



อุตสาหกรรมประมงในเขตอำเภอเมืองสมุทรสาคร

4.1 ปัจจัยส่งเสริมให้เกิดอาชีพประมงในพื้นที่

ด้วยลักษณะทางกายภาพของจังหวัดสมุทรสาครที่เป็นจังหวัดชายทะเล และเป็นบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน ซึ่งเป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่เรือขนาดบรรทุก 500 ตัน สามารถแล่นเข้ามาตามลำแม่น้ำได้ ประกอบกับประวัติการตั้งถิ่นฐานของประชากรชุมชนท่าจีน ที่ได้วางรากฐานการประกอบอาชีพประมงไว้ จึงทำให้ประชากรในเขตอำเภอเมือง ซึ่งเป็นอำเภอทางตอนล่างของจังหวัดที่ติดกับชายฝั่งทะเลสามารถประกอบอาชีพประมงได้อย่างมั่นคง จนกระทั่งกลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรมประมงน้ำเค็มที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศด้วย ทั้งนี้จากการเปรียบเทียบมูลค่าผลิตภัณฑ์ด้านการประมงของจังหวัดชายทะเลของประเทศ จังหวัดสมุทรสาคร จะมีมูลค่าผลิตภัณฑ์ด้านการประมงมากเป็นลำดับที่ 1 ของประเทศ (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.1 และแผนที่ 4.1 ประกอบ)

นอกจากลักษณะทางกายภาพและประวัติการตั้งถิ่นฐานของประชากรในอดีตแล้ว ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่ช่วยส่งเสริมให้อุตสาหกรรมประมงของอำเภอเมืองสมุทรสาคร มีความมั่นคงได้ คือ

1) ในเขตอำเภอเมืองฯ จะมีประชากรประกอบอาชีพประมงประมาณ 8,462 คน¹ คร่าวๆ¹ ดังนั้น ไม่ว่าชาวประมงเหล่านี้จะออกไปทำการประมง ณ ที่ใด ก็จะมีน้ำสัตว์น้ำที่จับได้กลับมายังท้องที่อำเภอเมือง ซึ่งเท่ากับเป็นการกลับมาเยี่ยมบ้านหลังจากที่ต้องออกทะเลไปนาน ๆ ด้วย

¹ จังหวัดสมุทรสาคร, สำนักงานพาณิชย์จังหวัด. การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำดื่ม
ดีเซลหมุนเร็วสำหรับชาวประมง พ.ศ. 2522. (สมุทรสาคร : พ.ศ. 2522) หน้า 1.

ตารางที่ 4.1 มูลค่าผลิตภัณฑ์ด้านการประมงของจังหวัดชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

พ.ศ. 2522 (ราคาคงที่ปี 2515)

ลำดับ ที่	จังหวัด	มูลค่าผลิตภัณฑ์ ประมง (ล้านบาท)	ลำดับ ที่	จังหวัด	มูลค่าผลิตภัณฑ์ ประมง (ล้านบาท)
1.	สมุทรสาคร	1,379.9	13	สตูล	222.8
2.	สมุทรปราการ	646.9	14	สมุทรสงคราม	209.0
3.	สงขลา	582.6	15	นครศรีธรรมราช	168.0
4.	ชลบุรี	414.7	16	ระนอง	164.9
5.	ตรัง	341.0	17	ภูเก็ต	136.0
6.	สุราษฎร์ธานี	315.2	18	เพชรบุรี	124.0
7.	ปัตตานี	310.2	19	ตราด	100.6
8.	ฉะเชิงเทรา	294.0	20	พังงา	51.3
9.	ประจวบคีรีขันธ์	288.7	21	กระบี่	34.9
10.	ชุมพร	271.6	22	พัทลุง	11.9
11.	ระยอง	233.4	23	นราธิวาส	9.2
12.	จันทบุรี	233.5	24	ยะลา	0.4

ที่มา : กองบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ตลาดสินค้าสัตว์น้ำในอำเภอเมืองสมุทรสาคร เป็นตลาดที่ชาวประมงจะขายปลาได้ในราคาที่ดีที่สุด เนื่องจากมีท่าเทียบเรือขององค์การสะพานปลา ซึ่งเปิดขายสัตว์น้ำโดยวิธีการประมูลระหว่างผู้ที่ต้องการซื้อสัตว์น้ำเป็นจำนวนหลายร้อยราย / วัน

3) ในเขตอำเภอเมือง ยังมีอุตสาหกรรมการผลิตอีกเป็นจำนวนมาก ที่รองรับวัตถุดิบทุกประเภทและทุกระดับคุณภาพจากอุตสาหกรรมประมง กล่าวคือ มีผู้ต้องการสินค้าตั้งแต่ปลาที่มีคุณภาพดี ที่จะนำเข้าสู่ห้องเย็น เตรียมส่งออกจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศและภายในประเทศ ปลาคุณภาพปานกลางซึ่งจะถูกนำมาเข้าขบวนการผลิตเป็นอาหารกระป๋อง ฯลฯ ปลาคุณภาพต่ำ ที่นำมาทำเป็นปลาเค็ม ปลาเล็กปลาน้อย ที่นำมาทำปลาป่น จนถึงเศษปลาและหอย ซึ่งมีผู้ซื้อไปใช้เป็นอาหารสัตว์ เป็นต้น

4) หากพิจารณาจากที่ตั้งของจังหวัดสมุทรสาครทางภูมิศาสตร์ จะเห็นว่า เป็นแหล่งที่เหมาะสมกับการเป็นตลาดต้นทางสำหรับสินค้าสัตว์น้ำที่จะกระจายไปสู่ผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่างๆ เหนืออ่าวไทยขึ้นไป

4.2 โครงสร้างอุตสาหกรรม

4.2.1 ประเภทของการทำประมง

การประกอบอาชีพประมงในเขตอำเภอเมืองแบ่งเป็น 4 ประเภท คือ

1) การประมงชายฝั่ง เป็นการทำประมงแบบยังชีพด้วยเครื่องมือขนาดเล็ก ได้แก่ การทำประมง บริเวณปากแม่น้ำและการหาหอยชนิดต่าง ๆ

2) การประมงกลางอ่าว เป็นการทำประมงด้วยเครื่องมืออวนลากขนาดกลาง อวนดำ อวนล้อมซั้ง อวนติดปลาทุ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการประมงแบบยังชีพ เช่นเดียวกับการประมงชายฝั่ง

3) การประมงทะเลลึก เป็นการทำประมงด้วยเครื่องมืออวนลากแผ่นตะเข้ขนาดใหญ่ โดยออกทำการประมงทั่วอ่าวไทย จากจังหวัดตราด จนถึงจังหวัดนราธิวาส และในน่านน้ำสากล ประชิดพรมแดนทางทะเลของประเทศ เวียดนาม เขมร มาเลเซียและอินโดนีเซีย นอกจากนี้ ในบางฤดูกาลจะไปทำการประมงยังทะเลอันดามัน ซึ่งมีระยะทางจากจังหวัดภูเก็ตถึงจังหวัดระนอง การประมงประเภทนี้จัดเป็นการประมงแบบธุรกิจ



4) การประมงน้ำกร่อย เป็นการเลี้ยงกุ้งและหอย ซึ่งทำกันตามพื้นที่
ชายฝั่งทะเล มีเนื้อที่เพาะเลี้ยงประมาณ 40,646 ไร่ ได้ผลผลิตประมาณ 340 ตันต่อปี

4.2.2 ประเภทของสินค้าสัตว์น้ำที่สำคัญ

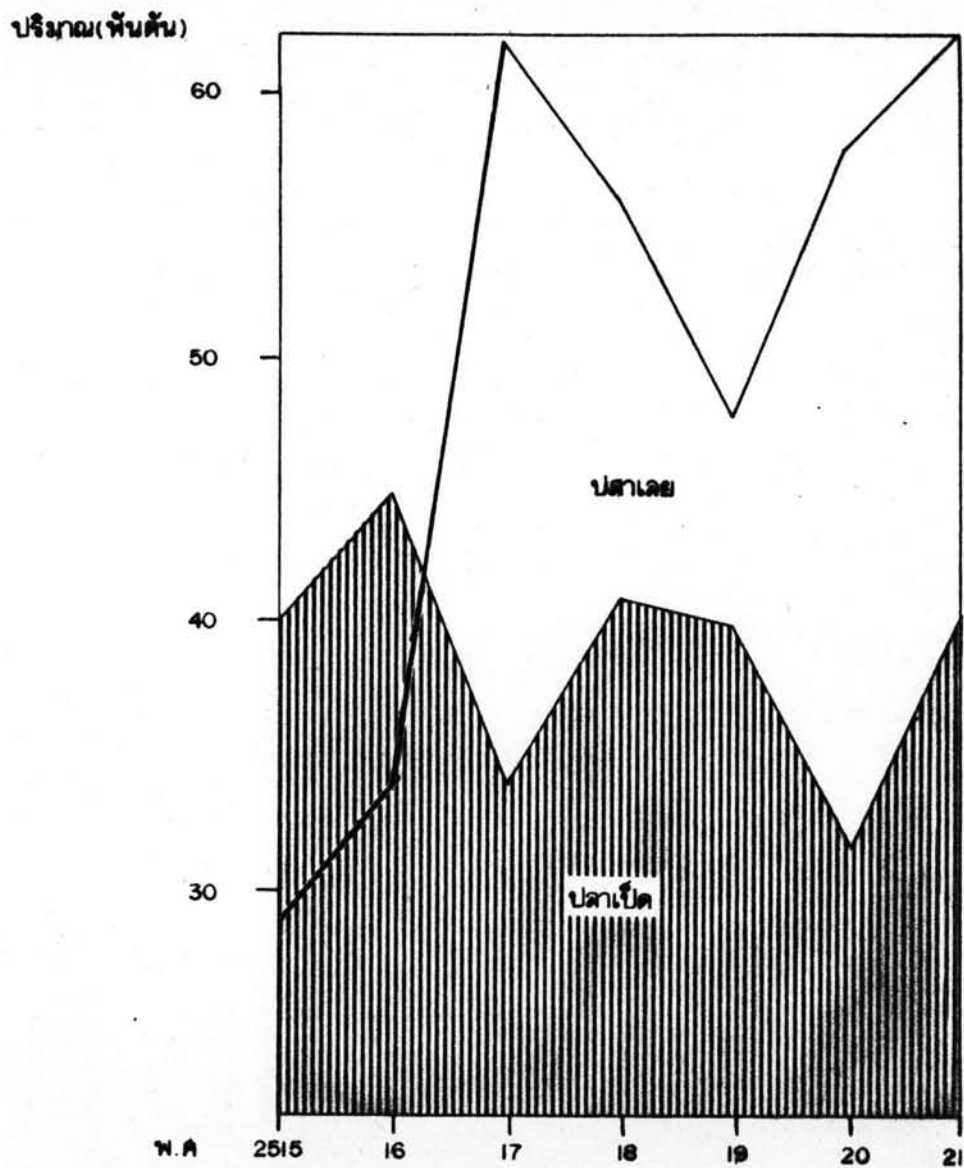
เนื่องจากการประกอบอาชีพประมงในท้องที่อำเภอเมืองสมุทรสาคร นิยมใช้
เครื่องมือประมงประเภทอวน-ากแผ่นตะเข้ และอวนลากคู่ ซึ่งสดเป็นการประมงหน้าดิน ถึงร้อยละ
80 ของจำนวนเรือประมงจดทะเบียนทั้งหมด การทำประมงฉิ่งด้วยเครื่องมืออวนดำ อวนล้อมซึ่ง
อวนติดปลาทุ กจะมีเป็นจำนวนน้อยกว่ามาก ด้วยสัดส่วนของการทำประมงหน้าดินที่สูงกว่าการทำ
ประมงฉิ่งจึงมีผลต่อประเภทของสินค้าสัตว์น้ำด้วย กล่าวคือ ประเภทสินค้าสัตว์น้ำที่สำคัญจะ
แบ่งได้เป็น 5 ประเภท คือ ปลาเลย ปลาเปิด ปลาทุ กุ้ง และปู ประเภทสินค้าสัตว์น้ำทั้ง 5
ชนิดนี้ ในปี 2521 จะมีสัดส่วน¹ดังนี้คือ ปลาเลย หรือปลาเบญจพรรณจะมีสัดส่วนร้อยละ 58.7
ของปริมาณสัตว์น้ำทั้งหมด ปลาเปิดหรือปลาเล็กปลาน้อยไม่ใช้บริโภค ร้อยละ 37.8 ปลาทุ²
ร้อยละ 2.0 กุ้งและกุ้ง ร้อยละ 0.5 และปูร้อยละ 1

ดังนั้น ผลตอบแทนจากการขายปลาเลย จึงนับเป็นรายได้หลักของชาวประมง
นั่นเอง แต่อย่างไรก็ตาม การนำเรือออกทะเลในแต่ละเที่ยว ชาวประมงจะได้ปลาเปิดกลับมา
ในปริมาณที่สูงมาก โดยเฉพาะก่อนปี 2516 ปริมาตรรวมของปลาเปิดจะสูงกว่าปลาเลยมาก ต่อ
จากนั้นตั้งแต่ปี 2517 เป็นต้นมา ด้วยประสิทธิภาพของการจับสัตว์น้ำและกฎหมายบังคับขนาดตาอวน
ชาวประมงจึงสามารถจับปลาเลยขึ้นมาได้มากขึ้น จนมีปริมาณมากกว่าปลาเปิด มาโดยตลอด

¹ รายงานประจำปี 2521 องค์การสะพานปลา

² สำหรับสัดส่วนของปลาทุ ต่อปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ของอำเภอเมืองสมุทรสาครจะสูง
กว่านี้ หากได้ข้อมูลจากท่าเทียบเรือเอกชน ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือประมงฉิ่งมาพิจารณา

แผนภูมิ 4.1 ปริมาณปลาเลยและปลาเปิดผ่านองค์การสะพานปลา
สมุทรสาคร พ.ศ. 2515 - 2521



ที่มา : ตารางที่ 4.13

4.2.3 จำนวนเรือประมงและขนาดบรรทุกรวม

จังหวัดสมุทรสาครมีเรือประมงประมาณ 1,300 ลำ ในปี 2521 แยกเป็นเรือประมงที่จดทะเบียน 821 ลำ และไม่ได้จดทะเบียนอีกประมาณ 479 ลำ จากสถิติการขอจดทะเบียนต่ออายุเรือประมงประจำปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2505 จนถึง 2521 จะเห็นว่าเรือประมงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าอัตราการเพิ่มจะไม่สม่ำเสมอ และมีอยู่หลายปีที่จำนวนเรือประมงลดลง ดังเช่น ในปี พ.ศ. 2517 จะมีจำนวนเรือประมงมากที่สุด ถึง 1,797 ลำ หลังจากปี 2517 จำนวนเรือได้เริ่มลดลง แต่เมื่อถึงปี 2521 จะมีเรือประมงเพิ่มขึ้นจากปี 2520 ขึ้นอีกถึง 159 ลำ

สำหรับขนาดบรรทุกรวม หรือ ความจุรวมของเรือประมงทุกลำที่ได้จดทะเบียนในแต่ละปี ขนาดบรรทุกรวมของเรือประมงจะมีอัตราการเพิ่มที่สูงกว่าการเพิ่มของจำนวนเรือประมง กล่าวคือ จำนวนเรือประมงจากปี 2505 ถึง 2521 จะมีจำนวนเพิ่มขึ้น 521 ลำ หรือร้อยละ 63.46 ในขณะที่ขนาดบรรทุกรวมของเรือประมงในช่วงระยะเวลาเดียวกัน จะมีการเพิ่มถึง 26,007.69 ตันกรอสส์ หรือคิดเป็นร้อยละ 90.48 การเพิ่มขึ้นของขนาดบรรทุกรวมนี้จะปรากฏชัดตั้งแต่ปี 2516 เป็นต้นมา ซึ่งเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงความต้องการของชาวประมงที่ได้ต่อเรือใหม่ให้มีขนาดความจุมากขึ้น เพื่อจะได้นำเรือออกทะเลได้คราวละนาน ๆ โดยไม่ต้องกลับเข้าท่าบ่อย ๆ ซึ่งเท่ากับเป็นการประหยัดน้ำมันด้วย (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.2 และแผนภูมิที่ 4.2)

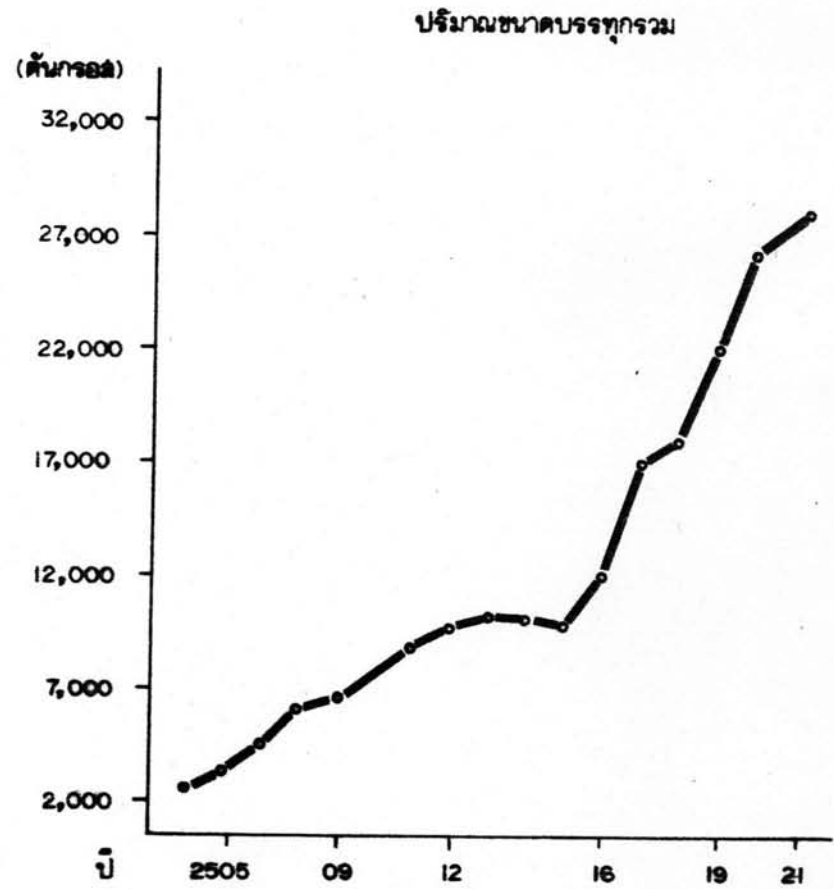
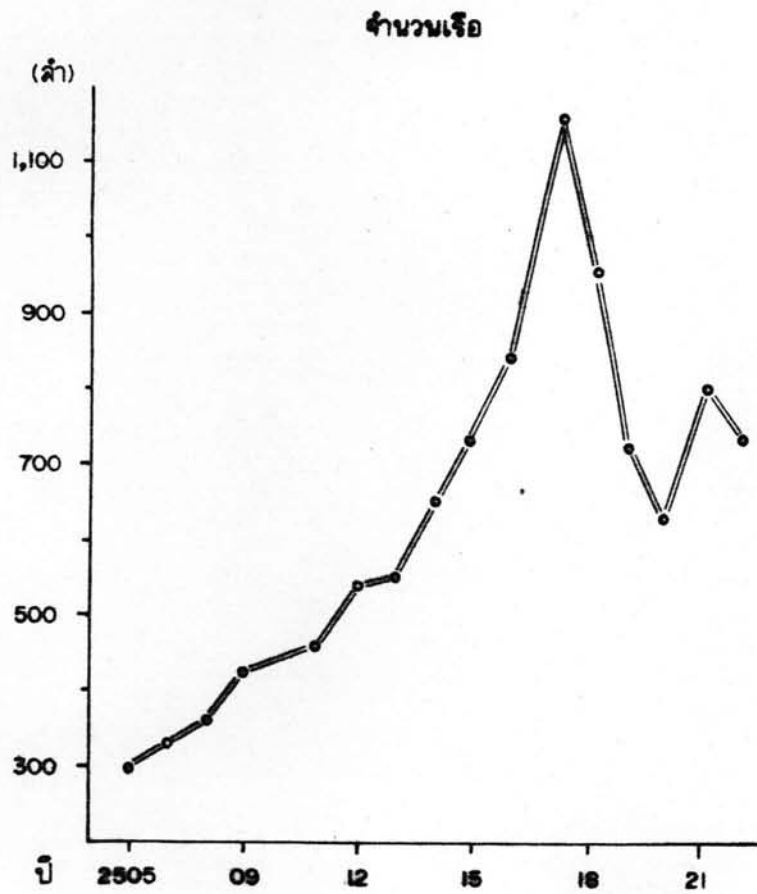
ตารางที่ 4.2 จำนวนและขนาดบรรทุกรวมของเรือประมงจังหวัดสมุทรสาคร
พ.ศ. 2505-2521

ปี พ.ศ.	จำนวนเรือ (ลำ) (1)	ขนาดบรรทุกรวม (ตันกรอส) (2)
2505	300	2,735.76
2506	334	3,458.09
2507	370	4,909.62
2508	417	6,476.21
2509	430	6,681.95
2510	-	-
2511	471	9,251.87
2512	557	11,148.87
2513	566	11,551.35
2514	672	11,241.65
2515	740	11,977.05
2516	860	12,040.78
2517	1,197	17,507.72
2518	967	18,731.28
2519	745	23,282.31
2520	662	26,147.18
2521	821	28,743.45

(1) สัตตเรือประมงทะเล กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

(2) กรมเจ้าท่า

แผนภูมิ 4.2 จำนวนและขนาดบรรทุกรวมของเรือประมงจังหวัดสมุทรสาครปี 2505 - 2521



ที่มา : ตารางที่ 4.2

4.2.4 จำนวนเรือประมงเปรียบเทียบจังหวัดอื่น ๆ ของประเทศ

จังหวัดสมุทรสาคร เป็นจังหวัดที่มีจำนวนเรือประมงจดทะเบียนมากเป็นอันดับ 4 ของประเทศรองจากจังหวัดนครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี และสงขลา ตามลำดับ แต่เมื่อพิจารณาตามขนาดของเรือประมงแล้วจะพบว่า จังหวัดที่มีเรือประมงมากเป็นอันดับ 1-3 ของประเทศนั้น จะมีเรือประมงขนาดเล็กซึ่งมีความยาวต่ำกว่า 14 เมตรเป็นส่วนมาก ซึ่งเป็นไปในลักษณะที่แตกต่างไปจากจำนวนและขนาดเรือประมงของจังหวัดสมุทรสาคร ที่มีเรือขนาดกลางและขนาดใหญ่เป็นส่วนมาก กล่าวคือ เรือประมงที่มีขนาดยาวต่ำกว่า 14 เมตร ซึ่งจัดเป็นเรือขนาดเล็ก จังหวัดสมุทรสาครมีเพียง 200 ลำ ในขณะที่สามจังหวัดที่กล่าวมาข้างต้นมีจังหวัดละ 1,000 กว่าลำทั้งสิ้น ส่วนเรือขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่มีความยาว 18-25 เมตร จังหวัดสมุทรสาครจะมีถึง 348 ลำ จังหวัดนครศรีธรรมราชมี 69 ลำ สุราษฎร์ธานี 20 ลำ และสงขลา มีเพียง 5 ลำ สำหรับเรือประมงขนาดใหญ่ที่สุดที่มีความยาวกว่า 25 เมตร จังหวัดสมุทรสาครมี 57 ลำ ในขณะที่จังหวัดสงขลามี 1 ลำ ส่วนจังหวัดนครศรีธรรมราชและสุราษฎร์ธานียังไม่มี (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3 จำนวนเรือประมงที่จดทะเบียน ตามขนาดและวิธีการประมง
ของสี่จังหวัดที่มีเรือประมง มากที่สุดของประเทศ พ.ศ. 2521

จังหวัด	ขนาดเรือ				รวม
	<14 ม.	14-18 ม.	18-25 ม.	>25 ม.	
1. นครศรีธรรมราช	1,805	307	69	-	2,181
2. สุราษฎร์ธานี	1,074	127	20	1	1,222
3. สงขลา	1,021	27	5	-	1,058
4. สมุทรสาคร	200	216	348	57	821
รวมทั้งประเทศ	8,457	2,495	1,434	143	12,529

ที่มา : งานเศรษฐกิจการประมงและแผนงาน, กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

4.2.5 ขนาดและประเภทเรือประมง

จังหวัดสมุทรสาครจะมีอัตราส่วนของเรือขนาดต่าง ๆ ดังนี้ เรือที่มีขนาดยาว 18-25 เมตร จะมีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 42.39 รองลงมาได้แก่เรือที่มีขนาด 14-18 เมตร และต่ำกว่า 14 เมตร จะมีร้อยละ 26.31 และ 24.36 ตามลำดับ ส่วนเรือที่มีขนาดยาวกว่า 25 เมตรจะมีร้อยละ 6.94

สำหรับเครื่องมือประมงซึ่งเป็นที่นิยมใช้มากที่สุดในเขตอำเภอเมืองสมุทรสาคร คือ เครื่องมือประเภทอวนลากแผ่นตะเฆ่ จะมีถึงร้อยละ 60.17 อวนลากคู่ร้อยละ 22.41 เครื่องมือประมงทั้งสองประเภทนี้จะมีใช้กับทุกขนาดเรือ สำหรับเครื่องมือประมงประเภทอื่น ๆ เช่น เครื่องมืออวนลอย อวนรุน จะใช้กับเรือประมงขนาดกลางและขนาดเล็กเท่านั้น (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.4)

จาก การที่จังหวัดสมุทรสาครมีเรือประมงที่มีขนาดยาว 18-25 เมตร และยาวกว่า 25 เมตรขึ้นไปถึงร้อยละ 49.33 ของจำนวนเรือประมงที่มีทั้งหมด และเป็นเรือประมงประเภทอวนลากแผ่นตะเฆ่ ซึ่งเป็นเครื่องมือสับปลาที่มีประสิทธิภาพสูงเป็นส่วนใหญ่ จึงเป็นเหตุให้จังหวัดสมุทรสาครมีผลผลิตทางด้านการประมงสูงนั่นเอง

ตารางที่ 4.4 จำนวนเรือประมงที่จดทะเบียนฯ ตามขนาดและวิธีการประมงของจังหวัดลำปาง พ.ศ. 2521

ประเภท	ขนาดเรือ				รวม	%
	<14 ม.	14-18 ม.	18-25 ม.	>25 ม.		
1. อวนลากแผ่นตะเฆ่	111	114	214	55	494	60.17
2. อวนลากคู่	23	70	89	2	184	22.14
3. อวนลากคานถ่าง	-	25	-	-	25	3.05
4. อวนล้อมซั้ง	1	6	37	-	44	5.36
5. อวนติดปลาทุ	3	23	8	-	34	4.14
6. อวนลอยอื่น ๆ	14	2	-	-	16	1.95
7. อวนรุน	23	1	-	-	24	2.92
รวม	200	216	348	57	821	100
	24.36%	26.31%	42.39%	6.94%	100%	

ที่มา : งานเศรษฐกิจการประมงและแผนงาน กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

4.2.6 จำนวนครัวเรือนประมง

ครัวเรือนประมงในเขตอำเภอเมืองสมุทรสาครในปี 2510 มี 2,414

ครัวเรือน จำแนกเป็นครัวเรือนประมงแบบธุรกิจร้อยละ 5.84 ครัวเรือนประมงแบบยังชีพ 37.74 อีกร้อยละ 56.42 จะเป็นครัวเรือนลูกจ้างประมง เมื่อถึงปี 2522 ครัวเรือนประมงได้เพิ่มขึ้นเป็น 8,462 ครัวเรือน หรือเพิ่มจากเดิมอีกกว่าเท่าตัว ซึ่งประกอบด้วยครัวเรือนประมงธุรกิจร้อยละ 4.79 ครัวเรือนประมงแบบยังชีพ 10.68 อีกร้อยละ 84.64 จะเป็นครัวเรือนลูกจ้างประมง แม้ว่าสัดส่วนของครัวเรือนประมงแบบธุรกิจจะลดน้อยลงบ้างอันเนื่องมาจากสัดส่วนของครัวเรือนลูกจ้างประมงมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก ในปี 2522 แต่เมื่อพิจารณาถึงจำนวนครัวเรือนประมงธุรกิจแล้ว จะพบว่าจำนวนเพิ่มขึ้น 259 ครัวเรือน ส่วนครัวเรือนประมงแบบยังชีพ ซึ่งมีลักษณะการเปลี่ยนแปลงที่ลดลงนั้น อาจเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบอาชีพของครัวเรือนประมงยังชีพ กล่าวคือ อาจมีทั้งการเปลี่ยนจากเดิม ซึ่งเป็นครัวเรือนประมงแบบยังชีพมาเป็นครัวเรือนประมงธุรกิจ หรือ เปลี่ยนจากครัวเรือนประมงแบบยังชีพ มาประกอบอาชีพเป็นลูกจ้างในเรือประมงธุรกิจ เพื่อการมีรายได้ที่แน่นอนกว่าเดิม (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 จำนวนครัวเรือนประมงของจังหวัดสมุทรสาครเปรียบเทียบระหว่าง พ.ศ. 2510 และ 2522

รายการ	พ.ศ. 2510 ⁽¹⁾		พ.ศ. 2522		จำนวนที่เปลี่ยนแปลง	อัตราการเพิ่ม/ปี
	จำนวน	%	จำนวน	%		
ครัวเรือนประมงทั้งหมด	2,414	100	3,462 ⁽²⁾	100	6,048	504
- ครัวเรือนประมงธุรกิจ	141	5.84	400 ⁽³⁾	4.73	259	21.58
- ครัวเรือนประมงยังชีพ	911	37.74	900 ⁽⁴⁾	10.64	-11	- 0.98
- ครัวเรือนลูกจ้างประมง	1,362	56.427	27,162 ⁽⁵⁾	84.64	5,800	483

- ที่มา :
- (1) จากสำมะโนประมงทะเลแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2510
 - (2) จากรายงานการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว สำหรับชาวประมง พ.ศ. 2522 ของสำนักงานพาณิชย์จังหวัดสมุทรสาคร
 - (3) จำนวนเรือประมงปี 2522 ที่มีขนาดยาวตั้งแต่ 18-25 เมตร และ 25 เมตรขึ้นไป ซึ่งมิได้มีการใช้แรงงานครัวเรือน
 - (4) จำนวนเรือประมงปี 2522 ที่มีขนาดต่ำกว่า 18 เมตรลงมารวมกับเรือประมงที่ไม่ได้จดทะเบียน ซึ่งเป็นตัวเลขประมาณของจังหวัด
 - (5) ได้จากเอาจำนวนครัวเรือนประมงธุรกิจ และครัวเรือนประมงยังชีพ หักออกจากครัวเรือนประมงทั้งหมด

4.2.7 ลักษณะการกระจายตัวของผู้ประกอบอาชีพประมง เขตอำเภอเมืองฯ

ประชากรที่ทำการประมงแบบยังชีพจะกระจายตัวอยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลของตำบลต่าง ๆ ในเขตอำเภอเมือง แต่จะมีมากในตำบลบางหญ้าแพรก ซึ่งเป็นตำบลปลายสุดของปากแม่น้ำท่าจีน ติดกับบริเวณอ่าวไทย ชาวประมงแถบนี้จะมีเรือประมงขนาดเล็กที่ไม่ต้องจดทะเบียน ซึ่งไม่สามารถแยกลักษณะและจำนวนการกระจายตัวได้ แต่จากจำนวนเรือจดทะเบียนในปี 2521 จำนวน 821 ลำ สามารถแยกลักษณะการกระจายตัวของผู้ประกอบอาชีพประมงตามภูมิสำเนาของเจ้าของเรือ ดังนี้ เรือจำนวน 350 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 42.63 จะเป็นเรือของผู้ประกอบกิจการประมงซึ่งอยู่ในตำบลมหาชัย ในจำนวนนี้จะมีทั้งเรือขนาดเล็ก และขนาดใหญ่มากกว่าในตำบลอื่น ๆ จำนวนเรืออีกร้อยละ 22.41 และร้อยละ 22.16 จะเป็นของผู้ประกอบกิจการประมง ซึ่งอยู่ในตำบลท่าฉลอม และตำบลบางหญ้าแพรกตามลำดับ และสำหรับในตำบลท่าฉลอมจะมีเรือประมงขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก ในขณะที่ตำบลบางหญ้าแพรกมีเรือขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก แต่มีเรือขนาดใหญ่ที่สุดเพียง 1 ลำเท่านั้น เรือประมงในเขตอำเภอเมืองอีกร้อยละ 10.71 จะเป็นเรือของผู้ประกอบกิจการประมงซึ่งอยู่ในตำบลโกรกกราก (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.6 และแผนภูมิที่ 4.3 ประกอบ)

ตารางที่ 4.6 จำนวนเรือประมงที่จดทะเบียน ตามขนาดและภูมิลำเนาของเจ้าของเรือประมง จังหวัดสมุทรสาคร พ.ศ.2521

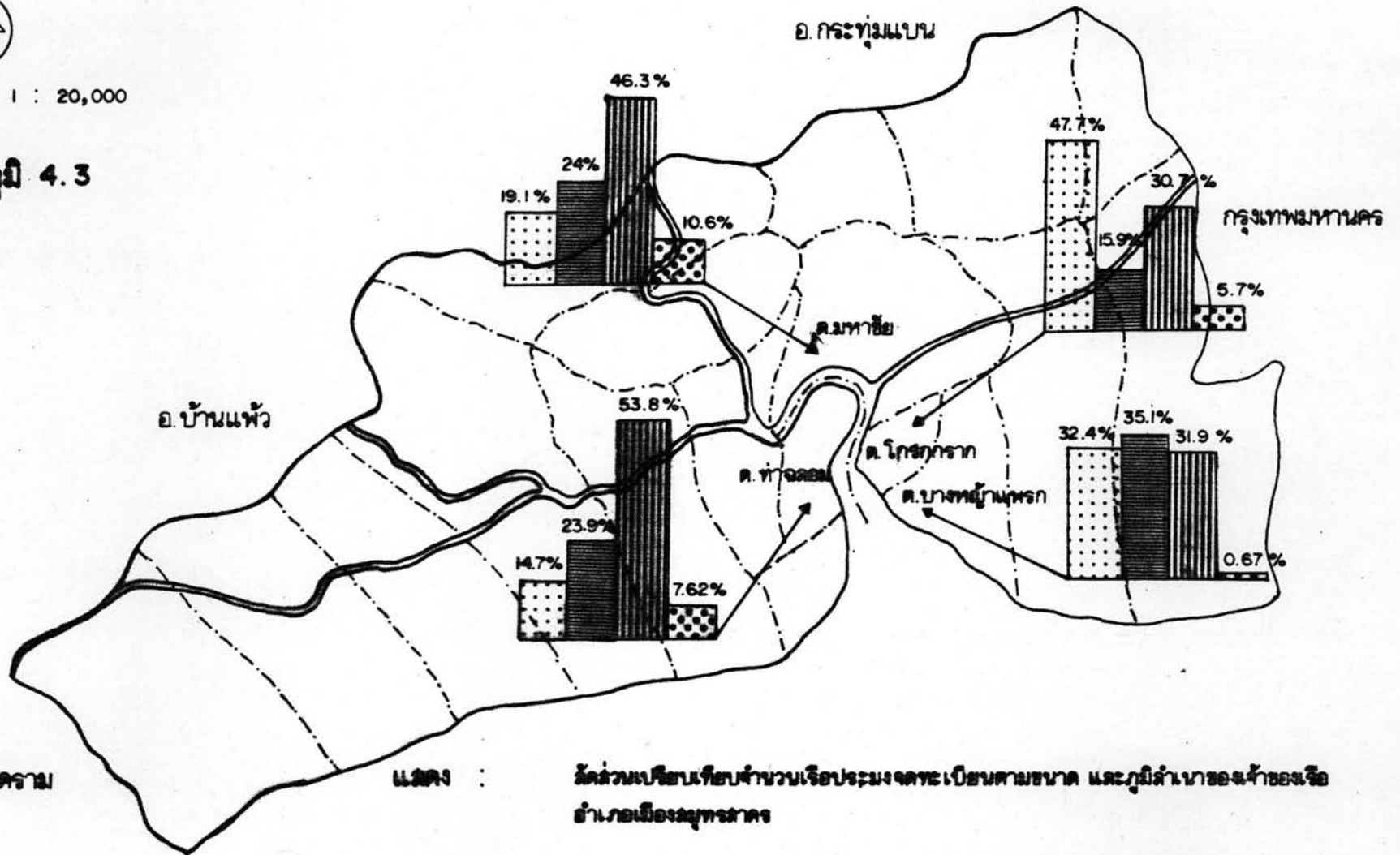
ตำบล	จำนวนรวม	%	< 14 ม.		14-18		18-25		25 ม.	
			จำนวน	%ตามขนาดเรือ	จำนวน	%ตามขนาดเรือ	จำนวน	%ตามขนาดเรือ	จำนวน	%ตามขนาดเรือ
1. มหาชัย	350	100	67	19.14	84	24	162	46.29	37	10.57
		42.63		33.5		38.89		46.55		64.91
2. ท่าฉลอม	184	100	27	14.67	44	23.91	99	53.80	14	7.62
		22.41		13.5		20.37		28.45		24.56
3. บางหญ้าแพรก	182	100	59	32.42	64	35.16	58	31.87	1	0.55
		22.71		29.5		29.63		16.67		1.75
4. โกรกกราก	88	100	42	47.73	14	15.91	27	30.68	5	5.68
		10.72		21		6.48		7.76		8.77
5. ตำบลอื่น ๆ	17	100	5	29.41	10	58.83	2	11.76	-	-
		2.07		2.5		4.63		0.57		-
	821	100%	200	100%	216	100%	348	100%	57	100%

ที่มา : งานเศรษฐกิจการประมงและแผนงาน กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์



มาตราส่วน 1 : 20,000

แผนภูมิ 4.3



อ. สมุทรปราการ

แสดง : **สัดส่วนเปรียบเทียบจำนวนเรือประมงทะเลเป็นตามขนาด และภูมิสำเนาของเจ้าเรือสำเภอมือสมุทรสาคร**

สัญลักษณ์ :

- เรือขนาดต่ำกว่า 14 เมตร
- เรือขนาด 14 - 18 เมตร
- เรือขนาด 18 - 25 เมตร
- เรือขนาด 25 เมตรขึ้นไป

ที่มา : ตารางที่ 4.6

4.3 โครงสร้างของตลาดและราคาสินค้าสดวัน

โครงสร้างของตลาดและราคาสินค้าสดวันต้องแยกพิจารณา เป็น 2 ขั้นตอน กล่าวคือ ขั้นตอนแรก เป็นโครงสร้างของตลาดและราคาสินค้าสดวันจากผู้ผลิตสู่พ่อค้าคนกลาง และขั้นตอนที่สอง จากพ่อค้าคนกลางสู่พ่อค้าขายปลีกสำหรับโครงสร้างของตลาดจากพ่อค้าขายปลีกสู่ผู้บริโภคนั้น เป็นไปในลักษณะตลาดขายปลีก (Retail Market) ซึ่งมีการซื้อเล็กน้อยและอยู่ในลักษณะกระจัดกระจาย จึงไม่ขอกล่าวถึงในที่นี้

ในขั้นตอนแรกส่วนใหญ่การซื้อขายจะทำการผ่านแพลตฟอร์ม ผู้มีความสัมพันธ์ในเรื่องการตลาดและการตัดจำหน่ายมากกว่าชาวประมง โครงสร้างของตลาดเป็นไปในรูปของ "ตลาดผูกขาดการซื้อ" โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับชาวประมงที่ได้มีเงินของแพลตฟอร์ม เพราะแพลตฟอร์มนี้เปรียบเสมือนเป็นผู้ซื้อเพียงรายเดียวในตลาดเป็นผู้ผูกขาดและมีอิทธิพลต่อราคาสินค้า (Price-Maker) อย่างไรก็ตาม ผู้ผูกขาดจะไม่ใช้อำนาจของเขาโดยไม่มีขอบเขตเพราะมีชาวประมงนำปลามาขายให้เขามากมายเท่าใดอาชีพอของเขาก็จะมั่นคงขึ้นเท่านั้น

ในขั้นตอนที่สอง จากแพลตฟอร์มพ่อค้าขายปลีก และด้วยวิธีการซื้อขายแบบประมูลจึงทำให้โครงสร้างของตลาดมีสภาพใกล้เคียงกับตลาดที่มีการแข่งขันแท้จริง คือมีผู้ซื้อและผู้ขายเป็นจำนวนมากในตลาด . ไม่ว่าจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายต่างก็ไม่สามารถที่จะกำหนดราคาเพื่อผลประโยชน์ของตนเองได้ แต่กลับต้องยอมรับราคาที่เป็นอยู่ในตลาด (Price-Taker) กล่าวคือ ราคาจะถูกกำหนดโดยปริมาณของอุปสงค์และอุปทาน และในทางกลับกันราคาก็อาจเป็นตัวกำหนดปริมาณของอุปสงค์และอุปทานได้ด้วย กล่าวคือ ถ้าวันใดปริมาณสดวันน้ำมีมาก ราคาจะถูก ความต้องการสินค้าน้ำวันนั้นจะสูง แต่ถ้าวันใดปริมาณสดวันน้ำมีน้อย ราคาจะสูง ความต้องการสินค้าน้ำวันนั้นจะต่ำลงหรือบางวันก่อนตลาดปลาจะวาย ราคาสดวันน้ำจะต่ำลงจนทำให้อุปสงค์สูงขึ้น คือทำให้ความต้องการซื้อเพิ่มมากขึ้นจนอุปทานหรือสินค้าน้ำหมดตลาดไปในวันนั้น

สำหรับในเรื่องการประมูลนี้ ตัวผู้มาประมูลและผู้ขายต่างทราบความเคลื่อนไหวของราคาตลาดได้เป็นอย่างดี ผู้ซื้อและผู้ขายต่างก็มาในเวลาและสถานที่เดียวกัน ดังนั้น ผู้ซื้อ

จึงมีโอกาสเลือกสินค้าตามคุณภาพและขนาดที่ตนพอใจและเป็นผู้เล่นราคาออกไปเอง ในขั้นตอนนี้ โครงสร้างของตลาดจึงมีสภาพใกล้เคียงกับตลาดแข่งขันแท้จริง และแพลตฟอร์มนี้อาจหากำไรเกินธรรมดาได้

4.3.1 การดำเนินงานของกลุ่มผู้ค้าสัตว์น้ำในมหาชัย (Conduct)

แพลตฟอร์มที่ได้กล่าวถึงมาแล้วในตอนต้นนั้น ก็คือผู้ที่ทำหน้าที่เป็นคนกลางรับซื้อสินค้าสัตว์น้ำจากชาวประมงและนำไปขายต่อให้กับพ่อค้าอีกทอดหนึ่ง และนอกจากจะทำหน้าที่เป็นพ่อค้าคนกลางดังกล่าวแล้ว แพลตฟอร์มยังเป็นนายทุนให้กับชาวประมงอีกด้วย ไม่ว่าจะชาวประมงจะขาดเงินทุนในการซื้อเครื่องมือประมงหรือขาดแคลนเงินล่ดหมุนเวียน ชาวประมงก็สามารถกู้ยืมได้จากแพลตฟอร์มและจะยึดถือกันเป็นประเพณีว่า เมื่อชาวประมงคนใดได้กำไรเงินจากแพลตฟอร์มไปแล้ว ก็จะต้องนำสัตว์น้ำที่จับได้ไปให้แพลตฟอร์มนั้น เป็นผู้จัดการขายให้โดยชาวประมงจะต้องเสียค่าธรรมเนียมให้แพลตฟอร์มในอัตราร้อยละ 5 ของราคาสัตว์น้ำที่จับได้ทั้งหมดในแต่ละครั้ง และค่าธรรมเนียมนี้ จะเท่ากันหมดไม่ว่าชาวประมงจะเป็นลูกหนี้หรือไม่ได้เป็นลูกหนี้แพลตฟอร์มก็ตาม ซึ่งนับว่าเป็นอัตราที่สูงมาก ชาวประมงอยู่ในฐานะที่ไม่อาจจะเปลี่ยนแปลงอะไรได้ เพราะแต่เดิมชาวประมงก็ไม่มีความรู้ในเชิงการตลาด ไม่ทราบถึงการขึ้นลงของราคาสัตว์น้ำ จึงไม่สามารถคาดการณ์ด้วยตนเองได้ และการกู้ยืมจากแพลตฟอร์มไม่ต้องใช้อะไร เป็นหลักประกันอาศัยแต่ความรู้สึกันเป็นอย่างดีเท่านั้น ซึ่งผิดกับการกู้ยืมเงินจากหน่วยงานราชการหรือธนาคารพาณิชย์ที่ต้องมีหลักฐาน สิ่งค้ำประกันและวิธีการอีกมาก ดังนั้น ชาวประมงจึงนิยมหาทุนจากแพลตฟอร์มด้วยลักษณะการค้าและการติดต่อซื้อขายสินค้าสัตว์น้ำวิธีนี้ อาจเรียกได้ว่าเป็นการ "หว่านทุนเพื่อได้ผลผลิต" กล่าวคือ เป็นวิธีหว่านทุนของแพลตฟอร์มลงไปยังเรือประมง ทั้งนี้เพื่อหวังผลผลิตจากชาวประมงเป็นการตอบแทน และยังเป็นการประกันด้วยว่า คนกลางหรือแพลตฟอร์มจะมีสัตว์น้ำไว้ขาย เล่มอตราบเท่าที่ชาวประมงยังเป็นลูกหนี้อยู่

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าแพลตฟอร์มเป็นผู้รับบทบาทและอิทธิพลต่อชาวประมงมาก สามารถกำหนดราคาซื้อจากชาวประมงได้ ชาวประมงจึงอยู่ในฐานะที่ผิดจากผู้ประกอบการธุรกิจอื่น ๆ ที่สามารถกำหนดราคาขายผลผลิตของตนเองได้ ผลผลิตของชาวประมงก็เป็นสิ่งที่เน้น



เส่งง่าย เมื่อน้ำส้วมน้ำมาขายจะถูกกดราคาเพียงใดก็จำเป็นต้องขาย เพราะถ้าไม่ขาย ส้วมน้ำก็จะเน่าเสียหายกลับขาดทุนมากขึ้นไปอีก ชาวประมงมักจะพูดอย่างน้อยใจเสมอว่า สินค้าของเขานั้นเปรียบเสมือนกับผีที่ถึงป่าช้า อย่างไรก็ตามเส่งจะต้องจัดการขายให้เรียบร้อย โดยไม่มีข้อต่อรอง แม้บางครั้งราคาส้วมน้ำในตลาดสูงชันแพปลาก็ยังไมยอมขึ้นให้ แต่ถ้าราคาส้วมน้ำในตลาดลดลงเมื่อใด ราคาที่แพปลาเล่นขอให้ชาวประมงก็มักจะลดลงตามทันที ชาวประมงจึงตกอยู่ในภาวะจำยอมแม้ว่าชาวประมงจะรวมหัวกันไมยอมขายส้วมน้ำในราคาต่ำ ก็ไม่สามารถทำได้เพราะท้ายที่สุดผลเสียหายย่อมเกิดแก่ชาวประมงเอง

ในเรื่องการเส่งเปรียบของชาวประมงที่กล่าวมานั้น ในปัจจุบันชาวประมงทุกคนต่างทราบดี แต่มีเฉพาะชาวประมงรายใหญ่เท่านั้นที่สามารถหลีกเลี่ยงไม่ใช้บริการจากแพปลา โดยวิธีการรวมกลุ่มชาวประมงด้วยกันเองขึ้นมา โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อประโยชน์ในด้านการจัดหาทุนและการขายส้วมน้ำเท่านั้น คือเท่ากับเป็นการรวมกลุ่มชาวประมงขึ้นเพื่อดำเนินการเป็นกลุ่มผู้ค้าส้วมน้ำหรือแพปลาเส่งเอง ทั้งนี้มีได้มุ่งที่จะรวมตัวกันให้เกิดเป็นกลุ่มผู้ผลิตเพื่อก่อให้เกิดอำนาจต่อรองในด้านราคาสินค้าส้วมน้ำแต่อย่างใด เพราะในเขตมหาชัยจะมีอยู่หลายกลุ่มและไม่ขึ้นต่อกัน แต่ละกลุ่มจะประกอบด้วยสมาชิก 5-15 ราย โดยได้กำหนดคุณลักษณะของสมาชิกไว้ว่าจะต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพประมงทะเลลึกมีเรือประมงเป็นของตนเอง ส่วนใหญ่แต่ละกลุ่มจะมีเรืออยู่ในสังกัดประมาณ 20 ลำ ผู้ที่มีเรือประมงมากที่สุดในแต่ละกลุ่มถือกันว่าเป็นผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจดี มักจะได้เป็นผู้ดำเนินงานกลุ่มโดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการงานจากสมาชิกร่วมด้วย การรวมกลุ่มกันในลักษณะเช่นนี้ก็เพื่อตัดปัญหาในเรื่องการเส่งเปรียบในด้านราคาขาย และยังสามารถปกป้องเงินค่าธรรมเนียมที่จะต้องเส่งให้แก่แพปลาให้กลับมาเป็นเงินของกลุ่ม ซึ่งเท่ากับว่าชาวประมงรายใหญ่สามารถกำหนดราคาส้วมน้ำและจัดขายเอง โดยไม่ต้องผ่านคนกลาง นอกจากนี้มีการจัดหาทุนสำรองเพื่อใช้ในกาจัดทำประมงก็ง่ายขึ้นเพราะกลุ่มมีเงินซึ่งได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานจัดขายส้วมน้ำจากบรรดาสมาชิกกลุ่มและบรรดาชาวประมงรายย่อยอื่น ๆ แพปลาแต่เดิมที่ดำเนินงานโดยบุคคลคนเดียวก็หันมาประกอบอาชีพเป็นเจ้าของเรือประมงทะเลลึกและเข้าร่วมกลุ่มกับชาวประมงอื่น ๆ

ในเขตมหาชัยปัจจุบันมีกลุ่มการประมงประมาณ 15-16 กลุ่ม ประกอบด้วยกลุ่มใหญ่ ๆ 6 กลุ่มคือ เอกชัยสำคร มิตรประมง สหมิตรการประมง ประมงสำคร ชัยนาวิ และไกรเกตุ กลุ่มเหล่านี้จะตั้งสำนักงานอยู่ในบริเวณองค์การสะพานปลา นอกนั้นเป็นกลุ่มเล็ก ๆ อีกประมาณ 10 กลุ่ม แม้กระนั้นก็ดี ยังมีชาวประมงอีกมากที่ไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกของกลุ่มผู้ค้าสัตว์น้ำ แต่ยังคงต้องใช้บริการของกลุ่มการประมงดังกล่าวในลักษณะที่กลุ่มเป็นแพปลาอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากขาดคุณสมบัติที่จะเป็นสมาชิกของกลุ่มได้ จึงเห็นได้ว่าแพปลาในปัจจุบันได้เปลี่ยนรูปจากการดำเนินงานโดยบุคคลเดี่ยวที่ทำหน้าที่เป็นพ่อค้าคนกลางมาอยู่ในรูปของบริษัทดำเนินการขายสัตว์น้ำให้กับสมาชิกและชาวประมงอื่น ๆ ด้วย ซึ่งหมายถึงว่าชาวประมงรายย่อยยังคงต้องขายสินค้าสัตว์น้ำโดยวิธีผ่านพ่อค้าคนกลางเช่นเดิม ชาวประมงรายใหญ่ดูเหมือนจะไม่สนใจต่อการจัดตั้งสหกรณ์ชาวประมงแต่กลับทำตัวเป็นแพปลา เพื่อหาผลประโยชน์จากชาวประมงรายย่อยอื่น ๆ ต่อไป

4.3.2 การตลาดของการประมง

การประมงทะเลลึกของจังหวัดสมุทรสาคร จัดได้ว่าเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ เมื่อเทียบกับการประมงของจังหวัดชายฝั่งทะเลอื่น ๆ ทั้งนี้โดยพิจารณาจากขนาดของเรือเป็นสำคัญ ซึ่งจังหวัดสมุทรสาครมีเรือขนาดใหญ่ออกทะเลน้ำลึกได้หลาย ๆ วันเป็นจำนวนมาก ประกอบกับมีท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา ซึ่งสามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้ นอกจากนั้นจังหวัดสมุทรสาครยังอยู่ในตำแหน่งที่เชื่อมต่อทางคมนาคม ไม่ว่าจะติดต่อกับตลาดกลางกรุงเทพฯ หรือกับจังหวัดชายฝั่งทะเลภาคใต้ก็เป็นไปได้โดยสะดวก ดังนั้น มหาชัยจึงกลายเป็นตลาดปลาที่สำคัญมาก สินค้าสัตว์น้ำที่ถูกนำเข้าตลาดปลาในมหาชัยมีแหล่งที่มา 3 ทาง คือ จากเรือประมงของชาวประมงซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดสมุทรสาคร และจากชาวประมงต่างท้องถิ่นที่อยู่ตามจังหวัดใกล้เคียง เช่น สมุทรสงคราม สมุทรปราการ เพชรบุรี เป็นต้น เพราะการนำมาจากชายฝั่งตลาดปลาในมหาชัยแล้วจะได้ราคาดีกว่าในท้องถิ่นของตน ส่วนแหล่งที่ 3 สินค้าสัตว์น้ำจะถูกนำมาจากทางใต้ โดยลำเรือมาจากทางรถยนต์ที่มีตู้แช่และนำเข้ามาประมูลเช่นเดียวกับสินค้าสัตว์น้ำที่มาโดยทางเรือ จากแหล่งต่าง ๆ เหล่านี้จะถูกรับซื้อโดยบรรดาแพปลาที่

มหาชัย สินค้าสัตว์น้ำแยกเป็นประเภทใหญ่ ได้ 2 ประเภท คือ ปลาเปิด หรือปลาเล็กปลาน้อย ซึ่งไม่ใช่บริโภค และปลาเลยหรือปลาที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจสูง และในที่มีหมายรวมถึงอาหารทะเลชนิดอื่น ๆ เช่นได้แก่ กุ้ง ปลาหมึก เป็นต้น

4.3.2.1 ประเภทผู้รับซื้อสินค้าสัตว์น้ำ

จากแหล่งปลาที่มหาชัย สินค้าสัตว์น้ำจะได้รับการประมูลและถูกแจกจ่ายไปสู่แหล่งต่าง ๆ จนถึงมือผู้บริโภค ซึ่งแบ่งแยกได้เป็น

1. ปลาเปิด

ก. ขายให้กับโรงงานปลาป่น ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องใช้ปลาเปิดเป็นวัตถุดิบเพื่อป้อนโรงงาน วิธีการรับซื้อมีทั้งโดยการผ่านแพปลาและรับซื้อจากชาวประมงโดยตรง ซึ่งวิธีหลังเป็นที่นิยมมากกว่า เพราะเรือประมงจะมาจอดขนถ่ายปลาเปิดให้ถึงโรงงาน และเจ้าของโรงงานปลาป่นก็จะติดต่อกับเจ้าของเรือประมงในลักษณะเป็นขาประจำ และพร้อมที่จะช่วยเหลือเจ้าของเรือประมงในเรื่องทุนด้วย

ข. ขายให้กับผู้ประกอบการเลี้ยงเปิด และทำบ่อเลี้ยงปลา ซึ่งสามารถใช้ปลาเปิด เป็นอาหารแก่สัตว์เลี้ยงได้เป็นอย่างดี ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการเลี้ยงเปิด เลี้ยงปลาจะนำรถบรรทุกขนาด 6-10 ล้อ มาซื้อปลาเปิดจากแพปลาหรือจากชาวประมงที่สะพานปลา ผู้ที่ประกอบการเลี้ยงเปิดเลี้ยงปลา มีทั้งที่อยู่ในจังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดอื่น ๆ เช่น สุพรรณบุรี นครปฐม ราชบุรี ปราจีนบุรี นครนายก เป็นต้น

2. ปลาเลย

ก. ขายให้กับผู้ประกอบการห้องเย็น ซึ่งมีด้วยกันหลายระดับ กล่าวคือห้องเย็นที่มีขนาดห้องแช่แข็งที่ใหญ่ และมีการส่งสินค้าแช่แข็งทั้งหมด จำพวกปลาโอ ปลาหมึก กุ้ง ที่ล้างสะอาดแยกบรรจุตามขนาดส่งขายยังตลาดต่างประเทศ ทั้งในยุโรปและเอเชีย ส่วนห้องเย็นอีกประเภท เป็นห้องเย็นที่ขายสินค้าเฉพาะภายในประเทศ ผู้ประกอบการจะรับซื้อปลาตอนที่ราคาค่อนข้างถูก เก็บแช่เย็นไว้และนำออกโดยรถตู้ที่มีห้องทำความเย็นขนาดใหญ่ ไปขายยังตลาดต่างจังหวัดไกลๆทั้งภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ข. ขยายให้กับผู้ประกอบการทำโรงงานปลากระป๋อง ซึ่งโรงงานปลากระป๋องในจังหวัดสมุทรสาครมีด้วยกันหลายขนาดเช่นเดียวกับห้องเย็น คือ มีตั้งแต่โรงงานที่ทันสมัยผลิตสินค้าออกขายเฉพาะตลาดต่างประเทศเท่านั้น และโรงงานขนาดกลางผลิตปลากระป๋องออกขายตามตลาดภายในประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม โรงงานประเภทหลังนี้ก็พยายามขยายตลาดให้กว้างขวางขึ้น โดยปัจจุบันได้มีโครงการ ติดต่อกับตลาดต่างประเทศในทวีปอเมริกาใต้และแอฟริกาด้วย

ค. ขยายให้กับผู้ประกอบการแปรรูปสินค้าสัตว์น้ำ นับรวมตั้งแต่การนำไปฝัง (ส่วนใหญ่เป็นปลาหู) ตากแห้ง ทำเค็ม ทำลูกชิ้น และทำเครื่องปรุงรสจำพวกกะปิและน้ำปลา ซึ่งกิจการเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กมีการพัฒนามาจากกิจกรรมของครัวเรือนแทบทั้งสิ้น ขอบข่ายของสินค้าประเภทนี้มักจะมีคนกลางมารับซื้อยังแหล่งผลิตหรือมีการส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังตัวแทนจำหน่ายตามภาคต่าง ๆ รวมทั้งกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ถึงมือพ่อค้าขายปลีกและผู้บริโภคอีกทอดหนึ่ง

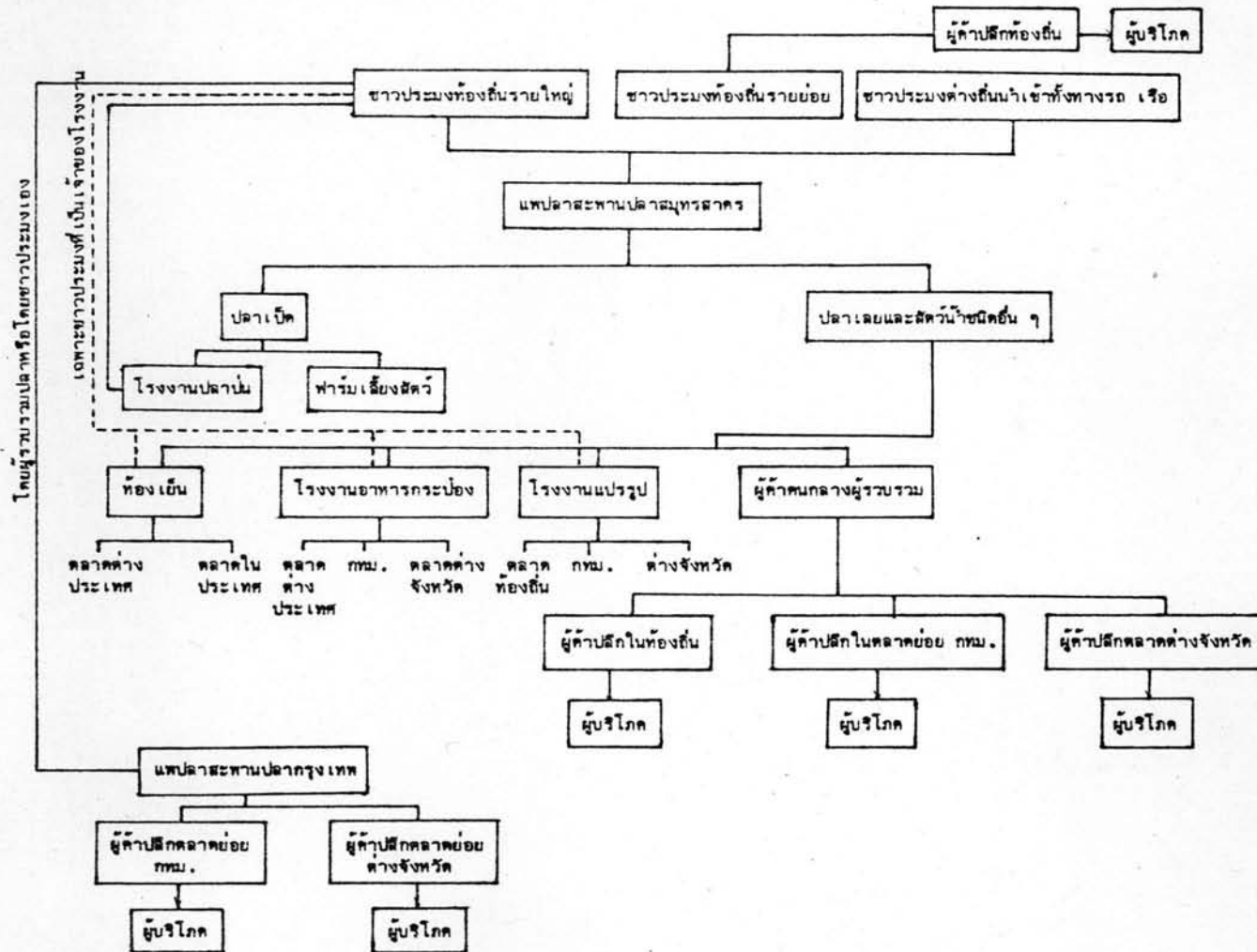
ง. ขยายให้กับพ่อค้าคนกลาง คนกลางประเภทนี้มีทั้งที่อยู่ในจังหวัดสมุทรสาคร กรุงเทพฯ และจากจังหวัดใกล้เคียงอื่น ๆ โดยจะมาประมูลปลาจากแพลาและน้ำปลาบรรจุทุกแฉ่ด้วยน้ำแข็งไปส่งยังพ่อค้าขายปลีกที่ประจำอยู่ตามตลาดสดในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงอื่น ๆ ซึ่งจะนำมาขายต่อให้กับผู้บริโภคปลาสดอีกทีหนึ่ง ซึ่งพ่อค้าขายปลีกเหล่านี้จะได้รับความสะดวกเพราะไม่ต้องไปประมูลปลามาขายเองจากมหาชัย

จ. พ่อค้าขายปลีกมาประมูลปลาจากแพลาโดยตรงเพื่อนำไปขายให้กับผู้บริโภคโดยไม่ต้องผ่านคนกลาง พ่อค้าปลีกเหล่านี้จะต้องมีรถเพื่อบรรทุกปลาจากมหาชัยไปยังตลาดสดที่ตนเองขายปลีกประจำอยู่ และจะต้องเป็นผู้มาประมูลปลาเองทุกวัน พ่อค้าปลีกประเภทนี้ มีทั้งที่ขายในเขตท้องที่จังหวัดสมุทรสาคร กรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงอื่น ๆ (ดูแผนภูมิที่ 4.4 ประกอบ)

4.3.2.2 ท่าเรือสำหรับการซื้อขาย

ตลาดปลาหรือท่าขึ้นปลาในจังหวัดสมุทรสาครมีอยู่ 3 ท่า คือ

แผนภูมิ 4.4 วิธีการตลาด (Marketing Channels) ของสินค้าสัตว์น้ำเค็ม



1) ท่าขององค์การสะพานปลา

เป็นท่าเทียบเรือประมงที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดสมุทรสาคร สำหรับเรือประมงอวนลากแผ่นตะเข้ที่มีขนาดยาว ตั้งแต่ 18 เมตรขึ้นไป ขนาดของท่า จะรับเรือประมงได้ไม่เกินครั้งละ 20 ลำ เรือประมงที่เข้าจอดเทียบท่าเรือแห่งนี้ จัดเป็นเรือประมงขนาดใหญ่ที่จะต้องมีวิทยุรับส่งไว้ทุกลำ เรือเหล่านี้เมื่อประมงเสร็จจะนำเรือเข้าเทียบท่าเพื่อขึ้นปลาวันใดจะวิทยุเข้ามายังสถานีของทางราชการ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณที่ทำการขององค์การสะพานปลา เจ้าของเรือจะเป็นผู้มาฟังข่าวจากเรือของตนตามช่วงเวลาทางราชการกำหนดให้วิทยุเข้ามาได้วันละ 3 ครั้ง คือ ในตอนเช้า 8.00 น. เที่ยง และในช่วง 15.00-16.00 น. การส่งวิทยุเข้ามาไม่เพียงแต่ต้องการจะบอกวันที่เรือจะเข้าเทียบท่าล่วงหน้าเท่านั้น เรือส่วนใหญ่จะวิทยุเข้ามาทุกวัน เพื่อบอกตำแหน่งของเรือ ตลอดจนอาจมีการขอความช่วยเหลือในเรื่องอะไรเล็ก ๆ น้อย ๆ จากเจ้าของเรือโดยฝากเรือที่กำส้งจะออกทะเลนำไปให้ หรืออาจขอได้จากเรือที่อยู่ในตำแหน่งใกล้เคียงกันโดยมีนายสถานีวิทยุเป็นตัวกลางสื่อสารให้

การที่เรือทุกลำจะต้องวิทยุมาบอกล่วงหน้าถึงวันที่จะต้องเข้าเทียบท่านั้น เนื่องจากเจ้าของเรือจะต้องทำการจองล๊อคที่จะให้เรือเข้าเทียบท่าขององค์การสะพานปลาซึ่งมีเพียง 20 ล๊อคต่อวัน เรือลำใดที่เจ้าของจองล๊อคให้ไม่ทันแต่ได้นำเรือเข้าฝั่งแล้วจะต้องเสียเวลาคอยอีก 1 วัน ซึ่งจะเป็นผลเสียต่อเจ้าของเรือที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายและเวลามากขึ้นอีกกว่าจะเตรียมตัวออกเรือในครั้งต่อไป ดังนั้น เจ้าของเรือจะต้องกะเวลาให้เรือเข้าฝั่งและรับจองล๊อคไว้ให้เรียบร้อย ท่าขึ้นปลาขององค์การสะพานปลาจะเปิดขายตั้งแต่เวลาประมาณ 7.00 น. เรือออกไปจนเวลาประมาณ 10.00 น. ตลาดปลาก็จะวาย

2) ท่าของเทศบาลเมืองสมุทรสาคร

เรือประมงที่นำปลามาขึ้นยังท่านี้เป็นเรือประมงขนาดกลางและขนาดเล็กที่ใช้เครื่องมือประมงประเภทต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอวนดำและอวนติดปลาทู ท่าขึ้นปลาแห่งนี้ตามปกติจะมีการซื้อ ขายกันเกือบตลอดวัน แต่จะคึกคักมากในช่วงเวลา 6.00-9.00 น. และในช่วงบ่าย 16.00-18.00 น. สัตว์น้ำที่นำมาขึ้นยังท่านี้ ส่วนใหญ่จะเป็นปลาทู ปลาสัง ปลาโอ ปลาอินทรี และล้วนเป็นปลาที่ล้นมาก เพราะได้

จากเรือประมงที่ออกทะเลเพียงวันเดียว อาจไปเข้ากสบ เป็นหรือออกตอนพลบค่ำกสบ เข้ามีด
กล่าวคือ ตามช่วงเวลาน้ำขึ้นน้ำลงในแต่ละวัน

3) ทำของเอกชน หรือเรียกกันว่าทำบางหญ้า

เป็นทำเทียบเรือประมงที่จอดทำขึ้นโดยเอกชน เพื่อแบ่ง
เบาความคับคั่งจากท่าองค์การสะพานปลาและท่าของเทศบาล โดยมุ่งให้บริการแก่เรือประมง
ที่จองลือคขององค์การฯ ไม่นับและเรือประมงที่มีขนาดเล็กกว่า 18 เมตรลงมา ซึ่งไม่สามารถ
เข้าเทียบท่าองค์การฯ พร้อมกับเรือใหญ่ได้เพราะอาจถูกเบียดจนเรือแตกเสียหาย ทำขึ้นปลา
แห่งนี้จะเปิดการค้าหน่วยในเวลา 13.30 น. ทุกวันและจะใช้เวลาซื้อ ขายกันเพียงชั่วโมงกว่า ๆ
เท่านั้น เมื่อการซื้อ ขายเสร็จสิ้นลงทำขึ้นปลาแห่งนี้จะเรียงและมีสภาพเหมือนท่าหน้าทั่ว ๆ ไป

สำหรับชาวประมงที่ทำการประมงตามชายฝั่งแบบยังชีพ
ส่วนมาก จะไม่นำสัตว์น้ำที่จับได้มาขายยังทำขึ้นปลา เพราะปริมาณที่จับได้ในแต่ละคราวนั้นไม่
มาก และจะเป็นการสะดวกมากกว่าที่จะนำไปขายให้กับเจ้าของแผงค้าปลาในตลาดสดและอยู่
ประกอบการท่าปลาเดิมในมหาชัย

4.3.2.3 ลักษณะการซื้อขายสินค้าสัตว์น้ำ

เมื่อเรือประมงเข้าจอดเทียบทำขึ้นปลาแล้ว เรือแต่ละลำจะ
ทอดสะพานไม้กระดานมายังท่าเพื่อรอเวลาขึ้นปลาตามที่แต่ละท่าได้กำหนดไว้ เมื่อถึงเวลา
เสียงกริ่งจะดังขึ้น ชาวประมงจากเรือทุกลำจะเริ่มนำสัตว์น้ำในเรือที่ได้ทำการคัดแยกตาม
ชนิดและขนาดใส่ลังและหิ้วลังลงมาตามสะพานที่ทอดไว้ เจ้าของแพปลาและชาวประมงจะ
ช่วยกันนำสัตว์น้ำแต่ละชนิดเหล่านั้นขึ้นชั่ง โดยมีคนคอยจดจำนวนเอาไว้ ส่วนราคาของสัตว์น้ำ
เจ้าของแพปลาจะเป็นผู้เสนอให้แก่ชาวประมงตามราคาตลาดวันนั้น เมื่อชั่งเสร็จเรียบร้อย
แล้ว เจ้าของแพปลาจะออกใบให้เจ้าของเรือไว้สำหรับนำไปขึ้นเป็นเงินสดหรือบางครั้งก็ต้อง
ขอเวลาไปอีก 3-4 วัน ส่วนเจ้าของแพปลาที่รับซื้อสัตว์น้ำมาจากชาวประมงก็จะขายสัตว์น้ำ
เหล่านั้นให้กับพ่อค้า แม่ค้า อีกทอดหนึ่งทันที การขายสัตว์น้ำกันในตอนนี้จะขายโดยวิธีประมูล
หรือที่ชาวบ้านเรียกกันว่า "เปียบ" ผู้มาประมูลจะรู้ราคาตลาดเป็นอย่างดี ดังนั้น ราคาประมูล
ในสิ่งที่มีคุณภาพใกล้เคียงกันจึงไม่แตกต่างกันมากนัก การขายให้กับผู้มาประมูลจะขายในเวลาที่เขา

ปลาขึ้นจากเรือเลยทีเดียว แต่การซื้อขายจะเป็นเงินเชื่อโดยมีระยะเวลาให้เครดิต 1 สัปดาห์ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้กประมูลนำสัตว์น้ำไปขายเป็นเงินสดก่อน ซึ่งการดำเนินงานโดยวิธีนี้ย่อมต้องอาศัยความซื่อสัตย์และความรู้สึกมักค้ำกันระหว่างผู้มาประมูลกับเจ้าของแพลาและเจ้าของแพลากับชาวประมง เพราะเป็นการให้เครดิตกันโดยไม่มีอะไรเป็นหลักประกัน

ความต้องการสินค้าสัตว์น้ำของตลาดในแต่ละวันถือเป็นตัวกำหนดราคาของสินค้าสัตว์น้ำในวันนั้น ราคาสินค้าสัตว์น้ำจะสูงที่สุดเวลาเริ่มทำการประมูล แต่เมื่อการประมูลดำเนินไปเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว ตลาดปลาจะเริ่มวายและอึมครึม ราคาสัตว์น้ำจะเริ่มลดลงและลดลงไปเรื่อย ๆ จนบางครั้งราคาลดลงกว่าร้อยละ 50 ของราคาเมื่อเริ่มประมูลชาวประมงก็จำเป็นต้องขาย เพราะถ้าไม่ขายก็ต้องจอดเรือประมงคอยไปอีก 1 วัน ก็จะต้องทำให้เสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นไม่คุ้มกัน ข้อสำคัญไม่มีอะไรเป็นหลักประกันได้ว่าในวันรุ่งขึ้นราคาสัตว์น้ำจะสูงขึ้นตามที่ต้องการ ถ้าวันใดปริมาณสัตว์น้ำที่ชาวประมงต่างจับมาได้มาก พ่อค้าคนกลางมักจะเล่นตัวรวมหัวกันเล่นอราราคาต่ำ กินล้มครว แม้ในจังหวัดสมุทรสาครจะมีโรงงานปลากระป๋องและห้องเย็นอยู่หลายแห่ง ชาวประมงจะหันหน้าไปพึ่งก็ไม่ได้ เพราะห้องเย็นเป็นของเอกชน ต่างมีจุดประสงค์เช่นเดียวกับโรงงานปลากระป๋อง คือต้องการซื้อปลาในราคาถูกเพื่อลดต้นทุนในการผลิต หรือเก็บกักสินค้าสัตว์น้ำราคาถูกไว้ขายเพื่อเก็งกำไรเมื่อยามที่สินค้าสัตว์น้ำมีราคาสูงขึ้น ถึงกับเล่ากันว่าชาวประมงต้องอ้อนวอนยกมือไหว้ให้เจ้าของโรงงานปลากระป๋องและห้องเย็นให้ช่วย ซื้อสินค้าสัตว์น้ำของตนไว้ด้วย

ทางด้านราคาปลาเปิด ซึ่งเป็นปลาที่มีคุณภาพต่ำสำหรับนำไปทำปลาปนเพื่อผสมเป็นอาหารสัตว์นั้นเป็นเจ้าของโรงงานปลาปนมีความจำเป็นที่จะต้องซื้อปลาเปิดจากชาวประมงในราคาที่ต่ำมาก ทั้งนี้เนื่องจาก เจ้าของโรงงานปลาปนจะต้องนำปลาปนที่ผลิตได้ไปส่งให้กับโรงงานผสมอาหารสัตว์อีกทอดหนึ่ง เจ้าของบริษัทผสมอาหารสัตว์รายใหญ่ในกรุงเทพฯ จึงมีอิทธิพลในการกำหนดราคารับซื้อปลาปนได้ ดังนั้นราคาปลาเปิดจึงค่อนข้างคงที่จะมีการเคลื่อนไหวด้านราคาบ้างก็เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ในปี 2522 ปลาเปิดราคาถึงละ 48 บาท (1 ตังหนัก

30 กก.) อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าราคาปลาเปิดจะต่ำเพียงใดชาวประมงก็ต้องขายเนื่องจาก การทำประมงอวนลากในแต่ละเที่ยว จะได้ปลาที่สดเป็นจำพวกปลาเปิดติดมาเป็นจำนวนถึง ร้อยละ 40-50 ของปริมาณปลาที่จับได้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นอกจากชาวประมงจะขายปลา เปิดให้แก่เจ้าของโรงงานปลาป่นแล้วก็อาจติดต่อขายให้กับผู้ประกอบการเลี้ยงเปิดและทำบ่อ เลี้ยงปลาได้

4.3.2.4 จำนวนตัวแทนจำหน่ายและผู้มาประมูลสินค้าสัตว์น้ำ

ตลาดประมูลสินค้าสัตว์น้ำขององค์การสะพานปลาสลุมทรล่ำคร

มีตัวแทนจำหน่ายสินค้าสัตว์น้ำในปี 2521 จำนวน 5,836 ราย หรือเฉลี่ยประมาณ 16 รายต่อ วัน ส่วนผู้มาประมูลซื้อสินค้าสัตว์น้ำ ในปีเดียวกันจะมีประมาณ 91,763 ราย หรือเฉลี่ยประ- มาณ 254 รายต่อวัน ผู้มาประมูลซื้อสัตว์น้ำนี้ประมาณร้อยละ 60 จะเป็นผู้ที่อยู่ในจังหวัดสลุมทรล่ำคร ร้อยละ 30 เป็นผู้ที่มาจากกรุงเทพฯ และอีกร้อยละ 10 จะเป็นผู้ที่มาจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น นครปฐม ประจวบคีรีขันธ์ เป็นต้น ผู้มาประมูลปลาเหล่านี้จะมีทั้งที่เป็นพ่อค้ารายย่อย พ่อค้าคน กลาง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30 และ 20 ตามลำดับ ที่เหลืออีกประมาณร้อยละ 50 เป็นผู้ประกอบ อาชีพแปรรูปสินค้าสัตว์น้ำชนิดต่าง ๆ รวมทั้งห้องเป็นด้วย¹ หากเปรียบเทียบจำนวนตัวแทนจ่า- หน่ายสินค้าสัตว์น้ำ และผู้มาประมูลสินค้าสัตว์น้ำจากปี 2515 ถึง 2521 จะพบว่า จำนวนตัวแทน จ่าหน่ายสินค้าสัตว์น้ำเพิ่มสูงขึ้นประมาณ 1 เท่าครึ่ง ในขณะที่ผู้มาประมูลสินค้าสัตว์น้ำเพิ่มจำนวน ขึ้นอีกร้อยละ 25 ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่า ในระยะช่วงปี 2519-2521 จะมีการขยายตัวมาก เป็นพิเศษ ทั้งจำนวนตัวแทนจำหน่ายและผู้มาประมูลสินค้าสัตว์น้ำ² (ดูตารางที่ 4.7 ประกอบ)

¹ จากการสำรวจภาคสนาม

² รายงานประจำปีขององค์การสะพานปลาสลุมทรล่ำคร

ตารางที่ 4.7 สถิติจำนวนตัวแทนจำหน่ายสัตว์น้ำ จำนวนผู้ซื้อสัตว์น้ำ จำนวนเรือประมงที่ผ่านท่าองค์การสะพานปลา

พ.ศ. 2515 - 2521

ประเภท	พ.ศ. 2515	พ.ศ. 2516	พ.ศ. 2517	พ.ศ. 2518	พ.ศ. 2519	พ.ศ. 2520	พ.ศ. 2521
จำนวนตัวแทนจำหน่ายสัตว์น้ำตลอดปี (ราย)	2,291	3,538	3,356	3,349	3,946	5,008	5,836
จำนวนตัวแทนจำหน่ายสัตว์น้ำเฉลี่ยต่อวัน (ราย)	6	9	9	9	11	14	16
จำนวนผู้ซื้อสัตว์น้ำตลอดปี (ราย)	73,392	76,320	72,659	77,610	78,941	81,090	91,763
จำนวนผู้ซื้อสัตว์น้ำเฉลี่ยต่อวัน (ราย)	203	212	202	216	219	225	254
จำนวนเรือประมงเทียบท่าตลอดปี (ลำ)	3,239	4,378	4,799	4,459	4,940	5,962	6,445
จำนวนเรือเฉลี่ยต่อวัน (ลำ)	8	12	13	12	13	17	17

ที่มา : องค์การสะพานปลาสัมุทรสาคร

4.3.3 แรงงานในอุตสาหกรรมประมง

4.3.3.1 จำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมประมง (เฉพาะเรือจดทะเบียน)

ข้อมูลจำนวนแรงงานของอุตสาหกรรมประมง เขตอำเภอเมือง ไม่ได้มีหน่วยงานใดได้รวบรวมไว้ เนื่องจากไม่สามารถหาจำนวนที่แน่นอนได้ และนอกจากนี้ จำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมประมงยังมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาอีกด้วย อย่างไรก็ตาม การกะประมาณจำนวนแรงงานประมง โดยวิธีพิจารณาจากจำนวนเรือประมง แยกตามขนาดเรือ และประเภทเครื่องมือที่ใช้ในการทำประมง คูณด้วยจำนวนแรงงานเฉลี่ยที่ใช้ต่อลำตามขนาดเรือ และประเภทเครื่องมือ ก็จะพอทราบถึงจำนวนแรงงานในอุตสาหกรรมประมงได้

ผลจากการใช้วิธีดังกล่าวในปี 2521 อุตสาหกรรมประมงใน เขตอำเภอเมืองสมุทรสาครจะมีแรงงานรวม 10,649 คน (เฉพาะเรือจดทะเบียน) โดยจะเป็น แรงงานในครัวเรือน 734 คน และแรงงานจ้าง 9,915 คน (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.8.)

สำหรับการเปลี่ยนแปลงจำนวนแรงงานของอุตสาหกรรมประมง ระหว่างปี 2510 ถึง 2521 นั้น จะพบว่าจากการที่อุตสาหกรรมประมงมีการขยายตัวโดยมี จำนวนเรือประมงเพิ่มมากขึ้นนั้นจะเป็นผลทำให้จำนวนแรงงานของอุตสาหกรรมประมงมีการขยาย ตัวตามไปด้วยทั้งแรงงานจ้างและแรงงานในครัวเรือน กล่าวคือ แรงงานจ้างจะมีจำนวนเพิ่มขึ้น อีก 7,937 คน และแรงงานในครัวเรือนจะมีเพิ่มขึ้น 494 คน หรือโดยเฉลี่ยประมาณ 721 และ 44 คน/ปี ตามลำดับ (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.9)

4.3.3.2 ที่มาของแรงงานจ้างในอุตสาหกรรมประมง

อุตสาหกรรมประมงนับเป็นอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้ชุมชนเทศบาลเมืองสมุทรสาคร เป็นท้องที่ที่มีการจ้างงานเต็มที่ กล่าวคือ จะมีผู้ว่างงาน เพียงร้อยละ 3 ของจำนวนประชากรชุมชนเท่านั้น¹ ซึ่งนับเป็นอัตราการว่างงานที่ค่อนข้างต่ำมาก

¹ รายงานประจำปี 2521 สำนักงานแรงงานจังหวัดสมุทรสาคร

ตารางที่ 4.8 จำนวนแรงงานจ้างในอุตสาหกรรมประมง จังหวัดสมุทรสาคร (ประมาณจากจำนวนเรือประมง พ.ศ.2521)

ประเภทเครื่องมือ ทำการประมง	14 ม.			14-18 ม.			18-25 ม.			25 ม.			จำนวน แรงงาน ประมาณ รวม
	จำนวน เรือ	แรงงาน จ้างเฉลี่ย ต่อลำ	จำนวน แรงงาน โดย ประมาณ	จำนวน เรือ	แรงงาน จ้างเฉลี่ย ต่อลำ	จำนวน แรงงาน โดย ประมาณ	จำนวน เรือ	แรงงาน จ้างเฉลี่ย ต่อลำ	จำนวน แรงงาน โดย ประมาณ	จำนวน เรือ	แรงงาน จ้างเฉลี่ย ต่อลำ	จำนวน แรงงาน โดย ประมาณ	
1. อวนลากแผ่นตะเฆ่	111	3	333	114	11	1,254	214	16	3,424	55	20	1,100	6,111
2. อวนลากคู่	23	4	92	70	14	980	89	18	1,602	2	20	40	2,714
3. อวนลากคานถ่าง	-	-	-	25	3	75	-	-	-	-	-	-	75
4. อวนล้อมรั้ว	1	8	8	6	13	78	37	15	555	-	-	-	641
5. อวนติดปลาทุ	3	5	15	23	9	207	8	12	96	-	-	-	318
6. อวนลอยอื่น ๆ	14	3	42	2	7	14	-	-	-	-	-	-	56
7. อวนรุน	23	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	175	4.6	490	241	9.5	2,608	348	15.25	5,677	57	20	1,140	9,915

ตารางที่ 4.9 เปรียบเทียบแรงงานจ้างและแรงงานครัวเรือนในอุตสาหกรรมประมง พ.ศ.2520 และ พ.ศ.2521

ประเภท	พ.ศ.2510				พ.ศ.2521			
	จำนวน(ลำ)	แรงงานในครัวเรือน	แรงงานจ้าง	รวม	จำนวน(ลำ)	แรงงานในครัวเรือน	แรงงานจ้าง	รวม
1. อวนลากแผ่นตะเฆ่	87	99	507	606	494	447	6,111	6,986
2. อวนลากคู่	42	68	662	730	184	139	2,714	2,853
3. อวนลากคานถ่าง	5	3	24	27	25	50	75	125
4. อวนติดปลาทุ	9	14	46	60	34	34	318	352
5. อวนลอยอื่น ๆ	2	3	7	10	16	16	56	100
6. อวนรุน	-	-	-	-	24	48	-	48
7. อวนล้อมรั้ว	-	-	-	-	44	-	641	641
8. อวนดำ-ฉลอม	24	24	334	358	-	-	-	-
9. อวนกะตัก	6	8	25	33	-	-	-	-
10. อวนตั้งเก	16	19	340	359	-	-	-	-
11. โป๊ะ	5	2	33	35	-	-	-	-
รวม	196	240	1,978	2,218	821	734	9,915	10,649

ทั้งนี้เพราะอุตสาหกรรมประมง เป็นอุตสาหกรรมที่ต้องการแรงงานมาก ทั้งประเภทที่มีความชำนาญ ในการนำเรือออกทะเล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานของท้องถิ่น และประเภทแรงงานไร้ฝีมือ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นแรงงานที่มาจากภูมิภาคอื่นแทบทั้งสิ้น แรงงานประเภทหลังนี้จะมีการหมุนเวียนอยู่ตลอดเวลา กล่าวคือ จะทำงานอยู่ไม่มากนัก ก็มักจะเปลี่ยนงานใหม่

จากการสอบถามจากสถานบริการจัดหาแรงงานซึ่งมีอยู่ 2 แห่ง ในเขตเทศบาลเมืองสมุทรสาคร พบว่า เจ้าของกิจการประมงจะเป็นผู้ที่มีความต้องการแรงงานมากที่สุด สถานบริการจัดหาแรงงานทั้งสองแห่งนี้สามารถจัดหาคนงานให้ได้แห่งละประมาณ 100 คนต่อเดือน ในเดือนที่ทำการสอบถาม (ก.ค.2522) สถานบริการจัดหาแรงงานได้จัดหาลูกเรือได้รวม 233 คน จะเป็นแรงงานที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุดถึงร้อยละ 47.2 จากภาคเหนือร้อยละ 21.0 จากภาคกลางร้อยละ 9.9 และเป็นที่น่าสนใจเกิดด้วยว่า แรงงานจากกรุงเทพมหานครก็เข้ามาเป็นแรงงานจ้างในเรือประมงถึงร้อยละ 6.4 ด้วย (ดูรายละเอียดจากตาราง 4.10)

ตารางที่ 4.10 จำนวนและที่มาของแรงงานประมง พ.ศ. 2522

ที่มาของแรงงาน	สถานบริการจัดหางาน		จำนวนรวม ทั้ง 2 แห่ง	คิดเป็น% จากจำนวนรวม
	แห่งที่ 1	แห่งที่ 2		
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	48	62	110	47.2
ภาคเหนือ	19	30	49	21.0
ภาคกลาง	13	10	23	9.9
ภาคตะวันออก	5	5	10	4.3
ภาคใต้	2	8	10	4.3
กรุงเทพมหานคร	7	8	15	6.4
สมุทรสาคร	4	9	13	5.6
รวม	101	132	233	100

ที่มา : สถานบริการจัดหางานในเขตเทศบาลเมืองสมุทรสาคร

4.3.4 ปริมาณและมูลค่าสินค้าสัตว์น้ำ

ปริมาณของสินค้าสัตว์น้ำของจังหวัดสมุทรสาคร แม้ว่าส่วนใหญ่จะถูกนำเข้ามาขึ้นยังท่าเทียบเรือในชุมชนเมืองสมุทรสาคร แต่ก็มีส่วนที่ถูกขายไปโดยไม่ได้ผ่านท่าเทียบเรือเลย กล่าวคือจะเป็นสัตว์น้ำจากเรือประมงยังชีพ นอกจากนั้น ท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา ยังเป็นท่าเทียบเรือประมงเพียงแห่งเดียวที่มีการจดสถิติปริมาณและมูลค่าของสัตว์น้ำท่าเทียบเรืออีก 2 แห่ง ซึ่งเป็นท่าที่ดำเนินการโดยเอกชนจะไม่มี การสดเก็บข้อมูลเหล่านี้ได้และปฏิเสธที่จะให้ข้อมูลในเวลาออกทำการสำรวจภาคสนามด้วย แม้ว่ากรมประมงจะได้ประมาณตัวเลขจำนวนสัตว์น้ำของจังหวัดในแต่ละปีไว้ แต่ในด้านมูลค่าสินค้าที่เข้ามาขึ้นท่าเทียบเรือในเขตชุมชนเมืองสมุทรสาครเพิ่งจะเริ่มทำการเก็บข้อมูลในปี 2520 เป็นปีแรก ดังนั้น จึงได้ใช้ปริมาณและมูลค่าสินค้าสัตว์น้ำที่ผ่านท่าองค์การสะพานปลาสมาครในการพิจารณา ซึ่งคาดว่าจะเป็นตัวแทนที่ดีได้ แม้ว่าจะไม่ใช่ปริมาณสัตว์น้ำทั้งหมดของจังหวัด แต่ท่าเทียบเรือขององค์การสะพานปลาเป็นท่าเทียบเรือที่ใหญ่ที่สุด นอกจากนั้นสถิติและข้อมูลต่าง ๆ ยังมีรายละเอียดและความถูกต้องสูง

ปริมาณสัตว์น้ำที่ชาวประมงจับขึ้นมาได้แต่ละประเภทนั้น เป็นสิ่งที่ชาวประมงไม่สามารถจะกำหนดปริมาณให้เป็นไปตามความต้องการได้ เหมือนกับการผลิตสินค้าอื่น ๆ ปริมาณสัตว์น้ำที่ชาวประมงจับขึ้นมาได้จากการออกทะเลในแต่ละเที่ยว ซึ่งหมายถึงการกระทำอย่างเต็มความสามารถแล้ว หากพิจารณาถึงปริมาณสินค้าสัตว์น้ำที่ผ่านองค์การสะพานปลาสมาคร ตั้งแต่ ปี 2515 ถึง 2521 จะพบว่า สินค้าสัตว์น้ำมีปริมาณเพิ่มขึ้นมาก แต่จะเป็นไปในลักษณะที่ไม่สม่ำเสมอ กล่าวคือ ในระยะเวลา 6 ปี ปริมาณสัตว์น้ำจะขึ้นลงอยู่ระหว่าง 70-100 ล้านกิโลกรัม

ในด้านมูลค่ารวมของสินค้าสัตว์น้ำ จะมีแนวโน้มที่สูงขึ้นจากปี 2515 เป็นต้นมา มูลค่ารวมของสินค้าสัตว์น้ำ ไม่มีความสัมพันธ์กับปริมาณสัตว์น้ำมากนัก กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงปริมาณสินค้าสัตว์น้ำไม่ได้มีผลโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ารวมของสัตว์น้ำด้วย ดังเช่น มูลค่ารวมสินค้าสัตว์น้ำในปี 2519 สูงกว่ามูลค่าสัตว์น้ำในปี 2518 ทั้ง ๆ ที่ปริมาณสัตว์น้ำของปี 2519 น้อยกว่าปี 2518 ดังนั้น จะเห็นว่ามูลค่ารวมของสินค้าสัตว์น้ำจะเป็นผลมาจากระบบ

การตลาดอันประกอบด้วย ด้วความต้องการ (demand) และปริมาณสินค้าสดว้่น้ำ (supply) ของแต่ละปี (ดูตารางที่ 4.11 และแผนภูมิ 4.7 ประกอบ)

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาเฉพาะราคาเฉลี่ยต่อกิโลกรัม ของสินค้าสดว้่น้ำประเภท ปลาเลยและปลาเบ็ดจะมีอัตราการเพิ่มที่ไม่สูงมากนัก กล่าวคือ ปลาเลยจากราคาเฉลี่ยกิโลกรัม ละ 2.6 บาท ในปี 2515 เพิ่มเป็นกิโลกรัมละ 6.5 บาท ในปี 2521 หรือเพิ่มขึ้นเท่าครึ่ง และปลาเบ็ดจากราคาเฉลี่ยกิโลกรัมละ 0.64 บาท ในปี 2515 เป็นกิโลกรัมละ 1.70 บาท ในปี 2521 หรือเพิ่มขึ้นเท่าครึ่งเช่นกัน (ดูตารางที่ 4.12 ประกอบ)

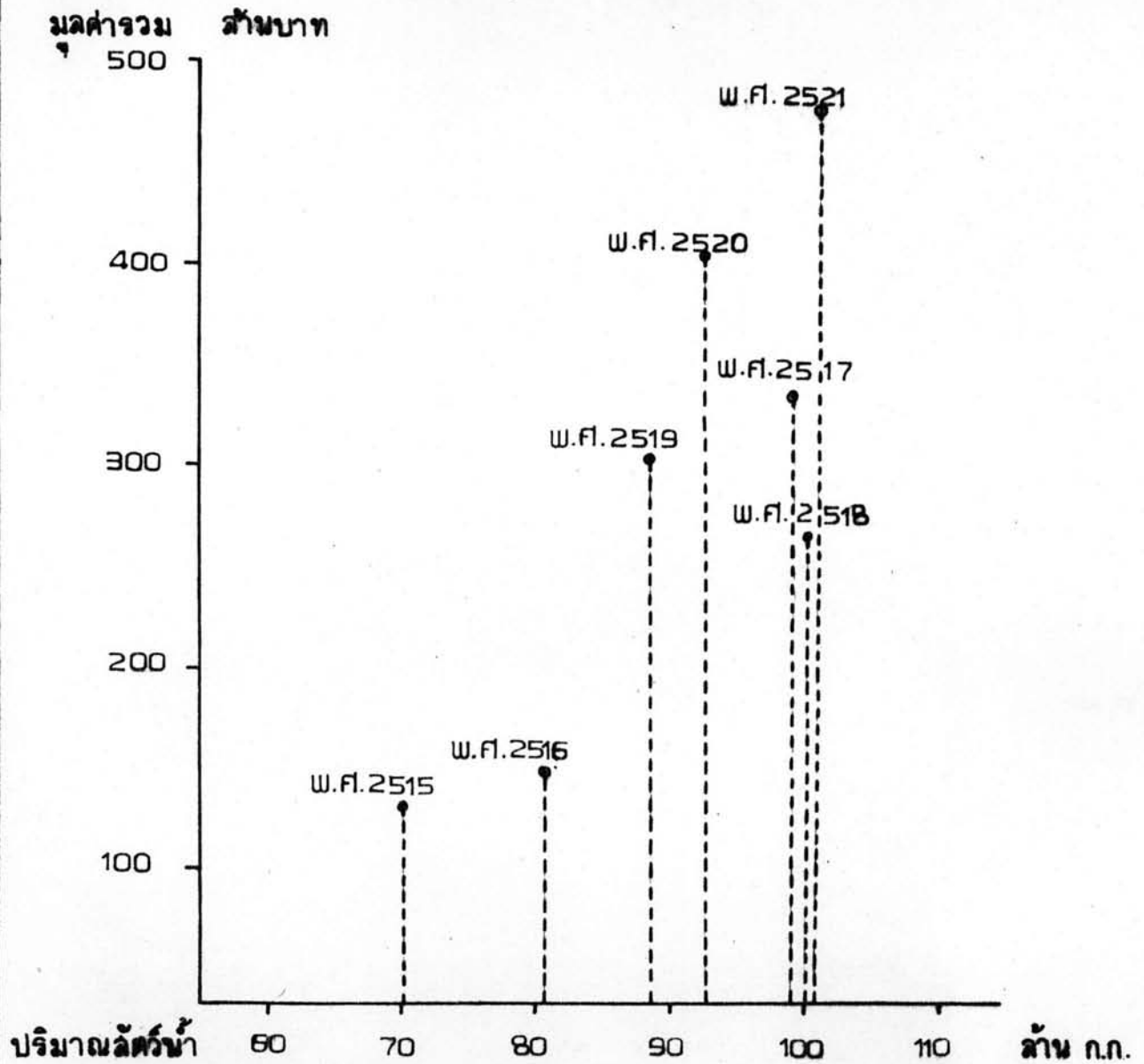
ปริมาณสินค้าสดว้่น้ำที่ผ่านท่าอังกัการสะพานปลา มิได้เป็นสินค้าสดว้่น้ำที่ขึ้นจากเรือ ประมงที่เข้ามาเทียบ ท่าเท่านั้น แต่จะมีสินค้าสดว้่น้ำ ซึ่งบรรทุกมาทางรถยนต์จากทางจังหวัด ภาคใต้ ซึ่งส่วนใหญ่จะมาจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์นำเข้ามาร่วมประมุลด้วย เนื่องจากพ่อค้า เห็นว่าจะได้ราคาที่ดีกว่า ประกอบกับการคมนาคมระหว่างจังหวัดสมุทรสาคร กับจังหวัดภาคใต้ เป็นไปด้วยความสะดวก ดังนั้น รถบรรทุกซึ่งนำปลาเข้าสู่สะพานปลาสุมทรสาคร ซึ่งเฉลี่ยวันละ ประมาณ 4 คัน ในปี 2515 จึงได้เพิ่มขึ้นเป็นวันละ 9 คัน ในปี 2521 (ดูตารางที่ 4.13 ประกอบ)

ตารางที่ 4.11 ปริมาณและมูลค่าสัตว์น้ำของท่าองค์การสะพานปลา จังหวัดสมุทรสาคร

ปริมาณสัตว์น้ำ	พ.ศ. 2515	พ.ศ. 2516	พ.ศ. 2517	พ.ศ. 2518	พ.ศ. 2519	พ.ศ. 2520	พ.ศ. 2521
ปลาเปิด	40,036,250	45,123,900	34,785,200	41,270,000	40,058,501	32,678,619	40,033,041
ปลาเลย	29,301,682	34,593,739	62,771,917	56,625,501	48,617,872	58,533,432	62,144,070
ปลาชุก	806,364	1,216,491	1,340,115	1,841,224	659,742	911,452	2,063,744
กุ้ง	124,225	120,809	370,644	284,880	127,094	299,439	299,326
กุ้ง	129,067	101,551	211,789	157,482	204,916	160,129	257,788
ปู	214,753	174,630	238,945	198,665	230,998	484,712	925,764
ปริมาณสัตว์น้ำรวม (กก.)	70,612,341	81,331,720	99,718,610	100,377,752	89,899,123	93,067,783	105,723,733
ปริมาณเฉลี่ยต่อเดือน (กก.)	5,884,361	6,777,593	8,309,884	8,364,812	7,491,593	7,755,648	8,810,311
ปริมาณเฉลี่ยต่อวัน (กก.)	196,145	225,919	276,996	278,827	249,719	258,521	293,677
มูลค่าสินค้าสัตว์น้ำต่อปี (บาท)	128,466,663	150,004,916	343,873,334	280,725,523	305,238,150	405,434,573	476,890,928
ราคาเฉลี่ยต่อดัน (บาท)	1,853	1,986	3,455	2,868	3,442	4,444	5,024

ที่มา : องค์การสะพานปลาสมุทรสาคร

แผนภูมิ 4.5 มูลค่าและปริมาณสัตว์น้ำที่ผ่านท่าองค์การ
สะพานปลา ลมุทรสาคร พ.ศ. 2515-2521



ที่มา : ตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.12 ปริมาณปลาเลยและจำนวนยานพาหนะที่นำปลาเข้าสะพานปลาลุ่มทรสาคร พ.ศ.2517-2521

ปี พ.ศ.	จำนวนพาหนะนำปลาเข้า ต่อปี		เฉลี่ยพาหนะนำปลาเข้า ต่อวัน		ปริมาณปลาเลยเข้าโดยเรือ หน่วย : กก.		ปริมาณปลาเลยเข้าโดยรถ หน่วย : กก.		%ของปลา เลยเข้าโดย รถ/เข้าโดย เรือ
	โดยเรือ (ลำ)	โดยรถ (คัน)	เรือ	รถ	ปริมาณ ต่อปี	ปริมาณ ต่อวัน	ปริมาณ ต่อปี	ปริมาณ ต่อวัน	
2517	4,799	1,513	13	4	57,992,820	161,091	4,779,097	13,275	8.2
2518	4,459	1,297	12	3	52,409,055	145,580	4,216,446	11,712	8.0
2519	4,940	1,576	13	4	43,422,142	120,617	5,195,730	14,432	11.9
2520	5,962	2,488	17	7	50,068,542	139,079	8,464,890	23,513	16.9
2521	6,445	3,360	17	9	50,538,943	140,385	11,605,127	32,236	22.9

ที่มา : องค์การสะพานปลาลุ่มทรสาคร

ตารางที่ 4.13 ปริมาณและมูลค่าของปลาเลยและปลาเบ็ดที่ผ่านสะพานปลาลุ่มทรลำคร พ.ศ. 2515-2521

ปี.พ.ศ.	ปริมาณและมูลค่าสินค้าสัตว์น้ำ							% ปลาเบ็ด ต่อ ปลาเลย	
	ปลาเลย(กก.)	มูลค่า (ล้านบาท)	เฉลี่ย บาท/กก.	ปลาเบ็ด(กก.)	มูลค่า (ล้านบาท)	เฉลี่ย บาท/กก.	ปริมาณรวม		
2515	29,301,682	76	2.6	40,036,250	25	0.64	69,337,932	101	57.74
2516	34,593,739	55	1.6	45,123,900	40	0.89	79,717,639	95	56.60
2517	62,771,917	299	4.9	34,785,200	38	1.13	97,557,117	337	35.66
2518	56,625,501	234	4.2	41,270,000	41	1.03	97,895,501	275	42.16
2519	48,617,872	246	5.0	40,058,501	52	1.34	88,776,373	298	45.12
2520	58,533,432	343	5.87	32,678,619	55	1.71	91,212,051	398	35.83
2521	62,144,070	404	6.50	40,033,041	67	1.70	102,177,000	471	39.18

ที่มา : องค์การสะพานปลาลุ่มทรลำคร



4.3.5 การกระจายตัวและการใช้ประโยชน์ของสินค้าสัตว์น้ำ

การศึกษาถึงลักษณะและปริมาณการกระจายตัวของสินค้าสัตว์น้ำจากสะพานปลาสามารถทำให้ทราบถึงขอบเขตการให้บริการหรือเขตอิทธิพลที่องค์การสะพานปลาส่งเสริมการค้าสัตว์น้ำที่ข้างเคียง จากการสำรวจ¹ โดยวิธีสอบถามจากเกษตรกรทุกทุกพื้นที่บนสะพานปลาออกจากสะพานปลาส่งเสริมการค้าในเดือนมกราคม มีนาคม มิถุนายน กันยายน และธันวาคม ของปี 2521 ผลของการสำรวจปรากฏว่า ปริมาณปลาเลยจะถูกนำเข้าสู่ตลาดสดในกรุงเทพมหานครเฉลี่ยเป็นจำนวนร้อยละ 37.6 ของปริมาณปลาเลยที่ขึ้นสะพานปลา รองลงมาจะนำส่งยังตลาดจังหวัดใกล้เคียงอื่น ๆ เช่น นครปฐม สุพรรณบุรี ฯลฯ เฉลี่ยร้อยละ 27.55 นอกนั้นจะนำเข้าสู่ตลาดสดมหาชัย ร้อยละ 9.54 นำเข้าสู่โรงงานแปรรูป และห้องเย็นอีกร้อยละ 20.48 และ 4.83 ตามลำดับ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า การกระจายตัวของปริมาณปลาเลยจะออกจากแหล่งผลิตร้อยละ 65.15 และจะยังคงอยู่ในแหล่งผลิตเพื่อการใช้ประโยชน์ในลักษณะอื่น ๆ อีกร้อยละ 34.85

สำหรับการกระจายตัวของปลาเปิดที่ถูกนำขึ้นประมวลยังท่าองค์การสะพานปลา จากการสำรวจพบว่า จังหวัดสุพรรณบุรี เป็นตลาดรับซื้อปลาเปิดที่สำคัญที่สุด ถึงร้อยละ 54.65 รองลงมาคือจังหวัดนครปฐม ร้อยละ 19.12 และภายในท้องที่จังหวัดสมุทรสาครอีกร้อยละ 11.44 นอกนั้นยังมีจังหวัดอื่น ๆ เช่น ชลบุรี นครนายก ปทุมธานี รวมทั้งกรุงเทพฯ ด้วย การใช้ประโยชน์จากปลาเปิดของจังหวัดต่าง ๆ เหล่านี้ ส่วนใหญ่จะนำไปใช้เป็นอาหารสัตว์ (ดูตารางที่ 4.14 และ 4.15 ประกอบ)

ส่วนการจำแนกปริมาณสัตว์น้ำของทั้งจังหวัดตามลักษณะการใช้ประโยชน์ประเภทต่าง ๆ 9 ประเภท ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2514-2521 นั้น การใช้ประโยชน์จากสัตว์น้ำจะมีลักษณะที่คล้ายกันมาโดยตลอด กล่าวคือ การใช้สินค้าสัตว์น้ำเพื่อการบริโภคสด จะมีในอัตราส่วน

¹ การสำรวจขององค์การสะพานปลา สมุทรสาคร

ตารางที่ 4.14 การกระจายตัวของปลาเลยจากท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา
สมุทรสาคร พ.ศ.2520 (หน่วย : กิโลกรัม)

แหล่งกระจายปลาเลย	จากการสำรวจ 1 วันในเดือน ปี 2520					ปริมาณ เฉลี่ย ร้อยละ
	มกราคม	มีนาคม	มิถุนายน	กันยายน	ธันวาคม	
ปริมาณปลาเลยสู่ตลาดมหาชัย	8,623	11,871	18,404	18,498	17,573	9.54
ปริมาณปลาเลยสู่โรงงานแปรรูป	14,417	36,298	34,883	42,955	36,850	20.48
ปริมาณปลาเลยสู่ห้องเย็น	2,323	3,745	7,389	5,986	20,562	4.83
ปริมาณปลาเลยสู่ตลาด กทม.	47,974	66,997	62,405	59,739	42,987	37.60
ปริมาณปลาเลยสู่ตลาดต่างจังหวัด	12,645	54,134	45,319	59,153	58,567	27.55
ปริมาณรวม/วัน	85,982	173,045	168,400	186,331	176,539	100.00

ที่มา : องค์การสะพานปลาสมุทรสาคร

ตารางที่ 4.15 การกระจายตัวของปลาเปิดจากท่าเทียบเรือประมงขององค์การสะพานปลา
สมุทรสาคร พ.ศ.2520 (หน่วย : กิโลกรัม)

แหล่งกระจายปลาเปิด	จากการสำรวจ 1 วัน ในเดือน					ปริมาณเฉลี่ยร้อยละ
	มกราคม	มีนาคม	มิถุนายน	กันยายน	ธันวาคม	
จังหวัดสุพรรณบุรี	43,595	40,365	47,330	73,050	70,495	54.65
จังหวัดนครปฐม	11,330	34,198	1,079	17,630	31,930	19.12
จังหวัดนครนายก	-	4,241	5,080	6,330	5,240	4.15
จังหวัดชลบุรี	15,932	19,890	6,080	-	-	8.33
จังหวัดปทุมธานี	1,581	-	-	-	-	0.32
จังหวัดนครสวรรค์	-	-	-	-	-	1.99
กรุงเทพมหานคร	4,934	-	-	5,055	-	11.44
ภายในสมุทรสาคร	3,000	8,270	10,400	19,510	16,330	11.44
ปริมาณรวม / วัน	80,372	106,964	69,969	121,575	123,995	100.00

ที่มา : องค์การสะพานปลาสมุทรสาคร

ร้อยละ 50.28 ประเภทที่ล่าช้ารองลงมาได้แก่ การทำปลาปน เพื่อเป็นอาหารสัตว์ ร้อยละ 32.67 นอกนั้น ส่วนใหญ่จะใช้ในการแปรรูป เป็น ปลาเค็ม นึ่งย่าง ทากะปี่ กุ้งแห้ง น้ำปลา ประมาณร้อยละ 17.61¹ (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.16)

4.4 ลักษณะของประมง การประกอบอาชีพและทัศนคติบางประการต่ออาชีพประมงของ ชาวประมง เขตอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร พ.ศ. 2522

การศึกษาถึงลักษณะประมง การประกอบอาชีพและทัศนคติต่ออาชีพประมงของชาวประมงเขตอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาครนั้นได้พิจารณาถึงถิ่นกำเนิดของผู้ประกอบอาชีพประมง ระยะเวลาที่ได้ประกอบอาชีพประมงมาแล้ว ลักษณะการใช้แรงงานครัวเรือน อาชีพหลักและอาชีพรอง จำนวนเรือประมงที่มีในครอบครอง ตลอดจนทัศนคติที่มีต่อจำนวนเรือประมงที่มีอยู่และ ปี พ.ศ. ที่มีการต่อเรือลำสุดท้ายสุดของครัวเรือน

4.4.1 ถิ่นกำเนิดของชาวประมง

จากการศึกษาพบว่า หัวหน้าครัวเรือนผู้ประกอบอาชีพประมงเป็นผู้มีถิ่นกำเนิดในจังหวัดสมุทรสาครถึงร้อยละ 90 ที่เหลืออีกร้อยละ 10 นั้น เป็นผู้ที่ย้ายถิ่นเข้ามาประกอบอาชีพในจังหวัดสมุทรสาครจนกระทั่งมีเรือประมงเป็นของตนเอง ทั้งนี้จากการสำรวจหัวหน้าครัวเรือนที่ดำเนินการประกอบอาชีพประมงสืบต่อจากบิดามีอยู่ร้อยละ 30 อีกร้อยละ 70 เป็นผู้เริ่มประกอบอาชีพประมงขึ้นเอง

4.4.2 ระยะเวลาการประกอบอาชีพประมง

หากพิจารณาถึงระยะเวลาของการประกอบอาชีพประมงจากจำนวนที่สำรวจ ปรากฏว่าผู้ที่ทำการประกอบอาชีพประมงมาแล้วเป็นเวลา 6-10 ปี มีเป็นจำนวนมากที่สุด กล่าวคือมีอยู่ถึงร้อยละ 40 และชาวประมงที่ได้ประกอบอาชีพประมงมาแล้วเป็นเวลา

¹ สำนักงานประมงอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร

ตารางที่ 4.16 ปริมาณสัตว์น้ำเค็มของจังหวัดสมุทรสาคร และการใช้ประโยชน์ พ.ศ.2515-2521 (หน่วย:ตัน)

ปี พ.ศ.	ปริมาณ (ตัน)	ขายสดหรือ บริโภค	แช่เย็น	ทำเค็ม	ผึ่งหรือย่าง	ทำกะปิ	ทำกุ้งแห้ง	ปลาป่น (อาหารสัตว์)	น้ำปลา	อื่น ๆ
2514	197,852	65,276	-	17,606	3,007	1,032	1,815	37,650	9,087	62,379
2515	199,205	60,316	-	22,513	6,395	830	1,001	38,060	5,185	64,909
2516	208,873	69,477	-	11,563	3,351	1,272	3,018	43,125	16,450	60,617
2517	225,495	122,559	-	34,704	10,246	1,720	10,200	70,746	55,400	56,860
2518	286,699	89,849	5,028	35,647	11,949	637	2,052	90,402	41,000	10,135
2519	218,740	95,745	3,860	28,836	10,300	578	2,001	56,132	19,716	1,572
2520	302,840	136,736	4,932	31,961	3,980	558	2,632	106,814	14,830	397
2521	377,221	177,850	4,520	31,820	2,000	500	2,000	115,200	18,000	25,331

ที่มา : ประมงอำเภอ จังหวัดสมุทรสาคร

11-20 ปี ถือเป็นจำนวนร้อยละ 30 สำหรับที่เหลือนั้นแยกได้เป็นอีกสองประเภทคือ ประเภทแรกได้ประกอบอาชีพประมงมาเป็นเวลายาวกว่า 5 ปี กับอีกประเภทหนึ่งที่ได้ประกอบอาชีพประมงมานานกว่า 20 ปี โดยคิดเป็นจำนวนร้อยละ 20 ในประเภทแรกและร้อยละ 10 ในประเภทที่สอง (โปรดดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.17 อัตราส่วนร้อยละของหัวหน้าครัวเรือนจำแนกตามระยะเวลาที่ได้ประกอบอาชีพทำการประมง

ทำมาแล้วเป็นเวลา	คิดเป็นร้อยละ
ต่ำกว่า 5 ปี	20
6 - 10 ปี	40
11 - 20 ปี	30
21 - 30 ปี	10

4.4.3 ลักษณะและพื้นฐานการประกอบอาชีพประมง

ในด้านการประกอบอาชีพของชาวประมงนั้น มีทั้งชาวประมงที่ประกอบอาชีพแต่เพียงอย่างเดียวและชาวประมงที่ประกอบอาชีพอย่างอื่นพร้อมกันไปด้วย และทั้งสองประเภทก็มีเป็นจำนวนที่ใกล้เคียงกัน กล่าวคือ ผู้ที่ประกอบอาชีพทำการประมงแต่เพียงอย่างเดียวจะมีจำนวนมากกว่าเล็กน้อยคิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 55 สำหรับอีกร้อยละ 45 เป็นผู้ที่ประกอบอาชีพอื่นร่วมไปกับการทำประมง ซึ่งในประเภทที่สองนี้สามารถแยกออกได้เป็นสองลักษณะ คือ ประเภทที่ได้ประกอบอาชีพอื่น ๆ มาก่อนและเมื่อมีเงินมากพอก็จะลงทุนซื้อเรือประมง เช่น พวกเจ้าของร้านขายทอง เจ้าของวัดตาตากร ร้านขายของต่าง ๆ แม้แต่เจ้าของร้านค้าแพก็ซื้อเรือประมงเป็นของตนเอง จะเห็นได้ว่าอาชีพประมงนี้เป็นที่นิยมของชาวมหาชัยมาก และมักจะได้ยินคำว่าเลื่อม ๆ ว่า คนรวยในกรุงเทพฯ นิยมซื้อรถยนต์ แต่คนรวยในมหาชัย

กลับนิยมซื้อเรือประมง ส่วนอีกประเภทนั้น เป็นพวกที่ประกอบอาชีพประมงมาแต่เดิมเมื่อมีผล
กำไรจากการทำประมง ก็จะนำมอลงทุนประกอบอาชีพอื่นเพิ่มขึ้น ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นอาชีพ
ที่มีความเกี่ยวข้องกับอาชีพประมง เช่น ตั้งโรงงานทำปลาป่น ห้างเป็น โรงงานน้ำแข็ง
 ฯลฯ เป็นต้น

4.4.4 จำนวนเรือประมงในครอบครอง

ปัจจัยส่งเสริมที่ทำให้อำเภอเมืองสมุทรสาครมีความเจริญทางด้านอุตสาหกรรม
กรรมกรประมงนั้นไม่เพียงแต่เป็นเพราะว่ามีประชากรประกอบอาชีพทางการประมง เป็นจำนวน
มากเท่านั้น แต่อาชีพทำการประมงยังเป็นอาชีพที่ได้รับความสนใจและเป็นที่นิยมของประชากร
ในเขตอำเภอเมืองสมุทรสาครอีกด้วยดังจะเห็นได้จาก จำนวนเรือประมงที่มีในครอบครองของ
แต่ละครัวเรือน พบว่า มีหัวหน้าครัวเรือนเป็นจำนวนถึงร้อยละ 50 ที่มีเรือประมงในครอบครอง
ตั้งแต่ 2 ลำขึ้นไป ซึ่งในจำนวนนี้หัวหน้าครัวเรือนอีกร้อยละ 20 มีเรือประมงในครอบครอง
ตั้งแต่ 3-6 ลำ (โปรดดูรายละเอียดได้จากตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.18 อัตราส่วนร้อยละของหัวหน้าครัวเรือนจำแนกตามจำนวนเรือประมง
ที่มีในครอบครอง

จำนวนเรือประมง	คิดเป็นร้อยละ
1 ลำ	50
2 ลำ	30
3-4 ลำ	15
5-6 ลำ	5

4.4.5 ทัศนคติของชาวประมงต่อจำนวนเรือที่มีในครอบครอง

สำหรับในด้านทัศนคติของผู้ประกอบอาชีพทำการประมงต่อจำนวนเรือประมง
ที่มีในครอบครองนั้น จะเห็นได้ว่าเป็นความเกี่ยวเนื่องกับราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ใช้ในการประมง

โดยตรงกล่าวคือ ในภาวะที่น้ำมันมีราคาสูงขึ้นเรื่อย ๆ เช่นนี้ไม่มีชาวประมงคนใดต้องการ
จะต่อเรือเพิ่มขึ้นอีก ทั้งนี้จากการสำรวจพบว่าหัวหน้าคร้ว เรือจำนวนร้อยละ 50 มีความ
รู้สึกว่าเรือประมงที่มีในครอบครองนั้นเพียงพอแล้วและตั้งใจจะประกอบอาชีพทำการประมงต่อ
ไปอีกเรื่อย ๆ ส่วนหัวหน้าคร้ว เรืออีกร้อยละ 20 ต้องการมีเรือประมงในครอบครองเพิ่มขึ้น
อีก ทั้งนี้ราคาน้ำมันจะต้องไม่สูงไปกว่าราคา 4.80 บาท (ราคาในช่วงทำการสำรวจออก
แบบสอบถาม) อย่างไรก็ตาม ยังมีชาวประมงอีกส่วนหนึ่งประมาณร้อยละ 30 ต้องการจะเปลี่ยน
อาชีพ เนื่องจากราคาน้ำมันสูงขึ้นจนได้เปรียบกับภาวะการขาดทุนที่ไม่สามารถแก้ไขได้

4.4.6 การต่อเรือลำสุดท้ายที่มีในครอบครอง

แม้ว่าชาวประมงจะประสบกับปัญหาน้ำมันมีราคาแพงจนทำให้ต้นทุนในการทำ
ประมงสูงขึ้นจากการขึ้นราคาน้ำมันครั้งแล้วครั้งเล่า แต่ก็ยังสามารถเห็นการเจริญเติบโตของ
อาชีพประมงได้จากปีทำการต่อเรือประมงอวนลากลำสุดท้ายสุดของคร้ว เรือ จากการสำรวจ
เมื่อเดือนตุลาคม 2522 ปรากฏว่าเรือประมงที่ได้ทำการต่อขึ้นในระยะ 1-2 ปี ที่ผ่านมาเป็น
จำนวนถึงร้อยละ 65 โดยเฉพาะเรือใหม่ที่ได้ทำการต่อขึ้นมาใช้ยังไม่ครบปีนั้น มีเป็นจำนวน
ร้อยละ 10 สำหรับเรือประมงที่ต่อเป็นลำสุดท้ายสุดท้ายของคร้ว เรือที่มีอายุ 3-4 ปี และ 5 ปี
ขึ้นไปนั้นมีเป็นจำนวนร้อยละ 15 และ 20 ตามลำดับ (โปรดดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.19 อัตราส่วนร้อยละของหัวหน้าคร้ว เรือจำแนกตามปี พ.ศ. ที่ทำการ
ต่อเรือลำสุดท้ายที่มีในครอบครอง (นับจาก พ.ศ. 2522)

ระยะเวลา	คิดเป็นร้อยละ
ใช้ยังไม่ครบ 1 ปี	10
ใช้มาแล้ว 1-2 ปี	55
ใช้มาแล้ว 3-4 ปี	15
ใช้มาแล้ว 5 ปีขึ้นไป	20

ในด้านลักษณะการใช้แรงงานครัวเรือนประกอบอาชีพทำการประมงนั้น จากการสำรวจพบว่า ในปัจจุบันยังคงมีหัวหน้าครัวเรือนอยู่เพียงร้อยละ 20 เท่านั้น ที่ยังคงออกทำการประมงด้วยตนเองพร้อมด้วยสมาชิกในครัวเรือนและแรงงานจ้างอีกบางส่วน นอกนั้นอีกร้อยละ 80 เป็นหัวหน้าครัวเรือนที่ไม่ได้ออกทำการประมงด้วยตนเองและไม่ได้ใช้แรงงานจากสมาชิกในครัวเรือนเลย แต่จะประกอบอาชีพทำการประมงโดยใช้แรงงานจ้างทั้งหมด

4.5 อัตราผลตอบแทนจากการทำประมง

การหาอัตราผลตอบแทนจากการทำประมง หรือการหารายได้ รายจ่ายและผลกำไร โดยเฉลี่ยจากการทำประมงนั้น เป็นการพิจารณาในส่วนของลักษณะโครงสร้างการประมงในด้านการลงทุน โดยทำการศึกษาด้านทุนในการผลิตสำหรับอุตสาหกรรมประมง หรือจำนวนเงินที่เสียไปเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการทำประมง ซึ่งอาจจะแตกต่างกันบ้างตามประเภทของเครื่องมือประมงที่ใช้ ฯลฯ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เหล่านี้ได้มาจากการสอบถามชาวประมงเป็นรายเที่ยว ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการหาผลตอบแทนจากการทำประมงในแต่ละเที่ยวได้ เพราะในขณะที่ทำการสอบถามชาวประมง เป็นภาวะที่ชาวประมงกำลังประสบปัญหาในด้านราคาน้ำมันซึ่งมักปรารถนาให้ฟังว่า เที่ยวนี้ลงทุนค่าน้ำมันเป็นจำนวนเท่าไรเท่านี้ ไม่รู้ว่าจะได้ปลาเท่าไร จะคุ้มกับค่าน้ำมันหรือไม่ นอกจากนั้น ค่าอาหารลูกเรือ ค่าน้ำแข็งต้องปลา ยังถือเป็นค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวที่ค่อนข้างคงตัว สำหรับค่าจ้างแรงงานนั้น ถึงแม้ว่าจะจ้างลูกเรือในอัตราค่าจ้างเป็นรายเดือน แต่เจ้าของเรือก็ต้องจ่ายให้กับลูกเรือเป็นเที่ยว อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีรายจ่ายบางประเภทที่ชาวประมงไม่สามารถบอกจำนวนเงินค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวที่แน่นอนได้ เช่น ค่าบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องมือประมง และเครื่องยนต์เรือ เป็นต้น เพราะมักจะซ่อมแซมใหญ่กันปีละครั้ง แต่อย่างไรก็ตาม ชาวประมงก็พอจะประมาณให้ได้เป็นรายเที่ยวโดยตัวเฉลี่ยจากจำนวนเงินที่จ่ายจริงต่อปี

4.5.1 ค่าใช้จ่ายในการทำประมง

4.5.1.1 ค่าตอบแทนลูกเรือ

ได้แก่ค่าใช้จ่ายประเภทต่าง ๆ ดังนี้

1) ค่าแรง หมายถึงค่าแรงงานที่จ่ายเป็นประจำ ให้แก่ลูกเรือ ซึ่งมีด้วยกันหลายระดับ ทั้งนี้เนื่องมาจากงานบนเรือมีหลายประเภทและต้องการความชำนาญงาน ในระดับที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ลูกเรือธรรมดาที่ไม่ค่อยมีความชำนาญใช้แต่แรงงานเป็นสำคัญ ในการวางอวน ลากอวน ตลอดจนงานหนักอื่น ๆ บนเรือ ลูกเรือเหล่านี้เรียกกันว่า คนอวน จะมีรายได้ประมาณเดือนละ 600-900 บาท ส่วนลูกเรือที่มีความชำนาญงานเป็นพิเศษอันได้แก่ นายท้ายเรือ ช่างเครื่องและคนทำอาหารบนเรือ จะได้ค่าแรงประมาณเดือนละ 1,500-2,000 บาท สำหรับไตเรือ ซึ่งเป็นผู้ที่มีหน้าที่สำคัญที่สุดบนเรือ คอยควบคุมเรือ และลูกเรือในการนำ ลาก โดยใช้ความชำนาญเป็นพิเศษ ไตเรือจะเป็นผู้สั่งให้คนอวนวางอวนและยกอวนขึ้นตาม เวลาและสถานที่ที่ไตเรือ เห็นสมควร ดังนั้น การขับปลาจะได้น้ำมากหรือน้อยย่อมขึ้นกับไตเรือ ค่าแรงงานสำหรับไตเรือจึงสูงกว่าหน้าที่อื่น ไตเรือบางคนอาจจะได้เงินเดือนประจำส่วนหนึ่ง บวกกับส่วนแบ่งของรายได้ที่เจ้าของเรือได้รับก่อนหักค่าใช้จ่ายใด ๆ โดยคิดให้เป็นเปอร์เซ็นต์ตาม แต่จะตกลงกัน แต่ไตเรือบางคนอาจจะไม่มีเงินเดือนประจำ ได้แต่เฉพาะส่วนแบ่งเท่านั้น ซึ่ง ก็จะได้รับในเปอร์เซ็นต์ที่สูงกว่ากรณีแรก ดังนั้น ค่าจ้างไตเรือแต่ละคนจึงแตกต่างกันตามแต่ละ ตกลงกับเจ้าของเรือ ตามความสามารถของไตเรือ ตลอดจนตามเครื่องมือประมงและขนาดเรือ ที่ใช้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือจำนวนไม่น้อยมักจะเป็นไตเรือเอง หรือไม่ก็ให้ลูกหลาน ญาติ พี่น้องเป็นเพราะสามารถควบคุมเรือได้ทั่วถึง เงินเดือนและส่วนแบ่งที่จะต้องจ่ายให้แก่ไตเรือจึง มักไม่ต้องเสีย

2) ส่วนแบ่ง การแบ่งส่วน คือการตกลงกันระหว่างเจ้าของ เรือ ไตเรือ และลูกเรือ ในการกำหนดเกณฑ์การแบ่งผลประโยชน์จากการออกหาปลาแต่ละ เที่ยว ซึ่งการแบ่งส่วนนี้มีเฉพาะเรือขนาดกลาง และขนาดใหญ่เท่านั้น เรือขนาดเล็กที่ใช้เครื่องมือประมงประเภท อวนรุน อวนลอย จะไม่มีการแบ่งส่วนเพราะเจ้าของเรือจะเป็นผู้ทำเอง และอาจจ้างลูกเรือช่วยเพียง 1-2 คน โดยจะให้ค่าแรงเฉพาะเงินเดือนประจำเท่านั้น สำหรับ เรือขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องมืออวนลากแผ่นตะเข้ แต่เดิมจะมีการแบ่งส่วนให้เสมอ โดยทั่วไป เจ้าของเรือมักจะกำหนดไว้ว่า ถ้าขับปลาได้เกินกว่าระดับหนึ่งแล้วจะมีการแบ่งส่วนให้ เช่น ไตเรืออวนลากแผ่นตะเข้ขนาดกลาง ที่ได้รับเงินเดือนประจำแล้วก็มักจะได้รับการแบ่งส่วนให้

อีก 5% จากรายรับของเจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นไต้เรือที่ไม่มีเงินเดือนประจำก็จะได้รับการแบ่งส่วนเป็นค่าแรงในเปอร์เซ็นต์ที่สูงขึ้น เจ้าของเรือขนาดใหญ่จะให้เปอร์เซ็นต์ที่น้อยกว่าเรือขนาดเล็ก เพราะเรือขนาดใหญ่จะจับสัตว์น้ำได้ในปริมาณที่สูงกว่าเรือเล็ก ดังนั้น แม้ว่าเปอร์เซ็นต์ที่ได้รับจะน้อยแต่เมื่อคิดเป็นจำนวนเงินก็เป็นจำนวนเงินที่มากกว่า สำหรับนายท้ายเรือ ช่างเครื่องและคนครัวจะได้ส่วนแบ่งกันคนละ 2% ส่วนคนอวนจะได้ 1%

แต่ในปัจจุบันชาวประมงกำลังประสบกับปัญหาน้ำมันราคาแพง ค่าใช้จ่ายในการทำประมงจึงสูงขึ้นกว่าเดิมมาก ผลกำไรที่เจ้าของเรือได้รับน้อยลงเมื่อเป็นดังมีการแบ่งส่วนจึงทำได้ไม่สม่ำเสมอ นาน ๆ ได้ปลามากสักครั้ง จึงมีการแบ่งส่วนให้ หรือเจ้าของเรือบางลำก็ไม่มีส่วนแบ่งให้เลย

3) ค่าอาหาร นับเป็นต้นทุนอีกชนิดหนึ่งของเจ้าของเรือซึ่งจะต้องจ่ายให้กับลูกเรือนอกเหนือจากเงินเดือนประจำ โดยซื้อข้าวสาร เนื้อสัตว์ น้ำมันหมัก ของแห้งต่าง ๆ เครื่องปรุงรส ตลอดจนแก๊ซหุงต้ม ให้พร้อมก่อนออกเรือในแต่ละเที่ยว รายจ่ายค่าอาหารเหล่านี้จึงสามารถประมาณได้เป็นรายเที่ยว ส่วนค่าอาหารอีกประเภทหนึ่งที่เจ้าของเรือไม่สามารถประมาณได้เลยก็คือ จำนวนสัตว์น้ำที่จับได้ลูกเรือสามารถนำมาประกอบอาหารรับประทานกันได้ตามความต้องการ เจ้าของเรือจึงไม่รู้ว่าจับสัตว์น้ำชนิดใดมาได้มากแค่ไหน และสัตว์น้ำอะไรบ้างที่ถูกนำมาทำเป็นอาหารในระหว่างที่เรือออกทำการประมง ปกติลูกเรือมักจะเลือกรับประทานกุ้งและปลาหมึกตัวใหญ่ ๆ สด ๆ ซึ่งตรงข้ามกับความต้องการของเจ้าของเรือที่ให้เลือกสัตว์น้ำตัวเล็ก ๆ และไม่คอยล์รับประทานก่อน

4) ประมาณค่าแรงครัวเรือน การทำประมงในเวลาที่มีเฉพาะเรือขนาดกลางและขนาดเล็กเท่านั้นที่เจ้าของเรือจะออกทำการประมงเองร่วมกับสมาชิกในครัวเรือน โดยที่ส่วนใหญ่เจ้าของเรือจะทำหน้าที่เป็นไต้เรือ เจ้าของเรือบางคนเมื่อมีอายุมากก็จะให้บุตรชายเป็นไต้เรือแทนทั้งนี้เพราะค่าจ้างไต้เรือสูงกว่าค่าจ้างแรงงานอื่น ๆ ทั้งหมด สำหรับเรือขนาดใหญ่จะไม่ใช้แรงงานจากสมาชิกในครัวเรือนเลย เป็นแรงงานจ้างทั้งหมด ส่วนเรือขนาดเล็กจะใช้แรงงานในครัวเรือนเป็นส่วนใหญ่ อาจมีการจ้างแรงงานมาเพิ่มเพียง 1-2 คน ตามความเหมาะสม

เนื่องจากแรงงานครัวเรือน มักจะทำหน้าที่ต่าง ๆ กัน
 แล้วแต่ประเภทของเครื่องมือประมงและขนาดของเรือ ดังนั้น การประมาณค่าแรงครัวเรือน
 จึงไม่สามารถประมาณค่าแรงให้อยู่ในระดับเดียวกันได้ จึงใช้วิธีสอบถามจากชาวประมงว่า
 หน้าที่ที่ทำอยู่นั้น ถ้าเป็นแรงงานจ้างจะต้องเสียค่าจ้างประมาณกี่วันเท่าไร ค่าตอบที่ได้
 ถือเป็นค่าแรงโดยประมาณของสมาชิกในครัวเรือน

4.5.1.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในที่นี้หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการ
 ทำประมงประเภทอื่น ๆ ที่นอกเหนือไปจากค่าตอบแทนลูกเรืออันประกอบด้วย

1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายในการออกจับสัตว์น้ำ
 แต่ละเที่ยว จะเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงกว่าครึ่ง หรือประมาณร้อยละ 50 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด
 น้ำมันที่ชาวประมงใช้ประกอบด้วยน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว น้ำมันหล่อลื่นและโซยัน เมื่อ
 เกิดวิกฤตการณ์น้ำมันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา อุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้รับความกระทบ
 กระเทือนอย่างหนัก กิจกรรมประมงก็มิได้ออกนอกเหนือที่จะต้องได้รับความกระทบกระเทือนเช่น
 นั้นไปด้วย และการเปลี่ยนแปลงในด้านราคาน้ำมันก็เป็นปัจจัยสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงระดับการ
 ลงทุนในการประกอบกิจการประมงให้สูงขึ้นกว่าเดิมมาก

การประมาณค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงนี้ ใช้
 วิธีสอบถามจากชาวประมงเป็นรายเที่ยว ซึ่งได้รับจำนวนที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมาก ทั้งนี้
 เพราะชาวประมงต่างให้ความสนใจต่อค่าน้ำมันที่ต้องลงทุนไปเป็นอย่างมาก ขณะออกสอบถาม
 ราคาควบคุมน้ำมันดีเซลลิตรละ 4.80 บาท

2) ค่าน้ำแข็ง น้ำแข็งเป็นสิ่งจำเป็นมากสำหรับเรือประมง
 ที่ต้องออกทำการประมงเป็นเวลาหลาย ๆ วัน เรือประมงทะเลลึกจะมีห้องเย็นแบ่งออกเป็น
 หลายห้องอยู่ใต้ท้องเรือเพื่อใช้บรรจุสัตว์น้ำที่จับได้ในระหว่างการออกหาปลา น้ำแข็งจะเป็น
 สิ่งช่วยให้สัตว์น้ำเหล่านั้น ยังคงความสดอยู่ ชาวประมงจะเรียกน้ำแข็งเหล่านี้ว่า "น้ำแข็ง
 ตองปลา" มีด้วยกัน 2 ชนิดคือ เป็นก้อนขนาดใหญ่จะบรรจุทุกลงเรือไปเป็นก้อน ๆ เช่นนั้น เมื่อ

ต้องการใช้ดองปลาที่จะบดน้ำแข็งโดยใช้เครื่องบดที่มีอยู่บนเรือ ส่วนอีกชนิดหนึ่งเป็นน้ำแข็ง
เกล็ดที่ให้ความสะดวกในการขนถ่ายลงเรือโดยใช้สายพานแทนแรงคน เรือที่มีขนาดใหญ่มาก
ต้องออกทำการประมงหลายวัน จะต้องใช้น้ำแข็งเป็นจำนวนมาก ส่วนเรือประมงที่ออกทำการ
ประมงน้อยวันลงมาก็จะใช้น้ำแข็งลดน้อยลงไปตามลำดับ และเครื่องมือประมงบางประเภทก็ไม่
ต้องใช้น้ำแข็งสำหรับดองปลาเลย เช่น อวนรุน เป็นต้น

3) ค่าส่งและหั่วสำหรับใส่ปลา ส่งและหั่วใส่ปลามีความ
จำเป็นที่จะต้องใช้ขณะลำเลียงสัตว์น้ำโดยทำการแยกประเภทและขนาดจากเรือมาแล้วลงสู่ท่า
เทียบเรือเพื่อนำมาวางเรียงให้ผู้ที่มาประมูลปลาได้เห็น เจ้าของเรือมักมีภาระมากในขณะเรือ
เข้าเทียบท่าจึงตัดภาระในเรื่องการคัดหาส่งและหั่วไปให้แก่เจ้าของแพลาคัดหาและซ่อมแซมส่ง
และหั่วให้มีพอใช้อยู่เสมอ โดยค่าใช้จ่ายแพลาจะคิดเอาจากชาวประมงประมาณร้อยละ 1
ของรายได้จากการจับสัตว์น้ำ

4) ค่าธรรมเนียมในการขายปลา ค่าธรรมเนียมในการขาย
ปลานี้หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่เจ้าของเรือจะต้องเสียให้แก่เจ้าของแพลาที่ตนได้มอบหมายให้
เป็นผู้ขายสินค้าสัตว์น้ำให้ ค่าธรรมเนียมที่เสียให้แก่แพลานี้เรียกกันว่า "ค่าหยง" คิดกันใน
อัตราร้อยละ 5 จากรายได้ที่ได้รับของเจ้าของเรือก่อนหักรายจ่ายใด ๆ เจ้าของแพลาจะจด
บันทึกการขายการสัตว์น้ำที่จับมาได้ และราคาไว้สำหรับเรือประมงแต่ละลำ ชาวประมงเจ้าของเรือ
จะมารับเงินจากเจ้าของแพลาได้โดยถูกหักไว้ ร้อยละ 5 ของรายได้จากการจับสัตว์น้ำ

5) ค่าบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องมือประมงและเครื่องยนต์
เรือประมงถือเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการออกทำการประมง ก่อนออกเรือแต่ละครั้ง ชาวประมง
จะต้องตรวจสอบสภาพเรือตลอดจน เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ให้เรียบร้อย โดยเฉพาะอย่าง
ยิ่งเรือประมงที่ต้องออกทะเลเป็นเวลาหลายวัน

การซ่อมแซมเรือจะทำการเป็นประจำทุกปี เรียกว่าการนำ
เรือเข้าอู่ขึ้นคาน จะทำกันอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง อาจมีการทาสีใหม่ ดูแลรักษาส่วนที่สึกหรอ
หักพัง ค่าซ่อมแซมเรือประมงโดยทั่วไปจะตกอยู่ประมาณปีละ 20,000-30,000 บาท



สำหรับเครื่องมือทำการประมงโดยเฉพาะอวน จะต้องมีการซ่อมแซมอยู่เสมอ เนื่องจากการทำประมงแต่ละครั้งเรืออวนจะชำรุดสึกหรอมามากบ้างน้อยบ้าง ดังนั้น การซ่อมเครื่องมือประมงส่วนใหญ่จึงได้แก่การเย็บอวน และเพิ่มอุปกรณ์บางชิ้นที่หลุดหาย ชาวประมงได้ประมาณค่าใช้จ่ายให้ประมาณปีละ 10,000-30,000 บาท

ส่วน เครื่องยนต์เรือ โดยปกติจะไม่ค่อยชำรุดเพราะขึ้นอยู่กับ การดูแลรักษาเป็นสำคัญ ดังนั้น ค่าซ่อมแซมเครื่องยนต์เรือจึงเป็นค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อย เมื่อเทียบกับการซ่อมแซมเรือและเครื่องมือประมง

4.5.2 การพิจารณาเปรียบเทียบรายได้ รายจ่ายเพื่อหาอัตราผลตอบแทนจากการทำประมง

ตารางที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้เป็นตารางที่แสดงการสรุปรายได้และรายจ่ายของการทำประมง แต่ละประเภท และแสดงถึงผลกำไรที่ได้รับของเรือประมงแต่ละลำที่ได้ ตกเป็นตัวอย่าง พร้อมทั้งค่าเฉลี่ยที่นำไปพิจารณหาอัตราผลตอบแทนจากการทำประมงแต่ละประเภทด้วย ข้อมูลต่าง ๆ ในที่นี้ได้จากการออกภาคสนามในระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2522 (ดูตาราง ผ.4-ผ.13 ในภาคผนวกประกอบ ตัวอย่างที่ 1,2,3 ในตาราง คือ เรือประมงที่ตกเป็นตัวอย่างในการสอบถามเพื่อหารายได้รายจ่ายของการทำประมงด้วยเครื่องมือประมงแต่ละประเภท)

จากตารางที่ 4.20 แสดงผลเฉลี่ยการเปรียบเทียบจำนวนทุนและผลตอบแทนการทำประมงแต่ละประเภทเป็นรายเที่ยว พบว่า เครื่องมือประมงที่ผู้ประกอบอาชีพประมงขนาดเล็กใช้ จะให้ผลตอบแทนในอัตราที่สูงกว่าเครื่องมือประมงที่ใช้ในธุรกิจขนาดกลางประมาณร้อยละ 17.08 และเครื่องมือประมงธุรกิจขนาดกลางก็จะให้อัตราผลตอบแทนที่สูงกว่า เครื่องมือประมงที่ใช้ในธุรกิจประมงขนาดใหญ่ร้อยละ 10.05 ทั้งนี้ เป็นผลมาจากการใช้ทุนในธุรกิจการประมงขนาดใหญ่มากกว่าการใช้ทุนในธุรกิจประมงขนาดกลาง และการใช้ทุนในธุรกิจประมงขนาดกลางก็มากกว่าการใช้ทุนในกิจการประมงขนาดเล็ก กล่าวคือจะมีกำไรจำนวนเงินทุนเฉลี่ยเท่ากับ 120,143 บาท 5,209 บาท และ 497 บาทต่อเที่ยวตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอัตราผลตอบแทนจากการทำประมงที่คำนวณได้จะเป็นไปในลักษณะที่การทำประมงด้วยเครื่องมือขนาดเล็กให้ผลตอบแทนสูงกว่าการทำประมงด้วยเครื่องมือขนาดใหญ่ แต่เมื่อพิจารณาถึงจำนวนเงินที่ชาวประมงจะได้รับแล้ว การทำประมงด้วยเครื่องมือขนาดใหญ่ย่อมมีรายได้น่าเชื่อถือกว่าชาวประมง เป็นจำนวนที่สูงกว่าที่ชาวประมงจะได้รับจากการทำประมงด้วยเครื่องมือขนาดเล็ก กล่าวคือ การทำธุรกิจประมงขนาดใหญ่จะได้รับกำไรสุทธิเฉลี่ย 77,765 บาท/เดือน การทำธุรกิจประมงขนาดกลางจะได้รับกำไรสุทธิเฉลี่ย 49,620 บาท/เดือน และการทำธุรกิจประมงขนาดเล็ก จะได้รับกำไรสุทธิเฉลี่ย 8,244 บาท/เดือน

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าแม้จะเป็นธุรกิจประมงขนาดเล็กก็สามารถทำให้ชาวประมงระดับชาวบ้านยังชีพไปได้ด้วยดี เช่น เครื่องมือประมงประเภทอวนรุน ส่วนใหญ่จะจับได้กุ้ง ซึ่งเป็นสัตว์น้ำที่มีราคาแพง จึงให้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนได้ถึง 64.04% และเครื่องมือประมงประเภทอวนลากคานถ่างก็สามารถจับสัตว์น้ำได้มากชนิดจึงให้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่ใกล้เคียงกับอวนรุน คือ 65.25% เครื่องมือประมงทั้งสองประเภทนี้ต่างก็ใช้ทุนจำนวนน้อย และสัดส่วนค่าใช้จ่ายที่สำคัญที่สุด ก็คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 37.59 ของค่าใช้จ่ายในการทำประมงต่อเที่ยว และแม้ว่าค่าตอบแทนลูกเรือจะเป็นสัดส่วนการใช้จ่ายที่สูงเป็นอันดับ 2 รองจากค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน แต่ก็ยังเป็นเงินที่ไม่ได้จ่ายออกจริง ทั้งนี้เนื่องจากกิจการประมงขนาดเล็ก จะใช้แรงงานจากสมาชิกในครอบครัวเป็นส่วนใหญ่

สำหรับเครื่องมือประมงประเภท อวนติดปลา อวนล้อมซั้ง อวนลอย จัดเป็นธุรกิจการประมงขนาดกลาง และเครื่องมือประมงเหล่านี้เป็นที่นิยมของชาวประมงในจังหวัดสมุทรสาครมาก เมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดชายทะเลอื่น ๆ ของประเทศ ส่วนใหญ่เป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพสูง โดยเฉพาะอวนดำและอวนติดปลา ซึ่งให้ผลตอบแทนจากการลงทุนต่อเที่ยวในอัตราร้อยละ 50.69 และ 57.60 ตามลำดับ และแม้ว่าเครื่องมือประเภทนี้จะทำการจับปลาได้เฉพาะใน ระยะเวลาเดือนมืดก็ยังสามารถนำรายได้น่าเชื่อถือชาวประมงโดยเฉลี่ยประมาณเดือนละ 50,000 บาท สำหรับในช่วงระหว่างเดือน เมษายน - มิถุนายน เป็นระยะเวลาที่ปลาวางไข่ทางราชการจึงห้ามใช้อวนดำในการจับปลา ชาวประมงก็จะเปลี่ยนมาทำการประมง

โดยใช้เครื่องมือประเภทอวนล้อมซั้งแทน ซึ่งการใช้อวนประเภทนี้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในด้านการลงทุนสูงขึ้นเพราะจะต้องทำการซั้งซั้งเพื่อให้เป็นที่อาศัยของสัตว์น้ำ ตลอดจนค่าจ้างคนเฝ้าซั้ง จึงทำให้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนของอวนล้อมซั้งต่ำกว่าเครื่องมืออวนดำ กล่าวคือจะให้ผลตอบแทนในอัตราร้อยละ 39.00 แต่เมื่อพิจารณาในลักษณะจำนวนเงินที่ได้รับแล้วก็จะผิดไปจากการใช้เครื่องมืออวนดำเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เครื่องมือประมงสำหรับธุรกิจขนาดกลางที่จะกล่าวถึงอีกชนิดหนึ่ง คือเป็นเครื่องมือประมงขนาดกลางที่ใช้จำนวนเงินลงทุนต่ำกว่าสามประเภทแรกที่ได้กล่าวมาแล้ว เพราะต้องการจำนวนแรงงานที่น้อยกว่านั้นคือ อวนลอยซึ่งจะให้ผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราร้อยละ 40.08% ถึงแม้ว่าเครื่องมือประเภทนี้จะไม่เป็นที่นิยมมากนัก แต่อวนลอยก็จัดเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพดีพอที่จะจับปลาบางประเภทที่มีราคาสูงเป็นที่นิยมบริโภคกันมาก ซึ่งได้แก่ปลาอินทรี ปลาเกะ เป็นต้น สำหรับการทำธุรกิจประมงขนาดกลาง สัดส่วนค่าใช้จ่ายที่สำคัญที่สุดได้แก่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 40.62 นอกนั้นเป็นค่าใช้จ่ายด้านอื่น ๆ คือ ค่าตอบแทนลูกเรือ ค่าน้ำแข็ง และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน คิดเป็นร้อยละ 28.4 5.5 และ 25.48 ตามลำดับ

สำหรับเครื่องมือประมงที่จัดเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ อันได้แก่ เครื่องมือประมงประเภทอวนลากแผ่นตะเฆ่ซึ่งเป็นเครื่องมือทำการประมงทะเลลึกที่มีประสิทธิภาพสูงในการจับสัตว์น้ำ แต่อย่างไรก็ตาม อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่ได้รับเมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องมือประมงประเภทอื่นจะต่ำกว่า ทั้งนี้ เป็นผลจากจำนวนเงินลงทุนที่ใช้สูงมากกว่าการทำประมงด้วยเครื่องมือประเภทอื่น เพราะการออกทำการประมงในแต่ละเที่ยวจะต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 10 วัน ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าแรงงาน ค่าน้ำแข็ง และอื่น ๆ จึงทำให้จำนวนทุนที่ต้องใช้สูงกว่าการทำประมงประเภทอื่น ดังนั้น อัตราผลตอบแทนที่คำนวณได้จึงเห็นว่าต่ำสำหรับอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่ได้โดยทั่วไปของเครื่องมือประเภทอวนลากแผ่นตะเฆ่จะแปรผันตามขนาดของเรือประมงที่ใช้และระยะเวลาในการออกหาสัตว์น้ำ กล่าวคือ เรือที่มีความยาวต่ำกว่า 14 เมตร ใช้เวลาทำการประมง 7-10 วัน ต่อเที่ยวจะให้ผลตอบแทนในอัตราร้อยละ 26.70 เรือที่มีความยาว 15-18 เมตร สามารถออกทะเลได้วันครั้งละ 14-15 วัน จะให้ผลตอบแทนได้ในอัตราร้อยละ 34.10 เรือที่มีขนาดยาว 18-25 เมตร จะให้ผลตอบแทน

จากการลงทุนร้อยละ 37.34 และใช้เวลาออกทะเล 18-20 วัน สำหรับเรือที่มีขนาดยาว ตั้งแต่ 25 เมตร ขึ้นไป สัตเป็นเรือขนาดใหญ่ จะให้ผลตอบแทนในอัตราร้อยละ 52.00

ทั้งนี้ การทำธุรกิจประมงขนาดใหญ่ จะมีสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิง สูงเป็นอันดับ 1 เช่นเดียวกับอัตราที่ประมงขนาดกลางและขนาดเล็ก แต่จะเป็นสัดส่วนที่สูงถึง ร้อยละ 51.50 ของค่าใช้จ่ายในการทำประมงต่อเที่ยว ค่าใช้จ่ายที่สำคัญรองลงมาได้แก่ ค่าตอบแทนลูกเรืออีกร้อยละ 23.89 นอกนั้นเป็นค่าน้ำมันแข็งและค่าใช้จ่ายดำเนินงานอีกร้อยละ 8.55 และ 16.06 ตามลำดับ (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.20 และ 4.21)

อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่ได้รับ แม้จะเห็นว่าเป็นอัตราที่ไม่สูงมากนัก แต่หากจะพิจารณาในลักษณะจำนวนเงินแล้ว จะพบว่าเรือประมงที่ใช้เครื่องยนต์อวนลากแผ่นตะเข้ ขนาดเรือยาว 18-25 เมตร และ 25 เมตรขึ้นไป จะได้กำไรเฉลี่ยต่อเดือนถึง 75,413.28 และ 175,159.92 ตามลำดับ ดังนั้น เรือประมงที่ทำการต่อชิ้นใหม่ส่วนใหญ่จึงใช้เครื่องยนต์ อวนลากแผ่นตะเข้ และนิยมต่อเรือที่มีขนาดยาว 25 เมตรขึ้นไป เพราะสามารถออกทำการ ประมงได้ไกล ๆ ครั้งละหลาย ๆ วัน ซึ่งจะทำให้ได้รับผลตอบแทนสูงชิ้นนั้นเอง ดังนั้น จึงเห็น ได้ว่าในภาวะที่น้ำมันมีราคา 4.80 บาท การทำประมงในจังหวัดสมุทรสาครยังสามารถดำเนิน ต่อไปได้ด้วยดี

4.6 ผลกระทบจากการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในอุตสาหกรรมการประมง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการ ประมงทะเล เนื่องจากมีผลกระทบต่อปริมาณการจับสัตว์น้ำโดยตรง เมื่อราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว มีราคาเพิ่มขึ้น จะมีผลทำให้จำนวนเที่ยวในการออกทำการประมงของเรือประเภทอวนลากลดลง และทำให้เรือประมงบางส่วนต้องหยุดทำการประมง ทั้งนี้จากการศึกษาโครงสร้างต้นทุนของกิจ การประมงทะเลประเภทต่าง ๆ ในปลายปี 2522 ปรากฏว่า กิจการประมงอวนลากมีค่าใช้จ่าย รายการน้ำมันเฉลี่ยสูงเป็นอัตราร้อยละ 50 ของต้นทุนทั้งหมด ส่วนในกิจการประมงผิวน้ำ แม้ว่า ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงจะน้อยกว่าประมงอวนลาก แต่ก็มีอัตราส่วนสูงถึงร้อยละ 40 ของ ต้นทุน ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจึงมีผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการผลิตของ อุตสาหกรรมประมงทะเลอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ตารางที่ 4.20 แสดงผลเฉลี่ยการเปรียบเทียบจำนวนทุนและผลตอบแทนจาก
การทำประมงแต่ละประเภทเป็นรายเที่ยว

(ดีเซลหมุนเร็วราคา 4.80 บาท/ลิตร)

ประเภทการทำประมง	ต้นทุนรวม เฉลี่ย/เที่ยว	กำไรสุทธิ/ เที่ยว	ผลตอบแทน จากเงินทุน %	จำนวนเที่ยว ทำประมง/ เดือน	กำไรสุทธิ/ เดือน
1. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 14 เมตร)	15,258.1	4,075.2	26.70	3.6	14,670.72
2. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 15-18 เมตร)	58,413.3	19,920	34.10	2.3	45,816
3. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 18-25 เมตร)	126,200	47,133.3	37.34	1.6	75,413.28
4. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 25 เมตรขึ้นไป)	280,700	145,966.6	52.00	1.2	175,159.92
5. อวนดำ	5,806.25	2,943.75	50.69	22.5	66,234.32
6. อวนล้อมซั้ง	7,913.1	5,086.9	39.00	16.6	51,242.54
7. อวนติดปลาทุ	4,600	2,650	57.60	23.0	60,950
8. อวนลอย	2,516	1,084	43.08	18.5	20,054
9. อวนรุน	403.75	258.75	64.08	29.5	7,633.12
10. อวนลากคานถ่าง	590	385	65.25	23.0	8,855

ตารางที่ 4.21 ค่าใช้จ่ายต่างกันต่าง ๆ ในการทำประมงคิดเป็นร้อยละ

ประเภทเครื่องมือประมง	ค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมัน %	ค่าใช้จ่าย ค่าน้ำแข็ง %	ค่าใช้จ่ายด้าน ตอบแทนลูกเรือ %	ค่าใช้จ่าย ในการ ดำเนินการ อื่น ๆ %	ค่าใช้จ่าย ทั้งหมด
1. อวนลาก ขนาดเรือ 14 เมตร	40.89	10.92	32.88	15.31	100
แผ่นตะเข้ ขนาดเรือ 15 - 18 "	52.59	7.98	23.04	16.39	100
ขนาดเรือ 18 - 25 "	55.78	9.61	20.02	14.59	100
ขนาดเรือ 25 ม.ขึ้นไป	56.72	5.70	19.65	17.93	100
2. อวนดำ	37.80	6.67	33.79	21.74	100
3. อวนตีปลาหู	44.34	5.97	27.17	22.52	100
4. อวนล้อมจับ	39.59	4.42	27.80	28.19	100
5. อวนลอย	40.73	4.96	24.84	29.47	100
6. อวนรุน	32.81	8.67	34.06	24.46	100
7. อวนลากคานถ่าง	42.37	6.78	33.90	16.95	100

4.6.1 ผลกระทบต่อกิจการประมง

ในระยะปลายปี 2522 ที่ได้ทำการสำรวจโครงสร้างต้นทุนของกิจการประมงด้วยการออกแบบสอบถามจากชาวประมงจังหวัดสมุทรสาครนั้น น้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ใช้ในการประมง มีราคาลิตรละ 4.80 บาท ราคาดังกล่าวได้มีการเปลี่ยนแปลงเป็นลิตรละ 7.39 บาท ในเดือนกุมภาพันธ์ 2523 และแม้ว่ารัฐบาลจะได้อัตราราคาลงเป็นลิตรละ 6.54 บาท ในระยะเวลาอีก 1 เดือนต่อมา แต่การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดังกล่าวก็มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประมงอย่างมาก จากตารางที่ 4.23 ถึง 4.25 แสดงจำนวนกำไรสุทธิโดยเฉลี่ยจากการทำประมงประเภทต่าง ๆ ตลอดจนโครงสร้างของต้นทุน รวมทั้งรายได้จากการทำประมงโดยแยกพิจารณาออกเป็น 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงที่หนึ่งน้ำมันดีเซลหมุนเร็วจากราคาลิตรละ 4.80 บาท เพิ่มขึ้นเป็นลิตรละ 6.54 บาท หรือเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 36.25 และช่วงที่สอง จากราคาลิตรละ 6.54 เพิ่มเป็นลิตรละ 7.28 บาท (ราคานี้เป็นราคาคาดหมายสำหรับต้นปี 2525) ทั้งนี้ได้ตัดการพิจารณาราคาน้ำมันในช่วงที่ยืนจากราคาลิตรละ 4.80 บาท เป็นลิตรละ 7.39 บาท เนื่องจากเมื่อได้ประกาศขึ้นเพียงเดือนเดียวก็มีการลดราคาลงเป็นลิตรละ 6.54 บาท

จากตารางที่ 4.26 พบว่า การขึ้นราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว จะทำให้เกิดผลกระทบต่อต้นทุนการทำประมงเนื่องจากเรือประมงทุกประเภทจะต้องมีรายจ่ายในต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น หากเป็นเรือประมงประเภทที่ต้องใช้น้ำมันมาก ก็จะมีรายจ่ายต้นทุนน้ำมันสูงมากกว่าเรือประมงประเภทที่ใช้น้ำมันน้อย เช่น ในการขึ้นราคาน้ำมันจากลิตรละ 4.80 เป็น 7.28 บาท ทำให้เรือประมงอวนลากที่มีขนาด 14 เมตร และ 15-18 เมตร มีรายจ่ายต้นทุนน้ำมันสูงขึ้นจากเดิมอีก 3,223.57 และ 15,869.91 บาท และมีผลทำให้สัดส่วนรายจ่ายค่าน้ำมันต่อค่าใช้จ่ายทั้งหมดสูงจากร้อยละ 40.89 และ 52.59 เป็นร้อยละ 51.21 และ 62.72 ตามลำดับ เรือประมงอวนลากที่มีขนาดยาว 18-25 และ 25 เมตรขึ้นไป จะมีรายจ่ายต้นทุนน้ำมันสูงขึ้น 36,368.55 และ 82,242.52 บาท และมีผลทำให้สัดส่วนรายจ่ายค่าน้ำมันต่อค่าใช้จ่ายทั้งหมดสูงจากร้อยละ 55.78 และ 56.72 เป็นร้อยละ 65.68 และ 66.52 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.22 ระยะเวลาและอัตราการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วที่ใช้ในการประมง

ระยะเวลา อัตราการเปลี่ยนแปลง	31 พ.ค. 2522	%Δ	13 ก.ค. 2522	%Δ	19 มี.ค. 2523	%Δ	ราคาตลาดหมายถึง ต้นปี 2525	%Δ
	ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว (บาท/ลิตร)	3.04	15.8	4.80	57.89	6.54	36.25	7.28

สำหรับธุรกิจประมงประเภทอวนดำ อวนตีปลาทุ อวนลอย ซึ่งจัดเป็น การประมงขนาดกลาง โดยเฉลี่ยจะต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณ 1,083.86 บาท/เที่ยว ซึ่งจะทำให้สัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันต่อต้นทุนทั้งหมดสูงจากร้อยละ 40.62 เป็น ร้อยละ 50.89

ผลกระทบต่อกิจการเรือประมงขนาดเล็ก ซึ่งเป็นการประมงประเภทอวนรุน อวนลากคานถ่าง เมื่อน้ำมันดีเซลหมุนเร็วมีราคาสูงขึ้นจากลิตรละ 4.80 เป็น 7.28 บาท จะทำให้ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณ 98.50 บาท ถึงแม้ว่าจะเป็นเงินจำนวน น้อยเมื่อเทียบกับธุรกิจประมงขนาดใหญ่ แต่ก็มีผลทำให้สัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันต่อต้นทุนทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 37.59 เป็นร้อยละ 47.61 (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.23 ถึง 4.26)

สำหรับการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างต้นทุนและกำไรสุทธิต่อเที่ยว ของการทำประมง เมื่อราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วเปลี่ยนแปลงจาก 4.28 บาท/ลิตร เป็น 7.28 บาท/ลิตร นั้นราคา 7.28 บาท/ลิตร เป็นราคาคาดหมายไว้สำหรับต้นปี 2525 ซึ่งราคาจริงคง จะไม่ต่ำหรือสูงกว่าลิตรละ 7.28 บาทมากนัก ต้นทุนรวมในการทำประมงของ เรือประมงขนาด ใหญ่จะเพิ่มขึ้นมากที่สุด รองลงมาได้แก่ต้นทุนรวมของ เรือประมงขนาดกลาง และต้นทุนรวมของ เรือประมงขนาดเล็กจะเพิ่มขึ้นน้อยที่สุด กล่าวคือจะเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 29.06 , 22.22 และ 19.94 ตามลำดับ ซึ่งจะนำไปในลักษณะดังที่กล่าวมาแล้วว่า เรือประมงประเภท ที่ต้องใช้น้ำมันมาก ก็จะมีรายจ่ายค่าน้ำมันสูงขึ้น และการเพิ่มรายจ่ายค่าน้ำมันจึงเป็นผลต่อการ เพิ่มขึ้นของต้นทุนด้วย

เมื่อต้นทุนในการทำประมงแต่ละประเภทต้องเพิ่มขึ้นเนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญมีราคาสูงขึ้นนั้นจะมีผลทำให้กำไรสุทธิ/เที่ยวของการทำประมงลดลง แต่การลดลงของกำไรสุทธิ/เที่ยวนี้ไม่ได้มีส่วนสัมพันธ์กับอัตราการเพิ่มของต้นทุนในการทำประมง กล่าวคือ ต้นทุนจะเพิ่มสูงขึ้นมากน้อยเพียงใด จะอยู่ที่ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรือประมงแต่ละ ประเภทใช้ ในขณะที่กำไรสุทธิ/เที่ยวจะลดลงมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับรายได้/เที่ยวของการ ทำประมงประเภทนั้น ๆ ดังเช่น เรือประมงอวนลากแผ่นตะเฆ่ที่มีความยาวเรือ 25 เมตรขึ้นไป จะมีอัตราการเพิ่มของต้นทุนสูงที่สุดในการทำประมงทุกประเภท คือ ร้อยละ 29.30 แต่จะมีอัตรา

การลดลงของกำไรสุทธิ/เที่ยว เพียงร้อยละ 56.34 ซึ่งน้อยกว่า อัตราการลดลงของกำไรสุทธิ/เที่ยวของเรือประมงอวนรุนและอวนลากคานต่าง ที่เป็นกิจการประมงขนาดเล็ก ซึ่งมีอัตราการลดลงของกำไรสุทธิ/เที่ยว เฉลี่ยถึงร้อยละ 63.04 ทั้ง ๆ ที่กิจการเรือประมงขนาดเล็กเหล่านี้จะมีอัตราการเพิ่มของต้นทุนเพียงร้อยละ 19.35 เท่านั้น สำหรับเรือประมงอวนลากแผ่นตะเฆ่ความยาวเรือ 14 เมตร และขนาดยาว 15-18 เมตร แม้ว่าจะมีการเพิ่มของต้นทุนในอัตราที่ต่ำกว่าเรืออวนลากขนาด 25 เมตรขึ้นไป ประมาณร้อยละ 5 แต่จะมี อัตราการลดลงของกำไรสุทธิ/เที่ยว ถึงร้อยละ 79.38 ซึ่งสูงกว่าเรืออวนลากแผ่นตะเฆ่ขนาด 25 เมตรขึ้นไปถึงร้อยละ 23.04

ส่วนธุรกิจประมงขนาดกลาง อันประกอบด้วยเรือประมงอวนดำ อวนล้อมซึ่ง อวนติดปลาทุ อวนลอย จะเป็นธุรกิจประมงประเภทที่มีอัตราการลดลงของกำไรสุทธิ/เที่ยวน้อยที่สุด กล่าวคือเฉลี่ยประมาณร้อยละ 44.88 แม้ว่าจะมีอัตราการเพิ่มของต้นทุนสูงกว่ากิจการประมงขนาดเล็ก

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าธุรกิจประมงขนาดกลางและเรือประมงอวนลากที่มีขนาด 18-25 และ 25 เมตรขึ้นไป สามารถดำเนินกิจการประมงต่อไปได้ในราคาน้ำมันลิตรละ 7.28 แต่สำหรับเรืออวนลากแผ่นตะเฆ่ขนาดต่ำกว่า 18 เมตรลงไป และกิจการประมงขนาดเล็ก ประเภทอวนรุน อวนลากคานต่างบางส่วนอาจจะต้องหยุดทำการประมง เนื่องจากรายได้จากการออกหาปลาไม่คุ้มกับเงินที่ได้ลงทุนไปและประกอบด้วยมีขีดจำกัดในด้านที่ไม่สามารถออกไปหาสัตว์น้ำได้ไกล ๆ เหมือนกับเรือขนาดใหญ่ได้ (ดูรายละเอียดจากตารางที่ 4.27)

4.6.2 ผลกระทบต่อชาวประมง

การขึ้นราคาน้ำมันดิบของกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันเป็นสินค้าออก(OPEC) ทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องปรับราคาน้ำมันทุกชนิดใหม่อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และการเพิ่มราคาดังกล่าวย่อมกระทบกระเทือนต่อต้นทุนการทำประมง ซึ่งมีผลกำไรเพียงเล็กน้อยให้ประสลับกับการขาดทุน อาจจะมี

ตารางที่ 4.23 แสดงกำไรสุทธิเฉลี่ยจากการทำประมงประเภทต่าง ๆ
ด้วยราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลิตรละ 4.80 บาท

ประเภทการทำประมง	ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง (4.80 บาท/ ลิตร)	1 %	ต้นทุน รวม	รายได้ เฉลี่ย/ เที่ยว	กำไร สุทธิ/ เที่ยว	กำไร สุทธิ/ เดือน
1. อวนลากแผ่นตะเฆ่ (ความยาวเรือ 14 ม.)	6,240	40.89	15,258.1	19,333.3	4,075.2	14,670.72
2. อวนลากแผ่นตะเฆ่ (ความยาวเรือ 15-18 ม.)	30,720	52.59	58,413.3	78,333.3	19,920	45,816
3. อวนลากแผ่นตะเฆ่ (ความยาวเรือ 18-25 ม.)	70,400	55.78	126,200	173,333.3	47,133.3	75,413.28
4. อวนลากแผ่นตะเฆ่ (ความยาวเรือ 25 ม.ขึ้นไป)	159,200	56.72	280,700	426,666.6	145,966.6	175,159.92
5. อวนดำ	2,195	37.80	5,806.25	8,750	2,943.75	66,234.37
6. อวนล้อมชั้ง	3,133.3	39.59	7,913.1	11,000	3,086.9	51,242.54
7. อวนตีปลาหู	2,040	44.34	4,600	7,250	2,650	60,950
8. อวนลอย	1,025	40.73	2,516	3,600	1,084	20,054
9. อวนรุน	132.5	32.81	403.75	575	258.75	7,633.12
10. อวนลากคานถ่าง	250	42.37	590	850	385	8,855

หมายเหตุ : 1 คือ สัดส่วนรายจ่ายค่าน้ำมันต่อจำนวนต้นทุนรวมทั้งหมด
กำไรสุทธิต่อเดือนในตารางนี้ ได้จากการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของ
ต้นทุน เฉพาะรายจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น รายจ่ายด้านอื่น ๆ
และรายได้ต่อเที่ยวคงที่

ตารางที่ 4.24 แสดงกำไรสุทธิเฉลี่ยจากการทำประมงประเภทต่าง ๆ

ด้วยราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว 6.54 บาท

ประเภทการทำประมง	ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง (6.54 บาท/ ลิตร)	1 %	ต้นทุน รวม	รายได้ เฉลี่ย/ เที่ยว	กำไร สุทธิ/ เที่ยว	กำไร สุทธิ/ เดือน
1. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 14 ม.)	8,502	48.53	17,520.1	19,333.3	1,813.3	6,527.88
2. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 15-18 ม.)	41,856	60.18	69,549.3	78,333.3	8,784.3	20,203.89
3. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 18-25 ม.)	95,920	63.22	151,720	173,333.3	21,613.6	34,581.76
4. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 25 ม.ขึ้นไป)	216,910	64.09	338,410	426,666.6	88,256.6	105,907.92
5. อวนดำ	2,990.68	45.30	6,601.93	8,750	2,148.07	48,331.57
6. อวนล้อมซั้ง	4,269.12	47.18	9,048.92	11,000	1,951.08	32,387.92
7. อวนตีปลา	2,779.5	52.06	5,339.5	7,250	1,910.5	43,941.5
8. อวนลอย	1,396	48.35	2,887	3,600	713	13,190.5
9. อวนรุน	180.5	39.96	451.75	575	123.25	3,635.87
10. อวนลากคานถ่าง	340	50	680	850	170	3,910

หมายเหตุ : 1 คือ สัดส่วนรายจ่ายด้านน้ำมันต่อจำนวนต้นทุนรวมทั้งหมด
กำไรสุทธิต่อเดือนในตารางนี้ได้จากการพิจารณาการเปลี่ยนแปลง
ของต้นทุน เฉพาะรายจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น รายจ่ายด้าน
อื่น ๆ และรายได้ต่อเที่ยวคงที่

ตารางที่ 4.25 แสดงกำไรสุทธิเฉลี่ยจากการทำประมงประเภทต่าง ๆ

ด้วยน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ราคาดีตรละ 7.28 บาท

ประเภทการทำประมง	ค่าน้ำมัน เชื้อเพลิง (7.28 บาท/ ลิตร)	1 %	ต้นทุน รวม	รายได้ เฉลี่ย/ เที่ยว	กำไร สุทธิ/ เที่ยว	กำไร สุทธิ/ เดือน
1. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 14 ม.)	9,463.57	51.21	18,481.67	19,333.3	851.63	3,065.86
2. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 15-18 ม.)	46,589.91	62.72	74,283.21	78,333.3	4,050.09	9,315.20
3. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 18-25 ม.)	106,768.55	65.68	162,568.55	173,333.3	10,764.75	17,223.6
4. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 25 ม.ขึ้นไป)	241,442.52	66.52	362,942.52	426,666.6	63,724.08	76,468.89
5. อวนดำ	3,328.92	47.97	6,940.17	8,750	1,809.83	40,721.17
6. อวนล้อมซั้ง	4,751.95	49.85	9,531.75	11,000	1,468.25	24,372.95
7. อวนติดปลา	3,093.86	54.72	5,653.86	7,250	1,596.14	36,711.22
8. อวนลอย	1,554	51.03	3,045	3,600	555	10,267.5
9. อวนรุน	200.5	42.50	471.75	575	103.25	3,045.87
10. อวนลากตางถ้าง	379	52.71	719	850	131	3,013

หมายเหตุ : 1 คือ สัดส่วนรายจ่ายค่าน้ำมันต่อจำนวนต้นทุนรวมทั้งหมด
กำไรสุทธิต่อเดือนในตารางนี้ได้จากการพิจารณาการเปลี่ยนแปลง
ของต้นทุน เฉพาะรายจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น รายจ่ายด้าน
อื่น ๆ และรายได้ต่อเที่ยว คงที่

ตารางที่ 4.26 แสดงจำนวนค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นของกิจการ
ประมงประเภทต่าง ๆ จากราคาน้ำมันลิตรละ 4.80 บาท
เป็นลิตรละ 6.54 และลิตรละ 7.28 บาท ตามลำดับ

ประเภทการทำประมง	ค่าใช้จ่าย น้ำมันเชื้อ เพลิงเมื่อ มีราคาลิตร ละ 4.80บ.	เพิ่มขึ้น อีก 36.25%	ค่าใช้จ่าย น้ำมันเมื่อ ราคาลิตร ละ 6.54 บาท	เพิ่มขึ้น อีก 11.31 %	ค่าใช้จ่าย น้ำมันเมื่อ ราคาลิตร ละ 7.28 บาท	ค่าน้ำมันส่วนที่ เพิ่มขึ้นจาก 4.80 - 7.28 บาท/ ลิตร
1. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 14 ม.)	6,240	2,262	8,502	961.57	9,463.57	3,223.57
2. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 15-18 ม.)	30,720	11,136	41,856	4,733.91	46,589.91	15,869.91
3. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 18-25 ม.)	70,400	25,520	95,920	10,848.55	106,768.55	36,368.55
4. อวนลากแผ่นตะเข้ (ความยาวเรือ 25 ม.ขึ้นไป)	159,200	57,710	216,910	24,532.52	241,442.52	82,242.52
5. อวนดำ	2,195	795.68	2,990.68	338.24	3,328.92	1,133.92
6. อวนล้อมซั้ง	3,133.3	1,135.82	4,269.12	482.83	4,751.95	1,618.65
7. อวนตีคปลาทู	2,040	739.5	2,779.5	314.36	3,093.86	1,053.86
8. อวนลอย	1,025	371	1,396	158	1,554	529
9. อวนรุน	132.5	48	180.5	20	200.5	68
10. อวนลากคานถ่าง	250	90	340	39	379	129

ตารางที่ 4.27 เปรียบเทียบการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการทำประมงและการลดลงของ
กำไรสุทธิต่อเที่ยว จากราคาน้ำมันลิตรละ 4.80 บาท เป็นลิตร
ละ 7.28 บาท

ประเภทการทำประมง	ต้นทุนการทำประมง		เพิ่มขึ้น ร้อยละ	กำไรสุทธิ/เที่ยว		ลดลง ร้อยละ
	น้ำมันราคา 4.80บ./ลิตร	น้ำมันราคา 7.28บ./ลิตร		น้ำมันราคา 4.80บ./ลิตร	น้ำมันราคา 7.28 บ./ลิตร	
1. อวนลากแผ่นตะเฆ่ (ความยาวเรือ 14 ม.)	15,258.1	18,481.67	21.13	4,075.2	851.63	79.10
2. อวนลากแผ่นตะเฆ่ (ความยาวเรือ 15-18 ม.)	58,413.3	74,283.21	27.17	19,920	4,050.09	79.67
3. อวนลากแผ่นตะเฆ่ (ความยาวเรือ 18-25 ม.)	126,200	162,568.55	28.82	47,133.3	10,764.75	77.16
4. อวนลากแผ่นตะเฆ่ (ความยาวเรือ 25 ม.ขึ้นไป)	280,700	362,942.52	29.30	145,966.6	63,724.08	56.34
5. อวนดำ	5,806.25	6,940.17	19.52	2,943.75	1,809.83	38.52
6. อวนล้อมซี่	7,913.1	9,531.75	20.46	3,086.9	1,468.25	52.44
7. อวนตีตปลา	4,600	5,653.86	22.91	2,650	1,596.14	39.77
8. อวนลอย	2,516	3,045	21.03	1,084	555	48.80
9. อวนรุน	403.75	471.75	16.84	258.75	103.25	60.10
10. อวนลากคานถ่าง	590	719	21.86	385	131	65.97

ทำให้ชาวประมงบางส่วนต้องหยุดทำประมง แม้ว่าจะมีผลทำให้ทรัพยากรสัตว์น้ำในอ่าวไทยซึ่งเสื่อมโทรมได้ฟื้นตัวขึ้น แต่ผลเสียที่เห็นได้ชัดเจนนั่นคือ ก่อให้เกิดปัญหาการว่างงาน ปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ลดลงในขณะที่ความต้องการค่อนข้างคงที่ จะทำให้ราคาสินค้าสัตว์น้ำโดยทั่วไปสูงขึ้นซึ่งจะมีผลกระทบต่อทั้งผู้บริโภคและอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประมง เช่น โรงงานน้ำแข็ง ตู้ต่อเรือ โรงงานแปรรูปสัตว์น้ำ ฯลฯ เป็นต้น นอกจากนั้น การหยุดทำการประมงทำให้เรือ เครื่องมือเครื่องใช้ในการประมงไม่ได้ถูกใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ นับเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างหนึ่ง

จากการพิจารณาเปรียบเทียบราคาน้ำมันที่สูงขึ้น กับราคาสัตว์น้ำพบว่า การเพิ่มราคาน้ำมันไม่มีผลต่อการเพิ่มราคาของสัตว์น้ำอย่างเห็นได้ชัด เมื่ออัตราการเพิ่มของราคาน้ำมันเป็นไปในลักษณะที่สูงมาก กล่าวคือ จากกลางปี 2522 ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วราคาสิตรละ 4.80 บาท เพิ่มเป็นราคาสิตรละ 6.54 บาท มีอัตราการเพิ่มร้อยละ 36.25 สำหรับราคาสัตว์น้ำที่นำมาพิจารณาจะมีอัตราการเพิ่มของราคาจากปี พ.ศ. 2521 ถึง 2528 โดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 15.56 เท่านั้น และการเพิ่มก็เป็นไปในลักษณะที่บางชนิดเพิ่มมาก บางชนิดเพิ่มเพียงเล็กน้อย และก็มีอยู่มากที่ราคาค่อนข้างคงที่ ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าสนใจสำหรับชาวประมงมาก ทั้งนี้เนื่องจากชาวประมงไม่ล่ามารถจะเสือกจับมาแต่เฉพาะสัตว์น้ำชนิดที่มีราคาเพิ่มสูงขึ้นได้เท่านั้น ประกอบกับราคาสัตว์น้ำที่เพิ่มขึ้นนี้เป็นราคาตั้งใหม่ที่ชี้ให้เห็นถึงราคาผู้บริโภคซื้อ เป็นราคาที่ผ่านวิธีการตลาดมาแล้ว มิใช่ราคาที่ชาวประมงจะได้รับ หากพิจารณาโดยส่วนรวมแล้ว จะต้องหักส่วนเหลือมราคาออกจะเห็นว่าชาวประมงจะได้ราคาปลาสูงขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ตารางที่ 4.28 ราคาเฉลี่ยและอัตราการเปลี่ยนแปลงราคาของสินค้าสัตว์ที่สำคัญ

ชนิดของสัตว์น้ำ	ราคาเฉลี่ย บาท/กิโลกรัม					อัตราการเปลี่ยนแปลงราคา (ร้อยละ)	
	พ.ศ. 2515	พ.ศ. 2518	พ.ศ. 2520	พ.ศ. 2521	พ.ศ. 2523	ระหว่างปี 2515-2523	ระหว่างปี 2521-2523
ปลาใหญ่	7.19	11.00	12.00	18.00	23.00	219.88	27
ปลาสงใหญ่	5.88	5.00	9.00	10.00	12.00	104.08	20
ปลากระพงขาว	18.12	30.00	41.25	47.00	50.00	175.93	6.88
ปลากูเรา	13.31	22.00	28.00	35.00	40.00	200.52	14.28
ปลาจะละเม็ดขาว	34.31	45.00	55.00	50.00	55.00	60.30	10
ปลาจะละเม็ดดำ	10.68	18.00	20.00	24.00	25.00	135.18	0.41
ปลาอินทรี	9.74	16.00	23.53	28.00	30.00	208.00	7.14
ปลาโอ	2.91	5.50	8.00	12.00	14.00	381.09	16.66
ปลาแดง	5.20	8.00	12.00	18.00	20.00	284.61	11.11
ปลาใบขนุน	21.20	22.00	25.00	25.00	25.50	20.28	2
ปลาหมึก	4.62	14.00	9.00	13.00	15.25	69.70	17.30
ปลาทะเล	9.38	11.50	17.00	18.00	29.01	209.27	61.16
กุ้งลายใหญ่	50.50	68.00	111.52	125.00	140.00	177.22	12
กุ้ง	30.06	30.50	35.00	40.00	45.00	49.70	12.5
อัตราการเปลี่ยนแปลงราคาเฉลี่ย						163.98	15.56

ที่มา : งานเตรียมการโครงการประมงและขนาน กรมประมง