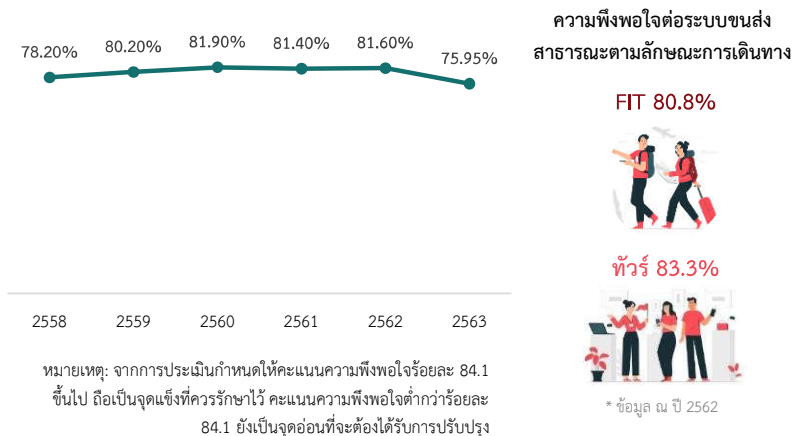


สำหรับดัชนี TTCI ด้านการขนส่งทางบกที่ได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย ได้แก่ Quality of Railroad Infrastructure, Railroad Density และ Ground Transport Efficiency ประเทศไทยได้อันดับ 71 จาก 141 ประเทศทั่วโลกจาก Global Competitiveness Index ปี 2562 ในด้าน Infrastructure ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก

นอกจากนี้ ข้อร้องเรียนที่กรมขนส่งทางบกได้รับเกี่ยวกับการให้บริการรถประเภทต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกปี โดยตัวอย่างข้อร้องเรียนที่พบมาก เช่น ขับรถประมาท นำหวาดเสียว พนักงานแสดงกิริยาจาไม่สุภาพ ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร และรถมีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบ



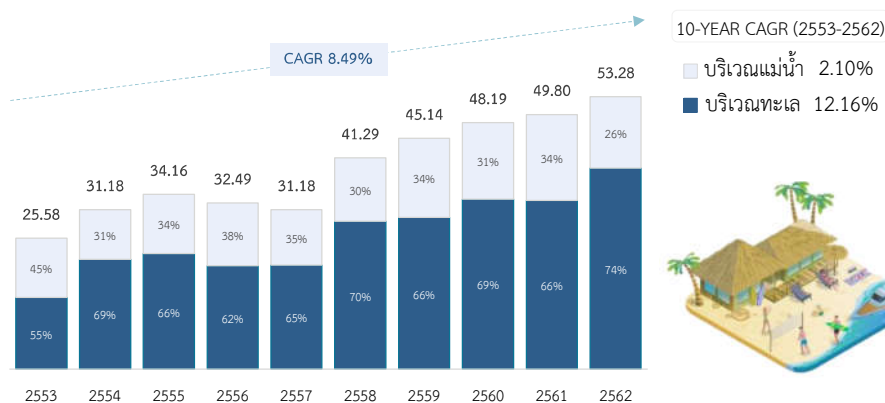
ที่มา : โครงการสำรวจทัศนคติและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างชาติที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2560-2562

ภาพที่ 185 : ความพึงพอใจต่อบริการขนส่งโดยสารสาธารณะของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ปี 2558 - 2563

ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศต่อบริการขนส่งโดยสารสาธารณะ เช่น สถานีบริการรถบัส แท็กซี่ รถไฟ รถสามล้อ เป็นประเด็นที่นักท่องเที่ยวพึงพอใจน้อยที่สุด 3 อันดับ เมื่อเทียบกับประเด็นอื่น ๆ ด้านการท่องเที่ยว และมีแนวโน้มลดลงในปี 2563 อีกทั้งความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว 10 ประเทศหลักของไทย ยังอยู่ต่ำกว่า 84.1% ทั้งสิ้น ซึ่งเป็นค่าที่ต้องได้รับการพัฒนา

ปัญหาที่นักท่องเที่ยวพบ ได้แก่ การบริการรถมีน้อย ไม่มีรถบริการสาธารณะระหว่างเส้นทางแหล่งท่องเที่ยว รถไฟฟ้ามีการก่อสร้างและวางระบบไม่เชื่อมโยง ไม่สะดวกในการเดินทาง ราคาไม่เป็นมาตรฐาน ขับรถไม่มีวินัย รวมทั้งผู้ให้บริการไม่สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้

ธุรกิจการคมนาคมทางน้ำ



ที่มา : กลุ่มสถิติวิเคราะห์ กรมเจ้าท่า, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, The Bangkok Insight (เม.ย. 2564)

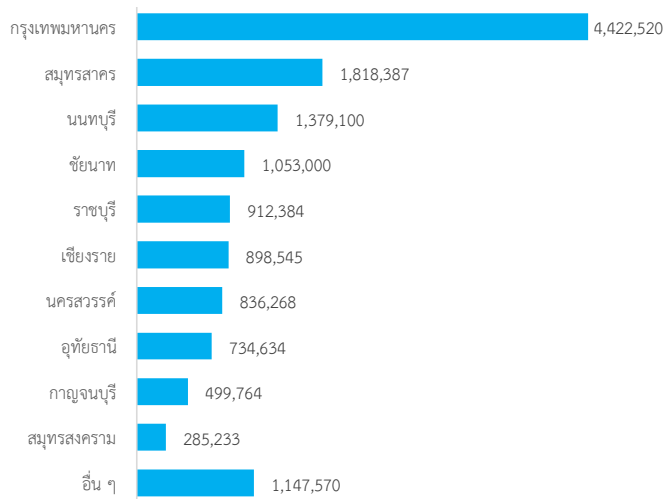
ภาพที่ 186 : จำนวนผู้โดยสารเรือโดยสารท่องเที่ยวในบริเวณแม่น้ำและบริเวณทะเล (ล้านคน)

บริเวณแม่น้ำ: การท่องเที่ยวทางน้ำ (River-based Tourism)

ในปี 2562 มีผู้โดยสารเรือท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำจำนวน 13.99 ล้านคน โดยมีอัตราเติบโตเฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปีไม่สูงมากนักที่ 2.10% กรุงเทพฯ มีจำนวนผู้โดยสารบริเวณแม่น้ำมากที่สุด คิดเป็น 32% ของผู้โดยสารบริเวณแม่น้ำทั้งหมด โดยส่วนมากเป็นการท่องเที่ยวในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งท่าเรือสาทรมีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุด ตามด้วยท่าเรือริเวอร์ซิตี้

บริเวณทะเล: การท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ (Cruise Tourism) และการท่องเที่ยวโดยเรือยอร์ช (Yacht Tourism)*

ในปี 2562 มีผู้โดยสารเรือท่องเที่ยวบริเวณทะเลจำนวน 39.29 ล้านคน และมีอัตราเติบโตเฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปีสูงกว่าการท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำที่ 12.16% จังหวัดภูเก็ตและกระบี่มีจำนวนผู้โดยสารทางทะเลมากที่สุด เนื่องจากเป็นจังหวัดที่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศนิยม



ที่มา : กรมเจ้าท่า, กรมการท่องเที่ยว, ประชาชาติ, กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (เม.ย. 2564)

ภาพที่ 187 : จำนวนผู้โดยสารเรือโดยสารท่องเที่ยว ปี 2562 (ล้านคน)

กรุงเทพฯ มีจำนวนผู้โดยสารท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำมากที่สุด โดยส่วนมากเป็นการท่องเที่ยวในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น Sight Seeing หรือ ล่องเรือเพื่อแวะเที่ยวสถานที่ต่าง ๆ ริมน้ำ

ทั้งนี้ รูปแบบการท่องเที่ยวในบริเวณแม่น้ำ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

1. กลุ่มเรือภัตตาคาร

ข้อมูล ณ ปี 2560 จากการให้สัมภาษณ์ของปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กลุ่มเรือภัตตาคารมีมูลค่าประมาณ 3,067 ลบ. และได้รับความนิยมมาก ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ โดยช่วงก่อน COVID-19 แม่น้ำเจ้าพระยามีเรือภัตตาคารร่วม 40 ลำต่อคืน ซึ่งธุรกิจนี้มีการแข่งขันด้านราคาค่อนข้างสูง โดย 80-90% ตั้งราคาอยู่ในระดับ 790-890 บาท มีเพียงไม่กี่รายเท่านั้นที่ตั้งราคาแบบ Premium เช่น เรือ Wonderful Pearl ระดับราคาอยู่ที่ 2,000-2,500 บาท และนอกจากนี้ สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยวกรมการท่องเที่ยว ได้จัดทำมาตรฐานเรือภัตตาคารเพื่อส่งเสริมให้การดำเนินงานของเรือมีประสิทธิภาพทั้งด้านความปลอดภัยและบริการ โดยในปี 2561 มีเรือที่ผ่านการรับรองทั้งหมด 13 ลำเท่านั้น

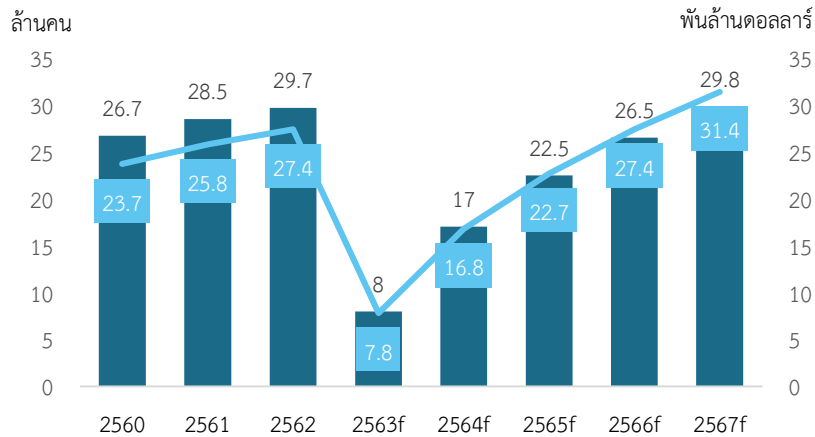
2. กลุ่มเรือทัวร์

ข้อมูล ณ ปี 2560 กลุ่มเรือทัวร์มีมูลค่าประมาณ 353 ลบ โดยเป็นการท่องเที่ยวเรือเช่าเหมาลำบริการนักท่องเที่ยวกรุ๊ปทัวร์เป็นหลัก เช่น ทัวร์แม่น้ำเจ้าพระยา ล่องเรือบริเวณเกาะเกร็ด จ. นนทบุรี ทัวร์ไหว้พระ 9 วัด (อาจพร้อมอาหาร) จ.ชัยนาท ทัวร์ตลาดน้ำดำเนินสะดวก จ. ราชบุรี ชมหิ่งห้อยรอบเกาะอัมพวา จ. สมุทรสงคราม เป็นต้น

3. เรือด่วนเจ้าพระยา

เรือด่วนเจ้าพระยา มีมูลค่าประมาณ 328 ลบ บริการนักท่องเที่ยว ทั้งกรุ๊ปทัวร์และ FIT

การท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ (Cruise Tourism)



ที่มา : Statista, CLIA (เม.ย. 2564)

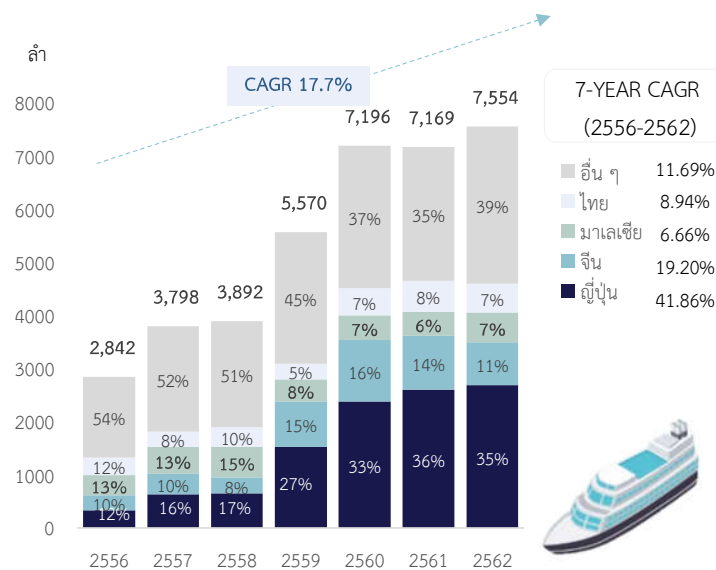
ภาพที่ 188 : จำนวนผู้โดยสารและรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก

ก่อน COVID-19

ในปี 2562 การท่องเที่ยวเรือสำราญโลกมีรายได้อยู่ที่ 7.8 พันล้านบาท (234 พันล้านบาทโดยประมาณ) และมีนักท่องเที่ยว 29.7 ล้านคน และมีอัตราการเติบโตย้อนหลัง 10 ปี (2552-2562) ไม่สูงมากนัก ที่ 5.3% โดยทวีปอเมริกาเหนือมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากที่สุด คิดเป็น 52% ของนักท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งหมด ในขณะที่ทวีปเอเชียมีนักท่องเที่ยวเรือสำราญ 3.74 ล้านคน คิดเป็น 13% ของนักท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งหมด

ผลกระทบจาก COVID-19

จำนวนนักท่องเที่ยวทางเรือสำราญคาดการณ์ว่าจะลดลงเหลือ 8 ล้านคน โดยคาดว่าจะกลับมาเป็นจำนวนเท่าเดิมในปี 2567 ทั้งนี้ จากการระบาดของ COVID-19 บนเรือสำราญ อาจทำให้ความเชื่อมั่นในการท่องเที่ยวลดลงอย่างมากในระยะสั้น

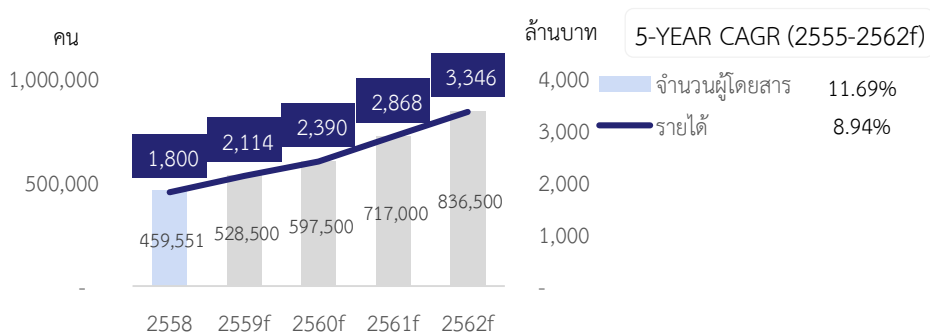


ที่มา : CLIA

ภาพที่ 189 : จำนวนการแวะพัก (Port Calls) ของเรือสำราญในภูมิภาคเอเชีย

ในปี 2562 จำนวนการแวะพักของเรือสำราญ (Port Calls) ในภูมิภาคเอเชีย อยู่ที่ 7,554 ลำ มีอัตราการขยายตัวย้อนหลัง 7 ปี ที่ 17.7% ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีเรือสำราญเข้าแวะพักมากที่สุดในทวีปเอเชีย คิดเป็น 35% ของการแวะพักทั้งหมด และมีอัตราการขยายตัวสูงสุดที่ 41.86%

ในขณะที่ประเทศไทยมีจำนวนเรือสำราญเข้าแวะพักทั้งหมด 788 ลำ คิดเป็น 7% ของการแวะพักทั้งหมดในทวีปเอเชีย และมีอัตราการขยายตัวที่ 8.94%

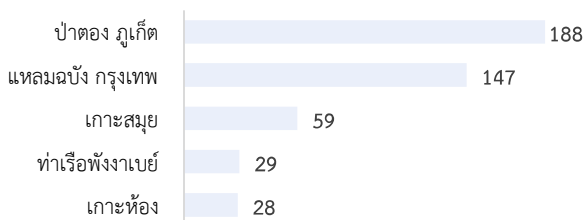


ที่มา : อี.เอ.เอส. มาริไทมเอเยนซี (เม.ย. 2564)

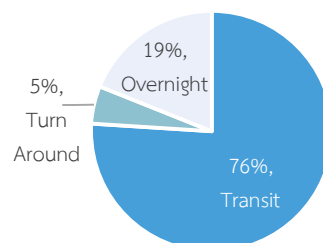
ภาพที่ 190 : จำนวนผู้โดยสารและรายได้ของเรือสำราญประเทศไทย ปี 2562

ในปี 2562 คาดการณ์ว่าประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารจากเรือสำราญประมาณ 836,500 คน และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญราว ๆ 3,346 ล้านบาท โดยสายเรือสำราญที่เข้าเทียบท่าที่ประเทศไทยหลัก ๆ ได้แก่ Royal Caribbean และ Princess Cruise (Carnival)

ท่าเรือที่เรือสำราญเข้าเทียบท่ามากที่สุด ปี 2562



ลักษณะการเข้าเทียบท่า



ที่มา : CLIA

ภาพที่ 191 : ท่าเรือสำราญที่สำคัญของไทย และลักษณะการเข้าเทียบท่า

ในปี 2562 เรือสำราญที่เข้ามาประเทศไทยมาในลักษณะมาเพื่อแวะพักมากที่สุด (Transit) เข้าท่าและออกจากท่าภายในวันเดียวกัน คิดเป็น 76% รองลงมาเป็นการจอดพักค้างคืน (Overnight) 19% และการจอดเพื่อเป็นจุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุด (Turnaround) น้อยที่สุดที่ 5% โดยเรือสำราญเข้าจอดที่ป่าตอง จังหวัดภูเก็ตมากที่สุด โดยเข้าจอดในลักษณะเพื่อแวะพักมากที่สุด (Transit) ในขณะที่ เรือสำราญจอดค้างคืนมากที่สุดที่ท่าเรือแหลมฉบัง กทม.

การท่องเที่ยวโดยเรือยอร์ช (Yacht Tourism)

ส่วนให้บริการอื่น ๆ:

- บริการที่พัก (โรงแรม/รีสอร์ท)
- กิจกรรมสันทนาการ
- ที่จอดเรือบนบก
- ซ่อมบำรุงเรือ



ทำจอดเรือ: ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ

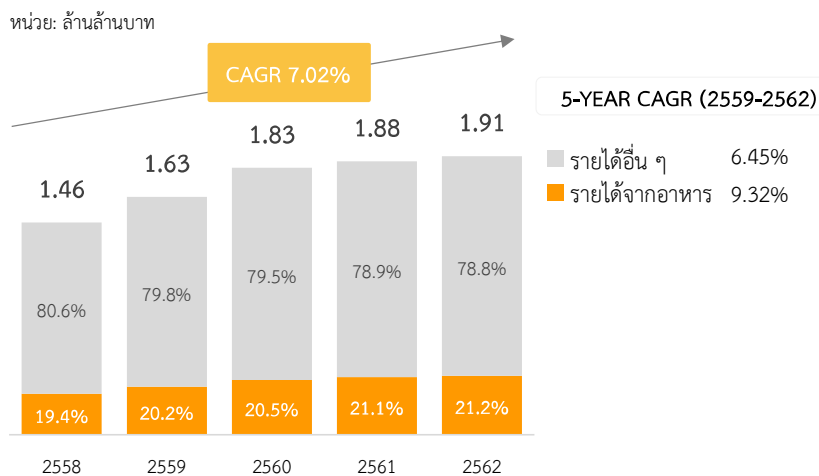
- ค่าจอดเรือ
- ค่าน้ำค่าไฟ
- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง
- ค่ากัปตันและลูกเรือ

ที่มา : กรมเจ้าท่า, โอเชียน มารีน่า โบ๊ท, The Bangkok Insight, ศูนย์วิจัยกสิกร (เม.ย. 2564)

ภาพที่ 192 : รูปแบบการให้บริการและแหล่งรายได้ของธุรกิจท่าเทียบเรือยอร์ช (มารีน่า)

รายได้จากการท่องเที่ยวเรือยอร์ชในปี 2559 มีมูลค่าประมาณ 5,800 ล้านบาท แบ่งเป็น รายได้จากเรือยอร์ชในไทย 3,200 ล้านบาท และรายได้จากเรือยอร์ชจากต่างประเทศ 2,600 ล้านบาท เรือยอร์ชในไทยมีจำนวนประมาณ 2,000 ลำ และเป็นเรือยอร์ชล่องมาจากต่างประเทศ 2,500-3,000 ลำ โดยเป็นเรือที่เข้าเทียบท่ากระจุกตัวที่ภูเก็ตและอันดามัน ทั้งนี้ การล่องเรือยอร์ชรายวันและการเช่าเหมาเป็นการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โดยการท่องเที่ยวบนเรือยอร์ชกลายมาเป็นที่นิยมมากขึ้นในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยในช่วง COVID-19 โดยเติบโตมากกว่าปีก่อนหน้า 5%-10% เนื่องจากสายเรือมีการจัดโปรโมชั่นลดราคากว่า 40% ทำให้คนไทยสามารถจับต้องได้ รวมถึงเป็นการท่องเที่ยวที่มีความเป็นส่วนตัวและมีจำนวนคนไม่มากเหมาะสมกับสถานการณ์ COVID-19 ทั้งนี้ ท่าเรือยอร์ช หรือ มารีน่า มีจำนวน 11 แห่ง อยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน 6 แห่งในจังหวัดภูเก็ต และกระบี่ และอยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก จำนวน 5 แห่ง ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ชลบุรี และตราด

ธุรกิจร้านอาหาร



ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ภาพที่ 193 : สัดส่วนรายได้จากอาหารและเครื่องดื่มเทียบกับรายได้ด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ (International Tourist) ปี 2558-2562

ในปี 2562 รายได้จากอาหารและเครื่องดื่ม (Food and Beverage) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีมูลค่ากว่า 4.04 แสนล้านบาท คิดเป็น 21.2% ของรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศทั้งหมด ค่าใช้จ่ายด้านอาหารและเครื่องดื่มถือเป็นค่าใช้จ่ายที่นักท่องเที่ยวจ่ายสูงสุดเป็นอันดับ 3 รองจากค่าที่พักและค่าช้อปปิ้ง โดยที่สัดส่วนของค่าอาหารและเครื่องดื่มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยใน 5 ปีที่ผ่านมา