

การจัดการ
การท่องเที่ยวเรือสำราญ
Cruise Tourism Management

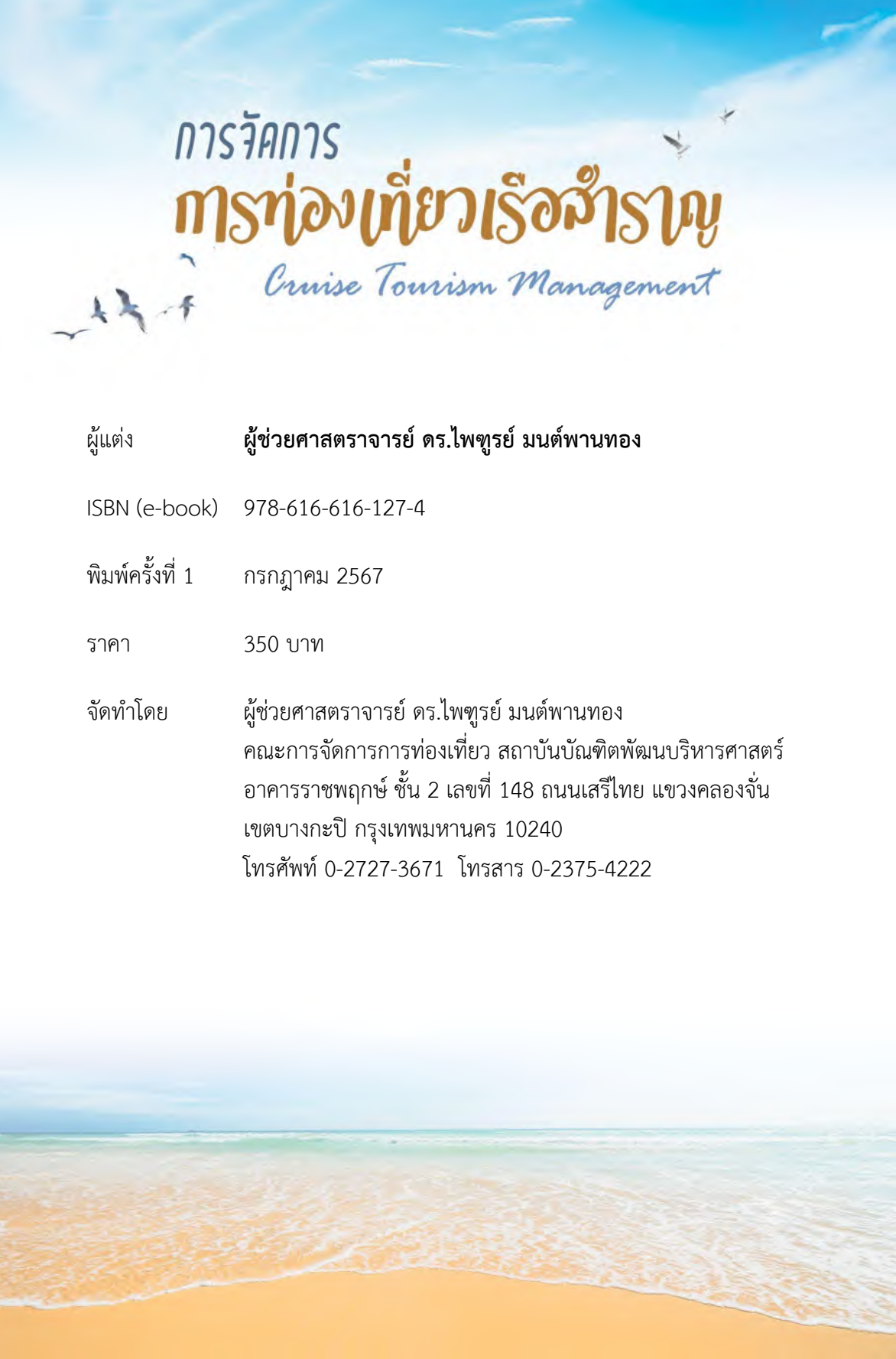


ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง

การจัดการ
การท่องเที่ยวเรือสำราญ
Cruise Tourism Management



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง



การจัดการ การท่องเที่ยวเรือสำราญ

Cruise Tourism Management

ผู้แต่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง

ISBN (e-book) 978-616-616-127-4

พิมพ์ครั้งที่ 1 กรกฎาคม 2567

ราคา 350 บาท

จัดทำโดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง
คณะกรรมการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
อาคารราชพฤกษ์ ชั้น 2 เลขที่ 148 ถนนเสรีไทย แขวงคลองจั่น
เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 0-2727-3671 โทรสาร 0-2375-4222



กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนได้มีโอกาสทำงานและคลุกคลีอยู่ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 35 ปี หลังจากจบการศึกษาในระดับปริญญาตรี โดยเริ่มทำงานในจังหวัดภูเก็ตและได้รับโอกาสดี ๆ ในการทำงานไม่ว่าจะเป็นพนักงานโรงแรม มัคคุเทศก์ ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ ในบริษัทนำเที่ยว ตลอดจนจนอาจารย์พิเศษด้านการท่องเที่ยวในมหาวิทยาลัยในพื้นที่ ตลอดเวลากว่า 3 ทศวรรษ โดยเฉพาะการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญทั้งในบทบาทการเป็นมัคคุเทศก์ การเป็นผู้จัดการที่ดูแลการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ ตลอดจนจนประสบการณ์ในการเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนได้รับประสบการณ์มากมายเกินจะบรรยายได้ครบถ้วน จึงได้นำประสบการณ์ต่าง ๆ มาถ่ายทอดเป็นหนังสือเล่มนี้เพื่อเป็นองค์ความรู้ให้กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย เนื่องจากการท่องเที่ยวเรือสำราญถือเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยังไม่ค่อยเป็นที่รู้จักมากนักในประเทศไทย อีกทั้งองค์ความรู้เกี่ยวกับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญในประเทศไทยยังมีน้อยมาก หากเปรียบเทียบกับองค์ความรู้การท่องเที่ยวในด้านอื่น ๆ ผู้เขียนจึงพิจารณาว่าหากหนังสือเล่มนี้เสร็จสมบูรณ์จะมีประโยชน์เป็นอย่างมากสำหรับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย

สำหรับในมิติการท่องเที่ยวเรือสำราญ ผู้เขียนได้มีโอกาสทำงานตั้งแต่เป็นมัคคุเทศก์ให้กับบริษัทนำเที่ยวในการดูแลผู้โดยสารให้กับสายการบินเรือที่หลากหลาย ต่อมาได้มีโอกาสเข้ามาเป็นผู้จัดการดูแลงานด้านการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ ทำให้ได้เห็นภาพการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญในหลากหลายมิติมากขึ้น



ไม่ว่าจะเป็นการจัดการท่าเรือ การจัดรายการนำเที่ยว การจัดการความปลอดภัยและสุขอนามัย รวมทั้งได้มีโอกาสทำงานร่วมกับสายการบินระดับโลกที่นำเรือสำราญเข้ามาแวะพักในท่าเรือทางภาคใต้ของประเทศไทย จากการทำงานเป็นตัวแทนการจัดรายการนำเที่ยวให้กับสายการบินอยู่หลายปี ทำให้รู้จักกับเพื่อนร่วมอาชีพในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่บนเรือสำราญ ทำให้ผู้เขียนได้มีโอกาสล่องเรือสำราญอยู่บ่อยครั้ง ได้มีโอกาสเห็นการบริหารจัดการของสายการบินเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างการเดินทางล่องเรือและการแวะพักยังท่าเรือต่าง ๆ และได้เห็นการบริหารจัดการเรือสำราญทั้งหน้าบ้านและหลังบ้าน ทำให้ได้เห็นภาพการบริหารจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญชัดเจนมากขึ้น

ปัจจัยที่ทำให้หนังสือเล่มนี้สำเร็จเกิดจากวิกฤตโควิด-19 ทำให้ผู้เขียนต้องทำงานจากที่บ้าน (Work from Home) ช่วงสัปดาห์แรกของการทำงานจากที่บ้านรู้สึกเบื่อเซ็ง เศร้ากับข่าวที่เป็นกระแสในสื่อสังคมออนไลน์ที่เกี่ยวข้องกับโรคระบาดโควิด-19 จนรวบรวมสติได้ก็คิดว่าจะเริ่มเขียนหนังสือเกี่ยวกับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญสักเล่มเพราะในประเทศไทยยังไม่มีใครเขียนมาก่อน มีเพียงเล่มเดียวที่ผู้เขียนเคยเขียนให้กับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะเจาะจงเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย ไม่ได้เป็นการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญในภาพรวม จนใช้เวลาในช่วงกลางคืนในการรังสรรค์งานเขียนเล่มนี้ ถือเป็นสร้างโอกาสภายใต้วิกฤตอย่างแท้จริง

นอกจากนั้น ผู้เขียนต้องขอบคุณบริษัทซีทัวร์ จำกัด ซึ่งเป็นเสมือนโรงเรียนด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ ที่ให้โอกาสได้เรียนรู้ ได้รับประสบการณ์ในด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญจากการทำหน้าที่รับผิดชอบในงานที่ได้รับมอบหมาย ขอขอบคุณคุณสุพรรณิ เบญจฤทธิ์ ซึ่งเป็นผู้ก่อตั้งบริษัทซีทัวร์ จำกัด แม้ว่าท่านได้จากโลกนี้ไปแล้วก็ตาม ขอขอบคุณหัวหน้างานของผู้เขียน ได้แก่ คุณอรชร สายสีทอง และ คุณสินวัฒน์ รุ่งอุทัย รวมถึงเพื่อนร่วมงานทุกคนทั้งจากบริษัทซีทัวร์ จำกัด และจากสายการบินเรือต่าง ๆ ที่มีส่วนเติมเต็มประสบการณ์ในด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญ นอกจากนั้นแล้วขอขอบคุณคุณวิลาวัลย์ แก้วเขียวบริสุทธิ์ ที่ได้มอบภาพถ่ายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ



จำนวนมากเพื่อใช้เป็นภาพประกอบในหนังสือเล่มนี้ ขอขอบคุณคุณลักขัย ทองอ่อน นักศึกษาปริญญาโท คณะการจัดการการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ที่ได้ทำการพิสูจน์อักษรหนังสือเล่มนี้ให้มีข้อผิดพลาดน้อยที่สุด และที่สำคัญที่สุดผู้เขียนต้องขอบคุณคุณแม่ทิพยา มนต์พานทอง ที่เป็นแรงบันดาลใจให้พัฒนาตัวเองอย่างต่อเนื่องและเป็นที่กำลังใจในการดำเนินชีวิตตลอดมา ขอขอบคุณครอบครัว เพื่อน ๆ ครูอาจารย์ ลูกศิษย์ ที่เป็นกำลังใจให้หนังสือเล่มนี้มีความสมบูรณ์มากที่สุด

ท้ายที่สุด ผู้เขียนใคร่ขอขอบคุณผู้อ่านทุกคนที่เห็นคุณค่าหนังสือเล่มนี้ และเชื่อว่าหนังสือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ภายใต้ความตั้งใจในการเพิ่มพูนองค์ความรู้ให้กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง

1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566





คำนิยาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน

(อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

การท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่กำลังได้รับความนิยมมากขึ้นในปัจจุบัน จะเห็นได้จากจำนวนเรือสำราญที่เพิ่มขึ้น จำนวนนักท่องเที่ยวเรือสำราญที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในประเทศไทย สายการเดินทางได้นำเรือสำราญเข้ามาแวะพักเป็นจำนวนมากในปีที่ผ่านมา สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

หนังสือเรื่อง การจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ ที่เขียนโดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง ถือเป็นองค์ความรู้พื้นฐานที่สำคัญในการที่จะขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย ตลอดจนพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย และเป็นการตอบโจทย์ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยในการส่งเสริมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำของประเทศไทย ซึ่งหนังสือเล่มนี้ได้รวบรวมแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจน ประสบการณ์ในการทำงานในธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญของผู้แต่ง จนเป็นหนังสือที่ทรงคุณค่า น่าสนใจ และเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย



ผมในฐานะรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน และอดีตรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา ขอเป็นกำลังใจให้ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์
มนต์พานทอง ในการสร้างสรรค์องค์ความรู้ใหม่ ๆ ในเชิงวิชาการเพื่อเป็นกลไกสำคัญ
อีกประการหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยต่อไป



นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน





คำนิยาม

ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เป็นหนึ่งภาคส่วนที่มีความโดดเด่นซึ่งรัฐบาลของหลายประเทศ มักใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศผู้นำด้านการท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ ด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เคยสูงถึง 39.79 ล้านคน สร้างรายได้สู่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยไม่น้อยกว่า 3 ล้านล้านบาท

ความท้าทายต่อการพัฒนา และส่งเสริมการท่องเที่ยวของไทย นอกเหนือจากการนำเสนอสินค้าการท่องเที่ยวอย่างสร้างสรรค์แล้ว การเพิ่มช่องทางการขนส่งนักท่องเที่ยวก็เป็นอีกหนึ่งความท้าทาย ที่ประเทศไทย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ให้ความสำคัญ และพยายามผลักดันให้เกิดการลงทุน และการพัฒนาเรื่อยมา ทั้งในรูปแบบของการเดินทางทางบก โดยการขับรถท่องเที่ยว การนำเสนอรูปแบบการเดินทางทางราง รวมถึงการเดินทางทางน้ำ โดยเฉพาะการเดินทางโดยเรือสำราญ (Cruise Tourism) ซึ่งมีอัตราการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญนั้น เป็นหนึ่งในนโยบายสำคัญของรัฐบาล ที่ไม่เพียงกระตุ้นจำนวนนักท่องเที่ยว แต่ยังเป็นการกระตุ้นการใช้จ่าย และยังสามารถใช้เป็นนโยบาย แสวงหาชื่อเสียงของประเทศไทย ในฐานะผู้นำด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาคได้อีกทางหนึ่งด้วย



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูรย์ มนต์พานทอง คณบดีคณะกรรมการจัดการท่องเที่ยว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์มีคุณูปการต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย โดยกรุณาแบ่งปันมุมมอง ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยว และการบริหารจัดการธุรกิจเรือสำราญ ที่ได้สั่งสมมากกว่า 30 ปี ผ่านการร่วมจัดทำนโยบายการพัฒนา การร่วมกำหนดทิศทางส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ การฝึกอบรมและการบรรยายให้ความรู้แก่บุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้สามารถผลักดันและขับเคลื่อนอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยได้อย่างภาคภูมิ

หนังสือ “การจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ” เล่มนี้ เป็นหนึ่งในเครื่องยืนยันการตกผลึก ความรู้จากประสบการณ์ และความสามารถ รวมถึงความตั้งใจของ “อาจารย์ตู” ที่ได้กรุณาถ่ายทอด และส่งมอบแก่บุคลากรรุ่นต่อไปให้เข้าใจถึงการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญเพื่อจะได้บูรณาการ ความร่วมมือ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ภาคประชาชน ภาคสื่อมวลชน และภาคการศึกษายังผลให้ความตั้งใจของอาจารย์ตูสัมฤทธิ์เป็นรูปธรรมในอนาคตอันใกล้

ดิฉัน ในฐานะผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย รวมถึงพนักงาน ททท. ทุกคน ชื่นชม ในความมุ่งมั่น ความปรารถนาดี และความพากเพียรที่อาจารย์ได้แสดงให้เห็นมีส่วนเกี่ยวข้อง ด้านการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนได้ประจักษ์ โดยดิฉันขอร่วมให้กำลังใจเพื่ออาจารย์ตูยังคงสรรค์สร้างองค์ความรู้ด้านวิชาการให้นำไปปรับใช้ในการดำเนินกิจกรรมด้านการตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทย ต่อไป



นางสาวฐาปนี เกียรติไพบูลย์

ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย





คำนิยาม

อริบดิกรรมการท่องเที่ยว

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง ได้ส่งโครงร่างหนังสือเรื่อง การจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญมาให้ผมอ่านในเบื้องต้น หลังจากที่ได้อ่านแล้วรู้สึกว่ เนื้อหาที่อยู่ในเล่มนี้ มีประโยชน์สำหรับการท่องเที่ยวของไทยเป็นอย่างมาก อีกทั้ง เป็นหนังสือเชิงวิชาการที่เกี่ยวข้องกับ การท่องเที่ยวเรือสำราญเล่มแรกของประเทศไทย ซึ่งตอบโจทย์แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติการท่องเที่ยว พ.ศ. 2561 - 2580 แผนย่อย “การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ” ในการส่งเสริม การท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็น ทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทย ในการเป็นแหล่งรายได้ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึง ความยั่งยืน การมีส่วนร่วม โดยเน้นการปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรม การท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยเนื้อหาของหนังสือเล่มนี้ เต็มไปด้วยองค์ความรู้ที่สำคัญและจำเป็นครบถ้วน ซึ่งรายละเอียดของเนื้อหาทั้งหมด มาจากประสบการณ์ของผู้แต่งในการทำงาน ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญ มากกว่า 30 ปี ผสมผสานกับการค้นคว้าในเชิงวิชาการกันอย่างลงตัว จึงเหมาะสำหรับ



ผู้ศึกษาด้านการท่องเที่ยว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ตลอดจนผู้ที่สนใจเกี่ยวกับบุคลากรด้านการท่องเที่ยว เรือสำราญ โดยเฉพาะกรมการท่องเที่ยว ซึ่งมีภารกิจในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและ กิจกรรมการท่องเที่ยว ให้เชื่อมโยงกับเส้นทางการท่องเที่ยวทางน้ำ ตลอดจนปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว ทางน้ำ

ผมจึงขอชื่นชมและให้กำลังใจ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง ที่มุ่งมั่นและทุ่มเทในการนำเสนอองค์ความรู้ใหม่ ๆ ที่จำเป็นและมีประโยชน์อย่างมาก ต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย



นายจาตุรนต์ ภักดีวานิช

อธิบดีกรมการท่องเที่ยว

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา





คำนิยม

Director of SEA Tours Co., Ltd.

Founder of Asia Cruise Services Network

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง เป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย เนื่องจากมีประสบการณ์ในการทำงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นเวลานาน เป็นผู้ที่มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเรือสำราญโดยเฉพาะในท่าเรือหลักในภาคใต้ของประเทศไทย โดยเป็นผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ ภาคใต้ ประเทศไทย บริษัทซีทัวร์ จำกัด โดยในระหว่างที่ปฏิบัติงานในตำแหน่งดังกล่าว ได้มีการปฏิบัติร่วมกับผมในฐานะผู้บริหารของบริษัทฯ ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง ได้ทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นทรัพยากรที่มีค่า ทำให้บริษัทฯ เติบโตอย่างต่อเนื่องและเป็นที่รู้จักอย่างกว้างขวางในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก

หลังจากที่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง ได้ตัดสินใจลาออกเพื่อเรียนต่อในระดับปริญญาเอก และได้เปลี่ยนบทบาทจากนักบริหารการท่องเที่ยวเรือสำราญสู่การเป็นนักวิชาการ ได้มีบทบาทในการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย ทั้งเชิงนโยบาย การสร้างองค์ความรู้ใหม่ ๆ ผ่านงานวิจัย การถ่ายทอด



ประสบการณ์ผ่านการบรรยาย รวมถึงการเป็นสื่อกลางในการเชื่อมระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอย่างต่อเนื่องเสมอมา

หนังสือ “การจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ” เป็นอีกหนึ่งผลงานที่ผสมผสานระหว่างประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญกับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ทำให้หนังสือเล่มนี้มีเนื้อหาที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย และถือได้ว่าเป็นหนังสือเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเรือสำราญเล่มแรกของประเทศไทย จึงมีคุณค่าทั้งต่อแวดวงวิชาการและอุตสาหกรรมอย่างมาก

สุดท้ายนี้ ผมหวังว่า ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูรย์ มนต์พานทอง จะผลิตผลงานที่ดีแบบนี้ออกมาอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

ไกร ปันยารชุน

Director of SEA Tours Co., Ltd.

Founder of Asia Cruise Services Network



สารบัญ

กิตติกรรมประกาศ	3
คำนิยม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน (อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)	6
คำนิยม ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	8
คำนิยม อธิบดีกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	10
คำนิยม Director of SEA Tours Co., Ltd. Founder of Asia Cruise Services Network	12
บทนำ การจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism Management)	16
ตอนที่ 1 ภาพรวมการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Overview of Cruise Tourism)	19
บทที่ 1 พัฒนาการการท่องเที่ยวเรือสำราญ	21
บทที่ 2 ความหมายและความสำคัญของการท่องเที่ยวเรือสำราญ	37
บทที่ 3 สถานการณ์และแนวโน้มของการท่องเที่ยวเรือสำราญ	53
บทที่ 4 สายการเดินทางหลักของโลก	65
บทที่ 5 การแบ่งประเภทของเรือสำราญ	75
บทที่ 6 กฎศาสตร์และเส้นทางท่องเที่ยวเรือสำราญ	85
บทที่ 7 ห่วงโซ่อุปทานและการเดินทางของฟู๊ดโดยสาร การท่องเที่ยวเรือสำราญ	95
บทที่ 8 การตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญ	105



ตอนที่ 2	การจัดการระหว่างการล่องเรือสำราญ (Cruising Management)	127
-----------------	---	------------

บทที่ 9	การจัดการความปลอดภัยและสุขอนามัย สำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	129
บทที่ 10	ตำแหน่งงานและการปฏิบัติงานบนเรือสำราญ	143
บทที่ 11	กิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือสำราญ	157

ตอนที่ 3	การจัดการจุดหมายปลายทางบนฝั่ง สำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Port and Shore Management for Cruise Tourism)	173
-----------------	--	------------

บทที่ 12	การจัดการจุดหมายปลายทางสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	175
บทที่ 13	หน่วยงานและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	197
บทที่ 14	การจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	203
บทที่ 15	ท่าเรือหลักของประเทศไทยสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	219
บทที่ 16	ต้นแบบการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	225
บทที่ 17	กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	241
บทที่ 18	การจัดรายการนำเที่ยวบนฝั่งสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	257
บทที่ 19	การพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย	275
บทที่ 20	คำศัพท์เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ	299
บรรณานุกรม		311
ประวัติผู้เขียน		319





บทนำ

การจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism Management)

การท่องเที่ยวเรือสำราญ (Cruise Tourism) เป็นการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่งที่เป็นที่นิยมมากในปัจจุบัน เนื่องจากมีลักษณะเฉพาะ โดยมีการผสมผสานระหว่างการเดินทางขนส่ง (Transportation) โรงแรมที่พัก (Accommodation) และจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว (Destination) และให้ความสำคัญกับความปลอดภัย สุขอนามัย และความสะดวกสบายเพื่อส่งมอบประสบการณ์การท่องเที่ยวให้กับผู้โดยสารเรือสำราญ

หนังสือ “การจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ หรือ Cruise Tourism Management” แบ่งออกเป็น 3 ตอนในการนำเสนอเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับความรู้เบื้องต้นสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ดังนี้

ตอนที่ 1 ภาพรวมของการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Overview of Cruise Tourism) เป็นการนำเสนอพัฒนาการการท่องเที่ยวเรือสำราญ ความหมายและความสำคัญของการท่องเที่ยวเรือสำราญ สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญ สายการเดินทางเรือหลักของโลก การแบ่งประเภทของเรือสำราญ ภูมิศาสตร์และเส้นทางการท่องเที่ยวเรือสำราญ ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเรือสำราญ การตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญ

ตอนที่ 2 การจัดการระหว่างการเล่นเรือสำราญ (Cruising Management) เป็นการนำเสนอการจัดการความปลอดภัยและสุขอนามัยสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ การปฏิบัติงานบนเรือสำราญ กิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือสำราญ

ตอนที่ 3 การจัดการจุดหมายปลายทางบนฝั่งสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Port and Shore Management for Cruise Tourism) เป็นการนำเสนอองค์ประกอบ การจัดการจุดหมายปลายทางสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ หน่วยงานและองค์กร





ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ การจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ท่าเรือหลักของประเทศไทยสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ต้นแบบการจัดการท่าเรือ สำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ และกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ การจัดการยานพาหนะบนฝั่งสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ และการพัฒนา การท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย

ดังนั้น หนังสือเล่มนี้จึงเป็นการนำเสนอให้อ่านได้เห็นบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญผ่านหลากหลายมิติทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Host) กลไกการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Mechanism) การตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Marketing) และกลุ่มเป้าหมายการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Guest) โดยเป็นการผสมผสานระหว่างแนวคิด ทฤษฎี และประสบการณ์ของผู้เขียนเพื่อถ่ายทอดออกมาเป็นองค์ความรู้ด้านการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการท่องเที่ยวเรือสำราญ ตลอดจนผู้สนใจการท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีองค์ความรู้ที่เป็นหนังสือที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเรือสำราญมาก่อนในประเทศไทย ดังนั้นหนังสือเล่มนี้จึงมีสาระและอรรถประโยชน์สำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องและสนใจการท่องเที่ยวเรือสำราญตามเจตนารมณ์ของผู้เขียน







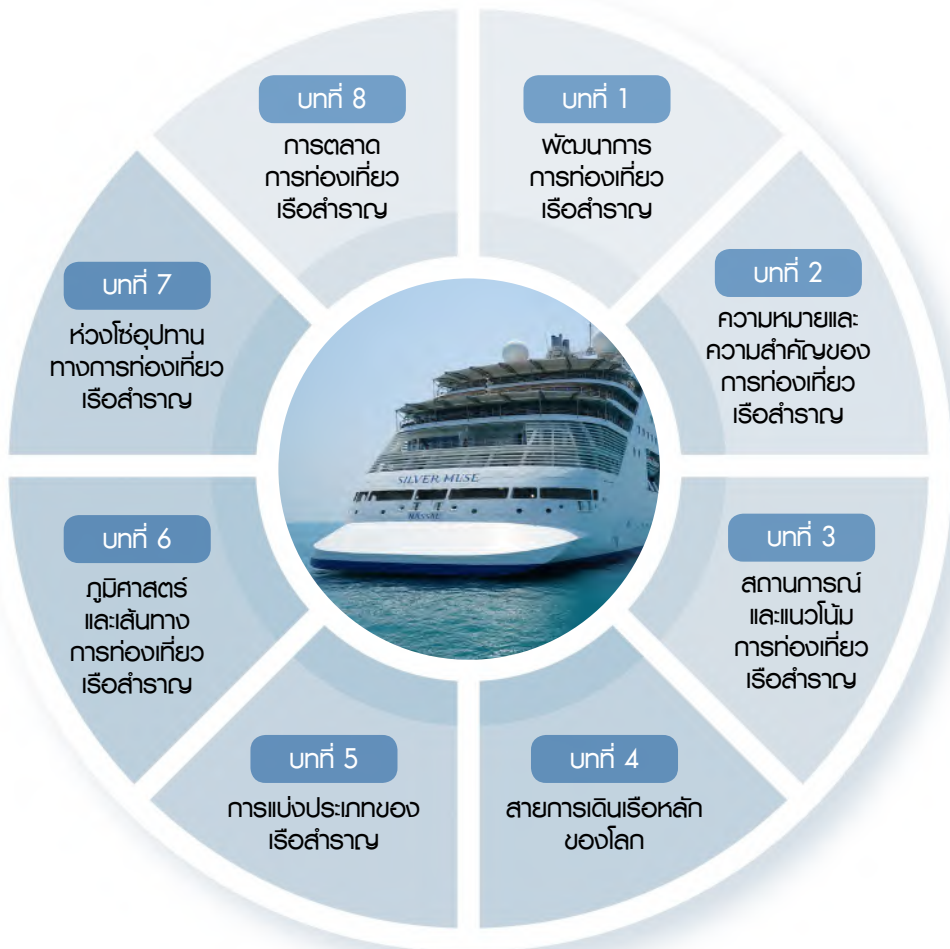
ภาพรวมการท่องเที่ยวเรือสำราญ (Overview of Cruise Tourism)

เป็นการนำเสนอภาพรวมการท่องเที่ยวเรือสำราญเพื่อให้ผู้อ่านได้เข้าใจการท่องเที่ยวเรือสำราญพอสังเขป โดยจะเป็นการปูพื้นฐานความรู้ให้เห็นถึงพัฒนาการของการท่องเที่ยวเรือสำราญจากอดีตถึงปัจจุบัน ความหมายและความสำคัญของการท่องเที่ยวเรือสำราญ สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวเรือสำราญ สายการเดินทางเรือหลักของโลก การแบ่งประเภทของเรือสำราญ ภูมิศาสตร์และเส้นทางการท่องเที่ยวเรือสำราญ ห่วงโซ่อุปทานทางการท่องเที่ยวเรือสำราญ ตลอดจนการตลาดการท่องเที่ยวเรือสำราญ ดังที่สรุปในภาพที่ 1.1 พร้อมรายละเอียดที่นำเสนอในบทที่ 1-8



ตอนที่ 1

ภาพรวมการท่องเที่ยวเรือสำราญ



ภาพที่ 1.1 สรุปเนื้อหาตอนที่ 1 ภาพรวมการท่องเที่ยวเรือสำราญ

บทที่ 1

พัฒนาการการท่องเที่ยวเรือสำราญ

การท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีลักษณะเฉพาะและเป็นที่รู้จักมาอย่างยาวนานมากกว่า 200 ปี โดยเป็นการผสมผสานระหว่างการคมนาคมขนส่ง (Transportation) โรงแรมที่พัก (Accommodation) และจุดหมายปลายทาง (Destination) โดยเป็นที่นิยมเป็นอย่างมากในแถบทวีปอเมริกาและยุโรป โดยเฉพาะตลาดผู้สูงอายุเป็นหลัก ต่อมาการท่องเที่ยวเรือสำราญเริ่มเป็นที่รู้จักแพร่หลายมากขึ้นในภูมิภาคอื่น ๆ และบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยพัฒนาการของการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลกสรุปได้ดังเนื้อหาและตาราง 1.1

1.1 พัฒนาการของการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก

เรือเป็นพาหนะในการเดินทางมาตั้งแต่สมัยโบราณโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการเดินทางหาแหล่งทำเลที่อาศัย เดินทางเพื่อค้นพบสิ่งใหม่ ๆ เดินทางเพื่อทำสงคราม เดินทางเพื่อเผยแพร่ศาสนา เดินทางเพื่อซื้อขายสินค้า สำหรับการใช้น้ำเรือสำราญเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวเริ่มต้นขึ้นในปี ค.ศ. 1800 เรือถูกใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ระหว่างท่าเรือและบรรทุกผู้โดยสารเป็นรอง สำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญเริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1801 โดยชาร์ลอตต์ ดันดัส (Charlotte Dundas) ได้สร้างเรือที่ขับเคลื่อนด้วยแรงดันไอน้ำ ต่อมาในปี ค.ศ. 1818 สายการเดินทางเรือแบล็กบอลไลน์ (Black Ball Line) ได้เปิดตัวเรือสำราญลำแรกที่ชื่อ สะวันนา (Savannah) ซึ่งมีขนาดเพียงแค่ว่า 424 ตันกรอส (Gross Registered Tonnage: GRT) รองรับผู้โดยสารจำนวน 8 คนเพื่อให้บริการในเส้นทางทรานส์แอตแลนติก (Trans-Atlantic) โดยเริ่มต้นจากเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาไปเมืองลิเวอร์พูล ประเทศอังกฤษ ใช้เวลาในการเดินทาง 28 วัน ต่อมาในปี ค.ศ. 1837 บริษัทเพนินซูลาแอนด์โอเรียนเต็ล สตีม เนวิเกชัน (Peninsula & Oriental Steam Navigation Company: P&O) ซึ่งเป็นบริษัทขนส่งสินค้าของประเทศอังกฤษ



ได้ให้บริการการท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างเต็มรูปแบบเป็นบริษัทแรก โดยในปี ค.ศ. 1844 ได้จัดการเดินทางล่องเรือสำราญเต็มรูปแบบระหว่างภูมิภาคยุโรปและเอเชีย

ในปี ค.ศ. 1960 การท่องเที่ยวเรือสำราญเริ่มเป็นที่นิยมมากยิ่งขึ้นในกลุ่มชนชั้นสูงอเมริกัน และกลายเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยวจากประเทศอเมริกาและภูมิภาคยุโรป โดยในปี ค.ศ. 1980 มีผู้โดยสารเรือสำราญจำนวนทั้งสิ้น 1.5 ล้านคน และเพิ่มขึ้นเป็น 3.5 ล้านคนในปี ค.ศ. 1989 และเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี ค.ศ. 2000 เพิ่มขึ้นถึง 10 ล้านคน โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี หลังจากนั้นอัตราการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หลังจากปี ค.ศ. 2000 โดยมีจำนวน 10.6 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2004 12 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2006 12.7 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2007 17.3 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2009 19.1 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2011 20 ล้านคน ในปี ค.ศ. 2012 ซึ่งถือเป็นช่วงเวลาที่อัตราการเติบโตเร็วที่สุด โดยในปี ค.ศ. 2019 มีผู้โดยสารเรือสำราญเดินทางมากถึงปีละ 30 ล้านคน

ต่อมาภายหลังได้มีสายการบินเรือเพิ่มมากขึ้น เช่น Aurora Expeditions, Royal Caribbean International, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line และ Carnival Corporation เป็นต้น



ภาพที่ 1.2 เรือสำราญ Mariner of the Seas ของสายการบินเรือ Royal Caribbean International
ที่มา: <https://depositphotos.com/photos/mariner-of-the-seas.html?filter=all&qview=707555812>



ภาพที่ 1.3 เรือสำราญ Carnival Victory ของสายการบินเรือ Carnival Corporation
ที่มา: <https://depositphotos.com/photos/carnival-breeze.html?filter=all&qview=347895046>



ปี (ค.ศ.)	พัฒนาการของการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก
1803	เรือ Charlotte Dundas ซึ่งเป็นเรือขับเคลื่อนด้วยพลังไอน้ำ (Steam-driven Vessel) ลำแรกเข้ามาให้บริการโดยเที่ยวปฐมฤกษ์เป็นการล่องเรือในลำคลองของเมือง Glasgow ประเทศสกอตแลนด์
1818	สายการบินเรือ Black Ball Line นำเรือ Savannah ซึ่งมีน้ำหนัก 424 ตันกรอส (Gross Registered Tonnage: GRT) สามารถรองรับผู้โดยสารจำนวน 8 คน โดยเป็นเรือลำแรกที่เดินทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก (Transatlantic) จากเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาไปยังเมืองลิเวอร์พูล ประเทศอังกฤษ โดยใช้เวลาดำเนิน 28 วัน
1835	มีการโฆษณาการล่องเรือรอบเกาะ Shetland & Orkney แต่ไม่ประสบความสำเร็จจนกระทั่งปี ค.ศ. 1886 บริษัท North of Scotland and Orkney and Shetland Shipping Company เริ่มดำเนินการจัดเส้นทางล่องเรือระยะสั้น
1837	บริษัท Peninsular Steam Navigation Company ก่อตั้งขึ้นซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น the Peninsular and Oriental Steam and Navigation Company หรือ P&O Cruises
1840	Sam Cunard ก่อตั้งบริษัทเดินเรือสำหรับเดินทางข้ามมหาสมุทรเป็นครั้งแรก
1843	Isambard Kingdom Brunel เปิดตัวเรือที่ทำจากเหล็ก (Iron Hull Vessel) เป็นครั้งแรกและเป็นเรือสำหรับผู้โดยสารที่ใช้ใบจักร (Propeller-driven Customer Vessel) เป็นตัวขับเคลื่อน
1844	บริษัท P&O Cruises ใช้เรือ SS Iberia ให้บริการล่องเรือจาก London ไปยัง Vigo, Lisbon, Malta, Istanbul และ Alexandria
1858	ผู้โดยสารซื้อโปรแกรมท่องเที่ยวเรือสำราญ “Ceylon” ของบริษัท P&O Cruises



ปี (ค.ศ.)	พัฒนาการของการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก
1867	Mark Twain นักเขียนชาวอเมริกันเขียนเรื่องราวการล่องเรือกับบริษัท P&O จาก London ไปยังทะเลดำ (Black Sea) ในนวนิยายเรื่อง The Innocents Abroad
1881	เรือ Ceylon ถูกดัดแปลงเป็นเรือให้บริการผู้โดยสาร
1910	บริษัท White Star เปิดตัวเรือ the Olympic น้ำหนัก 43,329 ตันกรอส มาให้บริการ ซึ่งเป็นเรือที่ใหญ่และหรูหราที่สุดในโลกในขณะนั้น
1911	เกิดเรือ Victoria Louise ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กโดยเป็นเรือสำราญลำแรกที่ถูกสร้างขึ้นอย่างหรูหรา
1912	บริษัท Cunard ส่งเรือ the Laconia แล Franconia ที่สร้างตามความต้องการของผู้โดยสาร
1912	บริษัท White Star เปิดตัวเรือ Titanic น้ำหนัก 46,328 ตันกรอส ซึ่งเป็นเรือหรูหราเพื่อเจาะกลุ่มบรรดาบุคคลที่ร่ำรวย โดยออกเดินทางในเที่ยวปฐมฤกษ์ในวันที่ 10 เมษายน ค.ศ. 1912 ออกเดินทางจากเมือง Southampton เพื่อไป New York ระหว่างเดินทาง เรือ Titanic เกิดอุบัติเหตุชนภูเขาน้ำแข็งในวันที่ 14 เมษายน ค.ศ. 1912
1920-1933	ในช่วงเวลา 13 ปีที่ประเทศสหรัฐอเมริกาห้ามการบริโภครี创建活动 แอลกอฮอล์ การล่องเรือจากท่าเรือของประเทศสหรัฐอเมริกาอนุญาตให้ผู้โดยสารสามารถบริโภครี创建活动 แอลกอฮอล์และเล่นคาสีโนในระหว่างการเดินทางเพื่อไปแวะพักยังท่าเรือ Cuba, Bermuda และ the Bahamas
1922	บริษัท Cunard ส่งเรือ Laconia ซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กน้ำหนัก 20,000 ตันกรอส จุผู้โดยสารจำนวน 2,000 คน เพื่อล่องเรือรอบโลก (World Cruise) โดยมีการจัดห้องพักเป็น 3 ระดับ
1929	บริษัท P&O ส่งเรือ Viceroy of India ซึ่งเป็นเรือสำราญที่น่าประทับใจมากที่สุด โดยเป็นเรือที่ใช้พลังงานเทอร์โบไฟฟ้าเป็นครั้งแรก และมีการสร้างสรวายน้ำภายในเรือเป็นครั้งแรก



ปี (ค.ศ.)	พัฒนาการของการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก
1930	บริษัท Union Castle นำเสนอโปรแกรมการท่องเที่ยวเพื่อไปแอฟริกาใต้ ในราคาพิเศษ โดยราคา 30 ปอนด์ (GBP) สำหรับการเดินทางชั้นสาม 60 ปอนด์ (GBP) สำหรับการเดินทางชั้นสอง และ 90 ปอนด์ (GBP) สำหรับการเดินทางชั้นหนึ่ง
1934	บริษัท Cunard ส่งเรือ Queen Mary ซึ่งเป็นเรือหรรษาที่จุผู้โดยสาร 2,000 คน และลูกเรือ 1,174 คน ซึ่งเป็นสัดส่วน 2:1 ระหว่างผู้โดยสาร กับลูกเรือ
1934	บริษัท United States Lines สร้างเรือ the SS America ซึ่งเป็นเรือที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงและมีอัตราความเร็วถึง 25 น็อต (Knot) และเรือลำนี้ถูกใช้เป็นเรือกองกำลังช่วงสงครามโลกในปี ค.ศ. 1941
1938	เกิดเรือ SS Normandie ซึ่งเป็นเรือที่มีน้ำหนัก 83,000 ตันกรอส (GRT) โดยนำเสนอเส้นทางการเดินเรือ 21 วัน โดยออกเดินทางจาก New York – Rio de Janeiro – New York ซึ่งมีราคา 395-6,500 เหรียญสหรัฐ (USD) ต่อคน
1939	เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 เรือสำราญหลายลำ เช่น Queen Mary และ Queen Elizabeth ถูกใช้เป็นเรือกองกำลัง
1958	เกิดยุคมืดของการท่องเที่ยวเรือสำราญ หลังจากการเปิดตัวของสายการบินที่ให้บริการเส้นทางเชิงพาณิชย์ลำแรกเพื่อข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก ส่งผลกระทบต่อการเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ ทำให้เกิดการชะลอตัวของธุรกิจการท่องเที่ยวเรือสำราญ
1966	ธุรกิจเรือสำราญกลับมาเฟื่องฟูอีกครั้งโดยมีศูนย์กลางที่สหราชอาณาจักร
1966	บริษัท Norwegian Cruise Line (NCL) ก่อตั้งขึ้น
1970	มีสายการบินเรือเกิดขึ้นหลายสาย กลุ่มที่ชื่นชอบการเดินทางท่องเที่ยว ร้อยละ 1 เลือกการเดินทางโดยเรือสำราญ ทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างสายการบินเรือและสายการบินในการผสมผสานระหว่างการเดินทางโดยเครื่องบินและเรือสำราญที่เรียกว่า Fly-Cruise หรือ Air-Sea



ปี (ค.ศ.)	พัฒนาการของการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก
1977	เกิดละครชุดทางโทรทัศน์ที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญ “Love Boat” ซึ่งโด่งดังมากในประเทศสหรัฐอเมริกา
1979	สายการบินเรือสามารถหารายได้จากกิจกรรมระหว่างล่องเรือถึงร้อยละ 5 ผ่านการออกแบบกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อตอบโจทย์ผู้โดยสารเรือสำราญ
1984	บริษัท Carnival Cruises ทำการโฆษณาทางโทรทัศน์เป็นครั้งแรก
1986	บริษัท Windstar นำเรือที่ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมการเดินทาง โดยเน้นเส้นทางสายโรแมนติคผ่านการบริการที่สะดวกสบายและทันสมัย
1990	ในช่วงปลายศตวรรษ สายการบินเรือใช้กลยุทธ์ในการควบคุมรวมและการเข้าซื้อกิจการ
1999	มีการนำเรือที่เรียกว่า “Eagle Type” เช่น เรือ Voyager of the Seas และ Grand Princess ซึ่งมีความเป็นรูปแบบใหม่ที่มีความซับซ้อน มีการประหยัดเชิงขนาด และใช้แนวคิดให้เรือสำราญเป็นจุดหมายปลายทาง
2000	มีการทำการแบ่งส่วนทางการตลาดและเน้นการขายประสบการณ์ในการล่องเรือ ทำให้สามารถรักษำอัตราการใช้ของตลาดอเมริกาเหนือร้อยละ 8 ต่อปีตั้งแต่ปี ค.ศ. 1980-2000 ซึ่งถือเป็นตลาดหลักของการท่องเที่ยวเรือสำราญ
2000	บริษัท Royal Caribbean International’s (RCI) นำเรือสำราญชื่อ Explorer of the Seas ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่มากโดยมีน้ำหนัก 137,308 ตันกรอส (GRT) มาให้บริการเพื่อสร้างการประหยัดเชิงขนาดในการให้บริการตลาดกลุ่มใหม่นอกเหนือจากกลุ่มผู้สูงอายุ
2002	มีนักท่องเที่ยวที่เดินทางทั่วโลกปีละประมาณ 700 ล้านคน โดย 10.3 ล้านคนเดินทางโดยเรือสำราญ โดยเป็นส่วนร้อยละ 2.4 ของประชากรในประเทศสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 1.3 ของประชากรจากสหราชอาณาจักร และน้อยกว่าร้อยละ 1 จากประชากรในแถบทวีปยุโรป



ปี (ค.ศ.)	พัฒนาการของการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลก
2003	บริษัท Cunard ส่งเรือ Queen Mary 2 ซึ่งเป็นเรือหรรษาขนาดใหญ่ มีน้ำหนักถึง 150,000 ตันกรอส (GRT) มาให้บริการ
2003	บริษัท Carnival Corporation กลายเป็นสายการบินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกหลังจากมีการควบรวมกิจการกับบริษัท P&O Princess Cruises
2009	บริษัท Royal Caribbean International's (RCI) ส่งเรือ Oasis of the Seas เข้ามาให้บริการโดยถือเป็นเรือสำราญที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยมีน้ำหนัก 220,000 ตันกรอส (GRT)
2010	ประมาณการรายได้จากรธุรกิจเรือสำราญทั่วโลกมากถึง 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (USD) โดยบริษัท Carnival Corporation มีส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 51.6 ในขณะที่บริษัท Royal Caribbean มีส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 25.6
2011	บริษัท Carnival Corporation ประกาศการมีเรือสำราญลำที่ 100
2014	บริษัท Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) เข้าซื้อกิจการของบริษัท Prestige Cruise Holdings ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของสายการบินเรือ Oceania Cruises และ Regent Seven Seas Cruises
2018	บริษัท Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) กลายเป็นสายการบินเรือที่ใหญ่เป็นอันดับสามของโลก โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 9.5
2020	เกิดการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญ มีผู้โดยสารเรือสำราญติดเชื้อไวรัสระหว่างการล่องเรือ ทำเรือในภูมิภาคเอเชีย เช่น สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ไทย ปฏิเสธเรือสำราญที่จะเข้ามาแวะพักยังท่าเรือระหว่างการเดินทางระบาดของไวรัสโควิด-19 จนกระทั่งสายการบินเรือทุกสายต้องยกเลิกการเดินทางทุกเส้นทางหลังจากการระบาดอย่างรุนแรงของไวรัสโควิด-19

ที่มา: Monpanthong (2014; 2018); ไพฑูรย์ มนต์พานทอง (2558); Gibson (2012)



1.2 การแบ่งยุคสมัยของการพัฒนาการท่องเที่ยวเรือสำราญ

จากพัฒนาการการท่องเที่ยวเรือสำราญของโลกตั้งแต่ปี ค.ศ. 1800 ถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลามากกว่า 200 ปี ซึ่งได้สรุปผ่านเหตุการณ์สำคัญต่าง ๆ ดังรายละเอียดในตารางที่ 1.1 เพื่อให้เข้าใจได้ง่ายขึ้นจึงสรุปการท่องเที่ยวเรือสำราญออกเป็น 7 ยุค (ตารางที่ 1.2) ดังต่อไปนี้ (Monpanthong, 2014; ไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2558)

1) ยุคแรกของการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ค.ศ. 1800-1850)

ในช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 เรือสำราญมีบทบาทหลากหลาย โดยที่เห็นเด่นชัดที่สุดคือการขนส่งสินค้าและการส่งเอกสารต่าง ๆ ในขณะที่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก ในช่วงแรกการเดินทางเรือไม่ได้ให้ความสำคัญกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร แต่หลังจากที่บริษัท Cunard และ P&O ได้เข้ามาบุกเบิกอุตสาหกรรมเรือสำราญ ได้มีการพัฒนาปรับปรุงตัวเรือและนำเสนอกิจกรรมนันทนาการบนเรือที่ หลากหลายมากขึ้น ในยุคนี้กลุ่มผู้โดยสารเรือสำราญจะเป็นกลุ่มคนร่ำรวย ผู้มีชื่อเสียงในวงสังคม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนอเมริกัน โดยเรือสำราญในเวลานั้นขับเคลื่อนด้วยพลังไอน้ำ (ภาพที่ 1.4)



ภาพที่ 1.4 เรือสำราญที่ขับเคลื่อนด้วยพลังไอน้ำ

ที่มา: <https://www.facebook.com/WhiteStarLineCunardLine>



2) ยุคการพัฒนาของการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ค.ศ. 1851-1938)

การเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญกลายเป็นทางเลือกหนึ่งของชาวอเมริกัน เนื่องจากผู้ให้บริการเรือสำราญต่างมุ่งพัฒนาเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกผู้โดยสาร มีการคิดกิจกรรมต่าง ๆ ในระหว่างการล่องเรือ และมีการประชาสัมพันธ์เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น นอกจากนั้นในยุคนี้มีการเดินทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก (Transatlantic) โดยเรือสำราญ ในยุคนี้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางโดยเรือสำราญของเรือไททานิค ส่งผลให้มีการให้ความสำคัญมากขึ้นเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัย

3) ยุคมืดของการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ค.ศ. 1939-1960)

การท่องเที่ยวเรือสำราญได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากสงครามโลกครั้งที่ 2 สายการบินเรือจำเป็นต้องหยุดการให้บริการผู้โดยสาร ในขณะเดียวกันเรือสำราญของสายการบินเรือบางสายถูกนำไปใช้ในการคมนาคมขนส่งสำหรับกิจการทหาร สายการบินเดินเรือชั้นนำหลายสายถึงกับล้มละลายต้องปิดกิจการ นอกจากนั้น ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 การเดินทางโดยเครื่องบินเล็กเป็นที่นิยมมากขึ้น ยิ่งส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างต่อเนื่อง ถือเป็นยุคมืดของการท่องเที่ยวเรือสำราญ

4) ยุคฟื้นตัวของการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ค.ศ. 1961-1990)

การท่องเที่ยวเรือสำราญฟื้นตัวอีกครั้ง มีการพัฒนาเส้นทางการเดินเรือใหม่ ๆ เช่น การเดินทางไปยังแถบทะเลแคริบเบียน ยุคนี้เป็นช่วงเวลาที่การท่องเที่ยวเรือสำราญมีการเติบโตมากที่สุดยุคหนึ่ง สายการบินเรือหลายสายเริ่มเข้ามาในตลาดมากขึ้น มีการต่อเรือสำราญขนาดใหญ่มากขึ้น เกิดการแข่งขันกันอย่างรุนแรง ทำให้สายการบินเรือหลายสายได้นำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการเดินเรือ รวมทั้งมีการพัฒนาในหลากหลายมิติเพื่อดึงดูดกลุ่มเป้าหมายให้ตัดสินใจเดินทางล่องเรือสำราญกันอย่างกว้างขวาง ในยุคนี้เกิดการระบาดของโนโรไวรัส (Norovirus) ในระหว่างล่องเรือสำราญ ทำให้สายการบินเรือให้ความสำคัญกับสุขอนามัยและความสะอาดระหว่างการล่องเรือมากขึ้น



5) ยุคทองของการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ค.ศ. 1991-2019)

ในช่วงยุคทองของการท่องเที่ยวเรือสำราญ การท่องเที่ยวเรือสำราญให้ความสำคัญกับกลุ่มเป้าหมายใหม่โดยเริ่มขยายจากกลุ่มผู้สูงอายุชาวอเมริกันที่มีรายได้สูงไปยังกลุ่มครอบครัว กลุ่มคนวัยทำงาน ทำให้กลุ่มเป้าหมายของการท่องเที่ยวเรือสำราญมีความหลากหลาย และส่งผลให้อัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากการขยายตลาดกลุ่มเป้าหมายให้กว้างขึ้น ทำให้บริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญได้เปลี่ยนไป เช่น เรือสำราญมีขนาดใหญ่มากขึ้น จำนวนเรือสำราญเพิ่มมากขึ้น และจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเรือสำราญมีมากขึ้น

จากสภาพการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น สายการเดินเรือรายใหญ่ เช่น บริษัท Carnival Corporation & PLC และ Royal Caribbean Cruises Ltd. ได้เข้าซื้อและควบรวมกิจการกับสายการเดินเรือรายอื่น ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ขยายกลุ่มตลาด แลกเปลี่ยนทรัพยากร และต้องการควบคุมตลาด ในการที่สายการเดินเรือขยายตลาดกลุ่มเป้าหมายจากกลุ่มผู้สูงอายุไปยังกลุ่มครอบครัวและคนวัยทำงานโดยใช้เรือสำราญขนาดใหญ่ภายใต้แนวคิดการประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) เพื่อเป็นกลยุทธ์ในการกำหนดราคาในการล่องเรือให้ต่ำลงเป็นต้นทุนในการเข้าถึงตลาด อย่างไรก็ตามสายการเดินเรือขนาดเล็กยังคงมีการเจาะกลุ่มเป้าหมายผู้สูงอายุเช่นเดิม โดยให้ความสำคัญกับคุณภาพบริการ

การเติบโตอย่างก้าวกระโดดของการท่องเที่ยวเรือสำราญทำให้มีการต่อเรือจำนวนมากเพราะความต้องการของผู้โดยสารเรือสำราญเพิ่มมากขึ้น ความต้องการเดินทางในเส้นทางที่แตกต่างและภูมิภาคใหม่ ๆ ก็มีเพิ่มมากขึ้น ผู้ประกอบการสายการเดินเรือรายใหญ่ จึงนำเสนอเส้นทาง การเดินเรือที่หลากหลายเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารเรือสำราญ แม้ว่าเส้นทางเดินเรือดั้งเดิม เช่น ทะเลแคริบเบียน อเมริกา ยุโรปเหนือ และแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ยังคงเป็นเส้นทางที่ผู้โดยสารเรือสำราญให้ความสนใจอยู่ แต่ผู้โดยสารเรือสำราญจำนวนไม่น้อยที่ต้องการเดินทางสู่ภูมิภาคเอเชียจากแนวโน้มดังกล่าว ทำให้เรือในภูมิภาคเอเชียจำเป็นต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวนี้

