

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

การทำประมงในประเทศไทย ถือว่าติดอันดับหนึ่งในสิบประเทศแรกของโลกที่มีผลผลิตทางการประมงสูงสุด ในปี พ.ศ. 2545 ปริมาณการจับสัตว์น้ำของประเทศไทยอยู่ที่ 2.9 ล้านตันต่อปี และเป็นภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2548 ผลผลิตสาขาเกษตรคิดเป็นร้อยละ 8.68 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ และมีสัดส่วนของผลผลิตประมงคิดเป็นร้อยละ 1.54 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ในปี พ.ศ. 2548 ไตรมาสที่ 2 ผลผลิตประมงมีอัตราการขยายตัว ร้อยละ 9.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ มากกว่าไตรมาสที่ 1 ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 8.4 ถือได้ว่ามีแนวโน้มการขยายตัวที่มากขึ้น ในภาคของการส่งออกสินค้าสัตว์น้ำไปจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศ ในปี พ.ศ. 2548 มีมูลค่าการส่งออก 79,137.72 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2 ของมูลค่าการส่งออกรวม เครื่องมือหลักที่ใช้ในการจับสัตว์น้ำ คือ เรือประมงอวนลาก เพราะเรือประมงอวนลากมีจำนวนมากที่สุดในประเทศ ในปี 2548 เรืออวนลากมีจำนวนทั้งสิ้น 6,439 ลำ คิดเป็นร้อยละ 39.2 ทั้งนี้เรืออวนลากคู่มิมีจำนวนมากเป็นลำดับที่ 2 ของเรืออวนลาก หรือคิดเป็นลำดับที่ 3 ของเรือมือทำการประมงรวมของประเทศ จากสถิติจำนวนเรือมือทำการประมงในประเทศไทยพบว่า จ.สมุทรสงคราม มีจำนวนเรืออวนลากคู่มากที่สุดในประเทศ โดยมีอยู่ร้อยละ 39.7

เนื่องจาก ปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบการประมงทะเลในเขตน่านน้ำไทย มีมากมายหลายด้านดังแสดงในภาพที่ 1.1 โดยเฉพาะปัญหาเรื่องของต้นทุนทำประมงที่สูงขึ้น เนื่องมาจากปัญหาของราคาน้ำมันดีเซล ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการทำประมงทะเล โดยเฉพาะเรืออวนลาก จากการศึกษาพบว่าสาขาประมงทะเล ได้รับความเดือดร้อนมากที่สุดในภาคเกษตร เนื่องจากน้ำมันมีสัดส่วนการใช้ร้อยละ 60 ของต้นทุนทั้งหมด ประกอบกับปัญหาการขาดสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ทำเทียบเรือไม่เพียงพอ ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งสัตว์น้ำ การจัดหาวัตถุดิบ และการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าการจัดการโลจิสติกส์เป็นปัญหาหลักของการประมงทะเลไทย

การจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ สามารถสร้างกำไร ลดต้นทุนการผลิต และสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทและของประเทศโดยรวมให้ดีขึ้นได้ โดยการลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า ลดต้นทุนสินค้าคงคลัง จัดการบริหารกระบวนการสั่งซื้อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และทำให้การขนส่งถึงผู้บริโภครวดเร็วขึ้น ในปี พ.ศ. 2545 ประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ อยู่ที่ร้อยละ 19.09 ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์และญี่ปุ่นมีสัดส่วนต้นทุนอยู่ที่ร้อยละ 8.00 และ 11.3 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในระดับต่ำกว่าประเทศอื่นๆในภูมิภาค ดังนั้น การพัฒนาโลจิสติกส์จึงกลายเป็นวาระแห่งชาติ ที่มีความสำคัญและความต้องการอย่างเร่งด่วน และได้มีการขานรับจากทั้งทางภาครัฐและภาคเอกชน โดยภาครัฐได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อบูรณาการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นแกนกลางในการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อรับผิดชอบ ในส่วนของภาคเอกชนได้มีการรวมตัวกันจำนวน 17 หน่วยงานเพื่อก่อตั้ง สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (Thai Federation on Logistics)

จากสภาพปัญหาของผู้ประกอบการประมงทะเล ที่ขาดการจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับโอกาสที่ได้รับการสนับสนุนจากทางภาครัฐและภาคเอกชนข้างต้น ในการศึกษาครั้งนี้ได้วิเคราะห์การจัดการโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ใน จ.สมุทรสงคราม เพื่อให้ทราบถึง ขั้นตอนการดำเนินงานในภาพรวม ลักษณะคุณค่าของแต่ละกิจกรรม ระดับของต้นทุนโลจิสติกส์ ระยะเวลาที่ใช้ในแต่ละกิจกรรม พร้อมทั้งทำการศึกษาเปรียบเทียบผลของการจัดการโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่แต่ละขนาด รวมทั้งงานวิจัยที่สนับสนุนการวิเคราะห์โลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ เพื่อรวบรวมเป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ใน จ.สมุทรสงคราม

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงขั้นตอนการดำเนินงานในภาพรวม และวิเคราะห์คุณค่าในแต่ละกิจกรรมของเรืออวนลากคู่ ในจังหวัดสมุทรสงคราม
2. เพื่อศึกษาถึงระดับต้นทุนโลจิสติกส์ และระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินงานของเรืออวนลากคู่ ในจังหวัดสมุทรสงคราม
3. เพื่อประเมินผลการจัดการโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ ในจังหวัดสมุทรสงคราม โดยเปรียบเทียบตามขนาดระวางจับน้ำ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัย “การวิเคราะห์การจัดการโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ในจังหวัดสมุทรสงคราม” ดำเนินการศึกษาเฉพาะเรืออวนลากคู่ที่มีการขึ้นทะเบียนรายชื่อผู้รับอนุญาตเครื่องมืออวนลาก (อาชญาบัตร) ในจังหวัดสมุทรสงคราม พ.ศ. 2548 และยังคงมีการดำเนินกิจการอยู่ในปัจจุบัน มีช่วงเวลาที่ทำการศึกษาดังแต่ เดือนกรกฎาคม ถึง กันยายน 2549

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงแนวทางการพัฒนาการจัดการเรืออวนลากคู่ ตามลักษณะของคุณค่ากิจกรรม
2. ทราบถึงแนวทางการลดระดับต้นทุน โลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่
3. ทราบถึงแนวทางการลดระยะเวลาการจัดการ โลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่
4. ทราบถึงลักษณะการจัดการ และรูปแบบของเรืออวนลากคู่ที่มีความเหมาะสมต่อการจัดการโลจิสติกส์
5. ทราบถึงแนวทางการพัฒนาการจัดการ โลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่

สมมติฐานงานวิจัย

1. เรืออวนลากคู่ที่มีระวางจับน้ำขนาดใหญ่มีค่าต้นทุนโลจิสติกส์ มากกว่าเรืออวนลากคู่ที่มีระวางจับน้ำขนาดกลาง
2. เรืออวนลากคู่ที่มีระวางจับน้ำขนาดกลางมีผลการจัดการ โลจิสติกส์มากกว่า เรืออวนลากคู่ที่มีระวางจับน้ำขนาดใหญ่
3. เรืออวนลากคู่ที่มีขนาดเครื่องยนต์ต่างกันมีผลการจัดการ โลจิสติกส์ต่างกัน
4. เรืออวนลากคู่ที่มีความถี่ในการออกจับสัตว์น้ำต่อเดือนต่างกัน มีค่าผลการจัดการ โลจิสติกส์ต่างกัน
5. เรืออวนลากคู่ที่มีพื้นที่การจับสัตว์น้ำต่างกันมีค่าผลการจัดการ โลจิสติกส์ต่างกัน

นิยามศัพท์

การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การบริหารจัดการที่เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานที่มีกระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ และการควบคุมการไหลทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมถึงการเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกันตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

ผลการจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง ค่าวัดผลการดำเนินงานของเรืออวนลากคู่ ทางด้านการจัดการโลจิสติกส์ โดยทำการวัดผล 2 ด้าน คือ ด้านผลิตภาพ และอัตราเร็วกระบวนการ

ผลิตภาพ หมายถึง การเปรียบเทียบผลผลิตจากการดำเนินการกับปัจจัยนำเข้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์

อัตราเร็วกระบวนการ หมายถึง การเปรียบเทียบช่วงเวลาที่ใช้ในกิจกรรมที่ก่อให้เกิดคุณค่า เทียบกับระยะเวลาที่ใช้ในกิจกรรมทั้งหมด

กิจกรรมเพิ่มมูลค่า หมายถึง กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นและสามารถเพิ่มมูลค่าของ สินค้าและบริการในมุมมองของลูกค้าคนสุดท้ายได้

กิจกรรมไม่เพิ่มมูลค่า หมายถึง กิจกรรมที่ไม่ทำให้สินค้าและบริการเพิ่มมูลค่าขึ้นในสายตาของลูกค้าคนสุดท้ายและถือเป็นกิจกรรมที่ไม่จำเป็นต้องมี

กิจกรรมไม่เพิ่มมูลค่าแต่จำเป็น หมายถึง กิจกรรมที่ไม่ทำให้สินค้าและบริการเพิ่มมูลค่าขึ้นในมุมมองลูกค้าคนสุดท้ายแต่เป็นกิจกรรมที่จำเป็นต้องมีการดำเนินการ

เครื่องมือทำการประมง หมายถึง อุปกรณ์หรือสิ่งอื่นใดที่สามารถใช้ในการจับสัตว์น้ำ เช่น ตาข่าย เบ็ด กบดัก เชือก ฟันลอย อวนลาก อวนล้อม และหมายความรวมถึงเครื่องมือที่ช่วยทำการประมง ได้แก่ เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ช่วยอำนวยความสะดวก หรือช่วยในการจับสัตว์น้ำมีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น เครื่องกู้อวน เครื่องหาฝูงปลา ชั่ง ตะเกียง เครื่องกำเนิดไฟฟ้าและแสงไฟ

เจ้าของเรือ หมายถึง ผู้มีเรืออวนลากคู่ ทั้งในน่านน้ำไทยและน่านน้ำต่างประเทศ ภายใน จ.สมุทรสงคราม

สะพานปลา หมายถึง สถานที่สำหรับขนถ่ายสัตว์น้ำจากเรือขึ้นสู่บนบก หรือขนส่ง

แพปลา หมายถึง บุคคล หรือ กลุ่มบุคคลผู้ให้บริการประกอบการขายสินค้าสัตว์น้ำให้แก่สมาชิกชาวประมง ภายในตลาดปลาสหกรณ์ประมงแม่กลอง

ระวางบรรทุกของเรือ (ตันกรอส) หมายถึง ความจุเป็นตันของเนื้อที่ว่างภายในลำเรือทั้งหมด และห้องต่างๆ ที่อยู่บนดาดฟ้า ยกเว้น ห้องเครื่องจักร ห้องน้ำ ห้องส้วม ห้องครัว และห้องบันได โดยจำแนกขนาดเป็น (1) ขนาดเล็ก น้อยกว่า 10 ตันกรอส (2) ขนาดกลาง 10 – 49 ตันกรอส (3) ขนาดใหญ่ มากกว่า 49 ตันกรอสขึ้นไป

สัตว์น้ำ หมายถึง สัตว์ที่อาศัยหรือมีวงจรหนึ่งอาศัยอยู่ในน้ำทะเลหรือน้ำจืด เช่น ปลา กุ้ง หอย แมงดาทะเล เต่า กระ ตะพาบน้ำ จระเข้ สัตว์ทะเลเลี้ยงลูกด้วยนม ปลิงทะเล ฟองน้ำ

ปะการัง กัลปังหา สาหร่ายทะเล ฟีชทะเล และฟิชน้ำ ทั้งนี้รวมทั้งซากหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของ สัตว์น้ำเหล่านั้น และหมายความรวมถึงพันธุ์ไม้น้ำตามที่ประกาศในกฎกระทรวง

การจับสัตว์น้ำ หมายถึง กิจกรรมที่เกี่ยวกับ การค้นหา การจับ นำ หรือพยายามที่จะจับ หรือนำสัตว์น้ำ การวางหรือมีเครื่องมือทำการประมงในน้ำหรือใช้เครื่องมืออื่นบนบก การเข้าร่วม ในกิจกรรมอื่นใดที่เป็นการหาแหล่ง การจับหรือการนำเอาสัตว์น้ำขึ้นมา