

## ประเทศไทยเรียนรู้อะไรได้บ้าง : ถอดบทเรียนกรณีศึกษาการพัฒนาและการจัดการการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่คุ้มครองทางทะเล เกาะสิปาดัน (Sipadan Island) ประเทศมาเลเซีย

### What Can Thailand Learn? : Lesson Learned from Case Study of Tourism Development and Management in the Protected Area Sipadan Island, Malaysia

Pisit Tuntipisitkul  
Prince of Songkla University

#### บทคัดย่อ

การท่องเที่ยวทางทะเลในไทยแถบทะเลอันดามันหลังการเกิดคลื่นยักษ์ซึนามิ (Tsunami) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาได้มีการพัฒนาเติบโตที่รวดเร็วเป็นอย่างมากทั้งทางด้านปริมาณนักท่องเที่ยวและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวทางทะเลในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติทางทะเล ด้วยเหตุนี้เองปัจจุบันทำให้พื้นที่ในเขตอุทยานแห่งชาติทางทะเลจำนวนมาก เช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน อุทยานแห่งชาติหาดนพรัตน์ธารา-หมู่เกาะพีพีต้องเผชิญกับปัญหาจำนวนมากที่ตามมาทั้งปริมาณจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะปัญหาทางด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหาปะการังตาย ปัญหาขยะ ปัญหาน้ำเสีย เป็นต้นทำให้ภาคส่วนต่างๆ นำโดยนักวิชาการทางด้านสิ่งแวดล้อมจำนวนหนึ่งได้ออกมาเรียกร้องภาครัฐ ให้เร่งหาทางแก้ไขปัญหา โดยจัดให้มีการปฏิรูปการจัดการท่องเที่ยวทางทะเลครั้งใหญ่เกิดขึ้นในไทยบทความวิชาการในครั้งนี้เล็งเห็นถึงความสำคัญที่จะต้องทำการมองหาบทเรียนจากประเทศเพื่อนบ้านของไทย ที่มีทรัพยากรท่องเที่ยวทางทะเลที่คล้ายคลึงกับประเทศไทยเราโดยนำกรณีศึกษาที่เกาะสิปาดันในประเทศมาเลเซียมาวิเคราะห์และสะท้อนดูว่ามีหลักการจัดการการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างไร เช่น การจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยว หลักความสามารถในการรองรับของพื้นที่ การใช้มาตรการเชิงรุกต่างๆ จากอดีตสู่ปัจจุบัน และมีสิ่งใดที่เราสามารถเรียนรู้ประยุกต์ใช้ ในการหาสมดุลระหว่างการจัดการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมกับการจัดการการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

**คำสำคัญ :** การท่องเที่ยวทางทะเล ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม การจัดการการท่องเที่ยว ความสามารถในการรองรับ

## Abstract

Marine tourism in the Andaman sea of Thailand after the event of Tsunami within the past 10 years has been growing rapidly both in term of number of tourists and basic infrastructure, particularly for the marine tourism in the marine national park areas. As a consequence many marine national parks in Thailand left facing with many problems that have come along with the rise in number of tourists for example Mu Koh Similan National Park, Hat Noppharat Thara – Mu Koh Phi Phi National Park, especially on environmental impact issues such as coral damage, littering, water pollution etc. These ongoing situations raise a concern from many stakeholders led by some well-known environmentalists from different university in Thailand. Which has urge the government to come up with solution and reform the marine tourism management system in Thailand at once. This article recognized the importance to look for lesson learned from Sipadan Island of Malaysia our neighboring country which have many similar characteristic in marine tourism resources like Thailand. In order to analyze the management of marine tourism at Sipadan Island in term of limit number of tourist, carrying capacity, proactive approach from past to present. Most importantly what can one learn and take from this lesson and use it to help find the balance between environmental conservation and managing marine tourism in sustainable way for the future.

**Keywords :** marine tourism, environmental impact, tourism management, carrying capacity



ภาพที่ 1 ที่ตั้งของเกาะสิปาดัน (Location of Sipadan Island) (Source : Wikimedia.org)

## ประวัติความเป็นมาด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวของเกาะสิปาดันในอดีต

ประวัติศาสตร์ด้านการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของเกาะสิปาดันมีความน่าสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากสิปาดันได้เคยผ่านและเผชิญกับปัญหาในการหาสมดุลระหว่างการพัฒนาและการจัดการการท่องเที่ยวกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมาเป็นระยะเวลายาวนานมากกว่า 40 ปี ซึ่งมีมิติที่เหมือนและคล้ายคลึงกับปัญหาที่แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่เป็นเกาะหลายๆ แห่งในประเทศไทยได้เผชิญอยู่ในปัจจุบันเป็นอย่างมาก

ในระยะแรกที่สิปาดันนั้นได้เริ่มถูกพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวราวๆ ต้นปีพ.ศ. 2523 นั้นสิปาดันนั้นถือว่ายังไม่ได้เป็นที่รู้จักดีนักในกลุ่มนักท่องเที่ยวกระแสหลัก (Mass Tourism) โดยนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่เป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มนักผจญภัย (Adventurer Tourist) นักสำรวจ (Explorer) ซึ่งเข้ามาทำกิจกรรมดำน้ำลึกและสำรวจเกาะเป็นหลักแต่การท่องเที่ยวของสิปาดันนั้นเริ่มได้รับความนิยมและเริ่มเป็นที่รู้จักเป็นอย่างมากในระดับสากลจริงๆ หลังจากที่นักสำรวจชื่อดังทางทะเลซึ่งเป็นนักประดิษฐ์คิดค้นอุปกรณ์ดำน้ำลึก (Self-Contained Breathing Apparatus : SCUBA) และนักดำน้ำระดับตำนานอย่าง Jacques Cousteau ได้เข้าไปทำการสำรวจเกาะสิปาดันทั้งทางบกและทางทะเล และได้ทำการเผยแพร่หนังสือชื่อ “Borneo: Ghost of the Sea Turtle” ขึ้นในปี พ.ศ. 2532 ซึ่งในสารคดีนั้นได้มีการบันทึกภาพความอุดมสมบูรณ์ของสิ่งแวดล้อมและความสวยงามใต้ท้องทะเลของบริเวณรอบเกาะสิปาดันไว้ และทำให้คนทั่วโลกเริ่มรู้จักเกาะสิปาดันว่าเป็นจุดดำน้ำที่ติดอันดับสวยที่สุดแห่งหนึ่งของโลกที่คนทั่วโลกต่างอยากจะมาสัมผัสจนถึงปัจจุบันนี้ โดย Jacques Cousteau เคยกล่าวเกี่ยวกับสิปาดันไว้ว่า “Now we have found an untouched piece of art”. ซึ่งหลังจากนั้นได้เพียงหนึ่งปี ในปี พ.ศ. 2533 เริ่มมีรีสอร์ทได้ถูกสร้างขึ้นบนชายหาดเล็กๆ ทั้งหมด 5 แห่งด้วยกันบนเกาะ (Musa, 2002)

ต่อมามีคณะนักวิจัยได้เข้าไปทำการศึกษาสำรวจผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมทางการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเกาะ และพบว่าจำนวนเต่าที่ขึ้นมาวางไข่ในนั้นมีจำนวนลดลงเป็นอย่างมากจาก 1470 รังในปี พ.ศ. 2535 เหลือเพียง 1001 ในปี พ.ศ. 2540 โดยคณะนักวิจัยได้สรุปสาเหตุว่ามาจากกิจกรรมการท่องเที่ยวบนเกาะที่เข้าไปรบกวนพฤติกรรมการวางไข่ของเต่าทะเล (Musa, 2002) ซึ่งสนับสนุนงานศึกษาของ Elizabeth Wood จาก Britain’s Marine Conservation Society ในปี พ.ศ. 2535 ที่ได้มาเข้ามาทำการสำรวจสภาพของปะการังในพื้นที่ทางทะเลบริเวณรอบเกาะสิปาดันและพบว่าสภาพของปะการังนั้นได้เสื่อมโทรมลงเป็นอย่างมากและมีร่องรอยของความเสียหายจากกิจกรรมทางการท่องเที่ยวต่างๆ ของมนุษย์ เช่น กิจกรรมดำน้ำและกิจกรรมทางเรือ เป็นต้น (Musa, 2003)

ต่อมาในปี พ.ศ. 2539 เกาะสิปาดันได้รับผลกระทบจากพายุโซนร้อน Greg ทำให้ปะการังน้ำตื้นได้รับความเสียหายเป็นอย่างมากและไม่สามารถฟื้นตัวได้เองผนวกกับมีน้ำเสียที่ปล่อยออกมาจากรีสอร์ทบนเกาะทำให้มีสาหร่ายขึ้นปกคลุมปะการังเป็นจำนวนมาก สืบเนื่องจากผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเหล่านี้เองทำให้ ในปี พ.ศ. 2540 รัฐบาลมาเลเซียได้ริเริ่มออกมาตรการจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยวบนเกาะสิปาดัน แต่ทว่าอย่างไรก็ตามมาตรการต่างๆ นั้นไม่ได้ถูกบังคับใช้เท่าที่ควรทำให้ถูกผู้ประกอบการต่างๆ เพิกเฉยและไม่ได้ปฏิบัติตามเรื่อยมาจนทำให้มาตรการนั้นล้มเหลว (David, 2006)

ในปี พ.ศ. 2545 หลังจากมีข้อพิพาทเรื่อยมาในด้านการถือครองอาณาเขตพื้นดินแดน (Territorial Dispute) เหนือเกาะสิปาดันระหว่างมาเลเซียและอินโดนีเซีย ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศได้มีคำสั่งวินิจฉัย

อย่างเป็นทางการว่า เกาะสิปาดันนั้นถือเป็นเกาะที่มีอาณาเขตดินแดนอยู่บนพื้นที่ปกครองของประเทศมาเลเซีย จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2547 ซึ่งถือเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญของประวัติศาสตร์การท่องเที่ยวของเกาะสิปาดัน เมื่อรัฐบาลมาเลเซียสั่งการโดยใช้มาตรการขั้นเด็ดขาดในการห้ามมิให้มีสิ่งปลูกสร้างใดๆ บนเกาะ และให้เรือถอนสิ่งปลูกสร้างต่างๆ บนเกาะที่มีอยู่เดิมเช่น รีสอร์ท ร้านดำน้ำ ต่างๆ ให้หมดภายใน 31 ธันวาคม ปี พ.ศ. 2547 เพื่อแก้ไขปัญหาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้น และหลังจากนั้นไม่นานรัฐบาลก็ได้ทำการประกาศให้เกาะสิปาดันเป็นเขตพื้นที่คุ้มครองทางทะเล (Protected Marine Reserve) ในปี พ.ศ. 2548 เรื่อยมาจนถึงในปัจจุบัน (Mark, 2010)

### การจัดการการท่องเที่ยวของเกาะสิปาดันในปัจจุบัน

ปัจจุบันสิปาดันได้มีการกำหนดนโยบายและมาตรการด้านการจัดการท่องเที่ยวทางทะเลอย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพโดยมีการบังคับใช้มาตรการจำกัดจำนวนนักท่องเที่ยวที่สามารถเข้าไปทำกิจกรรมได้ เช่น รับนักท่องเที่ยวทำกิจกรรมดำน้ำลึกต่อวันได้ไม่เกิน 120 คนเท่านั้น อีกทั้งยังมีการจำกัดช่วงเวลาที่ยกนักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปทำกิจกรรมได้บนเกาะ คือ ช่วงเวลา 8.00-15.00น. และห้ามมิให้นักท่องเที่ยวทำการพักค้างคืนบนเกาะได้ โดยนักท่องเที่ยวสามารถหาที่พักได้ที่เกาะข้างเคียง เช่น เกาะมาบูล (Mabul Island) หรือ เมืองเซมพอนา (Semporna) นักท่องเที่ยวที่เข้าไปทำกิจกรรมดำน้ำทั้งตื้นและลึกบริเวณพื้นที่รอบเกาะสิปาดันต้องทำการติดต่อขออนุญาตและจ่ายเงินค่าธรรมเนียมล่วงหน้ากับเจ้าหน้าที่อุทยานก่อน โดยอาจทำผ่านบริษัทนำเที่ยวต่างๆ หรือติดต่ออุทยานโดยตรง แต่ไม่สามารถไปทำการขออนุญาตจ่ายค่าธรรมเนียมก่อนทำกิจกรรมในพื้นที่ หรือการซื้อบัตรค่าธรรมเนียมหน้างาน (Sale Up Front) ได้ การกำหนดจำนวนนักท่องเที่ยวที่อนุญาตให้เข้าไปใช้พื้นที่ทางอุทยานจะแบ่งโควตา (Quota) จำนวนไปตามผู้ประกอบการท่องเที่ยวบริษัทต่างๆ เช่น บริษัทดำน้ำ รีสอร์ท เป็นต้น ซึ่งสำหรับแผนในอนาคตนั้นรัฐบาลมาเลเซียกำลังเร่งผลักดันให้เกาะสิปาดันได้ถูกขึ้นทะเบียนเป็น พื้นที่มรดกโลก (UNESCO World Heritage Site) อีกด้วย (Musa & Dimmock, 2012)

### วิเคราะห์องค์ประกอบทางการท่องเที่ยวของเกาะสิปาดัน ตามหลักทฤษฎี 7 As

1. แหล่งท่องเที่ยว (Attraction) จะเห็นได้ว่าทรัพยากรที่ถือเป็นจุดดึงดูดหรือจุดขายที่สำคัญกับนักท่องเที่ยวที่สนใจเดินทางมายังเกาะสิปาดัน คือ ทรัพยากรทางธรรมชาติ (Natural Resources) อาทิ เช่น แหล่งปะการัง สัตว์ทะเลต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เต่าทะเลที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก และความสมบูรณ์ของปะการัง ซึ่งถือเป็นสัตว์ที่ถูกใช้เป็นเครื่องหมายทางการอนุรักษ์ (Flagship Species) ของเกาะ ส่วนแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (Man-made Attraction) นั้นไม่มีอยู่บนเกาะแต่อย่างใดซึ่งถือเป็นการสร้างคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ (Uniqueness) ให้กับการท่องเที่ยวทางธรรมชาติของเกาะ

2. การเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) การคมนาคมถือเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการนำพานักท่องเที่ยวไปสู่สถานที่ท่องเที่ยว เนื่องจากเกาะสิปาดันนั้นเป็นเกาะที่ตั้งอยู่ห่างจากชายฝั่งจึงทำให้การเข้าถึงพื้นที่นั้นสามารถทำได้เพียงการโดยสารเรือเข้าไปเท่านั้น นักท่องเที่ยวสามารถโดยสารเรือจากฝั่งเกาะบอร์เนียวจากเมือง Semporna โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 1-2 ชั่วโมง หรือการโดยสารเรือจากบริเวณเกาะใกล้เคียง

3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) เนื่องจากหลังจากปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา รัฐบาลมาเลเซีย

ได้ออกคำสั่งห้ามมิให้มีการสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ บนเกาะ เนื่องด้วยปัญหาทางด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในอดีตที่เกิดขึ้น ปัจจุบันจึงไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกใดๆ ซึ่งประเด็นดังกล่าวได้มีการถกเถียงกันว่าควรจะมีการสร้างห้องสุขาไว้บริการนักท่องเที่ยว หรือไม่

4. กิจกรรม (Activity) เนื่องจากเกาะลิดาตันมีแหล่งดึงดูดที่มาจากทรัพยากรหลัก คือ ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ทำให้กิจกรรมท่องเที่ยวหลักที่สำคัญของเกาะลิดาตัน คือ กิจกรรมท่องเที่ยวทางทะเล โดยมีกิจกรรมดำน้ำลึก (Scuba Diving) และกิจกรรมดำน้ำตื้น (Snorkeling) เป็นกิจกรรมหลักที่สำคัญซึ่งสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการการท่องเที่ยวในพื้นที่

5. ที่พัก (Accommodation) จากที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้นหลังจากปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมารัฐบาลมาเลเซียได้สั่งรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างต่างๆ บนเกาะลิดาตันเนื่องจากปัญหาทางด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมไปถึงรีสอร์ตต่างๆ ที่เคยมีอยู่บนเกาะ ทำให้ปัจจุบันเกาะลิดาตันไม่มีที่พักรองรับสำหรับนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวสามารถเที่ยวชมทำกิจกรรม ลักษณะไปเช้า-เย็นกลับ ได้เท่านั้น ซึ่งแนวคิดและการกระทำลักษณะนี้ถือเป็นการใช้มาตรการเชิงรุกในการแก้ไขปัญหาที่คล้ายคลึงกับที่ประเทศไทยได้ใช้อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติหลายแห่งในปัจจุบัน

6. การใช้อำนาจ (Authority) เกาะลิดาตันนั้นถือเป็นสมบัติของชาติโดยมีรัฐบาลมาเลเซียเป็นผู้ให้การดูแล จะเห็นได้ว่า รัฐบาลมาเลเซียในช่วงเริ่มแรกของการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเกาะลิดาตันอย่างค่อนข้างอิสระ และไม่มีการบังคับใช้กฎหมายเท่าที่ควร จึงทำให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมตามมาอย่างเห็นได้ชัด โดยยืนยันจากผลการศึกษาวิจัยต่างๆ นั้นถือเป็นการเปลี่ยนที่ทำให้รัฐบาลต้องออกมาใช้อำนาจรัฐ ในการริเริ่มออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ในการจัดการการท่องเที่ยวบนเกาะลิดาตัน และประกาศเป็นเขตพื้นที่คุ้มครองทางทะเลมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 จนถึงปัจจุบัน

7. ความตระหนัก (Awareness) ปัจจัยทั้งหมดในเบื้องต้นที่กล่าวมาจะประสบความสำเร็จได้ยากหากขาดการสร้างตระหนักรู้และความเข้าใจทางด้านความสำคัญในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้กับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ (Stakeholders) เนื่องจากภาคส่วนต่างๆ ทั้งผู้ประกอบการภาครัฐและนักท่องเที่ยวเอง ควรที่จะเข้าใจถึงมาตรการต่างๆ ที่ออกมาว่ามีความสำคัญ และมีประโยชน์อย่างไรทั้งกับตนเองและสังคมโดยรวม เพื่อป้องกันการขัดแย้งและปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาในอนาคต

### วิเคราะห์การจัดการการท่องเที่ยวทางทะเลของเกาะลิดาตัน

#### 1. สิ่งประเทศไทยสามารถนำมาเรียนรู้จากการพัฒนาการท่องเที่ยวของเกาะลิดาตัน

เกาะลิดาตันนั้นถือได้ว่ามีประวัติศาสตร์ที่ผ่านการพัฒนาการท่องเที่ยวมาอย่างยาวนาน จึงเป็นต้นแบบกรณีศึกษาได้เป็นอย่างดีสำหรับประเทศไทย ที่สามารถนำมาวิเคราะห์ถอดบทเรียนและประยุกต์ใช้ในการจัดการท่องเที่ยวทางทะเลในประเทศไทยได้ จะเห็นได้ว่าทรัพยากรการท่องเที่ยวของเกาะลิดาตันซึ่งอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติทางทะเลของประเทศมาเลเซียมีความคล้ายคลึงกันกับทรัพยากรการท่องเที่ยวในเขตอุทยานแห่งชาติทางทะเลหลายๆ แห่งในประเทศไทยเป็นอย่างมาก เช่นอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน หรือ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ เป็นต้น ซึ่งมีรายงานทางวิชาการระบุชัดเจน

ว่าทรัพยากรทางทะเลบริเวณนั้นถึงผลกระทบอย่างหนักจากกิจกรรมการท่องเที่ยว (Worachananant et al., 2008) โดยทรัพยากรหลักที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาทำกิจกรรม คือ ระบบนิเวศทางทะเล ทรัพยากรธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์ เช่น แนวปะการัง สัตว์บนบกและในทะเลต่างๆ หรือ แม้กระทั่ง น้ำทะเลที่มีความใสเป็นพิเศษ ด้วยเหตุนี้เองการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบจากการท่องเที่ยวและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติไว้ให้คงอยู่อย่างยั่งยืนจึงถือเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งรัฐบาลมาเลเซียได้ตระหนักและเล็งเห็น และได้ผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการจัดการการท่องเที่ยวของเกาะลิสาดันขึ้น

2. การวิเคราะห์หลักการจัดการของเกาะลิสาดันในอดีตจนถึงปัจจุบันแยกเป็นประเด็นหลักๆ ได้ดังนี้

2.1 การประยุกต์ใช้หลักความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ (Carrying Capacity) และ หลักขีดจำกัดการเปลี่ยนแปลงที่ยอมรับได้ของพื้นที่ (Limits of Acceptable Change)

รัฐบาลมาเลเซียเริ่มออกมาตรการบังคับใช้ในการควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าไปทำกิจกรรมในบริเวณพื้นที่รอบ เกาะลิสาดัน เนื่องจากตระหนักดีว่าพื้นที่ระบบนิเวศทางทะเลนั้นนอกจากจะมีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวเป็นอย่างมากโดยจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมากเกินขีดความสามารถในการรองรับหรือหากปราศจากการจัดการดูแลที่ดีนั้นจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างชัดเจนและหากปล่อยไว้ระดับผลกระทบจะยากต่อการที่ธรรมชาติจะเยียวยาตัวเองได้ ดังจะเห็นได้จากงานวิจัยศึกษาของ Elizabeth Wood ในปี พ.ศ. 2535 และงานวิจัยของ Rouphael และ Inglis (2002) ที่ระบุว่าสภาพของระบบนิเวศทางทะเลของลิสาดันนั้นเสื่อมโทรมลงโดยแนวปะการังนั้นมีความเสียหายและเสื่อมโทรมลงจากแต่ก่อนโดยมีผลมาจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเลที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมสอดคล้องกับงานศึกษาของ Musa (2002) ซึ่งพบว่าช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2534-2540 นั้นมีจำนวนเต่าขึ้นมาวางไข่ลดลงเป็นอย่างมากทำให้รัฐบาลมาเลเซียต้องกำหนดควบคุมอนุญาตให้จำกัดนักท่องเที่ยวที่เข้าไปทำกิจกรรมดำน้ำได้สูงที่สุด 120 คนต่อวัน โดยธรรมชาติในแต่ละพื้นที่นั้นย่อมมีขีดจำกัดของความสามารถในการรองรับที่แตกต่างกันไปตามความแตกต่างทางด้านกายภาพและชีวภาพของในแต่ละพื้นที่ ซึ่งกิจกรรมของมนุษย์ที่ทำในพื้นที่เหล่านั้น ถ้าหากมีการเข้าไปใช้ประโยชน์จากพื้นที่เกินขีดจำกัดหรือความสามารถในการรองรับนี้แล้ว จะทำให้สภาพแวดล้อมและความสมดุลของพื้นที่สูญเสียไปจนเกิดผลกระทบต่างๆ ที่ตามมา (Suwanand, M. and others., 1998)

2.2 การใช้มาตรการเชิงรุก (Proactive Approach)

รัฐบาลมาเลเซียตระหนักและรับรู้ถึงสถานการณ์ของปัญหาในอดีตที่ค่อยๆ พัฒนาเกิดขึ้นบนเกาะลิสาดันเรื่อยๆ ทำให้ได้มีการสั่งใช้มาตรการเชิงรุกขึ้นเด็ดขาดในการสั่งเรืออเนริสอร์ทต่างๆ ให้หมดภายในวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2547 และห้ามมิให้มีอาคารสิ่งปลูกสร้างเชิงพาณิชย์ใดๆ บนเกาะจนถึงปัจจุบัน โดยปัจจุบันนี้นักท่องเที่ยวสามารถเข้ามาทำกิจกรรมบนเกาะลิสาดันได้ในลักษณะไปเช้า - เย็นกลับ (One-day Trip) เท่านั้นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2548 เรือยามาซึ่งถือเป็นจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญอีกจุดหนึ่งในการจัดการแก้ไขปัญหาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมบนเกาะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการลดลงของ

จำนวนประชากรเต่าทะเล ซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรงจากการสร้างรีสอร์ทในบริเวณพื้นที่หน้าชายหาดของเกาะส่งผลให้เกิดมลภาวะทางเสียงและแสงในช่วงเวลากลางวัน โดยมาตรการเชิงรุกครั้งนี้เป็นทั้งการป้องกันและลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในคราวเดียวกันก่อนที่จะสภาพสิ่งแวดล้อมจะเสียหายรุนแรงในระดับที่ยากที่จะฟื้นตัวเยียวยาได้เองตามธรรมชาติ (David, 2006)

### 2.3 ด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการต่างๆ (Law Enforcement Issues)

จะเห็นได้ว่าที่ผ่านมาในอดีตรัฐบาลมาเลเซียได้เคยมีความพยายามในการนำมาตราการต่างๆ ออกมาใช้ เพื่อจัดการการท่องเที่ยวบนเกาะลิดาตันมาก่อน ยกตัวอย่างเช่น มาตรการควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยวในปี 1997 แต่ผลสุดท้ายกลับไม่ได้ผลเท่าที่ควร เนื่องจากขาดการบังคับใช้ที่เข้มงวด (Lack of Enforcement) โดยถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดประการหนึ่ง ที่จะตัดสินว่าการดำเนินการมาตรการในการจัดการท่องเที่ยวต่างๆ นั้นจะได้ผลหรือมีประสิทธิผลมากน้อยเพียงใด ซึ่งต่างจากในปี พ.ศ. 2547 ที่ได้มีการบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการต่างๆ อย่างเคร่งครัดและเข้มงวด ซึ่งจุดนี้เองที่ประเทศไทยเรามีปัญหาเป็นอย่างมากเช่นกัน ในแง่ของการบังคับใช้มาตรการ หรือ แผนแม่บท (Master Plan) ที่จัดทำขึ้นมา ทำให้แผนการต่างๆ มักล้มเหลวไม่ประสบความสำเร็จในทางปฏิบัติเท่าที่ควร ดังตัวอย่างของผลจากงานศึกษาของคิงกรีน วงเวียน และคณะ (2555) พบว่าปัญหาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในพื้นที่บนเกาะเสม็ดนั้นส่วนหนึ่งนั้นมาจากขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนเช่นกัน ในกรณีของการท่องเที่ยวบนพื้นที่ท่องเที่ยวบนสถานที่ท่องเที่ยวในเขตอุทยานอื่นๆ เช่น เกาะตาชัย และเกาะพีพี เป็นต้น

### 2.4 การลำดับความสำคัญ (Prioritization)

รัฐบาลมาเลเซียมีความเข้าใจว่าพื้นที่ท่องเที่ยวที่อยู่ในเขตคุ้มครอง (Protected Area) นั้นจะมีลักษณะพิเศษที่แตกต่างออกไปซึ่งถูกแบ่งออกได้เป็นหลากหลายประเภท เช่น อุทยานแห่งชาติ พื้นที่เขตคุ้มครองทางทะเล เป็นต้น ซึ่งสุดท้ายแล้วการจัดการพื้นที่ต่างๆ เหล่านี้จะต้องลงไปดูที่แผนแม่บท (Master Plan) และจุดประสงค์เป้าหมายหลัก (Main Objective) ของการจัดตั้งพื้นที่พิเศษเหล่านี้ขึ้นมา เพื่อลำดับความสำคัญในการจัดการด้านต่างๆ ว่า พื้นที่คุ้มครองลักษณะอย่างเกาะลิดาตัน หมู่เกาะสิมิลัน เกาะตาชัย เกาะสุรินทร์ นั้นเป็นพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นมาโดยมีจุดประสงค์หลักอย่างชัดเจน อาทิเช่น มีการจัดตั้งขึ้นมาเพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติเป็นหลัก หรือ เพื่อเปิดบริการนักท่องเที่ยวเป็นหลัก ซึ่งเป็นสิ่งที่ประเทศไทยควรต้องนำมาทบทวนค่านึงถึงและตั้งคำถามต่อไปด้วยเช่นกันกับการจัดการท่องเที่ยวทางทะเลในเขตพื้นที่เขตคุ้มครอง

## บทสรุป

บทความชิ้นนี้ได้สะท้อนบทเรียนจากประวัติศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลของเกาะลิดาตันจากอดีตสู่ปัจจุบัน จะเห็นได้ว่ากระบวนการจัดการการท่องเที่ยวทางทะเลในบริเวณที่มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์นั้นตามหลักแล้วควรจะต้องมีกระบวนการคิดวางแผนการจัดการการท่องเที่ยวอย่างรอบคอบ ก่อนที่จะมีการเปิดให้มีการดำเนินกิจการทางการท่องเที่ยว โดยจะต้องมีการนำเอาแนวคิด และทฤษฎีหลักการจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ทางธรรมชาติที่มีอยู่หลากหลายรูปแบบในปัจจุบันมาประยุกต์และบังคับใช้อย่างเคร่งครัดดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น เช่น หลักการลำดับความสำคัญ

หลักความสามารถในการรองรับ หลักขีดจำกัดการเปลี่ยนแปลงที่ยอมรับได้ของพื้นที่ หลักการป้องกันปัญหาเชิงรุก เป็นต้น จึงจะทำให้การจัดการท่องเที่ยวเป็นไปอย่างยั่งยืนและส่งผลกระทบต่อธรรมชาติน้อยที่สุด หากปราศจากการจัดการวางแผนและบังคับใช้ที่ดีแล้วนั้น ทรัพยากรทางธรรมชาติที่เป็นปัจจัยหลักที่ดึงดูดและเกื้อกูลการดำรงอยู่ของมนุษย์ และสัตว์ต่างๆ จะค่อยๆ เสื่อมโทรมและถูกทำลายลงในที่สุด ซึ่งเห็นได้ชัดเจนจากตัวอย่างผลกระทบจากการพัฒนาทางการท่องเที่ยวทางทะเลของเกาะสิปาดันในอดีต โดยในปัจจุบันสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเลในไทยหลายแห่งด้วยกันที่ประสบปัญหาทางด้านผลกระทบคล้ายคลึงกับที่เกาะสิปาดันได้เคยเจอมาในอดีต เช่น เกาะตาชัย เกาะพีพี เป็นต้น คำถามที่สำคัญคือ ถึงเวลาแล้วหรือยังที่เราจะต้องเรียนรู้ และเปลี่ยนมาใช้มาตรการเชิงรุกจัดการกับปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น หรือจะปล่อยให้ปัญหาเกิดขึ้นแล้วต้องคอยตามแก้ปัญหาต่างๆ อยู่เรื่อยไป

## References

- David, S. (2006). **General Leisure and Recreation Tourism**, Cyber Diver News Network. Retrieved April 1, 2015, from <http://www.cabi.org/leisuretourism/news/16031>.
- Mark, H. (2010). Marine Tourism and Small Island Development: Evidence from Mabul and Sipadan, Malaysian Borneo. In **ISISA Islands of the World conference** : Bornholm.
- Musa, G. (2002). Sipadan : a SCUBA-Diving Paradise : An Analysis of Tourism Impact, Diver Satisfaction and Tourism Management. *Tourism Geographies*. 4(2), 195-209.
- Musa, G. (2003). Sipadan : an Over-exploited Scuba-diving Paradise? An Analysis of Tourism Impact, Diver Satisfaction and Management Priorities. **Marine ecotourism : issues and experiences**. 122-137.
- Musa, G and Dimmock, K. (2012). Scuba Diving Tourism : Introduction to Special Issue. *Tourism in Marine Environments : Special Issue*. 8(1-2), 1-5.
- Rouphael, A. B. and Inglis, G. J. (2002). Increased Spatial and Temporal Variability in Coral Damage Caused by Recreational Scuba Diving. *Ecological Applications*. 12(2), 427-440.
- Sabah Parks. (2015). Retrieved April 1, 2015, from [www.sabahparks.org](http://www.sabahparks.org)
- Suwanand, Manas and others. (1998). **Full report : Project Study to Develop an Action Plan for Rehabilitation of Tourism Resources in the Conservation Areas (Chiangmai)**. Graduate school Chiangmai University.
- Wikimedia.org**. Retrieved April 1, 2015, from [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map\\_symbol-pin.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_symbol-pin.svg).
- Wongwian, Kanuengporn and others. (2012). Strategic Development for Sustainable Ecotourism at Koh Samed Ranong Province. *Journal of Thai Hospitality and Tourism*. 7(2), 86-103.



Worachananant S., Carter R.W., Hockings M. and Reopanichkul P. (2008). Managing the Impacts of SCUBA Divers on Thailand's Coral Reefs. *Journal of Sustainable Tourism*. 16(6), 645-663. DOI: 10.1080/09669580802159677