

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และทบทวนวรรณกรรม

แนวความคิดที่นำมาใช้ประกอบการศึกษาทัศนคติของผู้ประกอบการธุรกิจประมงในจังหวัดสมุทรสาคร ที่มีต่อการประกอบธุรกิจประมงนอกน่านน้ำในประเทศอินโดนีเซีย มีทฤษฎีที่นำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการศึกษาค้างนี้

1. แนวความคิดเรื่ององค์ประกอบของทัศนคติ
2. แนวความคิดเรื่องปัญหาหลักและอุปสรรคของผู้ประกอบการประมงนอกน่านน้ำอย่างถูกต้อง

แนวความคิดเรื่ององค์ประกอบของทัศนคติ

คำจำกัดความของคำว่า ทัศนคติ ที่นักวิชาการเสนอไว้มีมากมายหลายความหมาย ซึ่งพอจะนำมาอธิบายในบางคำจำกัดความได้ ดังนี้

ทัศนคติ หมายถึง สิ่งที่อยู่ภายในความนึกคิดของมนุษย์ ทัศนคติจะต้องบังเกิดขึ้นกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นวัตถุ สิ่งของ ทั้งสิ่งที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ สิ่งที่จับต้องไม่ได้ ได้แก่ แนวความคิดหรือสถาบันที่เป็นนามธรรม (กฤษณี เวชสาร, 2545 : 108)

ทัศนคติ หมายถึง การประเมินความพอใจหรือไม่พอใจความรู้สึกละเท่าที่ความรู้สึกที่คนเรามีต่อความคิดหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ทัศนคติเป็นสิ่งที่จะนำมาซึ่งการปฏิบัติของผู้บริโภค (เสรี วงษ์มณฑา, 2542 : 41)

ทัศนคติ หมายถึง ความพึงพอใจ ความชอบ หรือความเชื่อมั่นเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความคิด ความรู้สึก หรือพฤติกรรม ตลอดจนแนวโน้มในการเกิดพฤติกรรม (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2540 : 36-37)

จากการประมวลความหมายของทัศนคติทั้งหมดที่กล่าวมา ผู้ศึกษาขอสรุปถึงความหมายของคำว่าทัศนคติเพื่อนำมาใช้ในการศึกษาค้างนี้ โดยสรุปว่า ทัศนคติ คือ สิ่งที่อยู่ภายในใจหรือความนึกคิดของแต่ละบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง และทำให้เกิดความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

องค์ประกอบของทัศนคติ

โครงสร้างของทัศนคติแบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ (ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ, 2540 : 39)

1. ส่วนของความเข้าใจ (Cognitive Component) หมายถึง ส่วนที่เกี่ยวข้องกับความ
รู้ความเข้าใจ และความเชื่อถือเกี่ยวกับเรื่องตราสินค้า โดยปราศจากอารมณ์หรือความรู้สึก
2. ส่วนของความรู้สึก (Affective Component) หมายถึง ส่วนที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์
หรือความรู้สึกที่มีต่อผลิตภัณฑ์และตราสินค้า เช่น เกิดความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือ
ไม่พอใจ มีประโยชน์หรือไม่มีประโยชน์
3. ส่วนของพฤติกรรม (Behavior Component) หมายถึง พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการ
ซื้อหรือการใช้ผลิตภัณฑ์ หรือแนวโน้มการเกิดพฤติกรรม เช่น การแจกของตัวอย่าง มีวัตถุประสงค์
ให้กลุ่มเป้าหมายเกิดพฤติกรรมการทดลองใช้

Schiffman, Leon G. and Leslie Lazar Kanuk ได้สร้างโมเดลองค์ประกอบทัศนคติ
ซึ่งแบ่งองค์ประกอบออกเป็น 3 ประการ ดังนี้ (Schiffman, Leon G. and Leslie Lazar Kanuk,
1994)

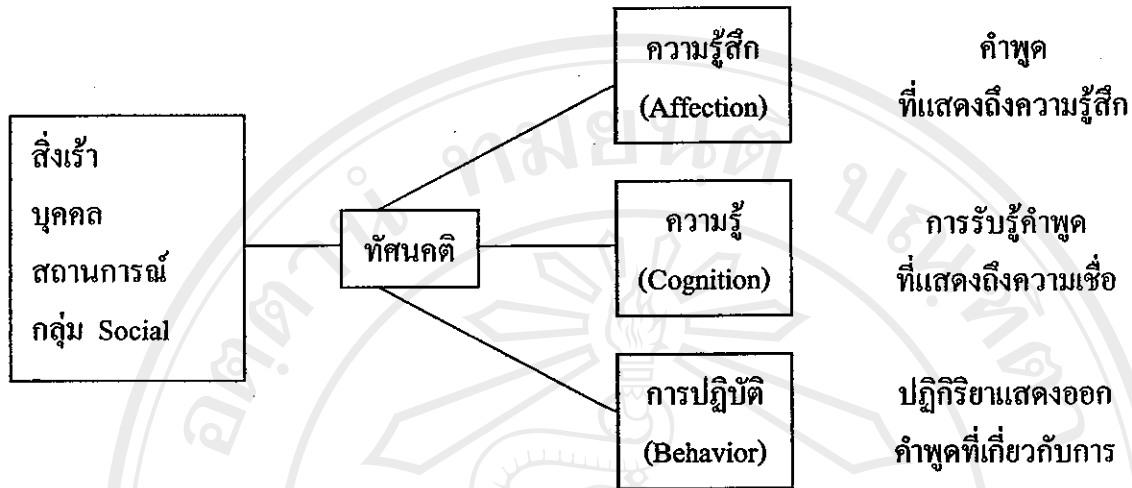
1. ความเข้าใจ (Cognitive) คือ ความรู้ (Knowledge) การรับรู้ (Perception) และ
ความเชื่อถือ (Belief) ของผู้ประกอบการที่มีต่อความคิดหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ส่วนของความเข้าใจ
เป็นส่วนประกอบส่วนแรก ซึ่งก็คือความรู้และการรับรู้ที่ได้รับจากการประสมประสานกับ
ประสบการณ์โดยตรงต่อทัศนคติและข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากหลายแหล่งข้อมูล ความรู้และผลกระทบต่อ
การรับรู้จะกำหนดความเชื่อถือ ซึ่งหมายถึง สภาพด้านจิตใจอันสะท้อนความรู้เฉพาะอย่างของ
บุคคลและมีการประเมินเกี่ยวกับความคิดหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งก็คือการที่ผู้ประกอบการมีทัศนคติ
ต่อสิ่งหนึ่ง คุณสมบัติของสิ่งหนึ่ง หรือพฤติกรรมเฉพาะอย่าง อันนำไปสู่ผลลัพธ์เฉพาะอย่าง

2. ความรู้สึก (Affective or Feeling Learning) คือ อารมณ์ (Emotion) หรือความรู้สึก
(Feeling) ของผู้ประกอบการที่มีต่อความคิดหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง สภาพที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์ ได้แก่
ความสุข ความเศร้า ความอาย ความรังเกียจ ความกังวล ความประหลาดใจ สภาพอารมณ์
จะสามารถเพิ่มประสบการณ์ด้านบวกหรือลบ ซึ่งประสบการณ์จะมีผลกระทบทางด้านจิตใจและวิธี
ที่บุคคลปฏิบัติการใช้การวัดการประเมินผลถึงทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยอาศัยเกณฑ์ ดี-เลว
ยินดี-ไม่ยินดี พอใจ-ไม่พอใจ จูงใจ-ไม่จูงใจ

3. พฤติกรรม (Cognitive or Doing or Behavior) คือ ความน่าจะเป็นหรือแนวโน้ม
ที่จะมีพฤติกรรมของผู้ประกอบการด้วยวิธีใดวิธีหนึ่ง ต่อทัศนคติ ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

ตัวแปรอิสระที่วัดได้

ตัวแปรร่วม

ตัวแปรตาม
(ตัวแปรที่ขึ้นอยู่กับสิ่งที่วัดได้)

ภาพที่ 1 องค์ประกอบของทัศนคติ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ มีดังนี้ (ธงชัย สันติวงษ์, 2539 : 166)

1. การจูงใจทางร่างกาย (Biological Motivation) ทัศนคติจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งกำลังดำเนินการตอบสนองตามความต้องการหรือแรงผลักดันพื้นฐานทางร่างกายอยู่ที่ตัวบุคคลดังกล่าวจะสร้างทัศนคติที่ดีต่อบุคคล หรือสิ่งของที่สามารถช่วยให้เขาได้มีโอกาสตอบสนองตามความต้องการของตนได้ และในทางตรงกันข้ามจะสร้างทัศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งของหรือบุคคลที่ขัดขวางมิให้เขาตอบสนองความต้องการได้

2. ข่าวสารข้อมูล (Information) ทัศนคติจะมีพื้นฐานมาจากชนิดและขนาดของข่าวสารข้อมูลที่แต่ละคนได้รับมา รวมทั้งขึ้นอยู่กับลักษณะของแหล่งที่มาของข่าวสารข้อมูลอีกด้วย ด้วยกลไกการเลือกเฟ้นในการมองเห็น และเข้าใจปัญหาต่างๆ ข่าวสารข้อมูลบางส่วนที่เข้ามาสู่ตัวบุคคลนั้น จะทำให้บุคคลนั้นเก็บไปคิดและสร้างเป็นทัศนคติขึ้นได้

3. การเข้าเกี่ยวข้องกับกลุ่ม (Group Affiliation) ทัศนคติบางอย่างอาจจะมาจากกลุ่มต่างๆ ที่เขาเกี่ยวข้องอยู่ด้วย เช่น ครอบครัว วัดที่ไปประกอบศาสนกิจ ในกลุ่มเพื่อนร่วมงาน กลุ่มกีฬา และกลุ่มทางสังคมต่างๆ ทั้งโดยตรงและทางอ้อม

4. ประสบการณ์ (Experience) ประสบการณ์ของคนที่มีต่อวัตถุดิบของข้อมเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้บุคคลต่างๆ ตีค่าสิ่งที่เขาได้มีประสบการณ์มานั้น จนกลายเป็นทัศนคติขึ้นได้ เช่น ในกรณีของการซื้อสินค้าเป็นตัวอย่าง ถ้าหากคนใดคนหนึ่งติดใจในรสชาติของภัตตาคารแห่งหนึ่ง เขาอาจมีทัศนคติที่ดีต่อร้านนั้น และจะกลับไปกินอีกเสมอ แต่ถ้าหากเกิดความไม่พอใจหรือผิดหวังครั้งใดครั้งหนึ่ง ก็อาจทำให้ทัศนคติเปลี่ยนไปในทางที่ไม่ดี จนทำให้ไม่กลับไปกินอีกเลยก็ได้

5. ลักษณะท่าทาง (Personality) ลักษณะท่าทางหลายประการต่างก็มีส่วนทางอ้อมที่สำคัญในการสร้างทัศนคติให้กับตัวบุคคลได้ด้วย

แนวความคิดเรื่องปัญหาหลักและอุปสรรคของผู้ประกอบการประมงนอกน่านน้ำอย่างถูกต้อง

ปัญหาหลักและอุปสรรคของผู้ประกอบการประมงนอกน่านน้ำอย่างถูกต้องมี 9 ประการคือ (วิชาญ ศิริชัยเอกวัฒน์, 2544 : 15)

1. ต้นทุนการประมงสูง

น้ำมันเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญของการประมงโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปัญหาการขึ้นราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่อง ราคาน้ำมันปัจจุบันอยู่ที่ประมาณลิตรละ 11.50 บาท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับภาวะตลาดโลก เนื่องจากปัจจุบันเรือประมงนอกน่านน้ำไทย ได้ซื้อน้ำมันเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (US.DOLLARS) ทำให้เรือประมงได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ไม่แน่นอน ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ ต้นทุนหลักของเรือประมงจึงเป็นราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (เรือประมงขนาด 800 แรงม้า ทุก 40 วันลงน้ำมันครั้งละ 100,000 ลิตร ราคา ลิตรละ 11.50 บาท เป็นเงิน 1,150,000 บาท)

ตารางที่ 1 ค่าใช้จ่ายในการประกอบการประมงนอกน่านน้ำในประเทศอินโดนีเซียต่อปี
(วิชาญ สิริชัยเอกวัฒน์, 2539 : 105)

ค่าใช้จ่าย	เรือประมง ขนาด 800 แรงม้า	เรือประมง ขนาด 1,200 แรงม้า	เรือประมง ขนาด 1,600 แรงม้า
ค่าใช้จ่ายในการบรรทุก	3,478,020.31	6,737,808.17	8,907,933.30
ค่าใช้จ่ายในการขึ้นปลา	663,782.55	622,252.83	818,003.33
ค่าใช้จ่ายค่าสัมปทาน	3,712,532.25	4,609,697.95	6,437,767.48
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ	1,214,314.36	1,511,189.23	1,525,881.94
ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,741,004.22	6,228,232.26	7,191,683.80
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมแซม	561,363.81	1,016,525.22	1,292,001.12
ค่าใช้จ่ายค่าเช่าเรือ	3,780,000.00	5,400,000.00	5,657,500.00
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	574,025.46	825,587.68	715,420.75
รวมค่าใช้จ่าย	16,725,042.96	26,951,293.34	32,546,191.72

2. ขาดแคลนแรงงาน

การขาดแคลนแรงงานไทยในกิจการประมงทะเล เนื่องจากคนไทยสามารถที่จะหางานบนฝั่งทำได้ง่ายและมีผลตอบแทนสูงไม่แพ้การออกไปเป็นลูกเรือประมง ประกอบกับความไม่ต้องการออกไปเสี่ยงกับภัยธรรมชาติ หรือการรุกรานน่านน้ำ ทำให้ผู้ประกอบการต้องลักลอบจ้างคนต่างด้าวที่หลบหนีเข้าเมืองลงทำงานบนเรือประมงแทน มีผู้ประเมินกันว่าในปัจจุบันมีลูกเรือที่เป็นคนต่างด้าวที่หลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายและทำงานโดยผิดกฎหมายด้วย มีจำนวนถึงกว่า 70,000 คน

การขาดแคลนแรงงานที่ทำงานบนเรือประมงนั้น นอกจากจะขาดแคลนแรงงานประเภทไร้ฝีมือ ซึ่งเป็นลูกเรือธรรมดาแล้ว ยังขาดแคลนแรงงานมีฝีมือ เช่น นายท้าย ช่างเครื่อง และผู้ช่วยอีกด้วย เนื่องจากประเทศไทยมีคนในตลาดแรงงานประมงส่วนใหญ่ไม่มีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการประมงหรือเครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์เลย ส่วนใหญ่มักจะเป็นผู้ชำนาญงานที่เกิดจากการฝึกฝนด้วยประสบการณ์มากกว่า

3. สินค้าสัตว์น้ำมีราคาต่ำและไม่แน่นอน

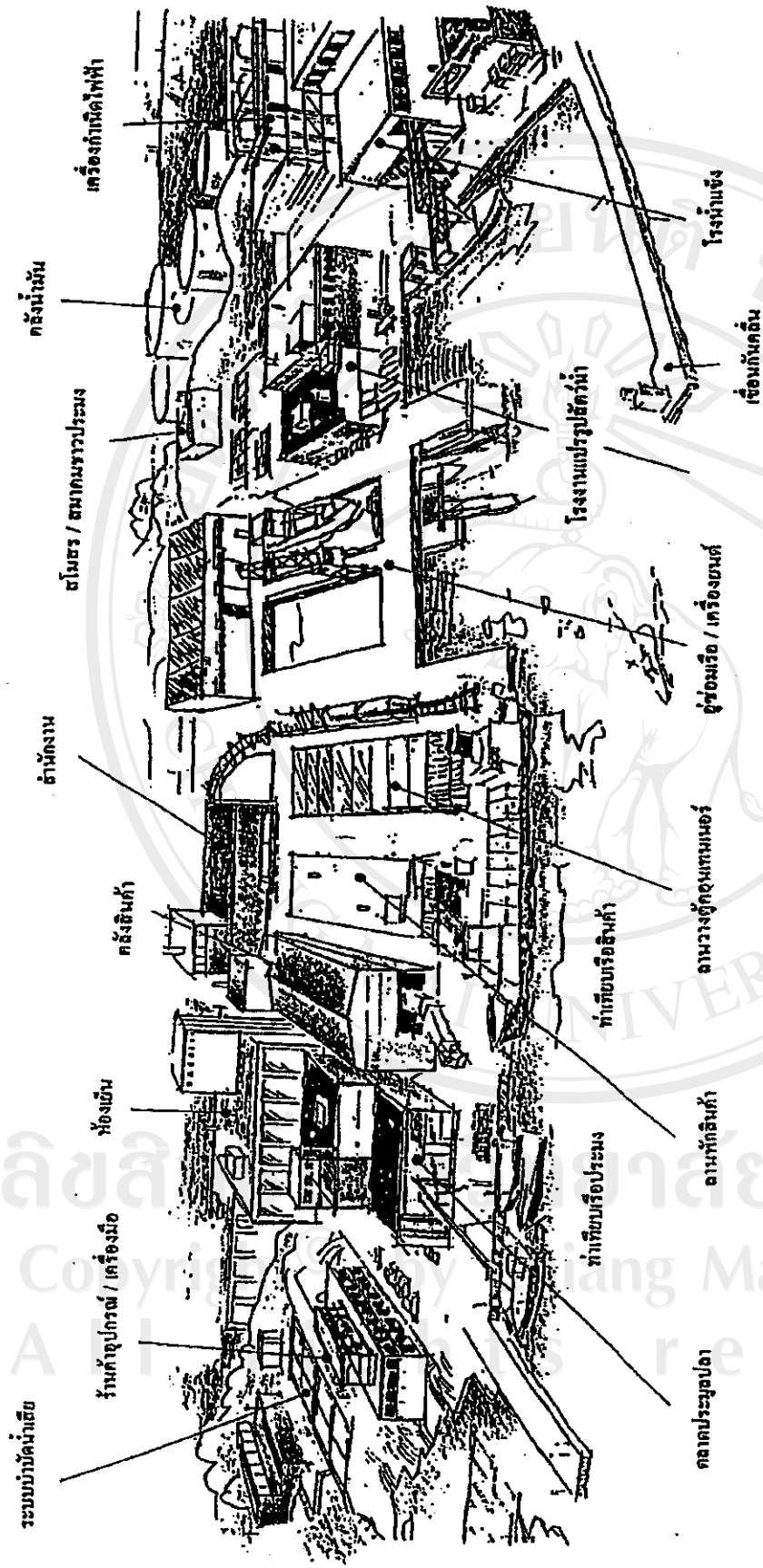
สินค้าสัตว์น้ำมีสภาพที่ผู้ขายหรือเจ้าของสินค้าไม่มีอำนาจในการกำหนดราคาขายได้ ดังนั้นจึงขึ้นอยู่กับภาวะตลาดและผู้ซื้อที่มีอำนาจต่อรองมากกว่า หากเทียบกับราคาสินค้าเกษตรอื่นๆ รัฐบาลเกือบทุกคณะจะให้ความช่วยเหลือมากกว่า ทั้งในรูปของการประกันราคาหรือพยุงราคาเพื่อรักษาเสถียรภาพ และช่วยเหลือมิให้ผู้ประกอบการหรือเกษตรกรต้องประสบภาวะการขาดทุน แต่สำหรับสินค้าสัตว์น้ำที่ได้จากการประมง รัฐบาลได้เข้ามาแทรกแซงเช่นการพยุงสินค้าหรือประกันราคาเลย ดังนั้น จึงตกอยู่ในสภาพของการขาดอำนาจต่อรอง ต้องขึ้นอยู่กับอำนาจซื้อของผู้ซื้อเป็นหลัก เมื่อใดก็ตามที่มีปริมาณน้อยก็อาจจะได้ราคาสูงขึ้นบ้าง แต่เมื่อใดที่มีปริมาณมากจะถูกกดราคาหรือซื้ออยู่เสมอ

4. ขาดแคลนเงินทุน

กิจการประมงต้องใช้เงินทุนหมุนเวียนและการลงทุนที่สูง เพื่อใช้ในการปรับปรุงเรือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ต่างๆ พร้อมทั้งเป็นเงินทุนหมุนเวียน ทั้งนี้เมื่อเกิดการขาดทุนจากการประกอบการสะสมต่อเนื่องกัน ทำให้ผู้ประกอบการขาดเงินทุนหมุนเวียนจึงต้องออกไปหาเงินกู้นอกระบบ ซึ่งเสียดอกเบี้ยแพงถึงร้อยละ 5-10 ต่อเดือน ด้วยสาเหตุที่สถาบันการเงินในระบบ เช่น ธนาคารไม่ยอมให้ชาวประมงกู้ยืมเพราะกลัวหนี้สูญ ประกอบกับธนาคารไม่ยอมรับหลักทรัพย์ค้ำประกันที่เป็นตัวเรือ เพราะเป็นทรัพย์สินลอยน้ำ

5. ขาดแคลนสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการ

กิจการประมงไทยมีปัญหาการขาดแคลนสาธารณูปโภคพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทำเทียมเรือ สะพานปลา ปัญหาเรื่องน้ำคั้นเงิน และอุ้มอ้อมเรือหรือเครื่องยนต์ ตลอดจนอุปกรณ์ที่มีคุณภาพสิ่งต่างๆ เหล่านี้ ทำให้เกิดการเสียเวลารอคอย ทำให้เรือประมงไม่สามารถออกไปทำการประมงได้ตามต้องการ



ภาพที่ 2 แนวทางการจัดตลาดปลา/ท่าเทียบเรือ (วิทยุ ศิริชัยเอกวัฒน์, 2539 : 76)

ลิขสิทธิ์สงวนโดยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright reserved by Chiang Mai University
All rights reserved

6. กฎหมายเก่าและล้าสมัย

จากการศึกษากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการประมง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายหลักจำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

1. พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490
2. พระราชบัญญัติว่าด้วยสิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ. 2482
3. พระราชบัญญัติการจัดระเบียบกิจการแพปลา พ.ศ. 2496
4. พระราชบัญญัติเดินเรือสยาม พ.ศ. 2481
5. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

จะเห็นได้ว่าเป็นกฎหมายที่เก่าแก่และมีมานาน แม้ว่าจะได้มีการปรับปรุงบ้างก็ตาม แต่พื้นฐานของกฎหมายและหลักการสำคัญมิได้มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขเลย เมื่อเทียบกับความเจริญของเทคโนโลยีที่ใช้บนเรือ ตลอดจนเครื่องมือเครื่องใช้ในการประมง ดังนั้น บทบัญญัติต่างๆ จึงมีข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคอยู่มากมาย

7. การถูกจับกุมขณะเดินทางผ่านน่านน้ำของประเทศอื่น

มีบางประเทศได้กั้นแก้มจับกุมเรือประมงไทยที่ผ่านน่านน้ำของเขาต่างๆ ที่เรามีสิทธิในการผ่านโดยสุจริต หรือผ่านโดยเสรีภาพตามกฎหมายทะเล

8. เจ็บใจในสัญญาที่มีข้อจำกัด

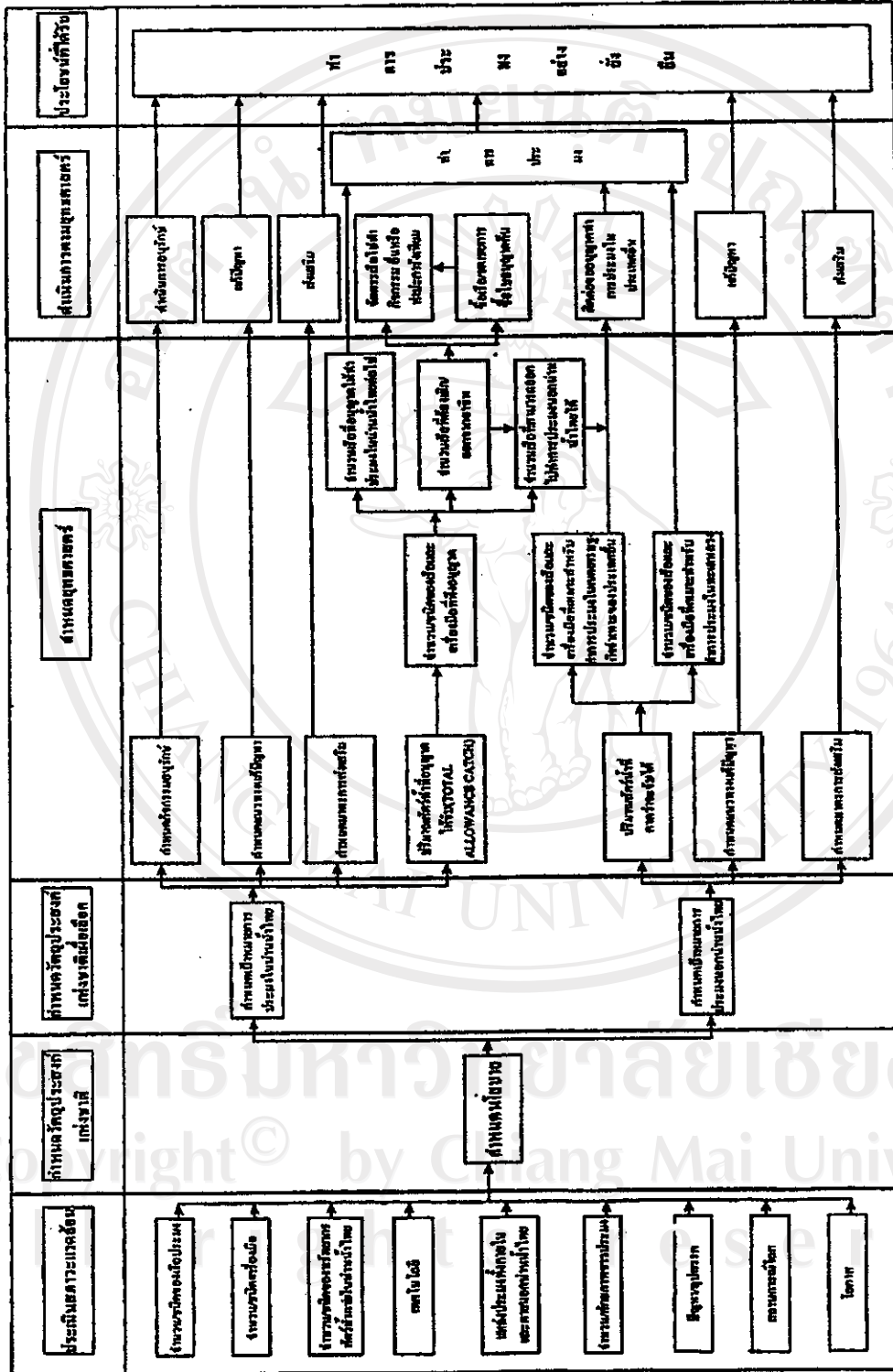
สาเหตุที่สำคัญ คือ การได้มาซึ่งสัญญานั้นเป็นการกระทำของพ่อค้าคนกลางหรือนักธุรกิจ ซึ่งผู้มีช่องทางหรือมีความสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้าหรือผู้มีอำนาจในต่างประเทศ ที่สามารถออกหรือจัดหาใบอนุญาตในการทำการประมงให้ได้ โดยที่คนเหล่านี้ไม่เคยมีประสบการณ์หรือเกี่ยวข้องกับการทำประมงมาก่อน จึงไม่รู้ถึงข้อจำกัดต่างๆ ที่เกี่ยวกับความต้องการของชาวประมง ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่แหล่งประมง เครื่องมือ ขนาดตาอวน ตลอดจนค่าสัมปทานที่ชาวประมงไทยสามารถที่จะรับภาระได้ เป็นเหตุให้ข้อตกลงเป็นเงื่อนไขที่ทำไม่ได้หรือไม่คุ้มกับการลงทุน

9. ค่าใช้จ่ายแฝง (เงินพิเศษ)

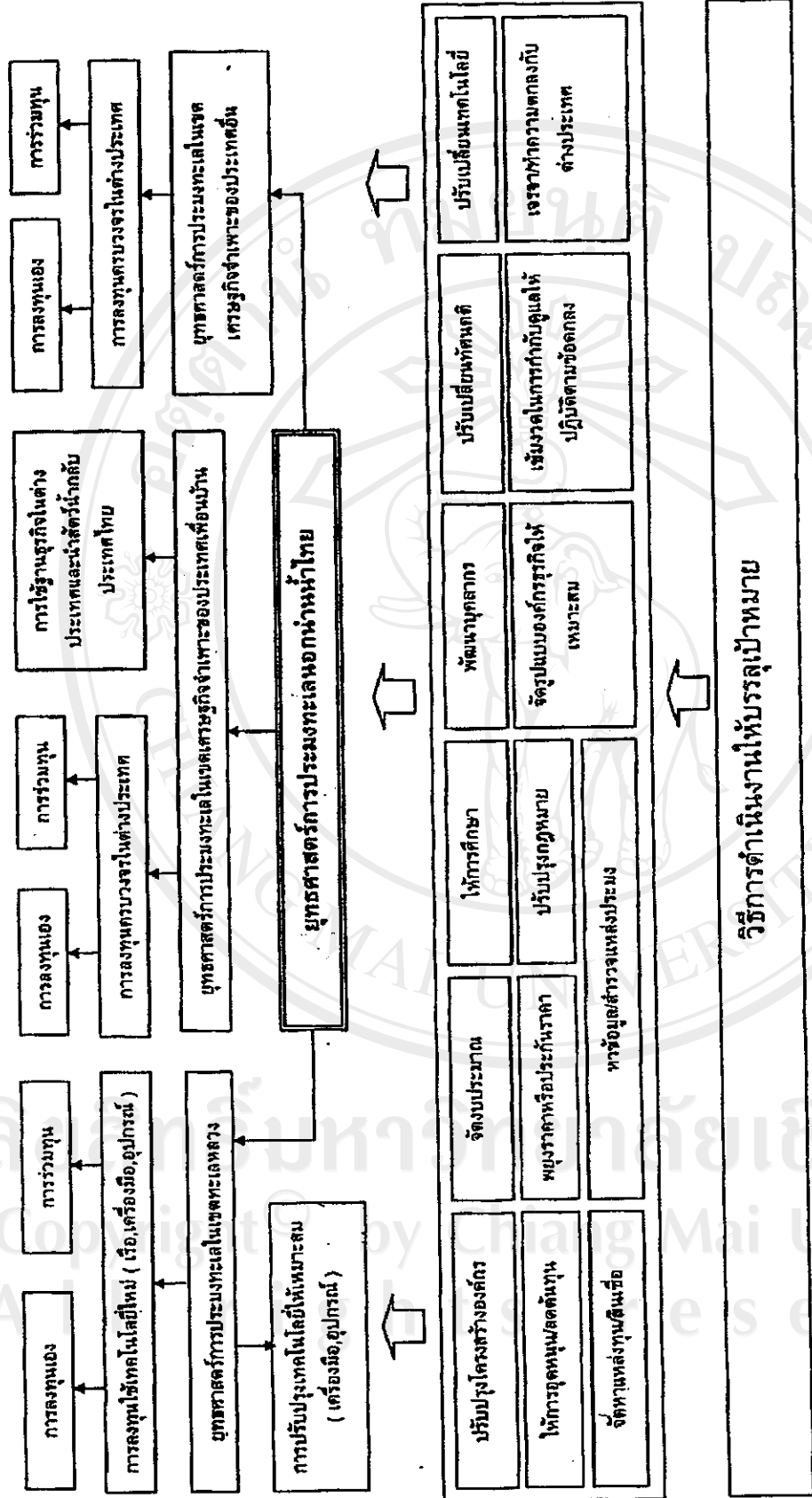
ค่าใช้จ่ายแฝงเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งมีความสำคัญมากในการทำประมงเพื่อให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จรับเงินให้แก่เจ้าหน้าที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำประมง เช่น เมื่อเรือเข้าถ่ายปลาที่เมืองท่า ประเทศอินโดนีเซีย จะต้องจอดในเขตทหารเพื่อความปลอดภัยของเรือและลูกเรือ จะต้องให้เงินพิเศษแก่เจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการถ่ายปลา นอกจากเงินที่จะต้องจ่ายแล้วจะต้องให้ปลาแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย เช่น ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ทหาร ตำรวจ ฯลฯ เมื่อเรือถ่ายปลาเสร็จแล้วจะต้องลงน้ำมัน ก็จะต้องจ่ายเงินพิเศษให้เจ้าหน้าที่เพื่อให้ลงน้ำมันเร็วจะได้ออกไปทำการประมง เพราะการลง

น้ำมันแต่ละครั้งประมาณ 200,000 ลิตร (เรือขนาด 1,600 แรงม้า) ถ้าไม่จ่ายเงินพิเศษก็จะใช้เวลาลงน้ำมันประมาณ 2-3 วัน โดยอาจจะจ่ายน้ำมันครั้งละ 50,000 ลิตร หรือ 100,000 ลิตร แล้วบอกว่าน้ำมันหมด หรือหมดเวลาทำงานแล้วพ่วงนี้ค่อยมาลงใหม่ แต่ถ้าจ่ายเงินพิเศษให้เจ้าหน้าที่จะสามารถลงได้ครั้งเดียวครบ 200,000 ลิตร นอกจากเงินพิเศษต่างๆ ที่ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องแล้วนั้น บางครั้งสถานการณ์ต่างๆ ได้เปลี่ยนแปลงไป เช่น อดีตเรือไทยที่เข้าไปทำประมงกับประเทศอินโดนีเซียสามารถชักธงประเทศอินโดนีเซียในการลากปลาได้เลย แต่ปัจจุบันเรือไทยที่เข้าไปทำประมงที่ประเทศอินโดนีเซียจะต้องชักธงไทยเท่านั้น สัญญาต่างๆ ก็เปลี่ยนแปลงไป ทำให้มีค่าใช้จ่ายแฝงอีกมากมาย จึงเป็นอีกประการหนึ่งซึ่งเป็นอุปสรรคในการทำการประมงในประเทศอินโดนีเซีย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 4 ขั้นตอนการดำเนินการแก้ไขปัญหาการประมาณค่าของประเทศไทยแบบยั่งยืน (วิทยาลัยการจัดการเพื่อประเทศไทย, 2544 : 91)



ภาพที่ 5 ยุทธศาสตร์การประมงนอกน่านน้ำไทย (วิทยา ศิริชัยเอกวัฒน์, 2544 : 29)

ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

สมเกียรติ อนุราษฎร์ (2536) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การประมงนอกน่านน้ำไทยเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาติ เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาในการประกอบกิจการประมงของชาวไทย บริษัทประมงไทยในน่านน้ำต่างประเทศ เฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มชาวประมง บริษัทประมงที่มีโครงการทำประมงกับภาคเอกชนต่างประเทศ และ/หรือได้รับสิทธิ เช่น ใบอนุญาต หรือสัมปทานทำการประมงอย่างถูกกฎหมาย และสถานภาพของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง จากการศึกษาพบว่า ผลของการประกาศเขตน่านน้ำเศรษฐกิจจำเพาะ 200 ไมล์ทะเล ได้มีผลกระทบต่อชาวประมงไทยเป็นอย่างยิ่ง เพราะการทำประมงในเขตทะเลสากลกลายเป็นการทำประมงที่ผิดกฎหมายระหว่างประเทศ ดังนั้นทางเลือกของประมงไทยจึงมีเพียงเล็กกิจการ ลักลอบทำการประมง หรือขอรับสิทธิทำการประมง โดยความตกลงในรูปแบบความร่วมมือทำการประมง ประกอบด้วย 5 รูปแบบ คือ ขอรับใบอนุญาตทำการประมง การร่วมลงทุนทำการประมง การเช่าเรือ การเช่าซื้อเรือ และรับจ้างทำการประมง

การประมงนอกน่านน้ำจัดได้ว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศ กลไกที่สำคัญที่ก่อให้เกิดโครงการดังกล่าว คือ บริษัทประมงนายหน้า ตัวแทนที่เป็นตัวเชื่อม ตัวกระตุ้น และตัวชี้ช่องหรือจัดให้มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจนี้เกิดขึ้น การบริหารธุรกิจการประมงนอกน่านน้ำให้สำเร็จ และบรรลุเป้าหมายที่ต้องการ จึงต้องสนับสนุนให้กลไกเหล่านี้ได้มีโอกาสทำหน้าที่ที่แท้จริง ได้รับการคุ้มครอง ดูแล และอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์ของประเทศชาติ จากประสบการณ์ของผู้ทำการศึกษาได้เสนอแนะให้มีการจัดตั้งองค์การประมงภาคเอกชน เป็นการรวมกลุ่มของชาวประมง เพื่อให้มีอำนาจในการต่อรองและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการประมงระหว่างประเทศอย่างครบวงจร

กรมประมง (2544) ได้ศึกษาถึงสถานการณ์และแนวโน้มการประมงไทย โดยพบว่า การประมงนอกน่านน้ำไทยได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด นับตั้งแต่ทรัพยากรสัตว์น้ำในน่านน้ำไทยเริ่มลดลง ชาวประมงได้ปรับตัวและพัฒนาการทำประมงไปสู่น่านน้ำเพิ่มขึ้น ปัจจุบันมีเรือประมงไทยประมาณ 4,200 ลำ ทำการประมงในน่านน้ำของประเทศต่างๆ อาทิ อินโดนีเซีย มาเลเซีย พม่า บรูไน กัมพูชา เวียดนาม เขมร อินเดีย และบังกลาเทศ เรือประมงที่ไปทำการประมงนอกน่านน้ำส่วนใหญ่เป็นเรืออวนลากที่มีขนาดตั้งแต่ 18 เมตรขึ้นไป ผลผลิตจากการจับสัตว์น้ำนอกน่านน้ำในช่วงปี 2538-2542 มีปริมาณเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี โดยมีผลผลิต 0.9 ล้านตัน ในปี 2538 เพิ่มขึ้นเป็น 1.3 ล้านตัน ในปี 2542 คาดว่าจะเพิ่มเป็น 1.4 ล้านตัน ในปี 2543 ผลผลิตส่วนใหญ่เป็นการจับจากแหล่งน้ำประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นแหล่งประมงหลักของกองเรือไทย

ถึงแม้จะมีปัญหาและอุปสรรคแต่จากตัวเลขการขยายตัวในด้านปริมาณการประกอบธุรกิจประมงนอกน่านน้ำ ทำให้ทราบว่ายังมีผู้ประกอบการประมงที่ตัดสินใจประกอบธุรกิจนี้อยู่ ดังนั้นกรมประมงจึงได้ทำการวิเคราะห์ถึงสถานภาพการประมงนอกน่านน้ำดังนี้

สถานภาพการประมงนอกน่านน้ำไทย

เมื่อพิจารณาวิเคราะห์ถึงสถานภาพความเป็นไปได้ของการพัฒนาการประมงนอกน่านน้ำไทยในด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด พอสรุปได้ดังนี้

จุดแข็ง

1. ชาวประมงไทยมีขีดความสามารถสูง
2. มีโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมงเป็นจำนวนมาก
3. มีองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนหลายองค์กรที่ช่วยสนับสนุน
4. ความสามารถในการแสวงหาแหล่งทำการประมงนอกน่านน้ำ
5. ภาคเอกชนมีวิสัยทัศน์ที่กว้างไกล

จุดอ่อน

1. ขาดวินัยที่ดีในการทำงาน
2. ไม่มีการจัดระเบียบและควบคุมเรือที่ทำการประมงนอกน่านน้ำไทย
3. เรือและอุปกรณ์ประจำเรือไม่ทันสมัย
4. ทำเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานไม่ได้มาตรฐานสากล
5. เครื่องมือประมงและเทคโนโลยีการทำประมงยังไม่เหมาะสม

โอกาส

1. ไทยอยู่ใกล้แหล่งทำการประมง ทั้งในมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก
2. ประเทศเจ้าของน่านน้ำหลายประเทศยังเปิดโอกาสให้มีการร่วมลงทุนหรือให้

สัมปทานการทำประมง

3. มีโอกาสขยายตลาดสินค้าประมงในต่างประเทศ

ข้อจำกัด

1. ปัจจัยการผลิตมีราคาแพง
2. ขาดแคลนแหล่งเงินทุน
3. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมีปัญหา หากยังคงมีการกีดกันทำการประมงต่อไป
4. กระแสนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมรุนแรงขึ้น
5. การกีดกันทางการค้า

**วิสัยทัศน์การประมงนอกน่านน้ำไทยตามนโยบายพัฒนาการประมงแห่งชาติ
(พ.ศ. 2545-2549)**

ทำการประมงนอกน่านน้ำไทยโดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม พัฒนาการประมงอย่างมีความรับผิดชอบ เพิ่มผลผลิตทรัพยากรสัตว์น้ำ สร้างงาน และรายได้ สามารถนำพาประเทศไทยไปสู่ความเป็นผู้นำของโลกในการผลิตสินค้าประมงที่มีคุณภาพและมาตรฐาน เพื่อการบริโภคและการส่งออก อันจะส่งผลต่อการมีคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจของประเทศที่ดียิ่งๆ ขึ้นไป

โครงการตลาดทะเลไทย (2543) จังหวัดสมุทรสาครหรือมหาชัยเป็นจังหวัดชายทะเลอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 26 กิโลเมตร มีแนวชายฝั่งทะเลยาวถึง 40 กิโลเมตร ซึ่งอุดมสมบูรณ์ด้วยสัตว์น้ำนานาชนิด เป็นแหล่งอาหารทะเล อันเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอาชีพประมง แต่เนื่องด้วยปัจจุบันสะพานปลาหรือตลาดสัตว์น้ำทุกประเภทที่มีอยู่ในประเทศยังไม่ได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะเรื่องการรักษาสีเงาดี ความสะอาด และบ่อบำบัดน้ำเสีย ทำให้เกิดอุปสรรคต่อการซื้อขายผลิตภัณฑ์อาหารทะเลกับตลาดต่างประเทศ จากเหตุผลดังกล่าว จึงเกิดการรวมตัวของผู้มีอาชีพประมง และผู้ประกอบการธุรกิจต่อเนื่อง อันได้แก่ นักธุรกิจชั้นนำของจังหวัด โดยความร่วมมือของพ่อค้า ประชาชน ชาวประมง ได้ระดมเงินทุนถึง 400 ล้านบาท ซื้อที่ดินมีพื้นที่กว่า 150 ไร่ สร้างสรรค์ให้เป็นศูนย์กลางค้าสัตว์น้ำ และผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปครบวงจรที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ภายใต้ชื่อโครงการ “ตลาดทะเลไทย”

วิชาญ สิริชัยเอกวัฒน์ (2544) ได้ศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดจากการพัฒนาการประมง ดังนี้

1. ปัญหาจำนวนเรือที่เพิ่มมากขึ้น การประกอบกิจการประมงในอดีตได้รับผลตอบแทนค่อนข้างสูง ทำให้เกิดมีการลงทุนต่อเรือเพิ่มมากขึ้นในทุกขนาด ซึ่งการเพิ่มจำนวนเรือนี้ทำให้เราใช้ทรัพยากรเกินศักยภาพการผลิตทดแทน (Over Fishing) สำหรับอนาคตไปด้วย และผลที่ตามมาก็คือ ความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์น้ำได้ลดลงอย่างมาก

2. ปัญหาด้านทุนการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้น ปัญหาด้านทุนที่สำคัญคือ ปัญหาน้ำมันดีเซล ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการทำประมงทะเล จนเป็นเหตุให้เรือประมงขนาดเล็กประสบภาวะขาดทุน เรือขนาดกลางและขนาดใหญ่ต้องออกไปซื้อน้ำมันที่ไม่เสียภาษีในทะเลเพื่อเป็นการลดต้นทุน และรักษาตัวให้รอดพ้นจากการขาดทุน นอกจากนี้อุปกรณ์การประมงอื่นๆ ก็มีราคาสูงขึ้นมาก เช่น อวน ลังปลาพลาสติก เครื่องยนต์ และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า เป็นต้น

3. ปัญหาราคาสินค้าสัตว์น้ำมีราคาต่ำและไม่แน่นอน การประมงในปัจจุบันได้พัฒนาจนมาเป็นเชิงอุตสาหกรรมไปแล้ว เพราะมีการลงทุนสูง มีการจ้างแรงงานและการจัดการ ซึ่งแตกต่างไปจากอดีต แต่สิ่งที่ยังเหมือนเดิม คือ ผลผลิตที่จับได้ยังอยู่ในสภาพของสินค้าเกษตร

อยู่เช่นเดิม คือ ความไม่แน่นอนของปริมาณและขนาดของผลผลิต และไม่สามารถกำหนดราคาขายตามภาวะต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงสูงขึ้นโดยตลอดด้วย ซึ่งชาวประมงทุกคนต้องตกอยู่ในสภาพที่ถูกผู้ซื้อหรือพ่อค้าคนกลางอาศัยกลไกของตลาดและสภาพของสินค้า เป็นเครื่องกำหนดราคารับซื้อ หากจะต่อรองต้องมีการลงทุนเพิ่มขึ้น โดยการสร้างห้องเย็นเพื่อการเก็บรักษา ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่นๆ เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งสินค้าเกษตรอื่นๆ รัฐมีโครงการช่วยเหลือแทบทุกประเภท เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ซึ่งมีการประกันราคา พืชราคา ผิดกับชาวประมงที่ต้องช่วยตัวเอง ต้องผจญกับราคาสินค้าตกต่ำและไม่แน่นอนอยู่เสมอตามลำพัง

สุปรานี มุลากุล (2544) ได้ศึกษาการวิเคราะห์เศรษฐกิจการทำประมงประเภทเครื่องมืออวนลากแผ่นตะเฆ่เขตน่านน้ำประเทศไทย และเขตน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียในจังหวัดสมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2544 พบว่า

1. การทำประมงในเขตน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียมีต้นทุนที่สูงกว่าการทำประมงในเขตน่านน้ำประเทศไทย แต่ปริมาณสัตว์น้ำที่ทำการประมงในเขตน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียมีปริมาณที่มากกว่า ชาวประมงจึงควรที่จะทำการประมงในเขตน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียให้มากขึ้น เพื่อที่จะลดความเลื่อมโทรมของทรัพยากรสัตว์น้ำในเขตประเทศไทยให้น้อยลง อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับอุตสาหกรรมต่อเนื่องในประเทศอีกด้วย
2. สะพานปลาขาดสิ่งอำนวยความสะดวก 2 อย่าง ได้แก่ น้ำสะอาดและถนนอยู่ในสภาพที่ไม่ดีพอ ส่งผลกระทบต่อคุณภาพของสัตว์น้ำและราคาสินค้าสัตว์น้ำ
3. ขาดความรู้ความสามารถในการเจรจาประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในประเทศนั้นๆ ทำให้ชาวประมงถูกเอารัดเอาเปรียบจากบริษัทตัวแทน รัฐบาลควรที่จะเข้ามามีบทบาทให้มากขึ้น ในการส่งเสริมและสนับสนุนการร่วมลงทุนทำการประมงกับต่างประเทศ