

อุตสาหกรรมเรือสำราญ: ผลกระทบการท่องเที่ยวกับการพัฒนาประเทศ

The Cruise Industry: Tourism Impacts on National Development

Received: January 27, 2023

Revised: March 07, 2023

Accepted: April 27, 2023

ปรเมษฐ์ บุญนำศิริกิจ¹

Poramet Boonnumsirikij

บทคัดย่อ

บทความนี้ เป็นการวิเคราะห์อุตสาหกรรมเรือสำราญ ซึ่งนับได้ว่าเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวคิดที่มีต่ออุตสาหกรรมเรือสำราญ ในเชิงเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม เนื่องจากที่ผ่านมา มีการขยายตัวของอุตสาหกรรมเรือสำราญอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้จะมีความชะงักงันในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 และนโยบายของประเทศไทยเองได้กำหนดให้การท่องเที่ยวเรือสำราญเป็นหนึ่งในกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายซึ่งปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) ต่อเนื่องมายังแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) กอปรกับเป็นหนึ่งในสิบอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับการสนับสนุนตามนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมีการกำหนดแผนระยะสั้นและระยะกลางเพื่อรองรับการท่องเที่ยวกลุ่มเรือสำราญ เพราะคาดว่าจะส่งผลเชิงบวกต่อเศรษฐกิจของประเทศ การคำนึงถึงผลกระทบด้านอื่นนั้น จึงเป็นปัจจัยที่ควรให้ความสำคัญ

คำสำคัญ: การท่องเที่ยว อุตสาหกรรมเรือสำราญ อุตสาหกรรมบริการ ผลกระทบการท่องเที่ยว

ABSTRACT

In this article, the researcher analyzes the cruise industry which is considered to be a type of tourism. The researcher proposes concepts towards the cruise industry in the aspects of economy, society, culture, and the environment. The cruise industry has been continuously expanding except for a standstill during the COVID-19 pandemic. Moreover, Thailand has a policy that determines the cruise industry as one of the target groups of tourists as found in the National

¹ สาขาวิชาการท่องเที่ยว คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง; Department of Tourism, Faculty of Business Administration, Ramkhamhaeng University; Email: poramet.b@ru.ac.th

Tourism Development Plan, Volume Two (2017-2021) and Volume Three (2023-2027). It is also one of the ten target industries being supported in accordance with the policy of the Eastern Economic Corridor (EEC). Short- and medium-term plans are determined to accommodate cruise tourism because it is expected to have positive impacts on the country's economy. However, the impacts on other aspects should be taken into consideration as important factors as well.

Keywords: Tourism, Cruise Industry, Service Industry, Tourism Impacts

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากรายงานการขยายตัวของอุตสาหกรรมเรือสำราญช่วงการระบาดของโรคโควิด 19 ในปี พ.ศ. 2562 ข้อมูลจากสมาคมอุตสาหกรรมสายการเดินเรือสำราญ (Cruise Lines Industrial Association: CLIA (2019) รายงานผลกระทบทางเศรษฐกิจจากธุรกิจเรือสำราญทั่วโลกไว้ว่า เมื่อปี พ.ศ. 2560 ที่ผ่านมามีผู้โดยสารจำนวน 26.7 ล้านคน มีตัวแทนจำหน่ายรายการท่องเที่ยวเกี่ยวกับเรือสำราญ มากกว่า 25,000 ราย ทำรายได้จากเรือสำราญได้ทั่วโลก 134 พันล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา มีการจ้างงาน กว่า 1.1 ล้านตำแหน่งงาน คิดเป็นค่าจ้างและเงินเดือนกว่า 45.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ ประเทศ สหรัฐอเมริกามีจำนวนผู้โดยสารเรือสำราญสูงเป็นอันดับหนึ่ง โดยมีจำนวนสูงถึง 11.9 ล้านคน รองลงมา ได้แก่ชาวจีนที่นิยมโดยสารเรือสำราญสูงถึง 2.4 ล้านคน และประเทศเยอรมนี 2.19 ล้านคนตามลำดับ เส้นทางเดินเรือที่ได้รับความนิยมสูงสุดคือหมู่เกาะแคริบเบียนถึงร้อยละ 34.4 รองลงมา ได้แก่ เส้นทางใน ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนร้อยละ 17.3 ส่วนเส้นทางเดินเรือในเอเชีย รวมถึงในประเทศจีนอยู่ที่ร้อยละ 9.2 ถึงแม้ว่าปัจจุบันสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลกระทบกับการท่องเที่ยวรวมถึงอุตสาหกรรม เรือสำราญด้วย ซึ่งมีการลงทุนเพิ่มเติมกว่า 23.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อปรับตัวสู่การท่องเที่ยวด้วยความ รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การลดก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 20 จากการปรับใช้พลังงาน การเพิ่ม ระบบการบำบัดน้ำที่ก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น และ การเปลี่ยนระบบการใช้พลังงานจากท่าเรือขณะจอดเพื่อปิด เครื่องยนต์เรือเริ่มต้น 14 ท่าเรือ ไพอูร์ย์ มนต์พานทอง (2558) กล่าวว่า การสร้างเรือสำราญมักมีขนาดใหญ่ (Large Cruise Ship) โดยมีน้ำหนักของเรือ 60,000 – 90,000 ตันกรอส (Tonnage or Gross Registered Tonnage – GRT) และขนาดใหญ่มาก (Mega Cruise Ship) ซึ่งมีน้ำหนักของเรือมากกว่า 90,000 ตัน กรอส สามารถรองรับการบริการผู้โดยสารได้มากกว่า 3,000 คนต่อลำ ทั้งนี้มีความแตกต่างจากอดีตที่ ให้บริการด้วยเรือสำราญขนาดเล็ก (Small Cruise Ship) น้ำหนักของเรือตั้งแต่ 3,000 - 30,000 ตันกรอส และเรือสำราญขนาดกลาง (Medium-sized Cruise Ship) น้ำหนักของเรือระหว่าง 30,000 – 60,000

ต้นกรอบ และเน้นการตกแต่งเรือสำราญให้หรูหราและสะดวกสบาย รองรับจำนวนผู้โดยสารไม่มากนัก จากรายงานข้างต้น แสดงถึงการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของธุรกิจเรือสำราญในภาพรวมทั่วโลก นอกจากการขยายตัวของเรือสำราญที่มีเส้นทางการเดินเรือในมหาสมุทรหรือระหว่างทวีปในทะเลแล้ว แนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจเรือสำราญมีการขยายตัวของเรือสำราญที่ล่องแม่น้ำในอัตราเฉลี่ยที่ร้อยละ 7 ต่อปี สอดคล้องกับรายงานการท่องเที่ยวเรือสำราญของศูนย์การส่งเสริมการนำเข้า กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2021) ที่ระบุถึงระยะเวลาของการที่ท่องเที่ยวบนเรือสำราญสูงสุดคือประมาณ 10 คืน ได้แก่ สหราชอาณาจักรและสาธารณรัฐไอร์แลนด์ที่เฉลี่ย 10 วัน รองลงมา ได้แก่ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และสหราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ตามลำดับ ในขณะที่แนวโน้มของผู้โดยสารเรือสำราญในกลุ่มที่มีอายุน้อยลง เป็นกลุ่มที่มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น (Cruise Lines Industrial Association, 2019) ได้แก่ คนวัยผู้ใหญ่ที่ทำงานมานาน (Generation X) ไปถึงกลุ่มคนในยุคสหัสวรรษสองพัน (Millennium) นอกจากนี้ยังมีบทความที่กล่าวถึงรายได้จากเรือสำราญ (Jones, Hiller, and Comfort, 2016) โดยสรุปว่า เมืองที่มีเรือสำราญมาเทียบท่าจะมีรายได้จากภาษี ค่าธรรมเนียมท่าเทียบเรือ โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือ และรายได้จำนวนมากจากผู้โดยสารและลูกเรือที่ใช้จ่ายในแหล่งท่องเที่ยว ประเด็นนี้มีการเขียนไว้ในเว็บไซต์ของผู้ประกอบการเรือสำราญ จากแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมเรือสำราญดังกล่าวในทุกภูมิภาค รวมถึงภูมิภาคเอเชียที่มีศักยภาพและมีผู้ประกอบการเรือสำราญได้ขยายเส้นทางการเดินเรือในภูมิภาคเอเชียและประเทศไทย ที่มีเส้นทางเดินเรือสำราญเชื่อมกับประเทศอื่นในภูมิภาคนี้ด้วย

เมื่อพิจารณาถึงแนวทางการรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย พบว่าจากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) (คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2560) ได้กล่าวถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการท่องเที่ยว โดยจำแนกกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีทั้งหมด 13 กลุ่ม และหนึ่งในกลุ่มการท่องเที่ยวนั้นได้แก่ การท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งยังถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพระดับสูงสำหรับประเทศไทย และมีการระบุให้กลุ่มนักท่องเที่ยวที่ท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีค่าใช้จ่ายสูง ต่อเนื่องมายังแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติได้จัดทำเป็นร่างขึ้น ก่อนการประกาศใช้ (คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2565) ซึ่งให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (Coastal Maritime and River Tourism) ที่มีการกล่าวถึงการขยายตัวของอุตสาหกรรมเรือสำราญ จากการอ้างอิงข้อมูลจากสมาคมอุตสาหกรรมสายการเดินทางเรือสำราญ (CLIA) ปี พ.ศ. 2557 - 2562 ทั้งในเอเชียที่มีการขยายตัวขึ้นประมาณร้อยละ 14 และของประเทศไทยที่มีการขยายตัวประมาณร้อยละ 13 การคาดการณ์ของ Trip Barometer Travel Trends ที่ให้ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และ จังหวัดภูเก็ต มีโอกาสเป็นศูนย์กลางการ

ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำของภูมิภาค ในขณะที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้กำหนดนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งมีการจัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกทั้งหมด 8 แผน โดยมีแผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561) ที่กำหนดรายละเอียดเป้าหมายการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยเน้นการเพิ่มคุณภาพของนักท่องเที่ยวต่างประเทศ และนักท่องเที่ยวชาวไทย กำหนดทิศทางการท่องเที่ยวในการยกระดับคุณค่าและประสบการณ์จากการท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ปานกลางและรายได้สูงจากประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับบทความในการประชุมวิชาการระดับชาติเรื่อง พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแะพักเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่ง นครินทร์ ทังทอง (2560) ได้ศึกษาวิจัยพบว่า ส่วนใหญ่ของกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือสำราญมีรายได้เฉลี่ยต่อปี 60,000 - 69,999 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้แผนพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้กำหนดแนวทางระยะสั้นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยหมายถึงการพัฒนาการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญ และแผนระยะกลางได้ระบุถึงการเพิ่มความหลากหลายของเส้นทางท่องเที่ยวเรือสำราญ การพัฒนาท่าเรือสำราญ รวมถึงการกำหนดให้เป็นท่าเรือในรูปแบบจุดเริ่มต้นการเดินทางหรือท่าเรือหลัก (Home Port) เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีการใช้บริการการท่องเที่ยว ก่อนและหลังเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ ทำให้มีการกระจายรายได้ไปยังธุรกิจที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของท่าเรือ มากกว่าการเป็นท่าเรือแวะพัก (Port of Call) ที่ประเทศไทยเป็นผู้ให้บริการนี้มายาวนานกว่า 30 ปี (ราณี อธิชัยกุล, 2561) นอกจากนี้การเสนอให้ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องที่ไม่เป็นสากล และยังเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ รวมถึงเป็นการกระตุ้นและจูงใจให้เกิดอุตสาหกรรมเรือสำราญของประเทศไทยด้วย

การดำเนินการ

จากทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยเพื่อรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ ได้มีการมองผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจและการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวสู่ผู้ประกอบการ ชุมชน และแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่เรือสำราญให้นักท่องเที่ยวเดินทางมากับเรือสำราญได้แวะพักผ่อนตามท่าเรือหรือจุดแวะพัก เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ลงสัมผัสแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญใกล้กับท่าเรือที่แวะพักนั้น การแวะพักของนักท่องเที่ยวจะมีการใช้จ่ายและจับจ่ายใช้สอยใช้บริการต่าง ๆ เช่น การบริโภคอาหาร เครื่องดื่ม ทำให้ภัตตาคารและร้านอาหารมีโอกาสที่ลูกค้าจะเพิ่มมากขึ้น ธุรกิจบริการต่าง ๆ อาทิ ธุรกิจสปา หรือร้านเสริมความงาม จะได้ผลประโยชน์จากนักท่องเที่ยวกลุ่มดังกล่าว รวมถึงสินค้าที่ระลึกประจำท้องถิ่นที่นักท่องเที่ยวสามารถซื้อและนำขึ้นเรือสำราญไปเป็นของฝากและของที่ระลึกการเดินทางท่องเที่ยว

นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวบางส่วนที่เดินทางโดยเรือสำราญมักจะให้ความสนใจด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและวิถีชีวิตท้องถิ่นที่เรือสำราญจอดพัก นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้สามารถเดินทางไปเยี่ยมชมหมู่บ้านของคนในพื้นที่ที่เรือสำราญแวะผ่าน ได้แก่ หมู่บ้านชาวประมง หมู่บ้านเกษตรกรชาวนาชาวสวน และนักท่องเที่ยวมักซื้อผลิตภัณฑ์จากท้องถิ่นดังกล่าว รวมถึงสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ที่นโยบายรัฐบาลได้ต่อยอดเป็น “โอท็อป นวัตกรรม” ที่มุ่งเน้นการพัฒนาสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว อาทิ การออกแบบของฝาก ของที่ระลึก การพัฒนาสินค้าวัฒนธรรมและอาหารผ่านกระบวนการสร้างสรรค์ทั้งผลิตภัณฑ์ การออกแบบตราสัญลักษณ์และบรรจุภัณฑ์ให้เหมาะสมกับความต้องการของคนรุ่นใหม่ (สำนักงานส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่นและวิสาหกิจชุมชน, 2564)

ผลกระทบจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ มีทั้งผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบ ซึ่งควรศึกษารายละเอียดการพัฒนาอย่างจริงจัง เพื่อให้ประเทศได้ประโยชน์และได้รับผลกระทบเชิงลบจากการท่องเที่ยวเรือสำราญให้น้อยที่สุด ทั้งนี้แนวทางการพิจารณาผลกระทบของเรือสำราญนั้น ควรพิจารณาในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านมามีบทความเรื่องผลกระทบของอุตสาหกรรมเรือสำราญต่อจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยว Brida and Aguirre (2008) ได้กล่าวถึงผลกระทบเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจไว้ 5 ประเด็น ได้แก่ 1) การใช้จ่ายของผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยว และการใช้จ่ายของพนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในเรือสำราญ 2) พนักงานและเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการบริเวณท่าเทียบเรือ รวมถึงพนักงานของสายการบินเรือที่ปฏิบัติงานที่ท่าเรือที่เรือจอดเทียบท่า เช่น พนักงานฝ่ายการตลาดหรือพนักงานให้บริการด้านการท่องเที่ยว 3) การใช้จ่ายของเรือสำราญในการซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภค วัตถุดิบ รวมถึงอาหารสดและอาหารสำเร็จรูป เพื่อการให้บริการบนเรือสำราญ 4) ค่าธรรมเนียมที่เรือสำราญจ่ายให้แก่การบริการของท่าเทียบเรือ และ 5) ค่าใช้จ่ายของเรือสำราญในการดูแล บำรุง รักษา และซ่อมแซม นอกจากนี้บทความดังกล่าวยังได้กล่าวไว้อีกว่า ผลกำไรของธุรกิจเรือสำราญเกิดจากกิจกรรมที่กว่าร้อยละ 50 เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวบนแผ่นดินหรือแหล่งท่องเที่ยวตามชายฝั่งที่เรือสำราญแวะพัก แต่ที่สำคัญคือ การจ่ายค่าบริการการท่องเที่ยวที่ผู้โดยสารจ่ายให้แก่เรือสำราญ โดยที่เรือสำราญได้วางแผนรายการท่องเที่ยวและจำหน่าย รวมถึงให้บริการแก่ผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวตั้งแต่อยู่บนเรือสำราญ และจากรายงานยังระบุว่าที่เรือสำราญได้เก็บค่าธรรมเนียมในการท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวในเมืองที่เรือสำราญแวะพักนั้นในอัตราที่สูงซึ่ง มีการจ่ายค่าบริการการท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่นเพื่อเป็นค่าดำเนินการในระหว่างร้อยละ 25 ถึงร้อยละ 50 ของราคาจำหน่าย ส่วนมากเป็นการจ่ายเพื่อการเช่ารถและมัคคุเทศก์ที่นำผู้โดยสารเรือสำราญไปท่องเที่ยวตามรายการที่ผู้โดยสารได้ซื้อจากเรือสำราญแล้ว มีความสอดคล้องกับการศึกษาด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญต่อเศรษฐกิจของชุมชนในทวีปอเมริกากลางและหมู่เกาะในทะเลแคริบเบียน กรณีศึกษาประเทศคอสตาริกา Seidl A. et al. (2005) ที่ระบุว่า ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวกลุ่มเรือสำราญมีอัตราการ

ใช้จ่ายในการท่องเที่ยวที่น้อยกว่านักท่องเที่ยวกลุ่มอื่น เพราะนักท่องเที่ยวกลุ่มที่ท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญได้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยวในรูปแบบเหมาจ่ายไว้แล้วตั้งแต่ต้นทาง ซึ่งหมายถึง ค่าใช้จ่ายดังกล่าวนั้น คิดรวมค่าที่พัก ค่าอาหารและเครื่องดื่มระหว่างที่เดินทางบนเรือสำราญ ในขณะที่มีผู้โดยสารจำนวนเพียงเล็กน้อยเท่านั้นที่ยอมจ่ายเพิ่มเติมเมื่อขึ้นมาพักบนฝั่ง หรือรับประทานอาหารที่เมืองที่เรือสำราญได้แวะพัก สอดคล้องกับการวิเคราะห์องค์ประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมกับบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2560) ที่กล่าวว่า โรงแรมที่ักไม่ได้มีความจำเป็นสำหรับเมืองหรือท่าเรือที่เป็นท่าเรือแวะพัก เพราะผู้โดยสารมักค้างคืนบนเรือสำราญ ถึงแม้ว่าเรือสำราญดังกล่าวจะมีการจอดเทียบท่าในลักษณะการจอดค้างคืนที่เทียบเรือก็ตาม ดังนั้นค่าใช้จ่ายของการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นกับเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้โดยสารท่องเที่ยวระหว่างที่เรือสำราญแวะพักนั้น เป็นจำนวนน้อย และอาจน้อยกว่านักท่องเที่ยวกลุ่มอื่น ในขณะที่ผู้ประกอบการเรือสำราญได้นำเสนอในเชิงบวกว่า การท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญเป็นการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวกับเมืองที่แวะพักในอัตราที่สูง ในขณะที่การใช้จ่ายของกลุ่มลูกเรือและพนักงานที่ปฏิบัติงานและให้บริการบนเรือสำราญ มีการระบุไว้ว่าเป็นกลุ่มที่มีระยะเวลาในการใช้เวลาในเมืองที่แวะพักสั้นกว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวเสียอีก เพราะพนักงานเหล่านั้นต้องกลับมาปฏิบัติหน้าที่บนเรือ เพื่อเตรียมการเดินทางและให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ลงจากเรือไปท่องเที่ยวในเมืองที่แวะพัก พนักงานจึงมีระยะเวลาแวะในจุดที่เรือสำราญเทียบท่าเฉลี่ยเพียง 6 ชั่วโมงเท่านั้น นอกจากนี้ยังรวมถึงมีบทความเรื่อง ความรับผิดชอบของเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยว กรณีศึกษาเรือสำราญกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน Brida and Aguirre (2010) และ Klein (2011) กล่าวไว้ว่า การพัฒนาอย่างยั่งยืนของเมืองปลายทางที่มีการท่องเที่ยวเรือสำราญนั้น มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมที่สูงมาก จนกระทั่งในบางครั้งอาจมีคำถามว่า ถ้าผลกำไรจากการจอดเทียบท่าเรือสำราญนั้น อาจไม่มากเพียงพอ เมื่อเทียบจากค่าใช้จ่ายในการรักษาเมือง ทั้งทางด้านสังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม ให้คงอยู่ในสภาพดี และยังสามารถใช้มากกว่า การใช้มุมมองต่อความรับผิดชอบต่อทุกภาคส่วนกับการท่องเที่ยวมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อความยั่งยืนของชุมชนท้องถิ่นและภาคการท่องเที่ยว ที่ได้รับผลกระทบจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ

ประเด็นเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญ ในบทความเรือสำราญ ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมของ Brida and Aguirre (2010) ได้ตั้งข้อสังเกตของการเปรียบเทียบเชิงรายได้ระหว่างผลประโยชน์เชิงรายได้ของท่าเทียบเรือสินค้ากับท่าเทียบเรือสำราญไว้ว่า วิธีการคิดอัตราค่าธรรมเนียมการจอดเรือ มีวิธีการคิดอัตราค่าธรรมเนียมที่ใกล้เคียงกัน คือ คิดตามขนาดความยาวของเรือ และระยะเวลาการจอดเรือ ซึ่งจากการคิดค่าธรรมเนียมดังกล่าว ทำให้ท่าเทียบเรือสามารถคิดค่าธรรมเนียมกับเรือสินค้าได้มากกว่าเรือสำราญ เพราะระยะเวลาการจอดเทียบท่าของเรือสินค้าจะจอดเทียบท่าเป็นระยะเวลาที่ยาวนานกว่าเรือสำราญซึ่งส่วนมากมีการจอดแวะเพียงระยะเวลานั้น ๆ นอกจากนี้ยังพบว่าเรือสินค้ายังต้องใช้บริการอื่น ๆ ของท่าเทียบเรือ เช่น เครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้า มีการเช่าพื้นที่

ระวางเพื่อใช้วางสินค้าของท่าเทียบเรือก่อนส่งมอบหรือระหว่างการรอตรวจปล่อยของศุลกากรเพื่อการขนถ่ายสินค้าไปยังปลายทางต่อไป แต่สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ก็มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเทียบท่าที่ติดตั้งอยู่บนเรือสำราญแล้ว ไม่ว่าจะเป็นเครื่องตรวจจับโลหะ (Metal Detector) หรือเครื่องเอกซเรย์สแกนตรวจสอบสัมภาระ (X-Ray Machine) หรือแม้แต่อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่หน่วยงานด้านการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรสามารถใช้ต่อกับเครื่องแม่ข่ายของประเทศที่เรือแวะพักได้ ท่าเทียบเรือที่ไม่มีอุปกรณ์เหล่านี้ ยังสามารถให้บริการบนเรือได้ จึงไม่ใช่เหตุผลสำคัญที่ท่าเทียบเรือต้องมีไว้ให้บริการ จึงไม่สอดคล้องกับบทความการวิเคราะห์องค์ประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมกับบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญ (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2560)

ตัวอย่างของผลกระทบเชิงสังคมที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ มีผลกระทบเชิงบวกต่อสังคมที่ระบุในบทความเรือสำราญของหน่วยงานศูนย์การส่งเสริมการนำเข้า กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2021) ในด้านการเชื่อมสัมพันธ์การท่องเที่ยว กล่าวคือเรือสำราญเป็นกิจกรรมที่สามารถสร้างความสุขและสันติสุขที่สืบเนื่องจากการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวสู่คนในชุมชนและพื้นที่ แต่การท่องเที่ยวโดยเรือสำราญก็มีผลกระทบเชิงลบด้านสังคมเช่นเดียวกัน โดยได้ถูกกล่าวไว้โดย Seidl A. et al. (2005) ที่ได้ยกตัวอย่างกรณีศึกษาของสาธารณรัฐคอสตาริกาซึ่งเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในทวีปอเมริกากลาง ที่ปรากฏว่าเมื่อมีปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ทำให้ต้องปรับเปลี่ยนเวลาการเรียนและการกำหนดวันหยุดของโรงเรียนรัฐบาลในพื้นที่เพื่อเอื้ออำนวยแก่นักท่องเที่ยว หรือในบทความเรือสำราญ ผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม โดย Brida and Aguirre (2010) มีรายงานถึงเกาะบางเกาะที่ตั้งอยู่ในหมู่เกาะในทะเลแคริบเบียน พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่บนเกาะเล็กใช้ภาษาถิ่นของตนเอง เพราะรับอิทธิพลในการสื่อสารและการใช้ภาษาจากการท่องเที่ยว รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม โดยประชาชนในพื้นที่ปรับตัวให้ทันสมัยตามแบบอย่างที่มาจากนักท่องเที่ยวที่มากับเรือสำราญ แนวทางการดำเนินการลดผลกระทบทางสังคมต่อการพัฒนาเรือสำราญ จึงต้องสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนและคนในท้องถิ่นเป็นสำคัญ นับได้ว่าสอดคล้องกับแนวทางของไพฑูรย์ มนต์พานทอง (2560) ที่เสนอให้การจัดการท่าเรือสำราญให้หน่วยงานภาครัฐเป็นผู้นำ (Lead) ในการกำหนดนโยบาย เพื่อให้ภาคเอกชนเป็นผู้ขับเคลื่อน (Drive) เป็นผู้จัดการให้เกิดคุณภาพบริการและให้ภาคชุมชนเป็นฐาน (Base) ที่มีส่วนร่วมในการจัดการและรับผลประโยชน์จากการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างเป็นธรรม การดำเนินการดังกล่าวไม่สอดคล้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืนตามแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goal) โดยโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nation Development Program: UNDP) และแนวคิดของประชาธิปไตยที่ต้องทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการ (Integrated) ระหว่างทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ประชาชน หรือภาคชุมชน และประชาสังคมที่ได้ผลประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและคนในพื้นที่

ในด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือสำราญ (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2021) ได้ระบุว่าเรือสำราญอาจสร้างความเสียหายให้กับแนวปะการังและระบบนิเวศวิทยาตามเส้นทางที่เรือแล่นผ่าน ในขณะที่เรือสำราญเองยังมีผลกระทบต่อจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว อีกทั้ง Brida and Aguirre (2008) ยังได้กล่าวถึง การสร้างขยะจำนวนมากจากเรือสำราญที่ให้บริการ โดยมีทั้งสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ น้ำเสียที่เกิดจากเรือสำราญ อาทิ จากระบบขับเคลื่อนและเครื่องยนต์ หรือน้ำเสียจากผู้โดยสารที่ใช้เพื่อการอุปโภคบริโภค โดยแบ่งประเภทเป็นน้ำสีดำ (Black Water) น้ำสีเทา (Gray Water) และน้ำจากอับเฉาเรือ รวมทั้งขยะมีพิษและอันตราย คราบน้ำมันและมลพิษจากระบบเครื่องยนต์ อุบัติเหตุน้ำมันรั่ว ตลอดจนขยะมูลฝอยจากพนักงานและผู้โดยสาร หากมีการปล่อยลงสู่ทะเลหรือแหล่งน้ำที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรของเรือสำราญระหว่างการเดินทาง ขยะที่เกิดจากเรือสำราญได้รับการขนถ่ายลงจากเรือตามท่าเรือต่าง ๆ ที่เทียบท่า นอกจากนี้ได้มีการระบุในการประเมินสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังมีผลการวิจัยที่มีการเปรียบเทียบการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระหว่างการเดินทางโดยสารด้วยเรือสำราญกับการเดินทางโดยสารด้วยเครื่องบิน พบว่า เมื่อคิดเป็นอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อผู้โดยสารต่อระยะทางแล้ว มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเดินทางโดยสารด้วยเรือสำราญมากกว่าการเดินทางด้วยเครื่องบิน และยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอีกประการหนึ่งจากการสร้างท่าเทียบเรือ (สามัคคี บุญยะวัฒน์, 2555) ปรากฏไว้ในสารานุกรมฉบับเยาวชนฯ ว่า การสร้างท่าเทียบเรือส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงของชายฝั่งจากการก่อสร้างตัวท่าเทียบเรือที่ยื่นออกจากชายฝั่งลงไปทะเล ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงการกัดเซาะหรือการทับถมที่เปลี่ยนแปลงไปจากสภาพที่เป็นอยู่ปัจจุบัน

บริบทประเทศไทยกับการท่องเที่ยวเรือสำราญ

เรือสำราญของประเทศไทยที่เป็นที่รู้จักกันดีของคนไทย คือ เรือสำราญที่ล่องในแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีเฉพาะการให้บริการอาหาร หรือการท่องเที่ยวแบบการท่องเที่ยวทัศนจร (Excursionist) ส่วนเรือสำราญที่ให้บริการในลักษณะที่มีที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม การแวะพักแหล่งท่องเที่ยวในอดีตเคยมีการให้บริการ โดยข้อมูลจากนิตยสารผู้จัดการ (เดือนพิเศษ ลิ้มศรีตระกูล, 2539) ได้กล่าวไว้ว่า การบริการเรือสำราญในลักษณะครบวงจรรายแรก ได้แก่ เรือซีทรานควีน เป็นเรือสำราญลำแรกของไทย ที่เปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2526 ต่อมาเมื่อเรือซีทรานปริสซีสเข้ามาให้บริการในปี พ.ศ. 2532 จาก บริษัท ซีทรานทราเวล จำกัด และต่อมา บริษัท สยามครุยซ์ จำกัด ได้เปิดให้บริการ เรืออันดามัน ปริสซีส ในปี พ.ศ. 2532 ซึ่งได้ให้บริการถึงปี พ.ศ. 2547 แต่ได้ยกเลิกการให้บริการ และยังมีบริษัท โอเชียน ปรินเซส กรุ๊ป จำกัด ได้เปิดให้บริการเรือสำราญโอเชียน ปริสซีส ที่ให้บริการจนถึงหลังเหตุการณ์สึนามิจึงได้ยกเลิกการให้บริการ เพราะเกิดสภาวะขาดทุนและไม่สามารถแข่งขันได้ เมื่อมีการเปิดให้บริการของเรือสำราญขนาดใหญ่กว่าที่มาจากต่างประเทศสามารถให้บริการได้ในราคาที่ถูกลงกว่า เพราะเรือสำราญดังกล่าวมีการเปิดกาสีโน

(Casino) ให้บริการแก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวบนเรือนั่นเอง ซึ่งเป็นรายได้หลักของเรือสำราญเหล่านั้น ซึ่งเรือสำราญของไทยไม่มีและไม่สามารถเปิดให้บริการได้ เนื่องจากขัดกับกฎหมายของประเทศไทย

การที่อุตสาหกรรมเรือสำราญขยายตัวทั่วโลก โดยมีจำนวนเรือสำราญและสายการบินเรือสำราญเกิดขึ้น และมีเรือสำราญที่แวะเวียนมายังประเทศไทย หรือการกำหนดให้ประเทศไทยเป็นหนึ่งในจุดแวะพักของเรือสำราญ ดังนั้นแนวทางของประเทศไทยกับการท่องเที่ยวเรือสำราญที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 2 ได้แก่ ทำเทียบเรือสำราญนั้นยังพบว่า ประเทศไทยยังไม่ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย และยังมีประสิทธิภาพด้อยกว่าประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ ดังปรากฏในบทความเรื่องการท่องเที่ยวเรือสำราญกับความท้าทายของประเทศไทย ที่ได้ยกตัวอย่างเมืองท่องเที่ยว เช่น ภูเก็ต ที่ใช้ท่าเทียบเรือน้ำลึกแต่ไม่เพียงพอทำให้เรือสำราญต้องไปจอดลอยลำอยู่กลางอ่าวบริเวณหน้าหาดป่าตอง และใช้เรือเล็กขนถ่ายผู้โดยสารจากเรือสำราญเข้าสู่ฝั่ง ในขณะที่เกาะสมุย เรือสำราญที่ใช้ท่าเทียบเรือต้องจอดร่วมกับเรือประมงและเรือขนถ่ายสินค้า (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2558) ในขณะที่ท่าเทียบเรือที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีการสร้างท่าเทียบเรือ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวมีขนาดเล็ก หรือท่าเรือคลองเตยที่สามารถรองรับเรือสำราญได้เฉพาะขนาดเล็ก เนื่องจากข้อจำกัดด้านร่องน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ ท่าเรือดังกล่าวอยู่ร่วมกับท่าเทียบเรือสินค้า ต้องผ่านพื้นที่การขนถ่ายสินค้า และท่าเรือที่ให้บริการในปัจจุบันที่ท่าเรือแหลมฉบังยังไม่มีระบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารและเรือสำราญ การสร้างท่าเทียบเรือสำราญนั้นนอกจากที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีโครงการภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของรัฐบาล ในแผนดังกล่าวมีการระบุถึงการสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกเพื่อการท่องเที่ยวของเมืองพัทยา โดยคาดว่าจะเริ่มทำการศึกษาในปี พ.ศ. 2561 ทั้งนี้การก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญเปรียบได้กับการสร้างท่าอากาศยานนานาชาติที่มีระบบการให้บริการผู้โดยสารมีรูปแบบคล้ายคลึงกัน นอกจากนี้ ยังต้องมีให้บริการและขนถ่ายระหว่างท่าเทียบเรือกับเรือสำราญ ได้แก่ ระบบขนถ่ายสินค้าและวัตถุดิบขึ้นเรือ ระบบการขนถ่ายขยะของเสียและสิ่งปฏิกูลลงจากเรือสำราญ รวมถึงการสร้างระบบการกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูลจากเรือสำราญ โดยอาจใช้ระบบกำจัดของเมืองที่มีอยู่แล้ว แต่ต้องเพิ่มปริมาณที่รองรับขยะและสิ่งปฏิกูลจากเรือสำราญด้วย ซึ่งหมายถึงเมืองที่รองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญยังต้องเตรียมการรองรับระบบกำจัดขยะและสิ่งปฏิกูล นอกเหนือจากผู้ที่อยู่อาศัยและนักท่องเที่ยวภายในเมืองนั้น ๆ ในขณะที่เรือสำราญยังมีความต้องการน้ำจืด (Jones, Hiller and Comfort, 2016) เพื่อใช้กับสระว่ายน้ำหรือสวนน้ำ อ่างน้ำวน สปา การประกอบอาหารและหุงต้มอาหาร การชำระร่างกาย ถึงแม้ว่าเรือสำราญยังมีระบบกรองน้ำเค็มเป็นน้ำจืด แต่มีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าการซื้อน้ำดิบที่เป็นน้ำจืดจากฝั่หรือแผ่นดินที่เรือเทียบท่ามาก

สิ่งที่ควรคำนึงถึงผลกำไรส่วนใหญ่อุบัติขึ้นบนเรือสำราญ เพราะเมื่อเปรียบเสมือนธุรกิจกินรวบที่ประกอบด้วยองค์ประกอบ การบริการ ทั้งด้านคมนาคม เพราะเรือสำราญสามารถเดินทางไปยังเมืองต่าง ๆ

ผ่านแม่น้ำและมหาสมุทร ด้านที่พักชั้นดีเทียบได้กับโรงแรมระดับ 4 - 5 ดาวลอยน้ำ เพราะบนเรือมีห้องพักประเภทต่าง ๆ ที่หลากหลาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบครันเช่นเดียวกับโรงแรมหรู นอกจากนี้ ด้านการบริการอาหารและเครื่องดื่มยังมีภัตตาคารชั้นเลิศบนเรือสำราญ โดยให้บริการอาหารเช่นเดียวกับภัตตาคารชั้นเลิศที่ให้บริการจากผู้ปรุงอาหารที่มีมาตรฐานสูงหรือได้รับรางวัลระดับสากลได้รับเชิญมาปรุงอาหารบนเรือสำราญ พร้อมกับการบริการจากบริการและพนักงานมืออาชีพ และยังมีบาร์ที่ให้บริการอาหารและเครื่องดื่มในจุดต่าง ๆ บนเรือสำราญ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและพักผ่อนหย่อนใจระหว่างการเดินทางเรือสำราญเองมีพื้นที่ที่จัดสรรไว้สำหรับการแสดงประเภทต่าง ๆ ทั้งด้านดนตรีและการแสดงที่มีความพิเศษเทียบเท่าการแสดงระดับนานาชาติ ห้องคาราโอเกะ ห้องสปา ห้องเสริมความงาม ห้องเกม กาสิโน ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ร้านค้าจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี บนเรือสำราญเอง ยังมีกิจกรรมที่จัดให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างการเดินทางอยู่บนเรือสำราญ เช่น กิจกรรมการทำอาหาร แต่งหน้าเค้ก การทำพืชม้า กิจกรรมระบายสีสำหรับเด็ก กิจกรรมต่อตัวอักษรสำหรับผู้ใหญ่ กิจกรรมการเต้นรำ สำนักงานให้บริการการท่องเที่ยวในจุดที่เรือสำราญแวะ ฯลฯ นอกจากนี้บนเรือสำราญยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก นันทนาการ และกีฬา เช่น สระว่ายน้ำทั้งกลางแจ้งและในร่ม อ่างน้ำวน ห้องออกกำลังกายมาตรฐาน ที่มีอุปกรณ์การออกกำลังกาย และกิจกรรมที่จัดให้บริการแก่ผู้โดยสาร เช่น การออกกำลังกายแบบแอโรบิค การสอนการเล่นโยคะ เป็นต้น นอกจากนี้เรือสำราญยังมีบริการห้องอบไอน้ำ ชาวน่า ลานกีฬาอเนกประสงค์ เช่น ฟุตบอล บาสเกตบอล เป็นต้น ในขณะที่เรือสำราญบางลำมีความเฉพาะตัว ตัวอย่างเช่นเรือสำราญของดิสนีย์ (Disney Cruise Line) ที่มีการนำตัวการ์ตูนมาเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการแก่ผู้โดยสารมีโอกาสสัมผัสอย่างใกล้ชิด ทำให้เรือสำราญนี้เหมาะกับผู้โดยสารกลุ่มครอบครัว (วรุณา ปรีชาวนิชวงศ์, วาสนา ไพศาลอัคนี, ธนากร วันคนานนท์, สุกัญญา รัตนาวะสี และ ธัญญา พีรโกสิน, 2560)

รายได้ของเรือสำราญที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ได้แก่ ระบบการติดต่อสื่อสาร ทั้งการบริการโรมมิ่งของโทรศัพท์มือถือ เนื่องจากในท้องทะเลและน่านน้ำสากลไม่มีเสาสัญญาณของผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือหรือการให้บริการอินเทอร์เน็ตบนเรือสำราญที่เป็นลักษณะแบบผูกขาด ผู้โดยสารต้องซื้อค่าบริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ตจากเรือสำราญนั้น ๆ ซึ่งมีอัตราค่าบริการที่สูงกว่า อีกทั้งผู้โดยสารเองไม่สามารถใช้บริการของผู้ให้บริการรายอื่นได้ ยกเว้นในกรณีที่ผู้โดยสารใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ผ่านดาวเทียมเท่านั้น เพราะส่วนใหญ่ เรือสำราญลอยลำหรือเดินทางบนน่านน้ำสากล เป็นพื้นที่ที่สัญญาณโทรศัพท์มือถือไม่มีเสาสัญญาณให้บริการ ยกเว้นระหว่างที่เรือสำราญจอดเทียบท่าที่ท่าเทียบเรือที่จะสามารถใช้บริการโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ตของผู้ให้บริการของประเทศที่เรือสำราญจอดแวะ โดยสามารถใช้บริการโทรศัพท์บนแผ่นดินของประเทศนั้น ๆ จะเห็นได้ว่า การประกอบธุรกิจเรือสำราญเป็นผู้เก็บรายได้จากการเดินทางของผู้โดยสารเรือสำราญเกือบทั้งหมด ดังนั้นการให้ประเทศไทยที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยว เป็นแหล่งท่องเที่ยวของเรือสำราญต่างชาติ ไม่ได้สร้างผลกำไรทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในอัตราที่สูง เมื่อเทียบกับการเป็น

ผู้ประกอบการเรือสำราญ ดังนั้นหากประเทศไทยมีการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวเรือสำราญแล้ว ควรมีการวางแผนและการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการชาวไทยเป็นเจ้าของหรือถือหุ้นสัดส่วนมากของธุรกิจเรือสำราญที่ท่องเที่ยวในน่านน้ำของประเทศไทย ทั้งนี้ยังมีข้อเสนอแนะในการศึกษาความเป็นไปได้ทางธุรกิจ ก่อนพิจารณาการลงทุน เส้นทางของเรือสำราญ รวมถึงจุดเริ่มต้นของการเดินทาง จุดแวะพักของเรือสำราญ และแนวทางเลือก หากต้องเปลี่ยนเส้นทางเป็นทางเลือก (CBI Ministry of Foreign Affairs, 2021) ซึ่งยังมีการเสนอแนวทางในการที่ท่าเรือเองสามารถมีบทบาทในการเป็นทั้งท่าเรือหลัก (Home Port) และท่าเรือแวะพัก ในเวลาเดียวกัน ที่ถูกเรียกว่าท่าเรือแบบผสม (Hybrid Port) (ไพฑูรย์ มนต์พานทอง, 2560 และ สุรพร มุลฤณี, 2560) ทั้งนี้ท่าเรือแบบผสมดังกล่าวไม่ใช่การใช้ท่าเรือแบบอรรถประโยชน์ (Multi-Purpose Port) ที่เป็นการใช้ร่วมกันระหว่างท่าเรือเพื่อการเดินทาง และการท่องเที่ยวร่วมกับท่าเรือที่เป็นท่าเรือสินค้า ดังเช่นท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ที่มีการใช้ร่วมกันระหว่างเรือสินค้าและเรือสำราญ

หากมองในเชิงเศรษฐกิจแล้ว ถึงแม้จะเป็นการลงทุนที่สูงมากและมีความเสี่ยง (Papathanassis, 2020) แต่การท่องเที่ยวเรือสำราญ หากคนไทยสามารถเป็นผู้ประกอบการเอง เพื่อนำรายได้เข้าประเทศแล้ว อาจจะต้องมองถึงการเป็นต้นน้ำของอุตสาหกรรม ได้แก่ การเป็นเมืองเริ่มต้นการเดินทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ หมายถึง เป็นจุดเชื่อมโยงการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยว (Spring Board) ซึ่งไม่ใช่เป็นเพียงเมืองที่นักท่องเที่ยวเรือสำราญแวะพัก แต่ต้องเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง หรือจุดหมายปลายทางของเส้นทางการเดินทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ใช้บริการการท่องเที่ยว อาทิ การแวะพักก่อนหรือหลังการเดินทาง ที่หมายรวมถึงการใช้บริการโรงแรมหรือที่พักบนฝั่ง เป็นการเพิ่มโอกาสในการขยายระยะเวลาพำนักรวมและกิจกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในช่วงที่เรือสำราญเทียบท่า มากกว่าการเป็นเพียงท่าเรือหรือเมืองแวะพัก

สรุป

เมื่อการท่องเที่ยวเรือสำราญมีการขยายตัวทั่วโลก มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น สำหรับประเทศไทยเอง ได้มีการกำหนดเป้าหมายเพื่อรองรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญ การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แต่ทั้งนี้�าจยังไม่เพียงพอ หากประเทศไทยต้องการได้รับผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวเรือสำราญอย่างจริงจัง เพราะสิ่งสำคัญที่มีการพิจารณามีเพียงผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ ซึ่งหากเพียงประเทศไทยสร้างเพียงท่าเทียบเรือสำราญ อาจไม่เพียงพอที่จะทำให้ได้รับผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจที่คุ้มค่า เพราะการสร้างท่าเทียบเรือทำให้เมืองหรือพื้นที่ได้รับนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นจากการท่องเที่ยวเรือสำราญ แต่รายได้ที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ไม่ได้ตกอยู่ในพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เพราะรายได้ส่วนใหญ่ถูกหักตั้งแต่การซื้อรายการท่องเที่ยวบนเรือสำราญตั้งแต่ต้นทาง ดังนั้นหากต้องการส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญอาจต้องมีการสนับสนุนการ

ส่งเสริมการลงทุนให้คนไทยเป็นผู้ประกอบการการท่องเที่ยวเรือสำราญ เพื่อให้ได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย นอกจากนี้ แนวทางที่ต้องเป็นต้นทางหรือจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวเรือสำราญ ไม่ใช่เพียงแค่การเป็นจุดแวะพัก เพื่อให้เกิดการใช้จ่ายก่อนและหลังจากการท่องเที่ยวของผู้โดยสารเรือสำราญ ส่วนแนวทางที่จะทำให้เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชนจากการท่องเที่ยวเรือสำราญนั้น ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม เพราะการท่องเที่ยวเรือสำราญไม่ได้มีแต่ผลกระทบทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังมีผลกระทบต่อสังคม วัฒนธรรมที่มีทั้งเชิงบวกและเชิงลบ และจากหลายบทความได้กล่าวถึงผลกระทบในเชิงลบมากกว่าเชิงบวก ซึ่งต้องอาศัยการศึกษาและวิจัยเพื่อแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่ที่ต้องการเปิดรับการท่องเที่ยวเรือสำราญ แม้ว่าเรือสำราญจะมีกฎระเบียบในการแยกขยะ การกำจัดขยะและบำบัดน้ำเสียบนเรือ โดยมีการกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของเรือสำราญตามมติการประชุมนานาชาติว่าด้วยการป้องกันมลพิษของเรือเดินสมุทร (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships: MARPOL) ภายใต้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และตามข้อกำหนดของสมาคมสายการเดินเรือสำราญระหว่างประเทศ (Cruise Lines International Association: CLIA) (ราณี อธิชัยกุล, 2561) แต่ยังมีปัญหาและอุปสรรคโดยเฉพาะประเทศที่มีกฎหมายกฎระเบียบ และการบังคับใช้กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงประเทศไทยมีปัญหาเกี่ยวกับความชัดเจนของหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในการรับแจ้งเหตุ (ชนัญญา ภิราญคำ, 2560) การบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมและป้องกันการทิ้งน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลลงสู่ทะเล รวมถึงการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (สุพรรณิ สงวนอินทร์, 2562) และการละเมิดกฎหมายสิ่งแวดล้อมนั้นแตกต่างจากกฎหมายละเมิดทั่วไป ทั้งเรื่องความเสียหายไม่ปรากฏแก่บุคคลโดยตรง รวมถึงการเยียวยาให้กับธรรมชาติให้กลับคืนสู่ปกติ (ประภาภรณ์ โรจน์ศิริรัตน์, 2564) จึงทำให้ยากต่อการกำหนดการชดเชยที่เหมาะสม ทั้งกรณีของการละเมิดทางอ้อมและธรรมชาติที่ไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ ดังนั้นการบริหารเพื่อการพัฒนา และการจัดการให้อุตสาหกรรมเรือสำราญต้องกำหนดแนวทางและการป้องกันการเกิดผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อม สิ่งที่สามารถสร้างความยั่งยืนเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ควรเกิดจากความรับผิดชอบในด้านจิตสำนึกของผู้ประกอบการเรือสำราญเป็นสำคัญ ที่ดำเนินการความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร ทำให้เกิดผลต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนมากกว่าการใช้มาตรการทางกฎหมายเพียงอย่างเดียว

เอกสารอ้างอิง

- คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. (2560). *แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 2* (พ.ศ. 2560 - 2564). กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการโรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. (2565). (ร่าง) *แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 3* (พ.ศ. 2566 - 2570). สืบค้นจาก <https://anyflip.com/zzfck/kiel/basic>

- ชนัญญา ภิราญ คำ. (2560). ประชาชนกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม. สืบค้นจาก <http://www.mnre.go.th/attachment/lu/download.php?WP=rUljnJ00qmMZZJ1CM5O0hJatrTgjWz01qmEZA21CM5O0hJatrTD07o3Q>
- เดือนเพ็ญ ลิ้มศรีตระกูล. (2539). ชีทธาน-อันดามัน ปริ้นเซส เจ้าหญิงเหนือไฟใต้ฟ้า. นิตยสารผู้จัดการ. สืบค้นจาก <http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=5365>
- นครินทร์ ทังทอง. (2560). พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเรือสำราญในท่าเรือแะพักเกาะสมุย. ใน มหาวิทยาลัยราชธานี, การวิจัย 4.0 เพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน, การประชุมวิชาการเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ ครั้งที่ 2, อุบลราชธานี, 570-580.
- ประภาภรณ์ ไรจน์ศิริรัตน์. (2564). มาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากฝุ่นมลพิษ. วารสารนิติศาสตร์และสังคมท้องถิ่น. 5(1), 141-176.
- ยุพวรรณ นังคลาภวัฒน์. (2559). การผลิตบัณฑิตเพื่อเข้าสู่ธุรกิจเรือสำราญในโลกยุค AEC. ใน มหาวิทยาลัยศรีปทุม, การประชุมวิชาการระดับชาติและนานาชาติ มหาวิทยาลัยศรีปทุม ครั้งที่ 11, กรุงเทพมหานคร, 584-592.
- ไพฑูรย์ มนต์พานทอง. (2558). การท่องเที่ยวเรือสำราญ กับความท้าทายของประเทศไทย. TAT Review Magazine, 45-59.
- ไพฑูรย์ มนต์พานทอง. (2560). การวิเคราะห์องค์ประกอบการจัดการท่าเรือแบบผสมกับบริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญ. WMS Journal of Management, 6(3), 107-124.
- ราณี อธิชัยกุล. (2561). Cruise Tourism บริบทการท่องเที่ยวเรือสำราญ. สืบค้นจาก <http://sms.stou.ac.th/?p=139039>
- ราณี อธิชัยกุล. (2561b). Cruise Tourism2 การท่องเที่ยวเรือสำราญ: ปัญหาและอุปสรรค. สืบค้นจาก <http://sms.stou.ac.th/?p=139037>
- วราภา ปรีชาวนิชวงศ์, วาสนา ไพศาลอัสนี, ธนากร วันคนานนท์, สุกัญญา รัตนาวะสี และ ธิญญา ไพโรจน์. (2560). สถานการณ์การท่องเที่ยวเรือสำราญ. สืบค้นจาก <http://ttaa.or.th/wp-content/uploads/2016/04/Newsletter-6-ฉบับเดือนเมษายน-มิถุนายน-2560.pdf>
- สามัคคี บุญยะวัฒน์. (2555). การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม. ใน พระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่มที่ 37, 211-235. กรุงเทพฯ.

- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2560). แผนปฏิบัติการการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 - 2564. สืบค้นจาก <https://www.eeco.or.th/file/868/download?token=h4qnALrk>
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2561). แผนปฏิบัติการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. กรุงเทพฯ.
- สำนักงานส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่นและวิสาหกิจชุมชน. (2564). OTOP นวัตกรรมคืออะไร. สืบค้นจาก <https://cep.cdd.go.th/otop-นวัตกรรมคืออะไร>
- สุพรรณิ สงวนอินทร์. (2562). การพัฒนากฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับการประกอบกิจการเรือสำราญระหว่างประเทศ. (รายงานการวิจัย) ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุพร มุลกณี. (2560). แนวทางการพัฒนาการจัดการท่าเรือสำหรับการท่องเที่ยวเรือสำราญของประเทศไทย กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ). กรุงเทพมหานคร: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- Brida, J. G., & Aguirre S. Z. (2008). The Impact of the Cruise Industry on Tourism Destinations. Sustainable Tourism as a Factor of Local Development, 1-4.
- Brida, J. G., & Aguirre S. Z. (2010). Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts. *Leisure and Tourism Marketing*. 1(3), 205-212.
- CBI Ministry of Foreign Affairs. (2021). The European Market Potential for Cruise Tourism. Retrieved from <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/>
- Cruise Lines International Association. (2020). 2019 Cruise Trends & Industry Outlook. Retrieved from <https://cruising.org/-/media/eu-resources/pdfs/CLIA%202019-Cruise-Trends--Industry-Outlook>
- Cruise Lines International Association. (2020). 2021 State of the Cruise Industry Outlook. Retrieved from https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx
- Cruise Lines International Association. (2017). 2017 Annual Report. Retrieved from <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/featured/2017-annual-report.ashx>
- Dowling, K. R. (2006). *Cruise Ship Tourism*. UK: CAB International.
- Gibson, P. (2006). *Cruise Operations Management*. MA: Butterworth-Heinemann.

-
- Jones, P., Hiller D., & Comfort, D. (2016). The Environmental, Social and Economic Impact of Cruising and Corporate Sustainability Strategies. *Athens Journal of Tourism*, 3(4), 273-285.
- Klein, R. A. (2011). Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 107-116.
- Mekong Tourism Coordinating Office. (2015). *Experience Mekong: Greater Mekong Subregion Tourism Marketing Strategy and Action Plan 2015 - 2020*. Bangkok.
- Papathanassis, A. (2020). *The Growth and Development of the Cruise Sector: A Perspective Article*. *Tourism Review*, 75(1). 130-135.
- Seidl A., Giuliano F., Pratt L., Castro R., & Majano, A. (2005). *Cruise Tourism and Community Economics in Central America and the Caribbean: The Case of Costa Rica*. The Latin American Center for Competitiveness and Sustainable Development (CLADS).