้าได้รับความร่วมมือจากทุก ๆ หน่วยงาน ทุก ๆ บริษัททัวร์ทางทะเลร่วมมือกัน คิดว่าทรัพยากรทางทะเลของเราจะอยู่และยั่งยืนกับเราไปอีกนาน เพราะตอนนี้เราก็ได้รับผลกระทบหลายอย่างแล้วที่เกิดขึ้นมา เราได้มองเห็นคุณค่าของธรรมชาติมากขึ้นว่า สิ่งที่เราควรอยู่กับเรา เพราะถ้าเราไม่อยู่กับเรา เราจะสูญเสียอะไร เพราะฉะนั้น บริษัทสามารถพูดคำนี้ได้เลยว่า เราต้องทำให้ได้มากที่สุดเท่าที่ทำได้...” (A15)

จากแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับการป้องกันและดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมนั้น ควรมีการประเมินผลกระทบ และสภาพความสมบูรณ์ของระบบนิเวศ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นต่อธรรมชาติในอนาคตทั้งด้านบวกและด้านลบ จะเห็นได้ว่าที่กล่าวมาภาคผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ใช้ผลประโยชน์ทางทะเลมีความตั้งใจและใส่ใจอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเลเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว แต่การบูรณาการจากภาครัฐที่จะเข้ามาร่วมกันป้องกันดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทรัพยากรทางทะเลมีความอุดมสมบูรณ์อย่างยั่งยืนค่อนข้างน้อย หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องมีการจัดการและวางแผนอย่างเป็นระบบ สรรหาบุคลากรที่มีความรู้ด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรการท่องเที่ยว (สุเทพ สิงห์มาพะ, 2560) อาจใช้การประชาสัมพันธ์ รณรงค์ เรื่องการอนุรักษ์ธรรมชาติและ

สิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้คนที่ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติที่มีต่อการท่องเที่ยว เพื่อหาวิธีป้องกันผลกระทบเชิงลบจากการท่องเที่ยว

สรุปและอภิปรายผล

ผลการศึกษาทำให้ทราบว่า กลุ่มผู้ประกอบการมีความรู้ และความสามารถในการประกอบกิจกรรมเรือท่องเที่ยว รวมทั้งมีความเข้าใจใ้ เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า โดยมีการให้ความช่วยเหลือสังคมจากผลประกอบกิจการเรือท่องเที่ยว ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว และสร้างการตระหนักถึงการอนุรักษ์ธรรมชาติการท่องเที่ยวภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ซึ่งถือว่าการประยุกต์ใช้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนต่อระบบนิเวศทางทะเลในพื้นที่ของตนเอง โดยมุ่งเน้นการพัฒนา 3 ด้านสำคัญ ได้แก่

1) ด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการดำเนินงาน ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวมีการดำเนินกิจการโดยใช้องค์ความรู้ของการดำเนินธุรกิจแสดงความห่วงใยทรัพยากรทางทะเลที่เป็นแหล่งทำมาหากิน โดยการปฏิบัติตามระเบียบและข้อกำหนด ที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางทะเลผ่านทางบริการ อันเป็นเครื่องมือสำคัญของการพัฒนากิจกรรมเรือท่องเที่ยว ตลอดจนเป็นแบบอย่างที่ดี พร้อมทั้งเพิ่มความมั่นใจในการลงทุน และจัดสรรการใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่เศรษฐกิจสีน้ำเงินได้อย่างสมเหตุสมผล

2) ด้านสังคมและผลกระทบโดยรวม ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวรวมถึงคนในชุมชนท้องถิ่นทุกคน พร้อมใจร่วมมือกันดูแลรักษาระบบนิเวศทางทะเล ไม่ให้นักท่องเที่ยวทำลายสิ่งแวดล้อมทางทะเลเป็นเหตุให้เกิดการเสื่อมโทรม เพื่อป้องกันการเกิดผลกระทบเป็นวงกว้างในการประกอบกิจการ ทั้งยังช่วยเพิ่มโอกาสด้านการมีส่วนร่วมของชุมชนมากยิ่งขึ้น สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวประกอบธุรกิจ โดยคำนึงถึงความเหมาะสม และเป็นการสร้างงาน สร้างความเข้าใจให้กับชุมชนท้องถิ่นที่เป็นเจ้าของพื้นที่โดยมีปัญหาด้านภัยหรือผลกระทบอันอาจเกิดขึ้นกับชุมชนโดยรอบให้น้อยที่สุด และเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน

3) ด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันดูแลรักษา ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยว รวมถึงการประกอบกิจกรรมเรือท่องเที่ยวได้ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว และได้สร้างการตระหนักรู้ถึงการอนุรักษ์ธรรมชาติ โดยการให้นักท่องเที่ยวรับรู้ถึงการอนุรักษ์ธรรมชาติ ไม่สร้างผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งซึ่งการป้องกันดูแลรักษาดังกล่าวทำให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งคงความสวยงามอยู่ และยังช่วยลดผลกระทบสะสมในกิจกรรมท่องเที่ยวทางทะเลภายใต้แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน

ประเทศไทยยังไม่มีนโยบายใดกำหนดทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจนเกี่ยวกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ทั้งนโยบายที่กำหนดไว้ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 ที่มีสาระสำคัญที่สอดคล้องและมุ่งให้ความสำคัญกับผลประโยชน์แห่งชาติทางท่องเที่ยว

กล่าวคือ มีวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ต้องการวางรากฐานให้ประเทศไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สามารถเข้าถึงทรัพยากรได้อย่างมีคุณภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (ดวงพร อุไรวรรณ, 2561) ถึงแม้ผู้ประกอบการหรือผู้เชี่ยวชาญในกิจกรรมเรือท่องเที่ยวที่นั่นจะมีการรวมกลุ่มเพื่อส่งเสริมให้เป็นจุดแข็งของการบริการอาจยังไม่เพียงพอ ดังนั้นภาครัฐควรออกนโยบายเกี่ยวกับเศรษฐกิจสีน้ำเงินอย่างจริงจัง และควรมีการพูดคุย หรือบูรณาการความร่วมมือกับภาคเอกชน หรือภาคผู้ประกอบการในภาคธุรกิจเดียวกันให้มีการดำเนินงานร่วมกัน

อย่างไรก็ตามกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลถึงแม้จะยากที่จะควบคุมให้เป็นไปตามแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงิน แต่ก็เป็นการเรียนรู้ถึงขั้นตอนแรกที่สำคัญในการจัดการหรือป้องกันกับความเสียดังกล่าว Dimopoulos, Queiros, and Van Zyl (2019) กล่าวว่า กิจกรรมเรือท่องเที่ยวทางทะเลกับมุมมองของผู้ประกอบการ หรือผู้เชี่ยวชาญในเรือท่องเที่ยวที่นั่น มีความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินให้สอดคล้องกับบริบทการบริหารจัดการของประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการ และการขับเคลื่อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทยต่อไป เศรษฐกิจสีน้ำเงินถือเป็นอีกหนึ่งผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเลของประเทศไทยที่จำเป็นต้องได้รับการพิทักษ์ ปกป้อง และส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน ที่สำคัญคือการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นธรรม และมีความยั่งยืน ภายใต้วิธีคิดแบบใหม่ที่เป็นระบบ สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศต่อไปในอนาคต รวมถึงผลักดันให้ภาคประชาชนและนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเกิดความตื่นตัวและร่วมมือในการรักษาสภาพแวดล้อมและการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างถูกต้อง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินกิจกรรมเรือท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินควบคู่กับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยข้างต้น ได้นำมาสู่ข้อเสนอแนะต่อการจัดการของผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวต่อเศรษฐกิจสีน้ำเงินในมิติต่าง ๆ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวควรมีแนวทางปฏิบัติที่เหมือนกัน เช่น แนวทางมัคคุเทศก์และพนักงานบนเรือที่บอกกล่าวถึงกฎระเบียบต่าง ๆ ให้ลูกค้าจำเป็นต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้เกิดมาตรฐาน ระเบียบแบบแผนสำหรับกิจกรรมเรือท่องเที่ยว
2. แนวทาง การวางแผน หรือการขอความร่วมมือ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการปฏิบัติโดยบุคคล กล่าวคือ ผู้ประกอบการ มัคคุเทศก์ หรือพนักงานบนเรือเท่านั้น ทำให้การสนับสนุนและให้ข้อมูลจากหน่วยงานค่อนข้างน้อย นับว่าเป็นปัจจัยสำคัญของการจัดการ

ที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจสีน้ำเงิน เพื่อให้เกิดประสิทธิผลต้องเกิดจากความร่วมมือร่วมใจกันระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการมากกว่านี้

สำหรับข้อเสนอแนะในการงานวิจัยครั้งต่อไป ควรจะขยายพื้นที่การเก็บข้อมูลให้กว้างขึ้น เนื่องจากงานวิจัยชิ้นนี้กำหนดให้ข้อมูลหลักอยู่ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตเท่านั้น และในงานวิจัยครั้งต่อไปแนะนำให้มีการทำวิจัยในช่วงเวลาที่เหตุการณ์สถานการณ์โควิด-19 ได้บรรเทาลง ซึ่งจะสามารถรวบรวมกลุ่มผู้ประกอบการได้มากขึ้น รวมถึงเพื่อให้ทราบถึงมุมมองของการท่องเที่ยวในภาคเศรษฐกิจสีน้ำเงินที่ต่างออกไป เช่น มุมมองของภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือมุมมองของกิจกรรมในภาคเศรษฐกิจสีน้ำเงินอื่น ๆ อาทิ การประมง การเดินเรือ การขนส่ง โรงแรม รีสอร์ท ที่มีแหล่งที่ตั้งบนเกาะหรือตามแนวชายฝั่ง ตลอดจนการขุดเจาะน้ำมัน แก๊สธรรมชาติ เพื่อเปรียบเทียบว่าแต่ละกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับภาคเศรษฐกิจสีน้ำเงินนั้น มีมุมมองที่เกี่ยวข้องเนื่องกันหรือไม่ เพื่อให้มีข้อมูลที่หลากหลายประกอบการพัฒนาเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทยต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง. (2559). แผนแม่บทการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง พ.ศ. 2560-2579. สืบค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2563, จาก <https://dmcrth.dmcg.go.th/attachment/dw/download.php?WP=rUqjMT00qmAZG22DM7y04TyerPMjZ200qmyZZz1CM500hJatrTDo7o3Q>
- คณะกรรมการสถิติจังหวัดภูเก็ต, สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต. (2561). แผนพัฒนาสถิติระดับพื้นที่ จังหวัดภูเก็ต ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2561-2564). สืบค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2563, จาก http://phuket.nso.go.th/images/new/interest_stat/analysis_popular61_64.pdf
- นิรมล สุธรรมกิจ และ อนิณ อรุณเรืองสวัสดิ์. (2561). การศึกษาแนวโน้มของการพัฒนาจังหวัดชายฝั่งทะเลของไทย เพื่อเข้าสู่เศรษฐกิจสีน้ำเงิน (SRI6030701). สืบค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2563, จาก https://elibrary.trf.or.th/project_content.asp?PJID=SRI6030701
- ณัฐนา ศรีท้าวธรรม. (2563). ถึงเวลาแล้วหรือยังที่สังคมไทย จะหันมาสนใจ “เศรษฐกิจสีน้ำเงิน”. สืบค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2563, จาก <https://researchcafe.org/study-of-potential-development-for-blue-economy>
- ดวงพร อุไรวรรณ. (2561). แนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินกับผลประโยชน์แห่งชาติทางท้องทะเลของประเทศไทย. วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, 4(2), 1-13.
- เรณู สุขารมณ์ และยุวดี คาคการณ์ไกล. (2554). บทวิจารณ์หนังสือ: The Blue Economy-10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs. วารสารเศรษฐศาสตร์และนโยบายสาธารณะ, 4(7), 78-86.
- ศิลปพร ศรีจันเพชร. (2560). การวิจัยเชิงคุณภาพ. วารสารวิชาชีพบัญชี, 13(37), 92-103.

- สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต. (2561). *โครงการจัดทำแผนพัฒนาสถิติระดับจังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561*. สืบค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2563, จาก http://phuket.nso.go.th/images/new/interest_stat/analysis_popular.pdf
- สุเทพ สิงห์ชาพิชะ. (2560). แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในมุมมองของผู้ประกอบการท่องเที่ยวและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลกมลา อำเภอกะทู้ จังหวัดภูเก็ต. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 3(2), 127-136.
- โสภารัตน์ จารุสมบัติ (บรรณาธิการ). (2561). *คู่มือการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินของประเทศไทย*. สืบค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2563, จาก https://www.trf.or.th/attachments/article/13429/Blue_Economy-A_Policy_Handbook.pdf
- อรพรรณ ณ บางช้าง และอิทธิพล ศรีเสาวลักษณ์. (2557). การศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสนับสนุนการบริหารการจัดการทรัพยากรทะเล (RDG5430017). สืบค้นเมื่อ 20 พฤษภาคม 2563, จาก https://elibrary.trf.or.th/project_content.asp?PJID=RDG5430017
- Dimopoulos, D., Queiros, D., & van Zyl, C. (2019). Sinking deeper: The most significant risks impacting the dive tourism industry in the East African Marine Ecoregion. *Ocean & Coastal Management*, 181(November), 104897
- Erzberger, C., & Prein, G. (1997). Triangulation: Validity and empirically-based hypothesis construction. *Quality and Quantity*, 31(2), 141–154.
- European Commission. (2020). *The EU Blue Economy Report 2020*. Retrieved from <https://medblueeconomyplatform.org/wp-content/uploads/2020/08/file-library-5ebcdba54fcab7a5c6b0.pdf>
- European Parliamentary Research Service. (2020). *The Blue Economy, Overview and EU policy framework* (PE 646.152 – January 2020).
- Garland, M., Axon, S., Graziano, M., Morrissey, J., & Heidkamp, C. P. (2019). The blue economy: Identifying geographic concepts and sensitivities. *Geography Compass*, 13(7), Retrieved May 20, 2021, from <https://doi.org/10.1111/gec3.12445>
- Gon, M., Osti, L., & Pechlaner, H. (2016), Leisure boat tourism: residents' attitudes towards nautical tourism development, *Tourism Review*, 17, 180-191.
- Hagaman, A. K., & Wutich, A. (2017). How Many Interviews Are Enough to Identify Metathemes in Multisited and Cross-cultural Research? Another Perspective on Guest, Bunce, and Johnson's (2006) Landmark Study. *Field Methods*, 29(1), 23-41.

- Hoerterer, C., Schupp, M. F., Benkens, A., Nickiewicz, D., Krause, G., & Buck, B. H. (2020). Stakeholder perspectives on opportunities and challenges in achieving sustainable growth of the blue economy in a changing climate. *Frontiers in Marine Science*, 6(795), 1-12.
- Jamshed, S. (2014). Qualitative research method-interviewing and observation. *Journal of Basic and Clinical Pharmacy*, 5(4), 87-88.
- Jones, A., & Navarro, C. (2018). Events and the blue economy: Sailing events as alternative pathways for tourism futures – the case of Malta. *International Journal of Event and Festival Management*, 9(2), 204-222.
- Kathijotes, N. (2013). Keynote: Blue economy: Environmental and behavioural aspects towards sustainable coastal development. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 101, 7-13. Retrieved May 20, 2021, from <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.07.173>
- Malterud, K., Siersma, V. D., & Guassora, A. D. (2016). Sample size in qualitative interview studies: Guided by information power. *Qualitative health research*, 26(13), 1753–1760.
- Natow, R. S. (2020). The use of triangulation in qualitative studies employing elite interviews. *Qualitative Research*, 20(2), 160–173.
- Palinkas, L. A., Horwitz, S. M., Green, C. A., Wisdom, J. P., Duan, N., & Hoagwood, K. (2015). Purposeful sampling for qualitative data collection and analysis in mixed method implementation research. *Administration and Policy in Mental Health and Mental Health Services Research*, 42(5), 533–544.
- Pauli, G. (2010). *The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs*. Taos, New Mexico: Paradigm Publications.
- Phelan, A., Ruhanen, L., & Mair, J. (2020). Ecosystem services approach for community-based ecotourism: Towards an equitable and sustainable blue economy. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(10), 1665-1685.
- Robinson, O. C. (2014). Sampling in interview-based qualitative research: A theoretical and practical guide. *Qualitative Research in Psychology*, 11(1), 25–41.
- Sdoukopoulos, E., Perra, V. M., Boile, M., Efthymiou, L., Dekoulou, P., & Orphanidou, Y. (2021). Connecting cruise lines with local supply chains for enhancing customer experience: A platform application in Greece. In E. Nathanail, G. Adamos, & I. Karakikes (Eds.), *Advances in Mobility-as-a-Service Systems* (Vol. 1278, pp.1086–1096). Springer US.

- Spalding, M. J. (2016). The new blue economy: The future of sustainability. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, 2(2), 8, Retrieved May 20, 2021, from <https://doi.org/10.15351/2373-8456.1052>
- Tegar, D., & Gurning, R. O. S. (2018). Development of marine and coastal tourism based on blue economy. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, 2.
- Wenhai, L., Cusack, C., Baker, M., Tao, W., Mingbao, C., Paige, K., & Others. (2019). Successful blue economy: Examples with an emphasis on international perspectives. *Frontiers in Marine Science*, 6(261).
- UNCTAD. (2020). *The COVID-19 Pandemic and the Blue Economy: New Challenges and Prospects for Recovery and Resilience*. Retrieved May 20, 2021, from https://unctad.org/system/files/official-document/ditctedinf2020d2_en.pdf
- UNWTO. (2019). *Tourism in the 2030 Agenda*. Retrieved May 20, 2021, from <https://www.unwto.org/tourism-in-2030-agenda>
- Zappino, V. (2005). Caribbean Tourism and Development: An overview. (ECDPM Discussion Paper No. 65). Maastricht: ECDPM. Retrieved May 20, 2021, from <http://ecdpm.org/wpcontent/uploads/2013/11/DP-65-Caribbean-Tourism-Industry-Development-2005.pdf>