



แนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ

Naval Architectural Design Approaches to Encouraging Solo Cruise Travel

ศตณ ประดิษฐ์กุล* และ สมสฤทธิ ตามพันธุ

Satana Praditkul* and Somsarit Tanapant

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต ปทุมธานี ประเทศไทย

Faculty of Architecture, Rangsit University, Pathum Thani, Thailand

*Corresponding author, E-mail: satana.p58@rsu.ac.th

บทคัดย่อ

ด้วยเรือสำราญในปัจจุบันยังไม่รองรับนักท่องเที่ยวคนเดียว การวิจัยนี้จึงเสนอแนะแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาค้นคว้าประกอบในการจัดการพื้นที่ภายในเรือสำราญ 2) ศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ ดำเนินการวิจัยโดยรวบรวมข้อมูลจากกรณีศึกษา ทฤษฎี และศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญผ่านการสัมภาษณ์ การสังเกต และสื่อออนไลน์ที่มีผู้ทบทวนไว้ วารสารและข้อมูลจากผู้มีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อสรุปผล โดยผลจากการวิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญพบว่ามี 3 ประเภทคือนักเสี่ยงโชค นักท่องเที่ยวที่ต้องการพักผ่อน และนักท่องเที่ยวเพื่อหาประสบการณ์ โดยนักท่องเที่ยวแต่ละรูปแบบจะมีพฤติกรรมและการใช้งานพื้นที่ที่แตกต่างกัน แต่มีปัจจัยที่เป็นอุปสรรคเหมือนกัน จึงได้เสนอแนะแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรม โดยการปรับเปลี่ยนองค์ประกอบการใช้งานพื้นที่บางส่วนบนเรือสำราญ ให้เหมาะสมต่อการใช้งานสำหรับนักท่องเที่ยวคนเดียว โดยมีแนวทางดังนี้ 1.การปรับเปลี่ยนส่วนของห้องพักบางส่วนให้มีขนาดเล็กลง และเพิ่มห้องพักในรูปแบบของโฮสเทล เพื่อลดค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการคนเดียวบนเรือสำราญลง 2.การปรับเปลี่ยนการใช้งานพื้นที่ในส่วนของบาร์และห้องอาหารบนเรือสำราญให้มีรูปแบบเปิดโล่งมากขึ้น และการจัดวางเฟอร์นิเจอร์รูปแบบใหม่ 3.ปรับเปลี่ยนและเพิ่มส่วนของพื้นที่จัดกิจกรรมหรืออำนวยความสะดวกต่างๆให้สามารถใช้งานเป็นกลุ่มหรือคนเดียวได้อย่างเหมาะสม เพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์ของผู้ใช้บริการคนเดียวบนเรือสำราญให้มากขึ้น ซึ่งเมื่อการใช้งานและรูปแบบภายในเรือสำราญที่ถูกปรับเปลี่ยนทำให้เกิดกระบวนการทางสถาปัตยกรรม ที่เรียกว่า รูปทรงตามรูปแบบการใช้สอย ทำให้เกิดรูปลักษณ์ของเรือสำราญที่เหมาะสมต่อการท่องเที่ยวคนเดียว โดยคาดว่าผลจากการวิจัยแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมนี้จะส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญได้ และสามารถสร้างนวัตกรรมทางนาวาสถาปัตยกรรมบนเรือสำราญที่จะสามารถนำไปต่อยอดได้ในอนาคต

คำสำคัญ: เรือสำราญ แนวทางการออกแบบ ท่องเที่ยวคนเดียว นาวาสถาปัตยกรรม



Abstract

Many cruise lines are still today reluctant to accommodate solo travelers. The purposes of this article are 1) to study elements of cruise functional management, 2) to study behaviors of solo cruisers, and 3) to suggest naval architectural design approaches to encouraging solo cruise travel. Data were collected from case studies, theories and the study of solo cruisers' behaviors by interviews and observations, and blogs of experienced solo cruise travelers. The data analysis revealed 3 types of cruise travelers: gamblers, leisure travelers and interest-specific travelers (i.e. experience seekers). Differences in behaviors and space use patterns were observed among these different groups of travelers. However, they were faced with the same obstacles. Certain adjustments therefore need to be made as follows to support solo cruisers. First, reduce space of guestrooms and add a hostel type of room to reduce expenses of travelling alone. Second, increase more open spaces for bars and restaurants as well as manage new furniture layouts. Last, provide adequate facilities to enhance interactions of solo travelers. By following the "Form follows function" principle, this new naval architectural innovation can be proposed as an approach to facilitating solo cruise travel and open to further development.

Keywords: Cruise ship, Design approach, Solo cruise travel, Naval architecture

1. บทนำ

ปัจจุบันการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญกำลังได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆจากกลุ่มคน3ประเภทหลักซึ่งได้แก่กลุ่มผู้สูงอายุ นักเสี่ยงโชคหรือนักพนัน และบุคคลทั่วไป โดยในกลุ่มบุคคลทั่วไปนี้ประกอบด้วย คู่รัก กลุ่มเพื่อน และผู้ที่มาใช้บริการคนเดียว

โดยแนวโน้มการใช้เรือสำราญปัจจุบันจากการรวบรวมข้อมูลของบางกอกโพสต์ระบุว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเรือสำราญ ถือเป็นอีกหนึ่งการเดินทางท่องเที่ยวที่เริ่มได้รับความนิยม และเป็นอุตสาหกรรมที่ผลักดันให้การท่องเที่ยวเติบโตอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังมีความสนใจในการเดินทางของผู้หญิงและการเดินทางคนเดียวที่ขยายตัวมากขึ้น ประกอบกับความนิยมของนักท่องเที่ยวทั่วโลกที่ชื่นชอบการพักผ่อน การผจญภัย และหลงใหลในเสน่ห์ของการเดินทาง (ภูวดล โกมลรัตนเสถียร, 2562)

จากรายงานเพิ่มเติมของโศก้าเกี่ยวกับการท่องเที่ยวคนเดียวที่เพิ่มมากขึ้น โดยจากผลการสำรวจแนวโน้มการท่องเที่ยวคนเดียว ปี ค.ศ.2018 พบว่า แรงจูงใจอันดับหนึ่งสำหรับการไปท่องเที่ยวคนเดียวของนักเดินทางทั่วโลกคือ โอกาสที่จะได้ไปพักผ่อนให้ผ่อนคลายสบายใจ คิดเป็น ร้อยละ 61 ซึ่งแรงจูงใจนี้เทียบเท่ากับ ร้อยละ 48 เมื่อเดินทางกับกลุ่มเพื่อน แรงจูงใจอันดับสอง ร้อยละ 52 คือการได้ทำอะไรที่แตกต่างจากกิจวัตรเดิมๆ ความนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวคนเดียวนั้น เกิดขึ้นในกลุ่มเด็กรุ่นใหม่ โดยเป็นกลุ่มคน Millennials ร้อยละ 41 และ Gen Z ร้อยละ 38 ขณะที่ในฝั่งตะวันตกการท่องเที่ยวคนเดียวเป็นที่นิยมในกลุ่มคนที่มีอายุน้อยกว่าอย่าง Baby Boomers ร้อยละ 39 และ Gen X ร้อยละ 24 (Ritirita, 2562)



กราฟที่ 1 แสดงจำนวนคน(ล้านคน)ที่มีความต้องการท่องเที่ยวเรือสำราญที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี
ที่มา: ภูวคณ โกมลรัตนเสถียร (2562)

แต่ทว่าการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญคนเดียวยังไม่ได้รับความสนใจมากนัก เนื่องจากมีปัจจัยหลากหลายอย่าง ได้แก่ ไม่มีพื้นที่การใช้งานสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาจากคนเดียว กิจกรรมบนเรือสำราญส่วนใหญ่ยังไม่สามารถใช้งานคนเดียวได้ รวมไปถึงค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าสำหรับนักท่องเที่ยวเพียงคนเดียว และยังขาดพื้นที่ที่สามารถสร้างมนุษยสัมพันธ์สำหรับนักท่องเที่ยวบนเรือสำราญ เป็นต้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการมาท่องเที่ยวคนเดียวสามารถแก้ไขได้ด้วยการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมให้เหมาะสม ได้แก่ การจัดรูปแบบการใช้งานภายในใหม่ หรือการเพิ่มพื้นที่ที่มีความส่วนตัวในพื้นที่สาธารณะ ฯลฯ ซึ่งเมื่อการใช้งานหรือรูปแบบภายในที่ถูกปรับเปลี่ยนอาจทำให้เกิดกระบวนการทางสถาปัตยกรรมที่เรียกว่า Form follow function อาจทำให้เกิดรูปลักษณ์ใหม่ของเรือสำราญที่เหมาะสมต่อการท่องเที่ยวคนเดียวขึ้นได้

ทั้งนี้จากกรณีศึกษาจากเรือสำราญหลายบริษัทที่เริ่มให้ความสนใจกับผู้มาใช้บริการคนเดียวเนื่องจากแนวโน้มการใช้บริการเรือสำราญในปี ค.ศ.2018 อาทิเช่น กลุ่มบริษัท Norwegian Cruise Line ที่มีเรือสำราญหลากหลายประเภทให้บริการ มีแนวทางการออกแบบโดยใช้วิธีการลดขนาดของห้องพักผ่อน หรือ มีห้องประเภทสตูดิโอขนาดเล็กให้บริการเป็นส่วนใหญ่ดังแสดงในรูปที่ 1 เพื่อลดค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการเพียงคนเดียวลง เพราะมีปริมาณพื้นที่ในห้องน้อยลง โดยทำให้เรือมีปริมาณห้องมากขึ้น นอกจากนี้ยังมี กลุ่มบริษัท Royal Caribbean International ที่เป็น 1 ใน 5 ของบริษัทเรือสำราญดังแสดงในรูปที่ 2 ที่ได้รับการตอบรับที่ดีที่สุดจากผู้ให้บริการทั่วโลกที่มีแนวทางการออกแบบรองรับผู้ที่มาใช้บริการคนเดียว โดยมีพื้นที่ส่วนกลางและพื้นที่เปิดโล่งมากขึ้นจากเรือสำราญทั่วไปของบริษัท นอกจากนี้ยังใช้กิจกรรมจากรูปแบบการใช้งานในพื้นที่เพื่อทำให้คนมีปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้นอีกด้วย



รูปที่ 1 แนวทางการออกแบบห้องพักสำหรับผู้ให้บริการคนเดียว
ของบริษัท Norwegian Cruise Line
ที่มา: Cruisecritic (2562)



รูปที่ 2 ภาพสามมิติเรือสำราญของกลุ่มบริษัท Royal Caribbean
International ที่มีการใช้งานภายในรองรับนักท่องเที่ยวคนเดียว
ที่มา: Cruisecritic (2562)

โดยทบทวนจากบทความในทฤษฎีเรื่องการสร้างปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์ให้มากขึ้นด้วยสถาปัตยกรรม มีสาระสำคัญว่า การจะสร้างปฏิสัมพันธ์มนุษย์จะต้องมีพื้นที่หรือการใช้งานพื้นที่ที่ทำให้มนุษย์มีความคิด หรือ กิจกรรมต่าง ๆ ไปในทางเดียวกัน เพื่อให้เกิดความสนใจร่วมกัน ซึ่งอาจทำให้เกิดการพูดคุยกันมากขึ้น อาทิเช่น การเพิ่มชุดโต๊ะเก้าอี้สำหรับการให้บริการคนเดียว หรือนักท่องเที่ยวทุกประเภทสามารถใช้บริการร่วมกันได้ บริเวณ ห้องอาหารบนเรือสำราญ คือการเพิ่มพื้นที่ที่สามารถให้บริการคนเดียวได้ ในพื้นที่ส่วนกลางบนเรือสำราญ โดยจะต้อง มีพื้นที่ที่สนับสนุนการใช้งานพื้นที่ร่วมกันให้มากขึ้น โดยเกิดขึ้นจากการออกแบบทางสถาปัตยกรรมในรูปแบบต่าง ๆ ให้เหมาะสม (พรนิภา วงศ์พรามาศ และ สุพิชชา โด่วิวิชัย, 2559)

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวยังมีความสนใจและต้องการท่องเที่ยวเรือสำราญด้วยตัวคนเดียว เป็นจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ แต่ยังมีปัญหาอุปสรรคจากการใช้งานพื้นที่ที่ไม่รองรับนักท่องเที่ยวคนเดียว ดังนั้นจึงนำ ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาศึกษา เพื่อเสนอแนะแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาองค์ประกอบในการจัดการพื้นที่ภายในเรือสำราญ
2. ศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการคนเดียวบนเรือสำราญ
3. เสนอนแนะแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียว

3. วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 ศึกษาองค์ประกอบของนาวาสถาปัตยกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับเรือสำราญ เช่น รูปแบบการใช้งานพื้นที่ โครงสร้างทางนาวาสถาปัตยกรรม ฯลฯ

3.2 ศึกษาการจัดการพื้นที่ภายในเรือสำราญรูปแบบต่างๆจากกรณีศึกษา เพื่อนำมาวิเคราะห์ความแตกต่างและความต้องการของพื้นที่ที่ใช้งาน



3.3 ศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการคนเดียวบนเรือสำราญจากแหล่งข้อมูลในการศึกษา เป็นเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย แบ่งเป็น

3.3.1. แหล่งข้อมูลเอกสาร (documentary research) ได้แก่ ศึกษาข้อมูลผ่านสื่อออนไลน์ที่มีผู้ทบทวนไว้ หรือวารสารข้อมูลต่างๆที่มีประสมการณ์เที่ยวเรือสำราญที่ไปพร้อมกับกลุ่มเพื่อน ครอบครัว คู่รัก และไปคนเดียว ในช่องเขียนความเห็นส่วนตัว (Blog) อาทิเช่น ในสื่อออนไลน์ของบริษัท 2morrowexplorer (2563, ออนไลน์) ที่มีข้อมูลเกี่ยวข้องกับเรือสำราญ และยังมีผู้ที่มีประสบการณ์ในการใช้บริการเรือสำราญเขียนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันบนสื่อออนไลน์

3.3.2. แหล่งข้อมูลบุคคล (personal research) ได้แก่ ศึกษาข้อมูลผ่านการสัมภาษณ์ผู้ที่เคยใช้บริการเรือสำราญคนเดียว และข้อมูลจากการทำแบบสอบถามผู้ที่ใช้บริการเรือสำราญคนเดียวเป็นจำนวน 50 คน นอกจากนี้ยัง ศึกษาโดยการสังเกตพฤติกรรมผู้มาท่องเที่ยวเรือสำราญคนเดียว

3.4 ศึกษากรณีศึกษาเรือสำราญที่มีลักษณะและรูปแบบการใช้งานที่ให้ความสนใจนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการคนเดียว

3.5 ศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทางสถาปัตยกรรมและนาวาสถาปัตยกรรมสำหรับการสร้างสรรค์งานออกแบบที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียว

3.6 นำข้อมูลมาวิเคราะห์ สังเคราะห์และสรุปประเด็นแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ โดยมีจุดร่วมของการออกแบบที่มุ่งเน้นไปที่ประโยชน์ใช้สอยหรือการใช้งานพื้นที่ (Function) เป็นหลัก นำไปสู่การสร้างรูปแบบใหม่จากการปรับปรุงพื้นที่การใช้งานภายใน คือ กระบวนการทางสถาปัตยกรรมที่เรียกว่า Form follow function

4. ผลการวิจัย

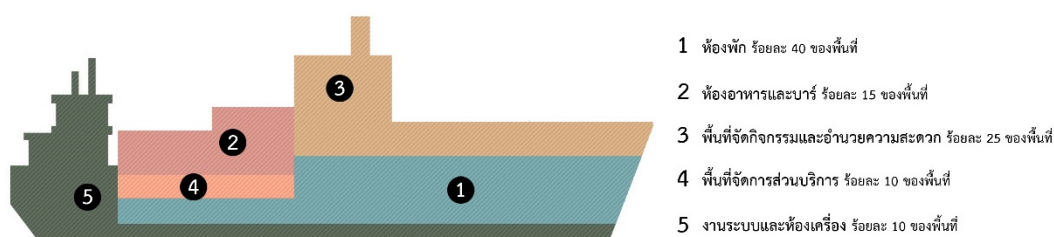
4.1. ผลจากการศึกษาองค์ประกอบของนาวาสถาปัตยกรรมที่มีเกี่ยวข้องกับเรือสำราญ และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ ดังนี้

4.1.1 เรือสำราญทุกประเภทจะมีการใช้งานพื้นที่หลัก (Main Function) ดังแสดงในรูปที่ 3 แบ่งเป็น 5 ส่วนสำคัญ ได้แก่ ส่วนห้องพักของผู้ใช้บริการซึ่งมีทั้งหมด 4 รูปแบบ อาทิเช่น ห้องพักที่ไม่มีหน้าต่าง ห้องพักที่มีหน้าต่าง ห้องพักที่มีระเบียง และห้องสวีท (Suites) ส่วนที่สองคือส่วนห้องอาหาร โดยในเรือสำราญหนึ่งลำจะประกอบด้วยห้องอาหารหลากหลายประเภท เพื่อรองรับผู้ให้บริการจำนวนมาก และยังรองรับต่ออาหารแต่ละประเภท ซึ่งห้องอาหารจะมีลักษณะการใช้งาน และช่วงเวลาการใช้งานที่แตกต่างกันไป ส่วนที่สามคือส่วนของพื้นที่จัดกิจกรรมหรืออำนวยความสะดวกต่างๆ (Facilities) อาทิเช่น สระน้ำกลางแจ้งและในร่ม โรงละคร คาสิโน ฟิตเนส กิจกรรมสันทนาการหรือบันเทิงต่างๆ รวมไปถึงเรือสำราญบางลำที่มีขนาดใหญ่สามารถมีห้างสรรพสินค้าภายในเรือ เป็นต้น โดยพื้นที่ในส่วนนี้ถือเป็นส่วนสำคัญที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้สนใจและเลือกใช้บริการ ส่วนที่สี่คือ



ส่วนการจัดการให้บริการ (Back of the house) โดยพื้นที่ส่วนนี้บนเรือสำราญมีการใช้งานคล้ายคลึงกับส่วนการจัดการให้บริการต่างๆในโรงแรม อาทิเช่น ส่วนซักล้างต่าง ๆ ห้องเก็บขยะหรือปฏิภูลต่างๆบนเรือสำราญ เป็นต้น

ส่วนงานระบบเครื่องยนต์ต่างๆของเรือสำราญคือ ส่วนที่หัวหรือส่วนสุดท้าย โดยจะอยู่ด้านล่างสุด หน้าสุด และ หลังสุดของตัวเรือ เพื่อควบคุมและขับเคลื่อนเรือและยังรวมไปถึงการใช้งานไฟฟ้าหรือระบบน้ำบนเรือสำราญอีกด้วย



รูปที่ 3 แสดงการวิเคราะห์รูปแบบการใช้งานพื้นที่ของเรือสำราญทั่วไป

โดยจากการศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ จากการศึกษาข้อมูลผ่านสื่อออนไลน์ที่มีผู้ทบทวนไว้ หรือวารสารข้อมูลต่างๆที่มีประสิทธิภาพเกี่ยวข้องกับเรือสำราญที่ไปพร้อมกับกลุ่มเพื่อน ครอบครัว คู่รัก และไปคนเดียว ในช่องเขียนความเห็นส่วนตัว (Blog) และจากการสัมภาษณ์หรือทำแบบสอบถามผู้ที่ใช้บริการเรือสำราญคนเดียวและการสังเกตพฤติกรรมผู้มาท่องเที่ยวเรือสำราญคนเดียว

จากการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวจะเห็นว่าพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ แบ่งเป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ประเภทแรกกลุ่มนักท่องเที่ยวจะมีพฤติกรรมที่นอกจากการใช้บริการพื้นที่ส่วนคาสิโนแล้วจะใช้บริการพื้นที่กิจกรรมที่มีการเข้าถึงเป็นหลัก อาทิเช่น บาร์ ร้านอาหาร สระว่ายน้ำ ส่วนประเภทที่สองคือกลุ่มของนักท่องเที่ยวที่ต้องการมาพักผ่อน กลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะมีพฤติกรรมสันโดษในบางช่วงเวลา อาทิเช่น การนั่งพักผ่อนหรืออ่านหนังสือที่จุดชมทิวทัศน์เพียงคนเดียว และการใช้บริการนวดหรือผ่อนคลายของเรือสำราญ ประเภทที่สามคือกลุ่มของนักท่องเที่ยวที่มาหาประสบการณ์หรือเข้าถึงเป็นหลัก โดยกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่จะใช้บริการพื้นที่ที่มีการจัดกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวทุกประเภทมาใช้บริการร่วมกัน อาทิเช่น กิจกรรมสอนเต้น เกมสกีที่เล่นเป็นกลุ่มชนิดต่าง ๆ รวมไปถึงบาร์ เป็นต้น

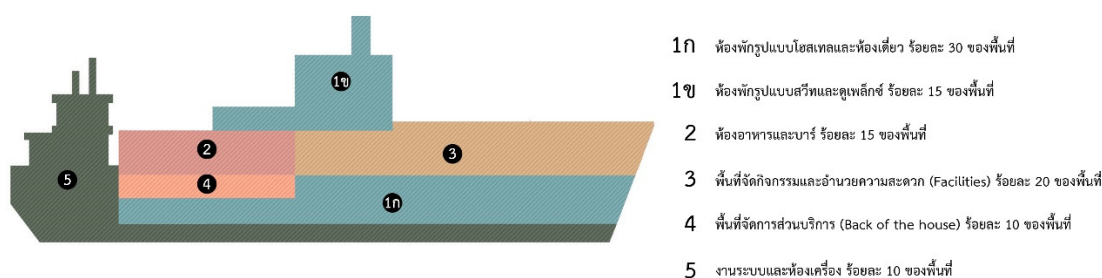
โดยจากการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าว เพื่อนำไปเป็นแนวทางการออกแบบ โดยใช้การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของเรือสำราญ ประกอบด้วยพื้นที่การใช้งานหลักบนเรือสำราญ ทั้ง 5 ส่วน เพื่อรองรับผู้ให้บริการคนเดียวบนเรือสำราญทุกประเภท และนำไปสู่รูปลักษณ์ใหม่ของเรือสำราญจากการปรับเปลี่ยนพื้นที่การใช้งานภายในเรือสำราญ

4.1.2 โครงสร้างของเรือสำราญ โดยตามหลักการของนาวิสถาปัตยกรรมว่าด้วยเรื่อง การลอยตัวของเรือทุกประเภททุกขนาด จากหลักการวิทยาศาสตร์ของอาร์คิมิดีส เรื่องความหนาแน่นของปริมาตร ตามหลักการแล้ว เหล็กมี



ความหนาแน่นมากกว่าน้ำจึงจมน้ำ แต่ถ้าน้ำหนักมาดีเป็นแผ่นบางๆแล้วทำเป็นรูปทรงของเรือ ปริมาตรจะเพิ่มขึ้นทั้งๆที่มวลเท่าเดิม ทำให้เรือเหล็กมีความหนาแน่นน้อยกว่าน้ำ จึงลอยน้ำได้ และน้ำก็มีแรงดันให้เรือลอยขึ้นมาได้แรงนี้เรียกว่า “แรงลอยตัวหรือแรงพยุง” นอกจากนี้บริเวณท้องเรือจะเว้นช่องสูบน้ำเข้าออกตามหลักการของอาร์คิมิดีส และห้องสำหรับถังน้ำมันขนาดใหญ่ ส่วนต่อมาก็คือภายในตัวเรือจะใช้การวางเสาคานต่างๆ โดยใช้แรงยึดเกาะจากตัวโครงเรือโดยรอบ นอกจากจะสามารถสร้างเป็นพื้น ผนัง หรือเสาได้แล้ว ยังสามารถสร้างแรงดึงกลับของโครงเรือรอบด้าน (Michale jazz, 2556; Vinmaodel, 2561)

4.2 แนวทางการออกแบบเรือสำราญที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวคนเดียวโดยคำนึงถึง การปรับเปลี่ยนพื้นที่บางส่วนในพื้นที่การใช้งานหลัก (Main function) 5 ส่วนบนเรือสำราญดังแสดงในรูปที่ 4 เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวผู้ใช้บริการคนเดียว



รูปที่ 4 แสดงการวิเคราะห์รูปแบบการจัดวางพื้นที่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคนเดียวอย่างเหมาะสม

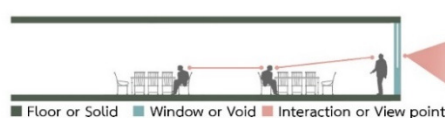
ส่วนที่ 1 ส่วนห้องพักของผู้ใช้บริการบนเรือสำราญ (Guestroom) โดยคิดเป็นร้อยละ 45 ของพื้นที่ทั้งหมด ได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบห้องพัก 3 ประเภท จาก 4 ประเภท ได้แก่ ห้องไม่มีหน้าต่าง ห้องมีหน้าต่าง ห้องมีระเบียง ให้มีขนาดลดลงแต่ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องครบดังเดิม และมีห้องเดี่ยวแบบมีห้องอาบน้ำ (Single room with shower) และห้องเดี่ยวแบบไม่มีห้องอาบน้ำ (Single room) ประเภทมีหน้าต่าง ไม่มีหน้าต่าง หรือมีระเบียง เป็นต้น นอกจากนี้ยังเพิ่มห้องพักแบบโฮสเทล (Hostel) ซึ่งเป็นห้องพักที่ราคาประหยัด โดยผู้ใช้บริการจะมีเพียงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน อาทิเช่น เตียงนอน ปลั๊กไฟฟ้า หมอนและที่เก็บของ เป็นต้น อาจเป็นเตียงสองชั้นหลายๆเตียงในห้องเดียวกัน สามารถรองรับผู้เข้าพักได้ตั้งแต่ 4,6,8 ไปจนถึง 12 คนต่อห้อง ในส่วนของห้องน้ำจะเป็นห้องน้ำรวมแยกชายหญิง และมีพื้นที่ส่วนกลางรับรอง (Common zone) ซึ่งการปรับเปลี่ยนห้องพักและเพิ่มรูปแบบห้องพักบนเรือสำราญ ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายค่าในส่วนห้องพักสำหรับนักท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญลง และมีพื้นที่ส่วนกลางที่เหมาะสมในการสร้างมนุษยสัมพันธ์สำหรับนักท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ

ส่วนที่ 2 ส่วนห้องอาหารบนเรือสำราญ (Restaurant and bar) โดยคิดเป็นร้อยละ 15 ของพื้นที่ทั้งหมด ได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้งานพื้นที่ภายในให้เหมาะสมต่อการให้บริการคนเดียวมากขึ้น ได้แก่ การเพิ่มเติมชุดโต๊ะเก้าอี้ที่มีรูปแบบเป็นเคาน์เตอร์บาร์ และชุดโต๊ะเก้าอี้ที่สามารถรับประทานอาหารรวมกันได้หลายคน เพื่อให้นักท่องเที่ยวคนเดียวสามารถนั่งรับประทานอาหารร่วมกับนักท่องเที่ยวคนอื่นได้ นอกจากนี้สามารถเพิ่ม

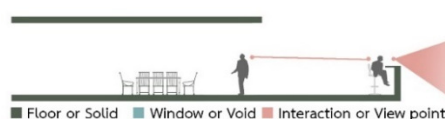


รูปแบบของห้องอาหารและบาร์กลางแจ้งบนเรือสำราญให้มากขึ้นเพื่อให้ได้บรรยากาศที่เปิดโล่ง นอกจากนี้ยังใช้กระบวนการทางสถาปัตยกรรมการเชื่อมต่อพื้นที่ทางแนวดิ่ง (double space) ดังแสดงในรูปที่ 5 เพื่อทำให้เกิดการเชื่อมต่อพื้นที่ต่อผู้ใช้บริการและเพื่อทำให้ผู้ใช้บริการคนเดียวไม่รู้สึกละแวกอีกด้วย

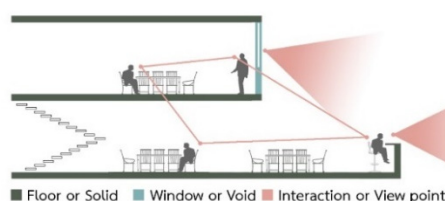
ส่วนที่ 3 ส่วนของพื้นที่จัดกิจกรรมและอำนวยความสะดวกต่างๆ (Facilities) โดยคิดเป็นร้อยละ 20 ของพื้นที่ทั้งหมดได้เพิ่มกิจกรรมที่สามารถให้บริการคนเดียวหรือเป็นกลุ่มให้เพิ่มขึ้น อาทิเช่น พื้นที่สพานวด โรงละคร คลาสเรียนสอนเต้น หรือกิจกรรมผจญภัย (Adventure zone) ที่สามารถให้บริการพร้อมกันได้หลายคนทำให้สามารถสร้างมนุษยสัมพันธ์จากกิจกรรมได้ เป็นต้น นอกจากนี้เพิ่มกิจกรรมแล้ว การเพิ่มพื้นที่ที่สามารถให้บริการคนเดียวได้ อาทิเช่น พื้นที่นอนอาบแดดที่มีโต๊ะเก้าอี้แยกเป็นชุดเพื่อสร้างความส่วนตัวในพื้นที่สาธารณะให้กับผู้ใช้บริการคนเดียว ลานในร่มและลานกลางแจ้งอเนกประสงค์ (Courtyard) เป็นต้น



1.การใช้งานพื้นที่ทั่วไปบนเรือสำราญ (ห้องอาหาร บาร์ และ พื้นที่ส่วนกลาง)



2.เพิ่มการใช้งานพื้นที่กลางแจ้ง(outdoor space)เพื่อการเพิ่มปฏิสัมพันธ์



3.เพิ่มการเชื่อมต่อพื้นที่ในแนวดิ่ง(double space)เพื่อให้เกิดมุมมองและ ปฏิสัมพันธ์ที่มากที่สุด

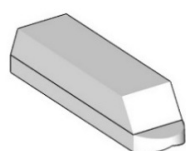
รูปที่ 5 แสดงการวิเคราะห์แนวทางการออกแบบการใช้งานพื้นที่ส่วนห้องอาหารและพื้นที่จัดกิจกรรมที่เพิ่มปฏิสัมพันธ์ได้อย่างเหมาะสม

โดย**ส่วนที่ 4** พื้นที่จัดการส่วนบริการที่มีพื้นที่ร้อยละ 10 ของพื้นที่ทั้งหมด และ**ส่วนที่ 5** พื้นที่ของงานระบบและห้องเครื่องที่มีพื้นที่ร้อยละ 10 ของพื้นที่ทั้งหมด เป็นพื้นที่ที่มีผลต่อโครงสร้าง การจัดการ และเครื่องยนต์ของเรือสำราญดังนั้นจึงไม่สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานพื้นที่ นอกจากนี้ยังไม่สามารถเพิ่มหรือลดขนาดพื้นที่ทั้ง 2 ส่วนนี้อีกด้วย

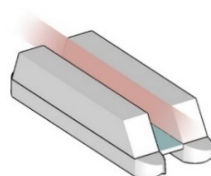
จากการปรับเปลี่ยนพื้นที่การใช้งานในส่วนสำคัญต่างๆบนเรือสำราญ และใช้กระบวนการทางสถาปัตยกรรม Form follow function ทำให้เกิดรูปลักษณ์ของเรือสำราญที่เหมาะสมแก่นักท่องเที่ยวคนเดียว โดยมีการเปิดโล่งพื้นที่มากขึ้น และการเชื่อมต่อพื้นที่การใช้งานในแนวดิ่ง (Double space) เพื่อสร้างพื้นที่ที่สามารถสร้างมนุษยสัมพันธ์ได้มากขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถเพิ่มช่องเปิด (Void) และมุมมองการมองเห็นให้มากขึ้น จากการวิเคราะห์สามารถสร้างรูปลักษณ์ของ เรือสำราญจากการปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้งานภายใน ได้ 2 รูปแบบดังนี้



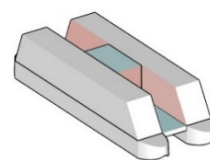
รูปแบบที่ 1



เรือสำราญทั่วไป



เพิ่มพื้นที่ปลูกสัมพันธมิตร

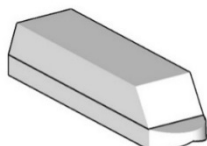


เพิ่มการเชื่อมต่อพื้นที่แนวตั้งในพื้นที่สาธารณะ

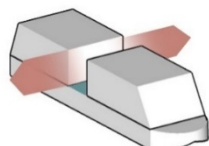
รูปที่ 6 แสดงการวิเคราะห์แนวทางการออกแบบรูปลักษณ์ของเรือสำราญโดยการแบ่งรูปทรงของเรือสำราญตามแนวยาว

แต่จากการศึกษาพบว่า การแบ่งรูปทรงของเรือสำราญเพื่อเพิ่มพื้นที่ช่องเปิดและสร้างปลูกสัมพันธมิตรให้มากขึ้นในแนวยาว (รูปแบบที่ 1) ดังแสดงในรูปที่ 6 มีข้อจำกัดทางด้านโครงสร้าง และงานระบบ รวมไปถึงความปลอดภัยที่ทำให้เรือสำราญไม่สามารถรับแรงกดของน้ำโดยรอบ นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงหลักการอากาศพลศาสตร์ (Aerodynamic) ที่ทำให้รูปแบบที่ 1 ไม่เหมาะสมต่อการใช้งานได้ดี แต่การแบ่งรูปทรงเรือในแนวยาวสามารถใช้ได้ในเรือขนาดเล็กที่มีความยาวตัวเรือไม่เกิน 20 เมตร

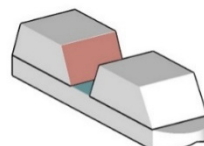
รูปแบบที่ 2



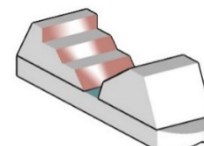
เรือสำราญทั่วไป



เพิ่มพื้นที่ปลูกสัมพันธมิตร



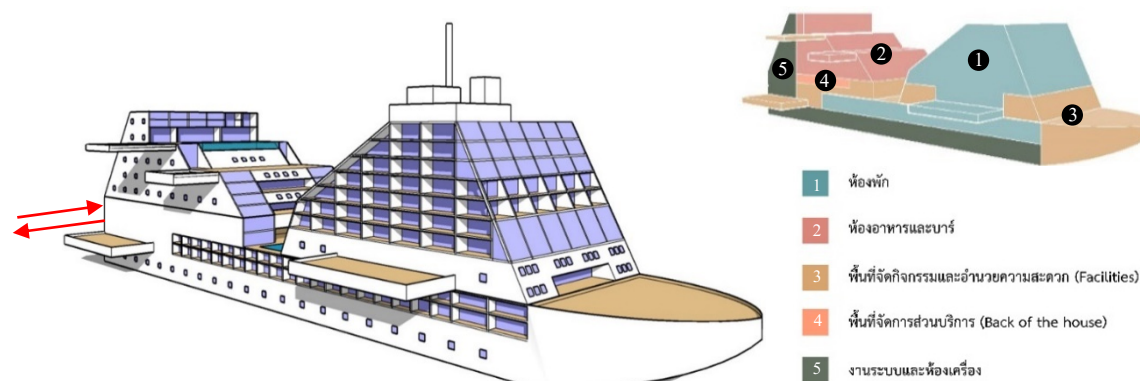
เพิ่มการเชื่อมต่อพื้นที่แนวตั้งในพื้นที่สาธารณะ



ใช้กระบวนการรูปทรงตามการใช้สอยพื้นที่ในการออกแบบ

รูปที่ 7 แสดงการวิเคราะห์แนวทางการออกแบบรูปลักษณ์ของเรือสำราญโดยการแบ่งรูปทรงของเรือสำราญตามแนวยาว

จากการวิเคราะห์ การแบ่งรูปทรงของเรือสำราญเพื่อเพิ่มพื้นที่ช่องเปิดและสร้างปลูกสัมพันธมิตรให้มากขึ้นในแนวยาว (รูปแบบที่ 2) ดังแสดงในรูปที่ 7 เป็นรูปแบบที่เหมาะสมต่อโครงสร้าง งานระบบ ความปลอดภัย และการใช้งานทางนาวาสถาปัตยกรรมบนเรือสำราญ ดังนั้นรูปทรงของเรือสำราญในรูปแบบที่ 2 จึงเป็นแนวทางการออกแบบรูปลักษณ์ใหม่ของเรือสำราญที่เหมาะสมกับนักท่องเที่ยว โดยนำผลจากรูปแบบที่ 2 มาพัฒนาเพื่อการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรม โดยเสนอแนะจินตภาพดังแสดงในรูปที่ 8 คำนึงถึงความสมดุลของรูปทรงของเรือสำราญที่จะส่งผลต่อโครงสร้างและการใช้งาน โดยเสนอแนะการเพิ่มการใช้งานพื้นที่นอกประสาธน์ด้านข้างตัวเรือที่สามารถยื่นออกมาและเก็บเข้าไปในตัวเรือ (Multipurpose flexible space) ด้วยเทคโนโลยีไฮดรอลิก (Hydraulic technology)



รูปที่ 8 แสดงการวิเคราะห์แนวทางการออกแบบรูปลักษณ์และการใช้งานพื้นที่ของเรือสำราญ

5. การอภิปรายผล

จากการศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ชวนเดี่ยว เพื่อนำไปปรับเปลี่ยนพื้นที่ภายใน และภายนอก ทำให้เกิดรูปลักษณ์ใหม่ของเรือสำราญที่เหมาะสมต่อนักท่องเที่ยวชวนเดี่ยว และยังมีเทคโนโลยีไฮดรอลิกที่เพิ่มการใช้งานพื้นที่นอกประสงค์ให้มากขึ้น ซึ่งจัดเป็นเป็นนวัตกรรมการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ จนสามารถทำให้เพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวเรือสำราญให้มากขึ้น

ทางด้านรูปทรงของเรือสำราญที่เหมาะสมต่อพฤติกรรมการใช้งานของนักท่องเที่ยวชวนเดี่ยวและมีพื้นที่ที่สามารถสร้างปฏิสัมพันธ์มากขึ้น อาจทำให้เสียพื้นที่การใช้งานบางส่วนในพื้นที่บนเรือสำราญโดยเฉพาะส่วนของห้องพัก แต่สามารถชดเชยพื้นที่โดยการ เพิ่มพื้นที่นอกประสงค์ด้านข้างตัวเรือที่สามารถยื่นออกและเก็บเข้าตัวเรือด้วยเทคโนโลยีไฮดรอลิก และเพิ่มพื้นที่ส่วนของห้องพักไว้ส่วนบนของเรือสำราญนั้นได้

อย่างไรก็ตามแนวทางเหล่านี้ยังสามารถต่อยอดให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อรองรับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวที่มีโอกาสเข้ามาใช้บริการเรือสำราญมากขึ้น ไม่เฉพาะนักท่องเที่ยวชวนเดี่ยว แต่รวมถึงผู้ให้บริการโดยรวมทั้งหมด อาทิเช่น การเพิ่มตำแหน่งเรือใบดสำรองให้สามารถเข้าถึงและใช้งานได้ง่ายขึ้น นวัตกรรมช่วยการลอยตัวของเรือรูปแบบใหม่ที่ทำให้เรือไม่สามารถจมได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มความปลอดภัยของเรือสำราญให้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งนวัตกรรมที่เกี่ยวกับการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ประเภทที่สามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าใช้เองได้ในเรือสำราญ เป็นต้น

6. บทสรุป

ผลจากการศึกษาวิจัย แนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวชวนเดี่ยวบนเรือสำราญ โดยศึกษาจากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการเรือสำราญชวนเดี่ยวและข้อมูลหรือทฤษฎีที่มีความเกี่ยวข้อง ทำให้ผู้วิจัยเสนอแนะแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมเบื้องต้นไว้ 3 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่หนึ่งได้แก่ ส่วนห้องพักของผู้ให้บริการที่เพิ่มการใช้งานรูปแบบไฮสเทล และห้องเดี่ยวเพื่อลดค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวชวนเดี่ยวบนเรือ



สำราญ ส่วนที่สองได้แก่ ส่วนห้องอาหารและบาร์ เป็นต้น และส่วนสุดท้ายได้แก่ ส่วนพื้นที่จัดกิจกรรมและอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้งานที่เปิดโล่งและสามารถรองรับการสร้างปฏิสัมพันธ์ให้กับนักท่องเที่ยวคนเดียว การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ต่างๆ ทำให้สามารถสร้างรูปแบบใหม่ให้กับเรือสำราญที่เหมาะสมแก่การท่องเที่ยวคนเดียว โดยคาดว่าจะส่งเสริมการท่องเที่ยว และสามารถสร้างประสบการณ์ใหม่ในการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ เพื่อเป็นนวัตกรรมและแนวทางทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมต่อการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญในอนาคต

7. กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณผู้ให้สัมภาษณ์ และข้อมูลจากสื่อออนไลน์ที่มีผู้ทบทวนไว้ บทความ วารสาร สื่อออนไลน์ และวิทยานิพนธ์ต่างๆ ที่เป็นฐานข้อมูลในการเขียนบทวิจัย เพื่อเสนอแนะแนวทางการออกแบบนาวาสถาปัตยกรรมที่ส่งเสริมต่อการท่องเที่ยวคนเดียวบนเรือสำราญ และขอขอบพระคุณการสนับสนุนการวิจัยจากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต นอกจากนี้ขอขอบพระคุณผู้ที่ให้ความช่วยเหลืออีกหลายท่านที่ไม่ได้กล่าวนามไว้ ณ ที่นี้ จนทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จในการศึกษาครั้งนี้

8. เอกสารอ้างอิง

- พรนิภา วงศ์พรามาศ และ สุพิชชา โตวิชัย. (2559). มิติความเป็นชุมชนของผู้อยู่อาศัยในเคหะสงเคราะห์
วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสถาปัตยกรรมผังดิน, ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์,
มหาวิทยาลัยศิลปากร
- ภูวดล โกมลรัตนเสถียร. ส่องเทรนด์เที่ยว ล่องเรือสำราญม. [ออนไลน์]. 2562. แหล่งที่มา
<https://www.posttoday.com/economy/news/579722> [6 กุมภาพันธ์ 2563]
- Cruisecritic. 7 Best line for solo travel. [ออนไลน์]. 2562. แหล่งที่มา
<https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=419> [7 กุมภาพันธ์ 2563]
- Michale jazz. Constuction of ship iron hull woonden hull and other. [ออนไลน์]. 2556. แหล่งที่มา
<http://mcjazz.f2s.com/ClipperShipPlans.htm> [1 กุมภาพันธ์ 2563]
- Ratirita. จัปเทรนด์ Solo Travel นักเดินทางฉายเดี่ยว คนเดียวก็เที่ยวได้. [ออนไลน์]. 2562. แหล่งที่มา
<https://brandinside.asia/trend-solo-travel-agoda/> [5 กุมภาพันธ์ 2563]
- Vinmaodel. บทความเรื่องแบบโครงสร้างเรือ. [ออนไลน์]. 2561. แหล่งที่มา
<http://vinmodel.lnwshop.com/article/16/%E0%B9%81%E0%B8%9A%E0%B8%9A%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7%E0%B8%AD-3> [8 กุมภาพันธ์ 2563]
- 2morrow Explorer. Cruise overall information [ออนไลน์]. 2563. แหล่งที่มา
<https://www.2morrowexplorer.com/info/aboutus> [10 กุมภาพันธ์ 2563]