# การพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย

**Development of Transport Framework for Seafood Industry in the south of Thailand**

นางธัชพรรณ หนูเนียม[1]
รองศาสตราจารย์ ดร.ปรุงศักดิ์ อัตพุฒ[2]
ศาสตราจารย์ ดร.จงจิตร์ หิรัญลาภ[3]
[1]นักศึกษาระดับปริญญาเอก วิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิตสาขาวิชา เทคโนโลยีอุตสาหกรรม
มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี
[2]คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
[3]คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

**บทคัดย่อ**

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณ โดยกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้บริหารโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ทั้งหมด 14 จังหวัด รวมจำนวนทั้งสิ้น 191 คน ผู้วิจัยนำมากำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางของเครจ์ซี่และมอร์แกน (Krejcie & Morgan) จำนวน 127 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ทดสอบสมมติฐานได้แก่ การวิเคราะห์ถดถอยแบบหลายขั้นตอน

ผลการวิจัยพบว่า การพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย คือ (1) การจัดการรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในภาพรวม พบว่า การพัฒนารูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 3.53, S.D.= 0.45) (2) รูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ =3.53, S.D. = 0.48 ) และผลการวิเคราะห์ตัวแปรปัจจัยการจัดการรูแบบขนส่งกับการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยในภาพรวม พบว่า การจัดการการรูปแบบขนส่งกับการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยในภาพรวม ในด้านการตรวจสอบและประเมินผล ด้านคุณภาพบุคลากร ด้านเวลาในการขนส่งสินค้าและด้านผู้นำองค์กรมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยในภาพรวมอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ส่วนผลการวิเคราะห์ตัวแปรรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปกับการพัฒนารูปแบบขนส่งที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของ

ประเทศไทย ในภาพรวมพบว่า รูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปกับการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยในภาพรวม ในด้านการขนส่งทางน้ำ ด้านการขนส่งทางรถยนต์ และด้านการขนส่งทางรถไฟมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ในภาพรวมอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

**คำสำคัญ**

การพัฒนา, รูปแบบการขนส่ง, อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป

**Abstract**

The objectives of this research are: 1) to study on management of transportation model of processed seafood industry in the southern provinces of Thailand. This research was conducted in a form of quantitative research with a sample group that was 191 executives of processed seafood factories in 14 southern provinces of Thailand. The researcher classified 127 samples of the sample group for conducting this research by using the Table of Krejcie & Morgan. Tool used in data collection was questionnaire and statistics used in basic data analysis were frequency, percentage, mean, and Standard Deviation. Statistics used in hypothesis testing were Multiple Regression Analysis.

The results showed that :

The results of study on transportation model management of processed seafood industry in the southern provinces of Thailand showed that: (1) For overall picture of appropriate transportation model management of processed seafood industry, it was found that the overall picture of transportation model management of processed seafood industry was in high level (X = 3.53, S.D. = 0.45). When considering on each aspect, it was found that the mean of the operation of organizational leader, expenditure, technology, personnel quality, and performance evaluation was in high level while the mean of the operation of transportation's duration, rules and regulations was in moderate level; (2) The overall picture of appropriate transportation model management of processed seafood industry was in high level (X = 3.53, S.D. = 0.48). When considering on each aspect, it was found that the mean of the operation of water transportation and land transportation was in high level. For the mean of the operation of rail transportation and air transportation was in moderate level; and The results of hypothesis testing showed that : from analyzing on variables of transportation model management and transportation model management of processed seafood industry in the southern provinces of Thailand, in overall, it was found

that transportation model management and transportation model management of processed seafood industry in the southern provinces of Thailand on performance evaluation, personnel quality, transportation's duration, and organizational leader had the positive relationship with the overall picture of transportation model management of processed seafood industry in the southern provinces of Thailand with statistical significance of 0.05 ; and When considering the overall picture of variables of transportation model of processed seafood industry and transportation model management of processed seafood industry in the southern provinces of Thailand, it was found that the overall picture of transportation model management of processed seafood industry in the southern provinces of Thailand on water transportation, land transportation, and rail transportation had the positive relationship with the overall picture of transportation model management of processed seafood industry in the southern provinces of Thailand with statistical significance of 0.05.

**Keywords**

Development , Transport Framework, Seafood Industry

**บทนำ**

ประเทศไทยการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อใช้เป็นกรอบในการกำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. 2504 โดยมุ่งเน้นทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การลงทุน ในสิ่งก่อสร้างขั้นพื้นฐาน ในรูปแบบของระบบการคมนาคมและการขนส่งระบบเชื่อนชลประทานและพลังงาน สาธารณูปโภค ขยายการผลิตสาขาเกษตร ปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก กระจายรายได้และการมีงานทำในภูมิภาค รวมทั้งเร่งบูรณะปรับปรุงการบริหารทรัพยากรหลักของประเทศและการนำเอาทรัพยากรของประเทศ มาใช้โดยกำหนดแผนงานและโครงการให้มีผลในการปฏิบัติทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 เป็นแผนที่มีการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่มีคุณภาพและยั่งยืน โดยสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการรัฐวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ผลักดันให้มีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศให้เข้มแข็งและแข่งขันได้ด้วย มีการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มุ่งการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม ให้มีคุณภาพและยั่งยืน โดยกำหนดยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภาคต่างๆ มุ่งพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้องพัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยง

การพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดนและเขตเศรษฐกิจชายแดนตลอดนจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนใต้ของประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559), 2555 : บทนำ)

ในการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศเป็นการจัดทำนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, 2547) และรูปแบบการขนส่งเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่ย่อโลกให้เล็กลง ซึ่งได้ปฏิเสธกฎของธรรมชาติที่ว่าด้วยระยะทางและเวลาไปจากเดิม นับตั้งแต่โบราณกาลที่มนุษย์ออกเดินทางเพื่อการล่าสัตว์มาเป็นอาหาร การเดินทางไปมาหาสู่กัน มีการอพยพย้ายถิ่นฐาน มนุษย์ก็ได้เริ่มต้นจากการนำสัตว์มาเป็นพาหนะเพื่อการเดินทางและขนส่งสิ่งของสัมภาระต่างๆ ตราบเท่าที่มนุษย์ยังคิดค้นวิวัฒนาการ รูปแบบของยานพาหนะก็จะยังคงพัฒนาต่อไป เพื่อให้ ก้าวผ่านข้อจำกัดต่างๆ อันได้แก่ ถนนหนทางที่ทุรกันการ ผืนน้ำกว้างใหญ่หรือท้องทะเล แม้แต่ท้องฟ้าหรือห้วงอวกาศล้วนเป็นบทพิสูจน์ว่ามนุษย์สามารถที่จะสร้างสิ่งประดิษฐ์ที่เรียกว่า “ยานพาหนะ” ขึ้นมาท้าทายธรรมชาติได้ทุกเมื่อ และหากจะแบ่งกลุ่มยานพาหนะตามลักษณะ การใช้งานก็น่าจะแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ กล่าวคือ ยานพาหนะเพื่อการขนส่งบุคคลและยานพาหนะเพื่อการขนส่งสิ่งของหรือสินค้า

การขนส่งจึงมิใช่เรื่องของการพัฒนายานพาหนะหรือการแข่งขันทางด้านยนต์กรรมเทคโนโลยีเท่านั้น แต่ยังต้องคำนึงถึงระบบกระบวนการที่เรียกว่าการขนส่งหรือกระบวนการบริหารจัดการ ด้านการขนส่งอย่างเป็นระบบ อาทิเช่น ในแง่ของการขนส่งบุคคลก็จำเป็นต้องมีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ในแง่ของการขนส่งสินค้าก็ยิ่งต้องใช้วิธีการทางโลจิสติกส์เข้ามาบูรณาการอย่างเป็นระบบ ในการขนส่งสินค้าในยุคเริ่มแรกของการขนส่งเพื่อการค้าขายก็อาจจะเป็นการขนส่งโดยใช้เป็นยานพาหนะเทียมเกวียน ชักลากสิ่งของ หรือล้อเลื่อน โดยอาศัยแรงงานจากสัตว์ เช่น ช้าง ม้า ลา ล่อ อูฐ กวาง หรือแม้แต่สุนัข เป็นต้น หลังจากนั้นก็พัฒนาไปสู่ระบบรางเพื่อให้ขนส่งสินค้าได้จำนวนมากเท่าที่จะมากได้และก้าวเข้าสู่ยุคของการเดินทางข้ามมหาสมุทร การขนส่งสินค้าทางเรือจึงเป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลายและได้ก่อกำเนิดกฎกติกาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล (ทางน้ำ) ขึ้นและเป็นแม่บทของระบบการขนส่งสินค้าสมัยใหม่ ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่โลกจะพัฒนาอุตสาหกรรมทางการบินไปสู่เชิงพาณิชย์ มีการสร้างเครื่องบินขนส่งขนาดใหญ่ เพื่อการลำเลียงสินค้า โดยเฉพาะที่เรียกว่า เครื่องบินบรรทุกสินค้า (Air Freighter) และการขนส่งสินค้าก็ยังคงปรับเปลี่ยนรูปแบบวิธีการไปอย่างต่อเนื่องจากนวัตกรรมใหม่ๆ อันเป็นผลผลิตทางเทคโนโลยีที่ก้าวล้ำไปอย่างไม่หยุดยั้ง อันได้แก่ การขนส่งน้ำมันและก๊าซทางระบบท่อส่งหรือท่อลำเลียง ซึ่งไม่ต้องใช้ยานพาหนะแต่อย่างใดและล่าสุดก็คือ การอัพโหลดและดาวน์โหลดผ่านระบบอินเทอร์เน็ตด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โทรศัพท์มือถือหรืออื่นๆ ซึ่งได้ข้ามผ่านข้อจำกัดของรูปแบบและยานพาหนะไปแล้ว ใน

การกำหนดรูปแบบของการขนส่งไว้เพื่อเป็นบรรทัดฐานเดียวกันได้ ดังนี้ คือ การขนส่งทางน้ำ หรือทางเรือ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางรถยนต์ หรือทางรถบรรทุก การขนส่งทางรถไฟหรือระบบราง และการขนส่งทางระบบท่อ คุณลักษณะของรูปแบบการขนส่งแต่ละรูปแบบ ซึ่งมีคุณลักษณะของข้อดีและข้อเสียของแต่ละรูปแบบการขนส่งแตกต่างกัน ดังนี้ 1)การขนส่งทางน้ำรวมถึงการขนส่งทางแม่น้ำและทางทะเล โดยทั่วไปการขนส่งทางน้ำจะใช้เรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ ขนส่งสินค้าได้ทีละมากๆ โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล ซึ่งการขนส่ง ทางน้ำต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญคือท่าเรือ ข้อดีคือต้นทุนต่อหน่วยต่ำ 2)การขนส่งทางรถยนต์ การขนส่งในเกือบทุกกรณี จะต้องอาศัยการขนส่งทางรถยนต์ เพราะเป็นการขนส่งที่สามารถจะเข้าถึงต้นทางและปลายทางได้ ข้อดีคือ ไม่ต้องมีการขนถ่ายซ้ำ ให้บริการได้อย่างรวดเร็ว เพราะค่อนข้างเดินทางได้เร็วและไม่ต้องมีการขนถ่ายซ้ำ สามารถรักษาต้นทุนบรรจุภัณฑ์ให้ต่ำได้ เพราะระวางสินค้าไม่จำเป็นต้องทนแรงกระแทกสูง 3)การขนส่งทางรถไฟ โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการขนส่งทางรถไฟ คือ รางรถไฟและสถานีขนส่งสินค้า โดยรางรถไฟเป็นโครงสร้างที่กำหนดเส้นทางตายตัว ดังนั้น จึงต้องมีปริมาณ การใช้ที่สูงจึงเกิดความคุ้มค่าในการสร้างเส้นทางหนึ่งๆ ขึ้นมาข้อดีคือ ต้นทุนค่อนข้างต่ำ สามารถขนส่งได้ทีละมากๆ ในบางประเทศรถไฟมีขบวนยาวเป็นกิโลเมตรและสามารถตั้งตู้ขนส่งได้ สองชั้น 4)การขนส่งทางอากาศ โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของการขนส่งทางอากาศคือ ท่าอากาศยาน และเนื่องจากข้อจำกัดของขนาดอากาศยาน การขนส่งในรูปแบบนี้จึงมักจำกัดอยู่ในรูปแบบของหีบห่อข้อดี คือ รวดเร็วสูง และมีเวลาที่ชัดเจนสามารถรักษาต้นทุนบรรจุภัณฑ์ให้ต่ำได้ เพราะระวางสินค้าไม่จำเป็นต้องทนแรงกระแทกสูง และ5)การขนส่งทางท่อ การส่งทางท่อต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐานคือ ท่อขนส่ง ซึ่งโดยทั่วไปจะใช้ขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันและก๊าซข้อดีคือ ต้นทุนในการขนส่งต่ำไม่ต้องมีบรรจุภัณฑ์

สำหรับอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย ประเทศไทยจัดเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในด้านการพัฒนาการประมงจนสามารถติดอันดับหนึ่งในสิบของโลกที่มีผลผลิตสูงและยังติดอันดับต้นๆ ของผู้ส่งออกสินค้าประมงมาตั้งแต่ปี 2535 โดยผลผลิตมวลรวมในสาขาประมงมีมูลค่า 98.9 พันล้านบาท คิดเป็น 11.87 เปอร์เซ็นต์ ของผลผลิตมวลรวมของภาคเกษตร หรือร้อยละ 1.27 ของผลผลิตมวลรวมของประเทศ กิจกรรมประมงเกี่ยวข้องกับคนไทยจำนวนมากในหลายกิจกรรม โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งหรือบริเวณใกล้เคียง นับเป็นหมู่บ้านได้มากกว่า 2,000 หมู่บ้าน มีครัวเรือนที่ทำประมงทะเลตามข้อมูลของสำมะโนประมงทะเล ปี 2543 จำนวน 55,981 ครัวเรือน และมีตลาดแรงงานรองรับถึง 826,657 คน โดยอยู่ในภาคของประมงทะเล 161,670 คน เป็นผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง 77,870 คน อยู่ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องกับการประมง 183,100 คน ที่เหลืออยู่ในภาคของผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด พื้นที่ทำการประมงในอาณาเขตประเทศไทย 6 แห่ง ได้แก่ อ่าวไทยฝั่งตะวันออก อ่าวไทยตอนใน อ่าวไทยฝั่งตะวันตกตอนบน อ่าวไทยฝั่งตะวันตกตอนล่าง อ่าวไทยตอนกลาง และฝั่งทะเลอันดามัน รวมทั้งการทำประมงนอกน่านน้ำในประเทศเพื่อนบ้านและการทำประมงในทะเลหลวงด้วย ผลผลิตการประมงส่วนหนึ่งได้นำมาใช้บริโภคเป็น

อาหารโปรตีนที่สำคัญสำหรับคนในประเทศ ซึ่งปริมาณการบริโภคสัตว์น้ำในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา อยู่ระหว่าง 25 - 30 กิโลกรัมต่อคนต่อปี ผลผลิตอีกส่วนถูกส่งออกขายสู่ตลาดโลกนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ

สำหรับอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย นับว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพมากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ในอาเซียน จะพบว่า อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย มีการพัฒนาองค์ความรู้ กระบวนการผลิต การรักษาคุณภาพ มาตรฐานด้านอาหารและความปลอดภัยได้ดีที่สุดในอาเซียนซึ่งทั่วโลกให้การยอมรับ เนื่องจากจุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย เริ่มมาจากการเป็นประเทศคู่ค้าของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นประเทศที่ใส่ใจในคุณภาพและความปลอดภัยของอาหารและมาตรฐานสินค้าที่สูง ทำให้ไทยได้รับการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้าและได้รับการถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่ประเทศคู่ค้าเหล่านั้นกำหนด จึงทำให้อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทยในปัจจุบันเป็นสินค้าที่ได้มาตรฐานในระดับสากล แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจัยหลักในการผลิตของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป คือ วัตถุดิบและแรงงาน วัตถุดิบที่ใช้ต้องอาศัยทรัพยากรจากธรรมชาติ ซึ่งในปัจจุบันสัตว์น้ำมีจำนวนลดลงทำให้วัตถุดิบในการผลิตขาดแคลน อีกทั้งจำนวนแรงงานในประเทศในอุตสาหกรรมนี้มีจำนวนลดลง และอัตราค่าจ้างแรงงานของไทยเพิ่มสูงขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปเริ่มมีการขยายการผลิตไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อแก้ไขปัญหาด้านวัตถุดิบและแรงงานที่เกิดขึ้น อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทำประมง เนื่องจากวัตถุดิบมาจากการจับสัตว์น้ำตามธรรมชาติและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ซึ่งจากข้อมูล กรมประมง พบว่า พื้นที่ที่มีศักยภาพและเหมาะสมแก่การทำประมง คือ พื้นที่ภาคใต้ โดยในปี 2555 พบว่า ปริมาณสัตว์น้ำของไทย ร้อยละ 61.7 เป็นสัตว์น้ำจากภาคใต้ และภาคอื่นๆ ร้อยละ 38.3

จากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาถึงการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อศึกษาและการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพสูงเพื่อให้เกิดความมั่นใจในระบบการขนส่งที่ได้มาตรฐานตามระบบสากล

**วัตถุประสงค์ของการวิจัย**

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย

**ขอบเขตการวิจัย**

1. ขอบเขตประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้จากผู้บริหาร โรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ทั้งหมด 14 จังหวัด จำนวน 191 คน

2. ขอบเขตตัวแปร

2.1) ตัวแปรต้น ประกอบด้วย การจัดการรูปแบบขนส่ง ได้แก่ ผู้นำองค์กร ด้านค่าใช้จ่าย ด้านระยะเวลา ด้านกฎระเบียบ ด้านเทคโนโลยี ด้านปริมาณและคุณภาพบุคลากร และ ด้านการควบคุมและการติดตามสินค้า

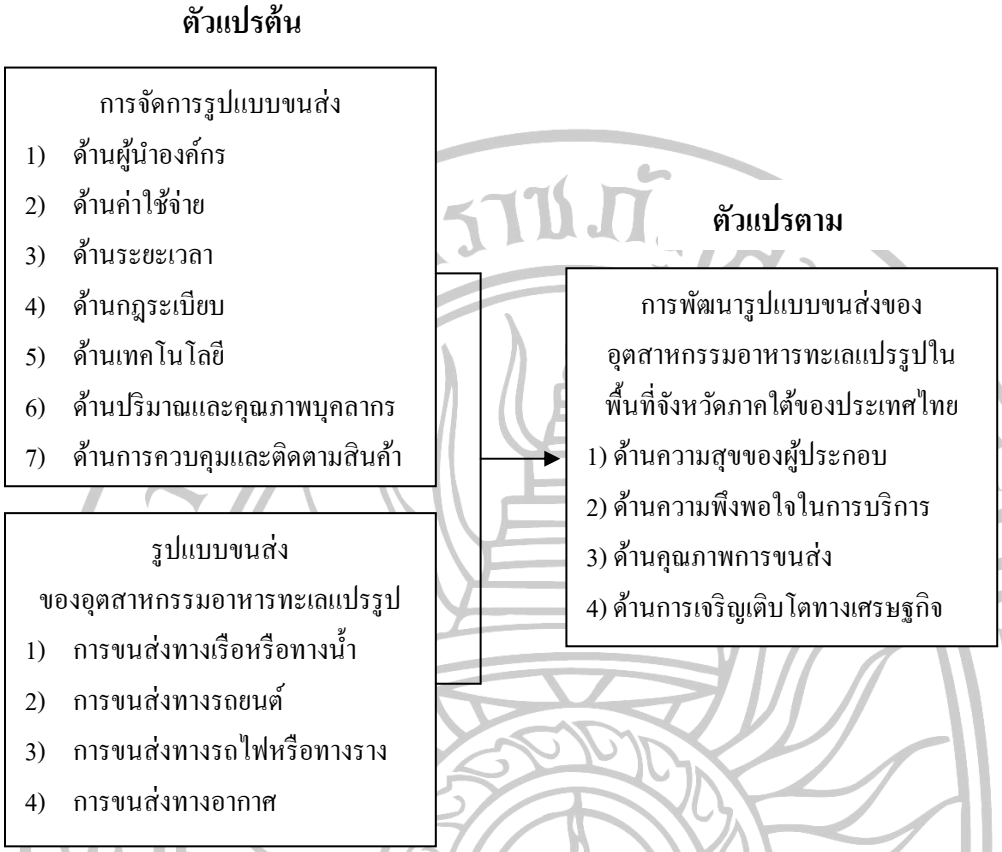
2.2) ตัวแปรตาม ประกอบด้วย การพัฒนารูปแบบขนส่งที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ได้แก่ ด้านความสุขของผู้ประกอบการ ด้านความพึงพอใจในการบริการ ด้านคุณภาพการขนส่ง และ ด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

3. ขอบเขตเวลา

ผู้วิจัย ใช้ระยะเวลาศึกษาตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2556 - ธันวาคม 2558

**การทบทวนวรรณกรรม**

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยศึกษาข้อมูลเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี นโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป นโยบายการจัดการรูปแบบอาหารทะเลแปรรูป กระทรวงอุตสาหกรรม การจัดการอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป การจัดการรูปแบบการขนส่ง รูปแบบการจัดการที่เหมาะสม การประเมินผล ความพึงพอใจ บริบทพื้นที่อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในจังหวัดภาคใต้และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรูป เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัยได้ ดังนี้




**ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย**

**วิธีดำเนินการวิจัย**

การวิจัยในเรื่องการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยศึกษาโดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) วิธีการค้นหาความรู้และความจริงเน้นข้อมูลเชิงตัวเลขซึ่งใช้วิธีการทางสถิติช่วยในการวิเคราะห์และประมวลข้อสรุปให้เกิดความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุดและนำงานที่ได้จากการวิจัยมาเป็นแนวทางในการจัดรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยว่ารูปแบบใดเหมาะสมมากที่สุด

2. ขั้นตอนการวิจัย

2.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

2.1.1 ประชากร ผู้วิจัยได้เลือกใช้ประชากรจากผู้บริหารโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ทั้งหมด 14 จังหวัด รวมจำนวน 191 คน

2.1.2 กลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยเลือกสุ่มตัวอย่างประชากรจากผู้บริหารโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ทั้งหมด 14 จังหวัด รวมจำนวน ทั้งสิ้น 191 คน ผู้วิจัยนำมากำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie& Morgan) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 127 คน

2.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

2.2.1 ตัวแปรต้น ประกอบด้วย การจัดการรูปแบบขนส่งและรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป คือ 1) การจัดการรูปแบบขนส่ง ได้แก่ (1) ด้านผู้นำองค์กร (2) ด้านค่าใช้จ่าย (3) ด้านระยะเวลา (4) ด้านกฎระเบียบ (5) ด้านเทคโนโลยี (6) ด้านปริมาณและคุณภาพบุคลากร และ (7) ด้านการควบคุมและติดตามสินค้า และ 2) รูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ได้แก่ (1) การขนส่งทางเรือหรือทางน้ำ (2) การขนส่งทางรถยนต์ (3) การขนส่งทางรถไฟหรือทางราง (4) การขนส่งทางอากาศ และ (5) การขนส่งทางท่อ

2.2.3 ตัวแปรตาม ประกอบด้วย การพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ได้แก่ 1) ด้านความสุขของผู้ประกอบการ 2)ด้านความพึงพอใจในการบริการ 3) ด้านคุณภาพการขนส่ง และ 4) ด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลเอกสาร แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประเด็นของคำถามเป็นแบบปลายปิด ลักษณะของคำถามที่ให้เลือกตอบตามความเป็นจริงที่ผู้ตอบเห็นว่าใกล้เคียงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด และแบบปลายเปิด ลักษณะของคำถามเป็นคำถามที่ให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นเสนอแนะเรื่องที่เกี่ยวข้อง

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยทำหนังสือจากมหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรีถึงผู้บริหารโรงงานอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูล โดยแจกแบบสอบถามกับประชากรกลุ่มตัวอย่างจำนวน 127 คน

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ คือ 1) สถิติเชิงพรรณนาได้ ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์การจัดการขนส่ง สถิติที่ใช้คือ ค่าเฉลี่ย (Mean : $\overline{X}$) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) 2) สถิติเชิงอนุมาน ใช้สำหรับการวิเคราะห์การจัดการรูปแบบขนของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของ

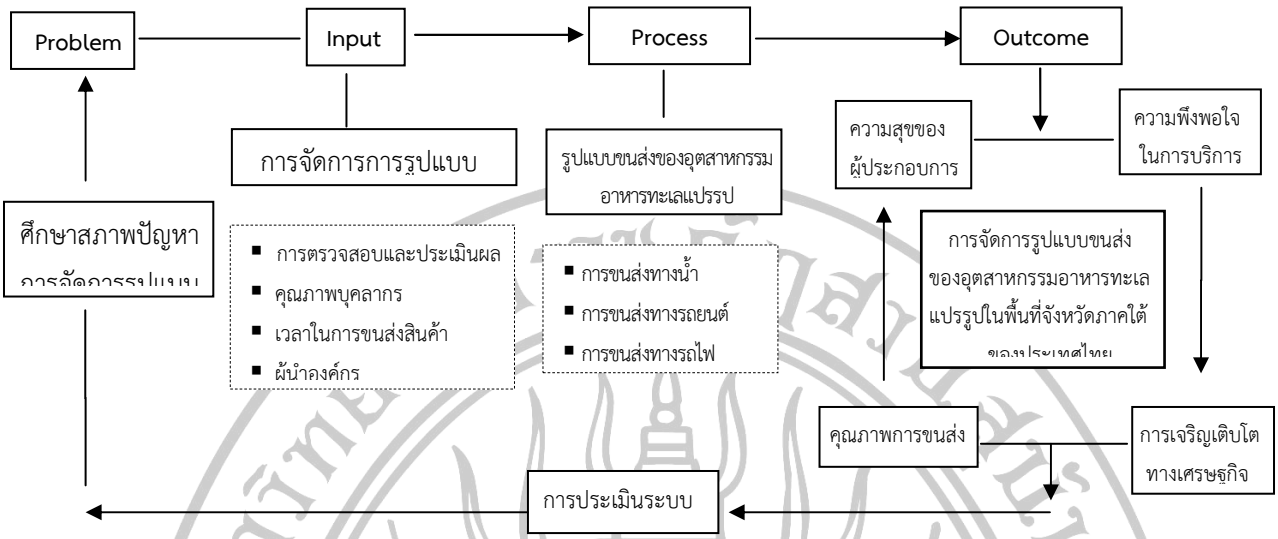
ประเทศไทย ผู้วิจัยใช้สถิติทดสอบสมมติฐานการวิเคราะห์ของการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย โดยใช้สถิติการวิเคราะห์การถดถอยแบบหลายขั้นตอน (Stepwise Multiple Regression Analysis)

**ผลการวิจัย**

การวิจัยเรื่องการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย โดยภาพรวมผู้วิจัยสรุปได้ดังนี้

ผลการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย พบว่า 1) การจัดการรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในภาพรวม พบว่า การพัฒนารูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}$= 3.53, S.D.= 0.45) และ 2) รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}$=3.53, S.D. = 0.48 ) 3)ผลการวิเคราะห์ตัวแปรปัจจัยการจัดการรูแบบขนส่งกับการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยในภาพรวม พบว่า การจัดการการรูปแบบขนส่งกับการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยในภาพรวม ในด้านการตรวจสอบและประเมินผล ด้านคุณภาพบุคลากร ด้านเวลาในการขนส่งสินค้าและด้านผู้นำองค์กรมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการจัดการรูปแบบขนส่งที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยในภาพรวมอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และ4)ผลการวิเคราะห์ตัวแปรรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปกับการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ในภาพรวมพบว่า รูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปกับการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยในภาพรวม ในด้านการขนส่งทางน้ำ ด้านการขนส่งทางรถยนต์ และด้านการขนส่งทางรถไฟมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ในภาพรวมอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผู้วิจัยได้สรุปและเสนอการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยที่เหมาะสมดังปรากฏในแผนภาพที่ 2




สามารถอธิบายการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยที่เหมาะสมได้ตามลำดับขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่1 ศึกษาสภาพปัญหา (Problem) จำเป็นต้องมีการวิเคราะห์ปัญหาการจัดการรูปแบบขนส่งต่างๆ ในแต่ละรูปแบบมีข้อดีและข้อด้อยที่แตกต่างกัน การตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบการขนส่งใดขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เป็นต้นว่า อัตราค่าระวาง ความรีบด่วน การเข้าถึงบริการให้มีประสิทธิภาพสูง

ขั้นตอนที่ 2 ปัจจัยนำเข้า (Input) ปัจจัยหนึ่งในการสร้างอรรถประโยชน์ ในการขนส่งในด้านการตรวจสอบและประเมินผลด้านคุณภาพบุคลากรด้านเวลาในการขนส่งสินค้า เพื่อให้เกิดการจัดรูปแบบขนส่งในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งให้มีประสิทธิภาพ

ขั้นตอนที่ 3 กระบวนการ (Process) กระบวนการในการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยต้องประกอบไปด้วย 1) การขนส่งทางน้ำ 2) การขนส่งทางรถยนต์และ 3) การขนส่งทางรถไฟและสนับสนุนให้งานของกิจกรรมหลักดำเนินไปได้สะดวก ได้แก่ การจัดการด้านโกดัง การยกขน การบรรจุหีบห่อ การจัดซื้อจัดหา การจัดตารางผลิตภัณฑ์ การจัดการในระบบของการขนส่ง คือไปให้ถึงที่หมายอย่างถูกต้อง รวดเร็ว ทันเวลา

ขั้นตอนที่ 4 การประเมิน (Evaluation) จำเป็นต้องทบทวนกระบวนการขั้นตอนที่ 1 ถึง ขั้นตอนที่ 3 เพื่อนำมาสู่ขั้นศึกษาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสม โดยการประเมินการผลการจัดการรูปแบบขนส่งให้ดีที่สุด

ขั้นตอนสุดท้ายนำเสนอการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ในด้านความสุขของผู้ประกอบการ ด้านความพึงพอใจในการบริการ ด้านคุณภาพการขนส่ง และด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ภายหลังจากที่ได้มีการประเมินระบบรูปแบบขนส่งที่เหมาะสม

**อภิปรายผลการวิจัย**

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้อภิปรายผลการวิจัยเรื่องการพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย ในประเด็นดังต่อไปนี้

1) การพัฒนารูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย พบว่า การจัดการรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า รัฐบาลมีการจัดการรูปแบบการขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปได้เป็นอย่างดี โดยมีการดำเนินการในด้านต่างๆ ที่อย่างเหมาะสมซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของกาญจน์วจี ธนโชติรุ่งสาทิส (2557) ได้ทำการศึกษาประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ พบว่า โลจิสติกส์ขนส่งทางน้ำมีการขนส่งอยู่ในระดับปานกลาง และโลจิสติกส์ขนส่งทางถนนมีการขนส่งอยู่ในระดับมาก ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในต้นทุนการขนส่งอยู่ในระดับมาก เวลาในการขนส่งอยู่ในระดับมาก และความน่าเชื่อถือในการขนส่งอยู่ในระดับมาก และสอดคล้องกับผลการวิจัยของวนิดา ศักดี (2550) ได้ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรมฮาลาลของประเทศไทย : กรณีศึกษาอาหารทะเลแปรรูป ผลการศึกษา พบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการผลิตและส่งออกอาหารทะเลแปรรูปรายสำคัญของโลกและอาหารทะเลแปรรูปเป็นสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุดในกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร ส่วนรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในภาพรวมรัฐบาลได้มีการดำเนินการการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งทางรถยนต์ โดยมีการส่งเสริมให้มีการปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของทิฆัมพร ทองประสาร (2556) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า กรณีศึกษาบริษัท ABC Frieght ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ทำการตอบแบบสอบถามเลือกใช้บริการขนส่งทางทะเลมากกว่าการขนส่งทางอากาศ และผลที่ได้จากแบบจำลอง คือ เมื่อราคาของการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้น ทางผู้ขนส่งจะทำการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งในด้านของเวลาหากเวลาในการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้น ผู้ขนส่งจะทำการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งและเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงความถี่ในการขนส่งทางทะเล ผู้ขนส่งจะเปลี่ยนอุปสงค์ลง รูปแบบการขนส่ง ซึ่งผลที่ได้จากแบบจำลองดังกล่าวสามารถนำไปใช้ในการออกแบบตัวชี้วัดการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งได้ในอนาคต

**ข้อเสนอแนะ**

1. ข้อเสนอแนะเพื่อการนำผลการวิจัยไปใช้งาน

1) รัฐควรการกำหนดนโยบายการพัฒนาของรัฐทั้งระดับประเทศและระดับพื้นที่โดยให้ความสำคัญการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่

2) รัฐต้องปฏิรูปกฎหมายให้ทันสมัยในการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยให้เหมาะสมตลอดเวลา

2. ข้อเสนอแนะเพื่อวิจัยครั้งต่อไป

1) จากการวิจัยนี้ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับการจัดการรูปแบบขนส่งเฉพาะด้านนั้นๆ

2) ควรมีการวิจัยเปรียบเทียบการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทย

3) ควรมีการวิจัยในการจัดการรูปแบบขนส่งของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปในพื้นที่จังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยของพื้นที่อื่นๆ ต่อไป

**เอกสารอ้างอิง**

กาญจน์วจี ธนโชติรุ่งสาทิส. (2557).**ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโลจิสติกส์ขนส่งข้าวไทยในเส้นทางขนส่งจากจังหวัดนครสวรรค์-ส่งออกต่างประเทศ.** ปริญญาดุษฎีนิพนธ์ คณะวิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ.มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

วนิดา ศักดี. (2550).การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลของประเทศไทย : กรณีศึกษาอาหารทะเลแปรรูป. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ทิฆัมพร ทองประสาร. (2556).**ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งของผู้ใช้บริการขนส่ง สินค้า กรณีศึกษาบริษัท ABC Frieght.**ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการขนส่งและโลจิสติกส์, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา

ศูนย์สารสนเทศโรงงานอุตสาหกรรม., กรมโรงงานอุตสาหกรรม. (2557). แนวทางสำหรับผู้ปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมตามเกณฑ์มาตรฐานความรับผดชอบของ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อสังคม (Standard for Corporate Social Responsibility : CSR-DIW). กรุงเทพฯ: บริษัทอมรินทร์พริ้นติ้ง แอนด์พับลิชชิ่งจำกัด (มหาชน).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย. (2547).ระดับความสามารถแข่งขันของธุรกิจไทยสำนักงานวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมภายใต้คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.).กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย.