

มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายของนักท่องเที่ยว เพื่อการจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ: กรณีศึกษาเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี

สุนิดา พิริยะภาดา* อุดมศักดิ์ ศีลประชาวศ์**

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความเต็มใจจะจ่ายค่าธรรมเนียมการเข้าชมของนักท่องเที่ยวเพื่อใช้ในการสนับสนุนการจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำในพื้นที่เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ข้อมูลที่นำมาจากการใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาพักผ่อนที่เกาะล้าน จำนวน 400 ตัวอย่าง โดยใช้เทคนิคสมมติเหตุการณ์ และวิเคราะห์ข้อมูลทางเศรษฐมิติผู้วิจัยเลือกใช้แบบจำลองโลจิต ผลการศึกษาพบว่า มูลค่าความเต็มใจจะจ่ายค่าธรรมเนียมของนักท่องเที่ยวเฉลี่ยอยู่ที่ 102.13 บาทต่อคนต่อครั้ง คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์จากการใช้ประโยชน์เท่ากับ 199,927,951.80 บาทต่อ โดยตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความเต็มใจจะจ่ายได้แก่ ราคาที่เสนอ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน ความตั้งใจที่กลับมาเที่ยวที่เกาะล้านในอนาคต และการรับรู้เกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ ดังนั้นการสร้างความรู้ความเข้าใจของการท่องเที่ยวในลักษณะนี้จึงมีความสำคัญต่อความสำเร็จของนโยบายการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนี้

คำสำคัญ: ความเต็มใจจะจ่าย, เทคนิคสมมติเหตุการณ์, การจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ, เกาะล้าน

* วิทยาลัยนานาชาติ สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ ถนนแจ้งวัฒนะ ตำบลบางตลาด อำเภอ ปากเกร็ด นครปฐม 11120 - Email: sunidaar@hotmail.com

** รองศาสตราจารย์ คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ถนนเสรีไทย แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กทม 10240 - Email: sudomsak@yahoo.com

Tourists' Willingness to Pay for Low-Carbon Destination Management: A Case Study of Ko Lan, Chonburi Province

Sunida Piriypada* Udomsak Seenprachawong**

Abstract

This paper aims to explore tourists' willingness to pay (WTP) for an entrance fee in supporting low carbon destination management at Ko Lan, Chonburi. Data used in the analysis of the WTP was compiled from face-to-face interviews of 400 Thai tourists who visited Ko Lan. The contingent valuation method (CVM) and single-bounded dichotomous choice along with five bids were employed. In the econometric analysis, the WTP estimate was calculated from the Logit regression model. The study results revealed that the mean WTP of the tourists is 102.13 baht per person per visit. This was calculated to an economic use value of 199,927,951.80 baht per annum. Additionally, the factors which influenced the WTP include bid offered, age, education, monthly income, and intention to revisit the destination and the perception of tourists in low carbon destination management. Creating perception for low carbon tourism should therefore be a strategy toward success of this environmental-friendly tourism policy.

Keywords: Willingness to pay, Contingent valuation method, Low Carbon Destination Management, Ko Lan

* International College, Panyapiwat Institute of Management. 85/1 Moo 2, Chaengwattana Rd., Bang-Talad, Pakkred, Nonthaburi, 11120 - Email: sunidaar@hotmail.com

** School of Development Economics, National Institute of Development Administration, Serithai Road. Bangkrapi, Bangkok 10240 - Email: sudomsak@yahoo.com

1. บทนำ

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวสามารถสร้างรายได้จากการบริโภคสินค้าและบริการให้กับประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6 ของรายได้ประชาชาติ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2559) ทั้งยังเป็นแหล่งรายได้ให้กับชุมชนหรือท้องถิ่นผู้เป็นเจ้าของแหล่งท่องเที่ยวด้วย อาทิ การคมนาคมขนส่ง ที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นต้น แต่ในอีกด้านหนึ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลับสร้างผลกระทบทางลบ นั่นคือ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission) ในห่วงโซ่คุณค่าทางการท่องเที่ยว (Tourist Value Chain) ทำให้เกิดความแปรปรวนของสภาพภูมิอากาศ ซึ่งมีผลต่อความคงอยู่ของทรัพยากรการท่องเที่ยว

ภาวการณ์ไม่แน่นอนเหล่านี้ ล้วนส่งผลต่อการตัดสินใจในการเลือกแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น อันส่งผลให้การเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศไทยหยุดชะงักลง ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวต้องตระหนักในการดำเนินกิจกรรมที่ช่วยลดภาวะโลกร้อนเพื่อรักษาทรัพยากรการท่องเที่ยวให้คงอยู่ ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ระหว่างปี พ.ศ. 2555 – 2559 ได้มีการวางกรอบแนวคิดสังคมคาร์บอนต่ำ ที่มุ่งเน้นการสร้างการยอมรับและการตื่นตัวในระดับนโยบาย โดยเน้นการปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรมมากขึ้นด้วยเหตุนี้การท่องเที่ยวคาร์บอนต่ำในประเทศไทยจึงค่อยๆ ได้รับความสนใจจากหน่วยงานภาครัฐ สถาบันการศึกษา และภาคเอกชนมากขึ้น

องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (อพท.) เป็นหน่วยงานภาครัฐภายใต้รูปแบบองค์การมหาชนที่มีส่วนสำคัญในการวางแผนคิดในการสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) โดยให้ผู้คนในสังคมซึ่งประกอบด้วย ผู้ประกอบการท่องเที่ยวและชุมชนและนักท่องเที่ยวเกิดความตระหนัก รับรู้ และมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เพื่อก่อให้เกิดการบูรณาการด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ, 2559) เช่น รมรงค์ให้ใช้จักรยานแทนพาหนะที่ใช้ใช้น้ำมันในแหล่งท่องเที่ยว สนับสนุนให้มีการคัดแยกขยะตั้งแต่ต้นทาง ก่อนส่งไปยังโรงคัดแยกขยะ เพื่อการจัดการขยะอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังรณรงค์ให้ใช้พลังงานทดแทนโดยการติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์เพื่อนำพลังงานแสงอาทิตย์มาใช้ในช่วงเวลากลางคืน

ในระยะเวลาเริ่มต้น อพท. ได้เริ่มศึกษาและทดลองจัดทำมาตรการลดภาวะโลกร้อนกับการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในพื้นที่พิเศษหมู่เกาะช้างและพื้นที่เชื่อมโยง จังหวัดตราด โดยเน้นการทำกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวคาร์บอนต่ำ ผลตอบรับจากการรณรงค์ในช่วงแรกทำให้ทราบว่า เกิดปัญหาความไม่เข้าใจของผู้ประกอบการในการปฏิบัติกิจกรรมต่างๆ จากกระบวนการผลิต ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) อีกทั้งการตระหนักพร้อมปฏิบัติของนักท่องเที่ยวไทย ในการเป็นส่วน

หนึ่งในการร่วมลดปัญหาโลกร้อนยังไม่เด่นชัดนักเนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่เข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการท่องเที่ยว (องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน, 2554)

ในปี พ.ศ. 2552 ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ประกาศให้เมืองพัทยาและพื้นที่เชื่อมโยงซึ่งครอบคลุมไปถึงเกาะล้านซึ่งเป็นเขตพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ปัจจุบันเกาะล้านมีความสำคัญในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของภาคตะวันออก ด้วยที่ตั้งของเกาะล้านอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างชายฝั่งถึงตัวเกาะสร้างความสะดวกสบายในการเดินทางมาท่องเที่ยว ทำให้เกาะล้านเป็นแหล่งนันทนาการที่ได้รับความนิยมในการพักผ่อนหย่อนใจมากขึ้นตามลำดับ แนวโน้มของปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 741,955 คนในปี พ.ศ. 2550 เป็น 2,848,709 คนในปี พ.ศ. 2555 (ดูตารางที่ 1) โดยเฉลี่ยมีนักท่องเที่ยวมาเยือนเกาะล้านวันละ 8,000 คน สามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวประมาณ 700 ล้านบาทต่อปี

ตารางที่ 1: สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนเกาะล้าน ปี พ.ศ. 2550 - 2556

พ.ศ.	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)
2550	741,955
2551	1,085,163
2552	1,460,378
2553	2,082,502
2554	2,737,061
2555	2,848,709
2556	2,747,312

ที่มา: หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ (ออนไลน์, 18 พฤศจิกายน 2557)

ผลจากการขยายตัวของนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการท่องเที่ยวบนเกาะอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกาะล้านกำลังเผชิญปัญหาสิ่งแวดล้อม อาทิ ปัญหาการจัดการขยะ น้ำเสีย การบุกรุกที่ดินสาธารณะ ปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศบนเกาะอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ หากไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังและหาทางออกอย่างเร่งด่วนเกาะล้านจะมีสภาพเสื่อมโทรมไม่ต่างจากแหล่งท่องเที่ยวอื่น ในขณะที่ต้นทุนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมถูกผลักภาระไปยังหน่วยงานภาครัฐ แต่นักท่องเที่ยวที่มาเยือนเกาะล้านไม่ถูกเรียกเก็บค่าเข้าชมแหล่งนันทนาการ ทำให้หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่จัดระเบียบการปกครองบนเกาะล้าน มีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณและทรัพยากรบุคคลในการบริหารจัดการทรัพยากรจากเหตุผลดังกล่าว อพท. พยายามพัฒนาเกาะล้านให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงได้ทำแผนแม่บทการบริหารและพัฒนาพื้นที่พิเศษเมืองพัทยา และพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อยกระดับคุณภาพ

การท่องเที่ยว โดยรณรงค์ให้ความรู้ด้านการท่องเที่ยวเกี่ยวกับการลดภาวะโลกร้อนแก่ผู้ประกอบการท่องเที่ยวไทย มุ่งเน้นไปที่การปรับแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ช่วยผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เช่น การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลม การใช้นวัตกรรมทางเทคโนโลยีที่ช่วยลดปริมาณการใช้พลังงาน นอกจากนี้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว เป็นปัจจัยที่สำคัญในการช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ เช่น การใช้การส่งเสริมการตลาดกระตุ้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ผลจากการรณรงค์ซึ่งได้รับความร่วมมือในทุกภาคส่วน ทำให้เกิดองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ เพื่อการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน กระแสการท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้เข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมการท่องเที่ยวบนเกาะล้าน โดย อพท. เป็นองค์กรของรัฐที่มีส่วนสำคัญ ในการผลักดันการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยชุมชนเป็นผู้รับผลประโยชน์อันเกิดจากการพัฒนาและเติบโตของการท่องเที่ยวอย่างรักดีการจัดการบริหารทรัพยากรการท่องเที่ยวให้ยั่งยืนนั้น ภาครัฐมักเป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนการในการบริหารกิจกรรมหรือโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้นทุนดังกล่าวสามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ โดยวิธีการประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ ทั้งนี้การนำเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Instruments) มาใช้ในการสะท้อนต้นทุนในการจัดการสิ่งแวดล้อม มักใช้หลักการที่ว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์เป็นผู้จ่าย (Beneficiary-pays principle) โดยเมื่อเกิดความเสื่อมโทรมของทรัพยากรการท่องเที่ยวในแหล่งนั้นหนาแน่น ผู้ที่ได้ประโยชน์จากการใช้นั้นคือ นักท่องเที่ยวควรเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการฟื้นฟูหรืออนุรักษ์ทรัพยากรนั้นหลักการนี้เป็นการสร้างแรงจูงใจทางเศรษฐกิจในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่จะทำให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ในการผลิตและบริโภคทรัพยากรการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ด้วยเหตุดังกล่าวผู้วิจัยจึงมีความสนใจ ที่จะทำการศึกษาเรื่องมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมเข้าชม เพื่อสนับสนุนนโยบายการจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ ที่มุ่งเน้นการทำกิจกรรมท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่กรณีศึกษาเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมด้วยเทคนิคสมมติเหตุการณ์ (Contingent Valuation Method: CVM) ซึ่งเป็นวิธีที่ใช้วิเคราะห์มูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย (Willingness to Pay: WTP) โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย ได้แก่ 1) เพื่อศึกษามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมของนักท่องเที่ยว ในการสนับสนุนการจัดการแหล่งท่องเที่ยวคาร์บอนต่ำและ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเต็มใจที่จะจ่าย ซึ่งผลการศึกษาที่ได้จะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อหน่วยงานภาครัฐ ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการแหล่งนันทนาการเกาะล้าน นอกจากนี้ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาอาจใช้เป็นแนวทางในการกำหนดค่าธรรมเนียมในการเข้าชม เพื่อการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพขึ้นกว่าในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2. ทบทวนวรรณกรรม

แหล่งนันทนาการทางธรรมชาติเช่นเกาะล้าน มีลักษณะเป็นสินค้าสาธารณะ (Public Goods) ซึ่งไม่มีราคาและไม่สามารถวัดมูลค่าได้ (Unpriced Resource) เหมือนสินค้าเอกชน เนื่องจากเป็นสถานที่ที่ประชาชนทุกคนสามารถเข้าไปใช้ประโยชน์เพื่อการนันทนาการด้วยเหตุที่เกาะล้านไม่มีราคาตลาดจึงไม่สามารถจัดสรรทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการวัดการเปลี่ยนแปลงสวัสดิการสังคมที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของประชาชน อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมจำเป็นต้องใช้วิธีการประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์สำหรับสินค้าสาธารณะ (อำนาจเจริญศิลป์, 2543)

เทคนิคสมมติเหตุการณ์เป็นวิธีการประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจ สำหรับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีการซื้อขายผ่านระบบตลาดซึ่งทุกคนไม่สามารถที่จะคิดกัน ไม่ให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งใช้ประโยชน์ได้เช่นกันเทคนิคสมมติเหตุการณ์เป็นเทคนิคที่ใช้แบบสอบถาม เพื่อสำรวจความพอใจของบุคคลที่มีต่อสิ่งแวดล้อมโดยตรง (Stated Preference Method) สามารถใช้ประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมจากมูลค่าการใช้ประโยชน์ (Use Value) มูลค่าไม่ได้ใช้ประโยชน์ (Non-Use Value) และมูลค่าเผื่อจะใช้ (Option Value) โดยใช้คำถามที่ต้องการให้บุคคลบอกถึงระดับประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นจริง หรือเป็นเหตุการณ์ที่สมมติขึ้น (Hypothetical Markets)

เทคนิคสมมติเหตุการณ์มีความคล่องตัวสูง สามารถนำมาใช้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้หลายประเภท เพื่อศึกษาความพอใจของประชาชนที่มีต่อผลกระทบที่จะเกิดขึ้น (อรพรรณและอิทธิพล, 2552) ดังนั้นสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับสถานการณ์ที่ต่างกันออกไป โดยปรับคำถามที่ใช้สร้างสถานการณ์สมมติ (Hypothetical Market) และสำรวจทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างให้ตรงกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในการวิจัยครั้งนี้เป็นการประเมินมูลค่าสิ่งแวดล้อมด้วยเทคนิคสมมติเหตุการณ์ (Contingent Valuation Scenario) ที่มีการระบุการเปลี่ยนแปลงคุณภาพของแหล่งนันทนาการและสิ่งแวดล้อมที่ต้องการประเมินค่า พร้อมทั้งเสนอมาตรการที่จะช่วยในการปกป้องคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ใช้คำถามที่ต้องการค้นหามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของนักท่องเที่ยว โดยสมมติให้มีการจัดการแหล่งท่องเที่ยวคาร์บอนต่ำบนเกาะล้าน เพื่อให้นักท่องเที่ยวตระหนักถึงการมีส่วนร่วมในลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่ง บริการที่พักแรม และกิจกรรมท่องเที่ยว พร้อมทั้งเสนอนโยบายในการจัดการท่องเที่ยวที่เน้นกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ที่ให้ความเพลิดเพลินและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดโดยหวังผลให้นักท่องเที่ยวตระหนักถึงคุณค่าของสิ่งแวดล้อมและภัยคุกคามจากภาวะโลกร้อนที่เกิดจากกิจกรรมท่องเที่ยว

สำหรับประเภทคำถามที่ใช้เลือกในงานวิจัยนี้ เป็นการใช้คำถามปลายปิดแบบถามครั้งเดียว (Close ended single bound) เนื่องจากมีความเหมาะสมมากกว่าการใช้คำถามปลายเปิด (Open ended question) ในการใช้คำถามปลายเปิดนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามอาจไม่เปิดเผยความเต็มใจที่จะจ่ายอย่างแท้จริง และมักจะพบว่าผู้ตอบจำนวนมากตอบค่าเป็นศูนย์ เนื่องจากไม่ทราบตัวเลขที่เหมาะสม (อุดมศักดิ์, 2556) การใช้คำถามปลายปิดแบบถามครั้งเดียว สร้างปัญหาการยึดติดกับตัวเลขน้อยกว่าการถามแบบสองครั้ง (Nomura and Akai, 2004) กล่าวคือ ในการถามแบบสองครั้ง ถ้ากำหนดราคาเสนอเริ่มต้น (Bidprice) สูง ราคาเสนอที่สองจะสูงขึ้นตามไปด้วย (Starting Point Effects) ซึ่งจะทำให้ค่าประมาณความเต็มใจที่จะจ่ายสูงกว่าความเป็นจริง (อุดมศักดิ์ ศีลประชาวศ์, 2556)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินมูลค่าด้วยวิธีสมมติเหตุการณ์ ที่มีประเด็นเกี่ยวกับการลดภาวะโลกร้อน ปรากฏการณ์เรือนกระจก หรือลดมลพิษที่เกิดจากคาร์บอนมอนอกไซด์ ยังไม่พบในประเทศไทย อย่างไรก็ตามมีการศึกษาความเต็มใจที่จะจ่าย เพื่อฟื้นฟูสภาพอากาศในเขตควบคุมมลพิษของจังหวัดระยอง ณัฐกิตติ์ กิตติณัฐพงศ์ (2555) วิเคราะห์ความเต็มใจจะจ่ายเงินส่วนตัวของประชาชนในจังหวัดระยอง จำนวน 150 ราย เพื่อฟื้นฟูสภาพอากาศในเขตควบคุมมลพิษ ด้วยวิธีลงคะแนนเสียงสนับสนุนมาตรการฟื้นฟูคุณภาพอากาศ โดยใช้คำถามปลายปิดแบบถามครั้งเดียว (Single Bound Dichotomous Choice) ซึ่งกำหนดราคาเสนอเริ่มต้น 5 ราคา ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนเต็มใจที่จะลงคะแนนเสียงเพื่อสนับสนุนมาตรการฟื้นฟูคุณภาพอากาศในจังหวัดระยองอยู่ที่ 1,000 บาทต่อปี เมื่อคำนวณหามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายรวมของประชากรจังหวัดระยอง ได้มูลค่ารวมเท่ากับ 297 ล้านบาท นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ใช้วิธีไม่ใช้พารามิเตอร์คำนวณหาความเต็มใจที่จะจ่ายเฉลี่ยได้เท่ากับ 1,483.33 บาท ต่อครัวเรือนต่อปีมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายรวมเท่ากับ 442 ล้านบาท ในส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้แบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) พบว่าตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ มูลค่าที่จะให้จ่าย รายได้ อายุ การศึกษา และสถานภาพการสมรส

สำหรับงานวิจัยในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย เพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นั้น ได้มีการศึกษาอย่างแพร่หลาย อาทิเช่น Lu and Shon (2012) ได้ทำการสำรวจความเต็มใจที่จะจ่ายของผู้โดยสารเครื่องบินเพื่อ Carbon-offsets โดยใช้วิธีสมมติเหตุการณ์และคำถามปลายปิดแบบถามสองครั้ง จากกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 1,000 คน ในประเทศไต้หวัน ซึ่งเป็นผู้โดยสารสายการบินที่ใช้บริการสายการบินเดินทางไปยังประเทศต่างๆ ในแถบเอเชีย ยุโรป อเมริกาเหนือและโอเชียเนีย ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า ตัวแปรลักษณะการเดินทางและภูมิหลังของบุคคล การรับรู้โครงการลดคาร์บอนของผู้โดยสารเครื่องบิน มีอิทธิพลต่อมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย

Kotchen, Boyle and Leiserowitz (2013) ได้ศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อสนับสนุนนโยบายการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศแห่งชาติ จากการสัมภาษณ์ประชากรในสหรัฐอเมริกาจำนวน 2,034 คน ผลการศึกษาพบว่าประชากรในสหรัฐอเมริกามีความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกร้อยละ 17 ภายในปี ค.ศ. 2020 ซึ่งมีการประมาณการไว้ว่า ความเต็มใจที่จะจ่ายจะอยู่ที่ 60 ดอลลาร์ต่อคนต่อปี ผู้วิจัยพบว่าความเต็มใจที่จะจ่ายเฉลี่ยไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญไม่ว่าจะเป็นนโยบายระบบการซื้อขายใบอนุญาตปล่อยก๊าซเรือนกระจก ภาษีคาร์บอน หรือกฎระเบียบการปล่อยก๊าซเรือนกระจก แต่ความเต็มใจที่จะจ่ายมีความแตกต่างกันตามลักษณะประชากรศาสตร์ในแต่ละนโยบาย ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความเต็มใจที่จะจ่าย ได้แก่ ระดับการศึกษาที่สูงขึ้นมีความเต็มใจที่จะจ่ายเพิ่มขึ้น และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้สังกัดพรรคการเมืองมีความเต็มใจที่จะจ่ายน้อยกว่า

Duan, Lu, and Yan (2014) ศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายของประชาชนจีน เพื่อสนับสนุนนโยบายลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วยวิธีสมมติเหตุการณ์ โดยการเก็บแบบสอบถามทั้งหมด 1,653 ตัวอย่าง จาก 4 มณฑล ได้แก่ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ ซานตง และฝูเจี้ยน ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนจีนมีความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 201.86 หยวนต่อคนต่อปี กลุ่มตัวอย่างในมณฑลปักกิ่งมีความเต็มใจที่จะจ่ายสูงสุด ตามด้วยกลุ่มตัวอย่างในมณฑลฝูเจี้ยนและซานตง ในขณะที่มณฑลเซี่ยงไฮ้มีความเต็มใจที่จะจ่ายน้อยที่สุด ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้สูงที่มีความพึงพอใจกับสภาพชีวิตในปัจจุบัน และมีการรับรู้ถึงปัญหาสภาพอากาศเปลี่ยนแปลง มีความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่า นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อย เพศชาย และเป็นสมาชิกพรรคคอมมิวนิสต์ มีความเต็มใจที่จะจ่ายมากกว่า ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของนโยบายการสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ดังนั้นการใช้ภาษีคาร์บอนในการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ จะต้องพิจารณาตามระดับความเต็มใจที่จะจ่ายของแต่ละกลุ่มสังคม

3. วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่องมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมเข้าชมของนักท่องเที่ยว เพื่อการจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำในพื้นที่กรณีศึกษาเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ได้ใช้กระบวนการวิจัยทางสังคมศาสตร์ โดยเริ่มจากการเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลมาแปลผลโดยใช้การวิเคราะห์ทางสถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงปริมาณ อภิปรายผลและนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจและรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัว (Face-to-Face) จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มผู้ได้รับประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรการท่องเที่ยว (Users) นั่นคือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ตั้งใจมาพักผ่อนที่เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี อายุระหว่าง 15 – 60 ปีและเป็นผู้มีรายได้ของตนเอง

จำนวน 400 คนโดยอาศัยการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เพื่อความสะดวกและรวดเร็ว โดยเลือกสุ่มนักท่องเที่ยวที่กำลังพักผ่อนตามแนวชายหาด 7 แห่ง ได้แก่ หาดตาแหวน หาดนวล หาดแสม หาดเทียน หาดตายาย หาดสังวาลย์ และหาดทองหลาง ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ – เมษายน พ.ศ.2557 คำถามที่ใช้ถามในเหตุการณ์สมมติเป็นแบบคำถามปลายปิดแบบถามครั้งเดียว โดยเสนอราคาเริ่มต้น 5 ระดับราคาประกอบด้วย 50 บาท 70 บาท 100 บาท 120 บาทและ 150 บาท

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้รวบรวมเอกสาร รายงาน ผลงานวิจัยทั้งไทยและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้เทคนิคสมมติเหตุการณ์ เพื่อนำมาประยุกต์กับกรณีศึกษา นอกจากนี้ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยว ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพของแหล่งนันทนาการ ตลอดจนข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ที่ทำการศึกษาวิจัย และได้ทำการทดสอบแบบสอบถามเบื้องต้น (Pretest) จำนวน 30 ชุด เพื่อสร้างสถานการณ์สมมติที่เป็นไปได้ และเพื่อหาราคาเสนอเริ่มต้นที่เหมาะสมจากคำถามปลายเปิด จากนั้นจึงออกแบบสอบถามที่ใช้จริงที่ใช้ในการเก็บข้อมูลโดยแบ่งคำถามออกเป็น 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นการถามข้อมูลพฤติกรรมการท่องเที่ยว ความรู้ความเข้าใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่มาจากการท่องเที่ยว รวมถึงทัศนคติของนักท่องเที่ยวที่มีต่อปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจเลือกแหล่งนันทนาการ

ส่วนที่ 2 เป็นการศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมของนักท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ เป็นการถามความยินดีที่จะจ่ายจากราคาเสนอเริ่มต้น ที่กำหนดให้ 5 ราคา ก่อนเริ่มคำถามผู้สัมภาษณ์จะพูดคุยกับกลุ่มตัวอย่าง โดยอธิบายถึงวัตถุประสงค์ในการทำวิจัย และเหตุการณ์สมมติที่สร้างขึ้นโดยใช้ CV Scenario กลุ่มตัวอย่างจะถูกนำเสนอรายละเอียด จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น รวมถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากกระบวนการท่องเที่ยว ท้ายสุดเป็นการนำเสนอนโยบายในการจัดการท่องเที่ยว เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ พร้อมทั้งถามว่า ท่านยินดีที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมหรือไม่ ถ้าตอบว่าเต็มใจ นักท่องเที่ยวจะถูกเสนอราคาใดราคาหนึ่งใน 5 ระดับราคาซึ่งเป็นไปอย่างสุ่ม สำหรับเหตุการณ์สมมติ (CV Scenario) ที่ใช้ในแบบสอบถามปรากฏอยู่ในภาคผนวก

ส่วนที่ 3 เป็นการนำเสนอข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ สถานภาพ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้และจำนวนสมาชิกในครัวเรือน เพื่อศึกษาลักษณะนักท่องเที่ยวและเปรียบเทียบปัจจัยมีผลต่อระดับราคา ที่กลุ่มนักท่องเที่ยวเต็มใจที่จะจ่าย

ในการวิเคราะห์ ผู้วิจัยเลือกใช้แบบจำลองโลจิต (Logit Model) ในการประมาณค่าทางสถิติ จากการประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ด้วยวิธีสมมติเหตุการณ์ เพื่อคำนวณหามูลค่าความเต็มใจจ่ายค่าธรรมเนียมของนักท่องเที่ยว โดยกำหนดให้ค่าความคลาดเคลื่อนของแบบจำลองกระจายตัวแบบโลจิติกส์ ในการเลือกใช้ค่าตามปลายปิดแบบถ้ามครั้งเดียว ซึ่งเป็นการถามเพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบว่าเต็มใจที่จะจ่ายหรือไม่ โดยกำหนดให้ประชาชนมีความพึงพอใจต่อคุณภาพของแหล่งนันทนาการภายหลัง ที่มีการจัดการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ มากกว่าคุณภาพของแหล่งนันทนาการก่อนมีการจัดการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ สามารถแสดงตามแบบจำลองได้ดังนี้ (อุดมศักดิ์, 2556)

$$U_1(y_j - WTP, Q_1, Z_j, \varepsilon_{1j}) > U_0(y_j - 0, Q_0, Z_j, \varepsilon_{0j}) \quad (1)$$

โดยที่	U	คือฟังก์ชันอรรถประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Utility Function)
	Y_j	คือรายได้ของนักท่องเที่ยว
	WTP	คือจำนวนเงินที่ยินดีจ่าย (Willingness to Pay)
	Q	คือสภาพสิ่งแวดล้อมในระดับที่แตกต่างกัน
	Z	คือลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของนักท่องเที่ยว
	ε	คือความคลาดเคลื่อนเชิงสุ่ม
	j	คือนักท่องเที่ยวคนที่ j

ความน่าจะเป็นที่นักท่องเที่ยวตอบว่ายินดีจะจ่าย สามารถเขียนเป็นสมการได้ดังนี้

$$\text{Pr ob}(Yes_j) = \text{Pr ob}[U_1(y_j - WTP, Q_1, Z_j) + \varepsilon_1 > U_0(y_j - 0, Q_0, Z_j) + \varepsilon_0] \quad (2)$$

โดยที่ ε คือ ความคลาดเคลื่อนเชิงสุ่มที่มีการแจกแจงแบบโลจิสติกส์ (Logistic probability distribution) ในแบบจำลองโลจิต ความน่าจะเป็นของผู้ถูกสัมภาษณ์ที่จะเต็มใจจ่าย สามารถเขียนเป็นสมการได้ดังนี้

$$\text{Pr ob}(Yes) = \frac{1}{1 + e^{-\Delta u}} \quad (3)$$

ถ้ากำหนด $U(y_j - WTP, Q_1, Z_j)$ ให้เป็นสมการเส้นตรงจะได้ความสัมพันธ์ดังนี้

$$\text{Log} \left[\frac{\text{Pr ob}(Yes)}{1 - \text{Pr ob}(Yes)} \right] = \alpha_0 + \beta_1 BID + \beta_2 Q_1 + \beta_3 Z_j \quad (4)$$

ดังนั้นการคำนวณมูลค่าเฉลี่ยของความเต็มใจจะจ่ายสูงสุด สามารถหาได้จากสมการดังนี้

$$\text{Mean maximum WTP} = \frac{1}{\beta_1} \left[\ln \left(1 + e^{\alpha_0 + \beta_2 Q + \sum \beta_j Z_j} \right) \right] \quad (5)$$

โดยที่ β_0 คือ ค่าคงที่ และ BID คือ ราคาเสนอที่สอดคล้องกับความเต็มใจที่จะจ่ายของนักท่องเที่ยว

4. อภิปรายผลการวิจัย

จากการทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficients) ของตัวแปรอิสระซึ่งต้องไม่มีความสัมพันธ์เชิงเส้นกันสูงหรือมีความสัมพันธ์เชิงเส้นกันอย่างสมบูรณ์นั้น ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบ Pearson correlations พบว่าตัวแปรอิสระแต่ละตัวมีค่าไม่เกิน 0.8 จึงไม่เกิดปัญหา Multicollinearity ดังนั้นตัวแปรทั้งหมดที่ใช้ในสมการแสดงอยู่ในตารางที่ 2

ตารางที่ 2: ตัวแปรต้นและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลผ่านแบบจำลองโลจิสติก

ตัวแปร	รายละเอียด	ค่าเฉลี่ย
AGE	อายุ (ปี)	32.25
GEN	เพศ (0 = หญิง และ 1 = ชาย)	0.65
HH	จำนวนสมาชิกในครอบครัว (คน)	3.25
EDU	ระดับการศึกษา (1 = ปริญญาตรีขึ้นไป และ 0 = ต่ำกว่าปริญญาตรี)	0.625
INC	รายได้สุทธิต่อเดือน (1,000 บาท)	12.633
VIS	ความตั้งใจที่จะกลับมาเที่ยวที่เกาะล้านในอนาคต (1 = มีความตั้งใจที่จะกลับมาอีก และ 0 = ไม่มีความตั้งใจที่จะกลับมาอีก)	0.875
LOW	การรับรู้เกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ (1 = ทราบ และ 0 = ไม่ทราบ)	0.75

ในการประเมินค่าสัมประสิทธิ์ของฟังก์ชันความเต็มใจจ่ายเพื่อนำไปคำนวณหาค่าความเต็มใจจ่ายเฉลี่ยต่อไปนั้นในกรณีที่ตัวแปรเชิงกลุ่มมีเพียง 2 ค่าคือ 1 กับ 0 ในการประมาณค่าจะใช้การวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกแบบสองทางเลือก (Binary Logistic Regression Analysis) โดยกำหนดให้ความเต็มใจจ่ายเป็นตัวแปรตาม (Y_i) สมการที่ใช้ในการศึกษาสามารถเขียนได้ดังนี้

$$Y_i = f(\text{BID}, \text{AGE}, \text{SEX}, \text{HH}, \text{EDU}, \text{INC}, \text{VIS}, \text{LOW}) \quad (6)$$

จากข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีสถานภาพโสด อายุเฉลี่ย 32 ปี สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท รายได้หลังหักภาษีเฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 12,633 บาท จำนวนสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ย 3 คน ในช่วงเวลา 1 ปีที่ผ่านมา

นักท่องเที่ยวมาพักผ่อนที่เกาะล้านประมาณ 1.56 ครั้ง เมื่อสอบถามถึงความเป็นไปได้ที่จะกลับมาเที่ยวเกาะล้าน ร้อยละ 87.5 ตอบว่ามีความตั้งใจที่จะกลับมาเที่ยวอีกในอนาคต นอกจากนี้ยังพบว่านักท่องเที่ยวไทยกว่าร้อยละ 75 มีการรับรู้เกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ

ในส่วนของการสำรวจความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อคุณภาพแหล่งนันทนาการ (ตารางที่ 3) พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจมากที่สุด ในความสวยงามตามธรรมชาติของชายหาด น้ำทะเล และสิ่งแวดล้อมรอบเกาะ (ค่าเฉลี่ย 4.71) รองลงมาคือ ความคุ้มค่าของเงินที่จ่ายเพื่อการใช้บริการที่พัก อาหาร และเครื่องดื่ม (ค่าเฉลี่ย 4.64) ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างให้ความพึงพอใจน้อย ในเรื่องปริมาณนักท่องเที่ยวในการรองรับของพื้นที่เกาะล้าน (ค่าเฉลี่ย 2.42) และการจัดการบริหารของภาครัฐในการให้บริการระบบสาธารณูปโภค คมนาคม และความปลอดภัยรอบเกาะ (ค่าเฉลี่ย 2.46) ตามลำดับสาเหตุที่นักท่องเที่ยวให้ความพึงพอใจน้อยนั้น ส่วนหนึ่งมาจากปริมาณนักท่องเที่ยวที่มากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา อาทิ ความแออัดในแหล่งนันทนาการ ระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้าและน้ำประปาไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ การใช้พลังงานน้ำมันจากการให้บริการรถเช่า ซึ่งก่อให้เกิดปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการรักษาความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวยังไม่เข้มงวดสิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเกาะล้านเป็นแหล่งนันทนาการในการพักผ่อนหย่อนใจครั้งต่อไป และจากความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวโดยใช้คำถามปลายเปิดเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องการให้ภาครัฐมีจัดการบริหารท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยให้ผู้ประกอบการ ชุมชน และนักท่องเที่ยวมีส่วนร่วม

ตารางที่ 3: ค่าเฉลี่ยค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว

หัวข้อ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความพึงพอใจ
1. ความสวยงามของชายหาด น้ำทะเลและสิ่งแวดล้อมรอบเกาะ	4.71	0.45	มากที่สุด
2. ความคุ้มค่าของเงินที่จ่ายเพื่อการใช้บริการที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม การนันทนาการ	4.64	0.53	มากที่สุด
3. ความแออัดของปริมาณนักท่องเที่ยวในการรองรับของพื้นที่เกาะล้าน	2.32	0.52	น้อย
4. การอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่นตามวิถีชุมชนดั้งเดิม	3.35	0.43	ปานกลาง
5. การจัดการบริหารของภาครัฐในการให้บริการระบบสาธารณูปโภค คมนาคม และความปลอดภัยรอบเกาะ	2.46	0.31	น้อย

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยแปลความหมายระดับความพึงพอใจได้ว่า คือ 4.51 – 5.00 หมายถึงมากที่สุด 3.51 – 4.50 หมายถึงมาก 2.51 – 3.50 หมายถึงปานกลาง 1.51 – 2.50 หมายถึงน้อย 1.00 – 1.50 หมายถึงน้อยที่สุด

สำหรับผลการวิเคราะห์สถิติโดยใช้แบบจำลองถดถอยโลจิสต์ที่นำเสนอในตารางที่ 4 พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญร้อยละ 5 อย่างมีความสัมพันธ์ทางสถิติในทิศทางตรงข้ามกับตัวแปร ความเต็มใจจะจ่าย (WTP) ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์ของราคาที่น่าเสนอ (BID) มีค่าเป็นลบซึ่งแสดงว่า เมื่อราคาที่สอบถามความเต็มใจที่จะจ่ายสูงขึ้น โอกาสที่กลุ่มตัวอย่างจะตอบว่าเต็มใจที่จะจ่ายจะมีค่าลดลง ในขณะที่ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระที่มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับความเต็มใจที่จะจ่าย ได้แก่ ตัวแปรอายุ (AGE) มีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวกหมายความว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากจะมีความยินดีที่จะจ่าย เพื่อสนับสนุนนโยบายการจัดกิจกรรมลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อย เช่นเดียวกับค่าสัมประสิทธิ์การศึกษา (EDU) มีค่าเป็นบวก หมายถึงนักท่องเที่ยวที่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีขึ้นไป มีโอกาสที่จะตอบว่า เต็มใจจะจ่ายมากกว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีการศึกษาดำกว่าระดับปริญญาตรี

สำหรับตัวแปรที่เกี่ยวกับคุณภาพของแหล่งนันทนาการ ได้แก่ ตัวแปรความตั้งใจที่จะกลับมาพักผ่อนที่เกาะล้านในอนาคต (VIS) สามารถตีความได้ว่า นักท่องเที่ยวที่มีความตั้งใจจะกลับมาท่องเที่ยวเกาะล้านในอนาคต จะมีความเต็มใจที่จะจ่ายเพื่อสนับสนุนการจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเพิ่มขึ้น โดยกำหนดให้ปัจจัยอื่นคงที่ นอกจากนี้การรับรู้เกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ (ECO) เป็นตัวแปรหุ่น สามารถตีความได้ว่า เมื่อนักท่องเที่ยวมีการรับรู้เกี่ยวกับการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ มีโอกาสที่จะความเต็มใจที่จะสนับสนุนค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้น โดยตัวแปรอื่นคงที่

มูลค่าเฉลี่ยของความเต็มใจจะจ่ายสูงสุด (Mean Maximum WTP) ของนักท่องเที่ยวในการสนับสนุนการจัดการแหล่งท่องเที่ยวคาร์บอนต่ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งคำนวณได้จากสมการที่ 5 มีมูลค่าอยู่ที่ 102.13 บาทต่อคนต่อครั้ง เมื่อนำมาคูณกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยือนเกาะล้าน เฉลี่ยปีละ 1,957,583 คน สามารถนำไปคำนวณหามูลค่าทางเศรษฐศาสตร์จากการใช้ประโยชน์ของนักท่องเที่ยว ที่สนับสนุนนโยบายการจัดการแหล่งท่องเที่ยวใช้ประโยชน์จากแหล่งนันทนาการเกาะล้านได้เท่ากับ 199,927,951.80 บาท

ตารางที่ 4: ผลการวิเคราะห์ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจที่จะจ่ายโดยใช้วิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสต์

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์	P[Z > z]
Constant	3.6572**	0.0398
BID	-0.0187***	0.0033
AGE	0.7683***	0.0086
GEN	0.3562	0.1156
HH	-0.8792	0.2374
EDU	2.3766**	0.0273
INC	2.6792**	0.0182
VIS	1.354***	0.0032
LOW	1.2983**	0.0452
N	400	
Pseudo R ²	0.3568	
χ^2	182.2588***	
Log likelihood	-212.9523	

ที่มา: จากการประมาณค่า, 2559

หมายเหตุ: **ระดับนัยสำคัญ 0.05 และ ***ระดับนัยสำคัญ 0.01

5. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

โดยภาพรวมนักท่องเที่ยวไทยส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในความสวยงามของชายหาด น้ำทะเล และสิ่งแวดลอมรอบเกาะมากที่สุด ในขณะที่นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจน้อย เนื่องจากสภาพความแออัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากเกินไป และจากผลการศึกษามูลค่าความเต็มใจที่จะจ่าย เพื่อการจัดการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำบนเกาะล้าน โดยใช้เทคนิคสมมติเหตุการณ์ พบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความเต็มใจที่จะจ่ายของนักท่องเที่ยวไทยเพื่อสนับสนุนการลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ได้แก่ ตัวแปรราคาที่น่าเสนอ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ ความตั้งใจที่กลับมาพักผ่อนที่เกาะล้านในอนาคต และการรับรู้เกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ ขณะที่มูลค่าเฉลี่ยของความเต็มใจจะจ่ายสูงสุดของนักท่องเที่ยว อยู่ที่ 102.13 บาท ต่อคนต่อครั้ง เมื่อนำมาคำนวณหามูลค่าทางเศรษฐศาสตร์จากการใช้ประโยชน์แหล่งนันทนาการ พบว่ามีมูลค่าเท่ากับ 199,927,951.80 บาทต่อปี

ข้อมูลที่ได้จากผลวิจัยนี้ หน่วยงานการท่องเที่ยว เทศบาลเมืองพัทยา หรือองค์กรด้านสิ่งแวดล้อมสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และจัดการทรัพยากรธรรมชาติบนเกาะล้านให้เหมาะสมและได้รับประโยชน์สูงสุด รวมถึงเป็นกรณีศึกษาตัวอย่างเพื่อนำไปเป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้กับการประเมินมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์บนแหล่งนันทนาการอื่นๆ ที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์คล้ายกัน สำหรับข้อเสนอแนะเกี่ยวเชิงนโยบายที่ได้จากผลการศึกษาครั้งนี้

1. ข้อมูลที่ได้สามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าโครงการลงทุนต่างๆ ด้วยวิธีต้นทุนและผลตอบแทน (Cost-Benefit Analysis) ที่เกี่ยวกับการลงทุนในกิจกรรมคาร์บอนต่ำต่างๆ เช่น การลงทุนติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์สำหรับผู้ประกอบการ การสร้างโรงเผาขยะชีวภาพหรือบ่อบำบัดน้ำเสียบนเกาะ ผลการศึกษาจะช่วยให้การตัดสินใจในการจัดทำงบประมาณเพื่อการสนับสนุนการจัดการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ และยกระดับคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว ผลประโยชน์ของโครงการลงทุนเหล่านี้ได้ประมาณการไว้ได้เท่ากับ 199,927,951.80 บาทต่อปี งบประมาณการลงทุนต่อปีควรมีค่าไม่เกินผลประโยชน์ต่อปี จึงจะมีความคุ้มค่าในการลงทุน
2. ปัจจุบันนักท่องเที่ยวนิยมรูปแบบการท่องเที่ยว ที่เน้นกิจกรรมที่ให้ความเพลิดเพลินและให้ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ผู้ประกอบการสามารถนำมูลค่าความเต็มใจที่จะจ่ายของนักท่องเที่ยว ไปใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ราคาสำหรับแพคเกจท่องเที่ยวแบบต่างๆ โดยเน้นกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่ให้นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการลดการใช้พลังงาน และปลูกจิตสำนึกในการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวและวิถีชุมชนดั้งเดิม
3. จากสภาพปัจจุบันจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามากำกับดูแลการใช้ประโยชน์ทรัพยากรการท่องเที่ยวบนเกาะให้มากขึ้น เนื่องจากปริมาณนักท่องเที่ยวที่มากเกินไป รวมถึงการใช้ประโยชน์ด้านนันทนาการที่เกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่มีโอกาสมากที่จะทำให้ทรัพยากรการท่องเที่ยวเสื่อมโทรมลง และยิ่งจะลดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ซึ่งจะทำให้การเติบโตในธุรกิจท่องเที่ยวบนเกาะล้านหยุดชะงักลงไปด้วย ดังนั้นภาครัฐจึงควรกำหนดมาตรการต่างๆ ในการควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยวให้อยู่ในปริมาณที่เหมาะสม โดยที่แหล่งท่องเที่ยวไม่เสื่อมโทรม และยังรักษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในการตัดสินใจเลือกมาพักผ่อนที่เกาะล้านไว้ได้

4. มูลค่าความเต็มใจที่จ่ายค่าธรรมเนียมที่คำนวณได้ สามารถนำมาพิจารณาในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเข้าใช้แหล่งนันทนาการเกาะล้านในอนาคต ปัจจุบันค่าธรรมเนียมในการเข้าชมอุทยานแห่งชาติ สำหรับนักท่องเที่ยวไทย อยู่ที่คนละ 40 บาทต่อครั้ง จากการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวไทยมีความเต็มใจจะจ่ายประมาณ 100 บาท ต่อคนต่อครั้ง เพื่อเข้าไปใช้แหล่งนันทนาการ หากหน่วยงานภาครัฐนำมาใช้ตั้งราคาเพื่อการจัดเก็บค่าธรรมเนียมแล้ว รายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมนี้ สามารถนำมาใช้ในการดูแลและบริหารโครงการสาธารณะประโยชน์ที่ช่วยลดภาวะโลกร้อน และลดกิจกรรมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้ฟื้นฟูและพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวให้ยั่งยืนตลอดไป

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไปเนื่องจากข้อจำกัดด้านเวลาและงบประมาณการวิจัยครั้งนี้จึงเลือกสุ่มตัวอย่างเฉพาะนักท่องเที่ยวไทยที่มาเยือนที่เกาะล้านเท่านั้น สำหรับการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาความเต็มใจที่จะจ่ายของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพิ่มเติมเพื่อใช้ประโยชน์ในการกำหนดค่าธรรมเนียมเข้าชมที่เหมาะสม นอกจากนี้ควรทำการประเมินมูลค่าที่เกิดจากการไม่ได้ใช้ประโยชน์จากแหล่งนันทนาการ เพื่อคำนวณหามูลค่าทางเศรษฐกิจทั้งหมด (Total Economic Value: TEV)

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- ณัฐกิตติ์ กิตติณัฐพงศ์ (2555) วิเคราะห์ความเต็มใจจะจ่ายเพื่อฟื้นฟูสภาพอากาศในเขตควบคุมมลพิษของจังหวัดระยองวารสาร เศรษฐศาสตร์สุขุโทยธรรมาราช ปีที่ 6 ฉบับที่ 2 มีนาคม 2555
- Nattakit Kittinattapong (2555) An analysis of willingness to pay for cleaning up air pollution in a pollution control area: A case study of Rayong. Sukhothaitammarat Economics Journal. Vol. 6 No. 2 March 2555. (In thai).
- สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย. (2539). การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์. จาก <http://std.kku.ac.th/4830801696/nor1/index2.htm>
- Thailand Science and Environment Research Institute. (2539) Ecotourism. Retrieved from <http://std.kku.ac.th/4830801696/nor1/index2.htm> (In thai).
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ (2559) สังคมคาร์บอนต่ำ จาก http://www.onep.go.th/library/index.php?option=com_content&view=article&id=70:-low-carbon-society&catid=22:2012-03-12-02-54-55&Itemid=31
- National Science Technology and Innovation Policy Office. (2559) Low carbon society. Retrieved from http://www.onep.go.th/library/index.php?option=com_content&view=article&id=70:-low-carbon-society&catid=22:2012-03-12-02-54-55&Itemid=31 (In thai).
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ (2559). ท่องเที่ยวไทย.....จะก้าวต่อไปทางไหน? จาก http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/citizen/news/poll_thaitravel.jsp
- National Statistical Office (2559). Thai Tourism ... Next step? Retrieved from http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/citizen/news/poll_thaitravel.jsp (In thai).
- หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ (2557). สถิตินักท่องเที่ยวที่มาเยือนเกาะล้าน ปี พ.ศ. 2550 - 2556 จาก http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1416306413
- Prachachart (2557). Tourism statistics in Ko Lan. Retrieved from http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1416306413 (In thai).
- องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (2554) รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการจัดทำมาตรการลดภาวะโลกร้อนกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนตุลาคม 2554
- Designated Areas for Sustainable Tourism Administration (2554) Final Report: Measures for reducing global warming and sustainable tourism. December 2554. (In thai).
- อุดมศักดิ์ ศิลประชาวงศ์ (2556). การประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของทรัพยากรสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ: พี.เอ.ลีฟวิ่ง.

Udomsak Seenprachawong (2556). Economic valuation of environmental resources. Bangkok: P.A. Living. (In thai).

อรพรรณ ณ บางช้าง และ อิทธิพล ศรีเสาวลักษณ์ (2552). โครงการศึกษาแนวทางการประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจจากผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อสนับสนุนกระบวนการยุติธรรม, สถาบันวิจัยและพัฒนาคดีสำนักงานศาลยุติธรรม.โรงพิมพ์วิฑูรย์การปก

Orapan Na Bangchang and Ittipon Srisaowalak (2552). Guidelines for economic valuation of environmental impacts to support justice process. Rapeepattanasak Institute. Court of Justice. Vitoonkanpok Press. (In thai).

อำนาจเจริญศิลป์ (2543). การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพมหานครโอเดียนสโตร์
Amnat Charoensilp (2543). Natural resources and Environmental Management. Bangkok. Odeon store. (In thai).

ภาษาอังกฤษ

Duan, H.X, Lü, Y.L. and Yan, L. (2014) Chinese Public's Willingness to Pay for CO2 Emissions Reductions: A Case Study from Four Provinces/Cities, *Advances in Climate Change Research*. 5 (2): 100–110.

Kotchen, M.J., Boyle, K.J. and Leiserowitz, A.A. (2013) Willingness-to-pay and policy-instrument choice for climate-change policy in the United States. *Energy Policy*. 55:617–625.

Lu, J.L. and Shon, Z.Y. (2012) Exploring airline passengers' willingness to pay for carbon offsets. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 17 (2): 124–128.

Nomura, N. and Akai, M. (2004) Willingness to Pay for Green Electricity in Japan as Estimated Through Contingent Valuation Method. *Applied Energy*. 78: 453-463.

ภาคผนวก

**แบบสัมภาษณ์ความเต็มใจจะจ่ายค่าธรรมเนียมของนักท่องเที่ยว
เพื่อการจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ: กรณีศึกษาเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี**

แบบสอบถามนี้ใช้เพื่อการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาท่องเที่ยวที่เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ซึ่งแบบสอบถามนี้เป็นงานวิจัยอิสระของนางสาวสุนิดา พิริยะภาดาอาจารย์คณะ เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา ข้อมูลของท่านจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ต่อการศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงใคร่ขอความกรุณาท่านให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามโดยข้อมูลของท่านผู้วิจัยจะถือเป็นความลับขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

ส่วนที่ 1: ข้อมูลพฤติกรรมการท่องเที่ยวและความรู้ความเข้าใจที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ข้อ 1. ประสบการณ์ในการเดินทางมาเที่ยวที่เกาะล้านในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา (รวมครั้งนี้ด้วย)

() มาเป็นครั้งแรก () เคยมาแล้วและ 1 ปีที่ผ่านมา เดินทางมาแล้ว ____ ครั้ง

ข้อ 2. ท่านตั้งใจมาพักผ่อนที่เกาะล้านเป็นเวลา _____ วัน

ข้อ 3. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป-กลับจากบ้านท่านมายังท่าเรือแหลมบาลีฮาย เพื่อไปเกาะล้าน (เฉพาะตัวท่านคนเดียว) คิดเป็นเงินโดยประมาณ _____ บาทและใช้เวลาประมาณ _____ ชั่วโมง

ข้อ 4. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปเกาะล้านเฉพาะตัวท่านคนเดียว (โดยประมาณ)

- | | |
|---|-----------|
| 4.1 ค่าเรือโดยสารทั้งขาไปและขากลับ | _____ บาท |
| 4.2 ค่าที่พักทั้งหมด | _____ บาท |
| 4.3 ค่าอาหารและเครื่องดื่ม | _____ บาท |
| 4.4 นันทนาการ (เช่น ดำน้ำ, ตกปลาหมึก, พายเรือคายัค ฯลฯ) | _____ บาท |
| 4.5 ค่าของที่ระลึก | _____ บาท |
| 4.6 ค่าใช้จ่ายอื่นๆ | _____ บาท |

ข้อ 5. ท่านมีความพึงพอใจต่อคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวที่เกาะล้านหรือไม่

หัวข้อ	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ความสวยงามของชายหาด น้ำทะเลและสิ่งแวดล้อมรอบเกาะ					
2. ความคุ้มค่าของเงินที่จ่ายเพื่อการใช้บริการที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม การนันทนาการ					
3. ความแออัดของปริมาณนักท่องเที่ยวในการรองรับของพื้นที่เกาะล้าน					
หัวข้อ	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
4. การอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่นตามวิถีชุมชนดั้งเดิม					
5. การจัดการบริหารของภาครัฐในการให้บริการระบบสาธารณูปโภค คมนาคม และความปลอดภัยรอบเกาะ					

ความคิดเห็นอื่นๆ เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว _____

ข้อ 6. ท่านจะกลับมาเที่ยวที่เกาะเสม็ดภายในระยะเวลา 1 ปีข้างหน้าหรือไม่

() กลับมา

() ไม่กลับมา

ข้อ 7. ท่านทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ/ภาวะโลกร้อน หรือไม่

() ทราบ

() ไม่ทราบ

ข้อ 8. ท่านคิดว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในลักษณะต่างๆ เช่น อุณหภูมิที่สูงขึ้น ปริมาณฝนที่เปลี่ยนแปลง การฟอกสีของปะการัง ส่วนหนึ่งมีผลมาจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ใช่หรือไม่

() ใช่

() ไม่ใช่

ข้อ 9. ท่านทราบข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ (Low Carbon) หรือไม่ ถ้าทราบให้ท่านยกตัวอย่างรูปแบบกิจกรรมดังกล่าว

() ทราบ เช่น _____

() ทราบ

ข้อ 10. ปัญหาปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น การขยายตัวของเมือง ความแออัดของนักท่องเที่ยว ปัญหาขยะ น้ำเสีย ความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกแหล่งท่องเที่ยวหรือไม่

() ใช่

() ไม่ใช่ ข้ามไปส่วนที่ 2

ข้อ 10.1 ท่านเห็นด้วยหรือไม่หากภาครัฐจะจัดการบริหารการท่องเที่ยวท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยให้ผู้ประกอบการ ชุมชน และนักท่องเที่ยวมีส่วนร่วม

() เห็นด้วย

() ไม่เห็นด้วย เพราะ _____

ส่วนที่ 2 ความเต็มใจที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมของนักท่องเที่ยว

เกาะลันเป็นเกาะขนาดเล็กที่ตั้งอยู่ในอ่าวไทย มีพื้นที่ 4.07 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,500 ไร่ พื้นที่ส่วนใหญ่มีส่วนว่าโคงรอบเกาะ สลับภูเขาสูง ห่างจากชายฝั่งเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี เพียง 7 กิโลเมตร เกาะลันมีแหล่งปะการังที่สมบูรณ์แห่งหนึ่งของประเทศไทย จึงเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในชื่อ “หมู่เกาะปะการัง” (Coral Islands) นอกจากนั้นเกาะลันมีชายหาดที่สวยงาม และน้ำทะเลสะอาด เหมาะแก่การเล่นกีฬาทางน้ำ และอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร สามารถท่องเที่ยวแบบเช้า-เย็นกลับได้ ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อคนไม่สูงมากนัก ทำให้เกาะลันเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยวมาเยือนเกาะลันวันละหลายพันคน และเพิ่มขึ้นนับหมื่นคนในช่วงวันหยุดยาว

หลังจากเกาะลันได้ถูกพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ผลจากความเติบโตทางการท่องเที่ยวอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดปัญหาความแออัดของนักท่องเที่ยว ในขณะที่มาตรการจัดการท่องเที่ยวของหน่วยงานรัฐยังไร้ประสิทธิภาพในด้านมาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล และการป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหาน้ำเสีย ปัญหายะลันเกาะที่มีเฉลี่ยวันละ 40 ตันและบางส่วนเป็นขยะตกค้างไม่สามารถระบายออกได้ ในปี พ.ศ. 2552 องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) หรือ อพท. ได้ประกาศให้เมืองพัทยาและพื้นที่เชื่อมโยง (เกาะลัน) เป็นพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน มีเป้าหมายหลักคือ เพิ่มโอกาสด้านการท่องเที่ยวทั้งเชิงนิเวศ วัฒนธรรม เศรษฐกิจ ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ อันจะนำไปสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน มุ่งเน้นการพัฒนาความสมดุล 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เทศบาลเมืองพัทยাজึงคิดพัฒนาเกาะลันให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ไม่มุ่งเน้นธุรกิจเชิงพาณิชย์

แต่จากสภาพที่พบในปัจจุบัน ปัญหาความแออัดของนักท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม ทำให้เกิดขยะล้นเกาะ น้ำเสียจากกระบวนการผลิต การยึดพื้นที่สาธารณะมาใช้ประโยชน์ส่วนบุคคล ปัญหาสะสมเหล่านี้อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อคุณภาพของแหล่งนันทนาการและระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่งของเกาะลันได้ ในขณะที่นักท่องเที่ยวไม่ถูกเก็บค่าธรรมเนียมในการเข้าไปใช้แหล่งนันทนาการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เนื่องจากเกาะลันไม่ได้ถูกประกาศให้เป็นพื้นที่อนุรักษ์เหมือนอุทยานแห่งชาติ อย่างไรก็ตามการบริหารจัดการเพื่อให้อุปกรณ์ของแหล่งท่องเที่ยวเกาะลันเป็นที่น่าพึงพอใจของนักท่องเที่ยว จำเป็นต้องมีการลงทุน

ข้อ 11. หากภาครัฐกำหนดให้นักท่องเที่ยวต้องชำระค่าธรรมเนียมในการนั่งรถจักรยานเป็นจำนวน XX บาท โดยเงินจำนวนดังกล่าวจะถูกนำไปใช้ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวแบบ Low Carbon เพื่อให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตชาวบ้าน การจัดการปัญหาขยะ น้ำเสีย การผลิตกระแสไฟฟ้าจากกังหันลม การใช้จักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยว การปรุงอาหารโดยใช้วัตถุดิบที่มีอยู่บนเกาะ และกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ประเภทอื่นๆ ที่ช่วยกระตุ้นให้เกิดการลดภาวะโลกร้อน ท่านจะยินดีจ่ายเงินค่าธรรมเนียมใช้บริการ หรือไม่

- หมายเหตุ:
1. จำนวนเงินที่จะจ่ายค่าธรรมเนียมจะส่งผลให้ท่านมีเงินในการใช้จ่ายใช้สอยเพื่อสินค้าและบริการอื่นลดลง
 2. การเก็บค่าธรรมเนียมจะดำเนินการให้มีความเสมอภาคทั้งนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ
 3. สถานการณ์ข้างต้นเป็นการสมมติขึ้นเพื่อให้สามารถประเมินมูลค่าของผลกระทบที่เกิดจากการปัญหานโยบายการจัดการแหล่งท่องเที่ยวเกาะล้านที่ยังไร้ประสิทธิภาพ เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวตระหนักถึงการมีส่วนร่วมในลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกิจกรรมนั่งรถจักรยาน

ก่อนมีการจัดการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ



ภายหลังการจัดการท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ





() ยินดี ข้ามไปตอบข้อ 12

() ไม่ยินดี เพราะ _____

ถ้าท่านไม่ยินดีที่จะจ่ายเงินจำนวน XX บาท ท่านจะเต็มใจจ่ายค่าธรรมเนียมเป็นจำนวน _____ บาท

ข้อ 12. ท่านยินดีจ่ายเงินค่าธรรมเนียมเพื่อการสนับสนุนการจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำ เพราะเหตุใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() ประโยชน์ของตนเอง

() ประโยชน์ต่อคนรุ่นหลัง

() สังคมโดยรวม

() อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

ส่วนที่ 3: ข้อมูลเกี่ยวกับประชากรศาสตร์

13. เพศ () ชาย () หญิง

14. สถานภาพ () โสด () สมรส () หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่

15. อายุ _____ ปี

16. ระดับการศึกษาสูงสุดที่สำเร็จ

() ประถมศึกษา

() ปริญญาตรี

() มัธยมศึกษาตอนต้น

() ปริญญาโท/สูงกว่าปริญญาโท

() มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช., ปวส.

() อื่นๆ

17. ปัจจุบันท่านประกอบอาชีพ

() นักเรียน/นักศึกษา

() ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ

() พนักงานบริษัทเอกชน/รับจ้าง

() ธุรกิจส่วนตัว

() ไม่ได้ทำงาน / แม่บ้าน

() อื่นๆ (โปรดระบุ) _____

18. ปัจจุบันท่านมีรายได้หลังหักภาษีต่อเดือน _____ บาท

19. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน _____ คน

***** ขอขอบพระคุณที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถาม *****