

บทที่ 5

สรุปและวิจารณ์ผลการวิจัย

สรุปผล

เรืออวนลากคู่ในจังหวัดสมุทรสงคราม สามารถจำแนกขนาดตามระวางขับน้ำ (ตันกรอส) ได้เพียง 2 ขนาดคือ ขนาดกลาง (มีระวางขับน้ำระหว่าง 10 – 49 ตันกรอส) และขนาดใหญ่ (มีระวางขับน้ำตั้งแต่ 50 ตันกรอสขึ้นไป) จากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ค่าเฉลี่ยอายุของกิจการเรืออวนลากคู่เท่ากับ 24.39 ปี และมีจำนวนพนักงานเฉลี่ยรวมเท่ากับ 45.33 คนต่อกิจการ โดยส่วนใหญ่กิจการเรืออวนลากคู่ที่มีเรืออวนลากคู่ขนาดกลางไว้ครอบครองจะมีจำนวนพนักงานรวมน้อยกว่า 30 คน แต่ถ้ามีเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ไว้ครอบครองจะมีจำนวนพนักงานรวมอยู่ระหว่าง 30 - 69 คน ในส่วนของการครอบครองเรืออวนลาก จากกลุ่มตัวอย่างพบว่า กิจการเรืออวนลากคู่ร้อยละ 90.36 จะครอบครองเฉพาะเรืออวนลากคู่เท่านั้น และมีค่าเฉลี่ยของเรืออวนลากคู่ที่มีไว้ครอบครองเท่ากับ 2.11 คู่ต่อกิจการ

ในลักษณะของการจัดการเรืออวนลากคู่ จากกลุ่มตัวอย่างพบว่า กิจการเรืออวนลากคู่มีการเก็บสลิปค้ำคองคิดเป็นร้อยละ 91.57 และที่ไม่มีการเก็บสลิปค้ำคองเท่ากับร้อยละ 8.43 โดยส่วนใหญ่มีมูลค่าสินค้ำคองเฉลี่ยรวมน้อยกว่า 50,000 บาท / เดือน ในส่วนของเขตพื้นที่จับสัตว์น้ำพบว่าทั้งเรืออวนลากคู่ขนาดกลางและขนาดใหญ่ต่างก็จับสัตว์น้ำในเขตที่ 3 มากที่สุด ทั้งนี้เรืออวนลากขนาดกลางจะเลือกพื้นที่การจับน้ำในบริเวณที่ใกล้กับจังหวัดสมุทรสงครามเกือบทั้งสิ้น ส่วนเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่มีพื้นที่ในการจับสัตว์น้ำกระจายไปทั่วฝั่งอ่าวไทยและ ฝั่งอันดามัน และด้วยรูปแบบของการขนส่งสัตว์น้ำ ที่ตัดสินใจเลือกสถานที่ในการขนถ่ายสัตว์น้ำหรือสะพานปลาในตำแหน่งที่ใกล้กับที่จับสัตว์น้ำที่สุด ทำให้ระยะทางการขนส่งทางบกของเรืออวนลากคู่ขนาดกลางน้อยกว่า 200 กิโลเมตร ซึ่งมีระยะทางที่สั้นกว่าเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ที่มีระยะทางขนส่ง 200 – 500 กิโลเมตร โดยส่วนใหญ่จะขนส่งสัตว์น้ำด้วยรถตู้ปลาของตัวเองมากกว่า การเช่ารถตู้ปลา โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53 และ 47 ตามลำดับ ในส่วนค่าความถี่ในการออกจับสัตว์น้ำ เรืออวนลากคู่ขนาดกลางส่วนใหญ่มีความถี่ในการออกจับสัตว์น้ำมากกว่า 3.6 เที่ยวต่อเดือนขึ้นไป และเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่มีค่าระหว่าง 2.6 – 3.5 เที่ยวต่อเดือน

ต้นทุนโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ ในจังหวัดสมุทรสงคราม จากกลุ่มตัวอย่างสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่มคือ ต้นทุนค่าขนส่ง มีสัดส่วนมากที่สุดโดยมีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 664,951.84 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 78.20 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ต้นทุนการให้บริการลูกค้ามีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 94,795.42 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 11.15 ต้นทุนการถือครองสินค้ำคงคลังมีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 49,594.64 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 5.83 และต้นทุนโลจิสติกส์อื่นๆ อันประกอบไปด้วย ต้นทุนคลังสินค้า ต้นทุนกระบวนการสั่งซื้อและข้อมูลการสั่งซื้อ และต้นทุนปริมาณการส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 40,995.71 บาทต่อเดือน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.82

ต้นทุนค่าขนส่งของเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่มีค่าเท่ากับ 703,593.83 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 78.04 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ส่วนเรืออวนลากคู่ขนาดกลางมีค่าเท่ากับ 584,805.50 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 78.61 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม

ต้นทุนการให้บริการลูกค้าของเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่มีค่าเท่ากับ 101,920.51 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 11.30 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ส่วนเรืออวนลากคู่ขนาดกลางมีค่า 80,017.45 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 10.76 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม

ต้นทุนการถือครองสินค้ำคงคลังของเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ มีค่าเท่ากับ 51,731.48 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 5.74 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม และเรืออวนลากคู่ขนาดกลางมีค่าเท่ากับ 45,162.68 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 6.07 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม

ต้นทุนโลจิสติกส์อื่นๆ ของเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่มีมูลค่าต้นทุนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 44,387.86 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 4.92 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เรืออวนลากคู่ขนาดกลางมีมูลค่าต้นทุนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 33,960.14 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 4.56

ต้นทุนโลจิสติกส์รวมของเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่เท่ากับ 901,633.68 บาทต่อเดือน ขนาดกลางเท่ากับ 743,945.77 บาทต่อเดือน หรือคิดเฉลี่ยเป็นต้นทุนโลจิสติกส์เรืออวนลากคู่เท่ากับ 850,337.62 บาทต่อเดือน เมื่อพิจารณารายได้ของเรืออวนลากคู่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1,326,201.76 บาทต่อเดือน ดังนั้นสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อรายได้รวมของเรืออวนลากคู่จึงมีค่า

เท่ากับร้อยละ 64.12 ซึ่งถือว่าสูงมากเมื่อเทียบกับระดับของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เท่ากับร้อยละ 19.09 ของ GDP

ขั้นตอนการดำเนินงานของกิจการเรืออวนลากคู่ในภาพรวม ประกอบไปด้วยกิจกรรมทั้งหมด 14 กิจกรรม เรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ใช้เวลาในการดำเนินงานเฉลี่ยเท่ากับ 95.17 ชั่วโมงต่อเที่ยว และเรืออวนลากคู่ขนาดกลางมีค่าเท่ากับ 87.71 ชั่วโมงต่อเที่ยว โดยมีค่าสัดส่วนของเวลาในแต่ละกิจกรรมที่ใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ระยะเวลาของเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ที่มีมากกว่านั้น มาจากปัจจัยเรื่องของระยะทางในการขนส่งทางบกและทางน้ำ โดยเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่จะมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 200 – 500 กิโลเมตร แต่ในขณะที่เรืออวนลากคู่ขนาดเล็กมีระยะทางเฉลี่ยน้อยกว่า 200 กิโลเมตร ซึ่งแปรผันตามพื้นที่การจับสัตว์น้ำ โดยเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ใช้ระยะเวลาในการขนส่งทั้งทางบก และทางน้ำรวมเท่ากับ 24.17 ชั่วโมง ในขณะที่เรืออวนลากคู่ขนาดกลางมีค่าเท่ากับ 19.59 ชั่วโมง อีกปัจจัยก็คือเรื่องของปริมาณสัตว์น้ำที่แปรผันตามขนาดของห้องปลาบนเรือ เพราะส่วนใหญ่เรืออวนลากคู่จะทำการจับสัตว์น้ำให้มีปริมาณสูงที่สุด หรือเท่าที่ขนาดห้องปลาจะบรรจุได้ โดยเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ใช้ระยะเวลาในการจัดการสัตว์น้ำบนเรือเท่ากับ 11.3 ชั่วโมง ในขณะที่เรืออวนลากคู่ขนาดกลางมีค่าเท่ากับ 8.77 ชั่วโมง

เมื่อพิจารณาการใช้ระยะเวลาตามลักษณะของหมวดกิจกรรมโลจิสติกส์ได้ 3 หมวด ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ หมวดการจัดหาวัตถุดิบ ใช้ระยะเวลารวมเท่ากับ 37.89 ชั่วโมง หรือคิดเป็นร้อยละ 40.86 ของเวลารวมทั้งหมด หมวดการจับสัตว์น้ำบนเรือใช้เวลารวมเท่ากับ 26.68 ชั่วโมง และหมวดการกระจายสินค้าใช้ระยะเวลาเท่ากับ 28.17 ชั่วโมง

เมื่อพิจารณาการใช้ระยะเวลาดำเนินการตามลักษณะของคุณค่า สามารถจำแนกออกเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดคุณค่า และกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดคุณค่า ทั้งนี้ประเภทของกิจกรรมที่ก่อให้เกิดคุณค่า คือ กิจกรรมที่สามารถเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการในมุมมองของลูกค้าคนสุดท้ายได้ โดยระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินงานรวมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 92.74 ชั่วโมงต่อเที่ยว โดยมีช่วงเวลาที่ก่อให้เกิดคุณค่ารวมเท่ากับ 26.68 ชั่วโมงต่อเที่ยว หรือคิดเป็นสัดส่วนเวลาของกิจกรรมที่ก่อให้เกิดคุณค่าเท่ากับร้อยละ 28.77 ของเวลาการดำเนินงานรวม และมีช่วงเวลาของกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดคุณค่าเท่ากับร้อยละ 71.23 ดังนั้นการดำเนินงานของเรืออวนลากคู่ส่วนใหญ่จะใช้เวลากับกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดคุณค่า แต่ทั้งนี้ในกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่านั้น มีกิจกรรมที่

จำเป็นต้องดำเนินการเพื่อให้สามารถส่งมอบสัตว์น้ำถึงลูกค้าได้สมบูรณ์ โดยมีสัดส่วนของเวลาเท่ากับร้อยละ 68.40 ของเวลาดำเนินการรวม

ผลการจัดการโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ ได้ทำการวัดผล 2 ด้านคือ ด้านผลิตภาพ และด้านอัตราเร็วกระบวนการ โดยที่ด้านผลิตภาพกำหนดให้ ค่าของผลิตผล (Output) คือ รายได้จากการขายสัตว์น้ำ เทียบกับปัจจัยนำเข้า (Input) ซึ่งมีตัวแปรที่สนใจ 3 ตัวแปรได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์ ขนาดของเครื่องยนต์ (แรงม้า) และขนาดของระวางจับน้ำ (ตันกรอส) จากการศึกษาวิจัยพบว่าปัจจัยทางด้านขนาดระวางจับน้ำของเรืออวนลากคู่มีผลต่อค่าผลิตภาพ โดยเรืออวนลากคู่ขนาดกลาง มีค่าผลิตภาพของรายได้ / ต้นทุนโลจิสติกส์ ผลิตภาพของรายได้ / ขนาดเครื่องยนต์ และผลิตภาพของ รายได้ / ขนาดระวางจับน้ำ มากกว่าเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ในส่วนของอัตราเร็วกระบวนการเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่มีค่ามากกว่า จึงสามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยทางด้านขนาดระวางจับน้ำของเรือ มีผลต่อผลการดำเนินการ โดยที่เรืออวนลากคู่ขนาดกลางมีผลการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีกว่า เรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ รายละเอียดดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 ผลการจัดการโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ตามขนาดระวางจับน้ำ

ผลการจัดการโลจิสติกส์	ผลการดำเนินงาน		หมายเหตุ
	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่	
ผลิตภาพ			
- รายได้ / ขนาดเครื่องยนต์	1,645.37	1,231.82	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05
- รายได้ / ต้นทุนโลจิสติกส์	1.88	1.42	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05
- รายได้ / ขนาดระวางจับน้ำ	16,694.39	9,186.19	มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05
อัตราเร็วกระบวนการ	4.21	4.49	

พิจารณาปัจจัยด้านขนาดเครื่องยนต์ พบว่า เรืออวนลากคู่ที่มีขนาดเครื่องยนต์น้อยกว่า 1,000 แรงม้า มีค่าผลิตภาพของรายได้ / ขนาดเครื่องยนต์ มากกว่าเรืออวนลากคู่ที่มีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่กว่า 1,200 แรงม้าขึ้นไป และมีค่าผลิตภาพของรายได้ / ขนาดระวางจับน้ำ มากกว่าเรืออวนลากคู่ที่มีขนาดเครื่องยนต์ใหญ่กว่า 1,000 แรงม้าขึ้นไป ในส่วนปัจจัยทางด้านความถี่ในการออกจับสัตว์น้ำ พบว่าเรืออวนลากคู่ที่มีจำนวนเที่ยวในการออกจับสัตว์น้ำเฉลี่ยน้อยกว่า 2.6 เที่ยว

ต่อเดือน มีค่าอัตราเร็วกระบวนการมากกว่า เรืออวนลากคู่ที่มีจำนวนเที่ยวมากกว่า 3.6 เที่ยวต่อเดือน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

พิจารณาตามพื้นที่การจับสัตว์น้ำ พบว่า เรืออวนลากคู่ที่ไปจับสัตว์น้ำในเขตที่ 1 (ตามภาพที่ 4.1) มีค่าผลผลิตของรายได้ / ต้นทุนโลจิสติกส์ และรายได้ / ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า เรืออวนลากคู่ที่ไปจับสัตว์น้ำในเขตที่ 3 และเรืออวนลากคู่ที่ไปจับสัตว์น้ำในเขตที่ 2 มีค่าผลผลิตของรายได้ / ต้นทุนมากกว่า เรืออวนลากคู่ที่ไปจับสัตว์น้ำในเขตที่ 3 และ C และค่าผลผลิตของรายได้ / ขนาดเครื่องยนต์ และผลผลิตของรายได้ / ขนาดระวางจับน้ำมากกว่า เรืออวนลากคู่ที่ไปจับสัตว์น้ำในเขตที่ 3 และเรืออวนลากคู่มีพื้นที่การจับสัตว์น้ำต่างกัน มีผลการจัดการโลจิสติกส์ด้านอัตราเร็วกระบวนการต่างกัน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ผลจากการประเมินความสามารถในการจัดการโลจิสติกส์ ทำให้ได้ข้อเสนอแนะดังนี้

1. เจ้าของเรืออวนลากคู่ ควรลงทุนในเรืออวนลากคู่ขนาดกลาง (10 - 49 ตันกรอส) มากกว่าเรืออวนลากคู่ขนาดใหญ่ (มากกว่า 49 ตันกรอสขึ้นไป) เพราะทำให้ค่าผลผลิตในการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีกว่า
2. เจ้าของเรืออวนลากคู่ ควรลงทุนในเครื่องยนต์ขนาดเล็ก (มีขนาดเครื่องยนต์รวมน้อยกว่า 1,000 แรงม้า) เพราะทำให้ค่าผลผลิตในการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีกว่า หรือทำให้ความคุ้มค่าน่ามากกว่า
3. เจ้าของเรืออวนลากคู่ ควรควบคุมความถี่ในการจับสัตว์น้ำให้มีค่ามากกว่า 3.6 เที่ยวต่อเดือนขึ้นไป เพราะให้ค่าอัตรากระบวนการในการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีกว่า ซึ่งส่งผลดีต่อระดับคุณภาพของสัตว์น้ำ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

งานวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์การจัดการโลจิสติกส์ของเรืออวนลากคู่ ในจังหวัดสมุทรสงคราม ได้อธิบายถึงระดับของต้นทุนโลจิสติกส์ ทำให้ทราบได้ว่ากิจกรรมใดก่อให้เกิดต้นทุนมากที่สุด และผลการดำเนินงาน โดยเปรียบเทียบผลลัพธ์ที่ได้กับ ปัจจัยนำเข้าต่างๆ ว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อความแตกต่างของเฉลี่ยดังกล่าว แต่ไม่สามารถอธิบายถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรได้ และแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ก็ถูกจำกัดเฉพาะของเรืออวนลากคู่ ดังนั้นเห็นว่าควรมีการศึกษาเพิ่มเติมดังนี้

1. ควรมีการศึกษาในเชิงลึกมากยิ่งขึ้น เพื่ออธิบายให้ทราบถึงสาเหตุของปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการ โลจิสติกส์
2. ศึกษาความเป็นไปได้ถึงแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ในภาพรวมของธุรกิจเรืออวนลากคู่ โดยพิจารณาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
3. ควรทำการศึกษาการจัดการโลจิสติกส์ ของทุกฝ่ายที่อยู่ในอุตสาหกรรมประมงทะเลไทย เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ในภาพรวม และเสนอแนวทางการพัฒนาในภาพรวมได้