บทคัดย่อ

ระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC (Luangprabang-lndochina-Mawlamyine Economic Corridor) เป็นแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ๑ กับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา และ สปป.ลาว เข้าด้วยกัน อันจะนำมาซึ่งโอกาสทางเศรษฐกิจร่วมกันระหว่างประเทศดังกล่าว งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานศูนย์กระจายสินค้าประมงเชื่อมโยงภาคเหนือตอนล่างกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถรองรับต่อปริมาณความต้องการสินค้าประมงในเขตพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1 ของประเทศไทยจำนวน 22 จังหวัด รวมไปถึงอีก 4 แขวงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้แก่ แขวงไชยะบูลี แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และนครหลวงเวียงจันทน์ โดยงานวิจัยนี้ได้ทำการรวบรวมข้อมูลทั้งปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง ผลการวิเคราะห์จากโครงการย่อยทั้ง 3 โครงการ ประยุกต์ใช้กลยุทธ์การวิเคราะห์สภาพ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค เพื่อประเมินสภาพแวดล้อมและศักยภาพ อีกทั้งประยุกต์ใช้ทฤษฎี TOWS Matrix เพื่อใช้ช่วยในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาตามตัวขับเคลื่อนสมรรถนะของโซ่อุปทาน (Supply Chain Drivers) ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory) การขนส่ง (Transportation) ข้อมูล (Information) การจัดหา (Sourcing) และการกำหนดราคา (Pricing) เพื่อสรุปเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานศูนย์กระจายสินค้าประมงเชื่อมโยงภาคเหนือตอนล่าง ๑ กับประเทศเพื่อนบ้าน

จากผลการวิจัยในการพิจารณาความเหมาะสมของตำแหน่งที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้าประมงในพื้นที่ศึกษา โดยการประยุกต์ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการเปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า พบว่าการมีศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ศึกษา 1 แห่ง จะสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าประมงน้ำเค็มลง เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีไม่มีศูนย์กระจายสินค้าถึง 260,006 บาทต่อวัน และหากมีศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ ตั้งแต่ 2 ถึง 4 แห่ง จะสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าประมงน้ำเค็มลงได้ถึง 479,312 บาทต่อวัน 634,682 บาทต่อวัน และ 627,830 บาทต่อวัน ตามลำดับ หรือ คิดเป็นร้อยละ 37.70, 49.92 และ 49.38 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ค่าใช้จ่ายโดยรวมในการขนส่งสินค้าจะลดลงเรื่อย ๆ เมื่อมีการเพิ่มศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ศึกษา จำนวนตั้งแต่ 1 แห่งขึ้นไป แต่ไม่ควรเกิน 3 แห่ง และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าโดยรวมจะเพิ่มขึ้นเมื่อมีศูนย์กระจายสินค้า จำนวน 4 แห่ง ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าจำนวนสถานที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่เหมาะสม ควรมีจำนวนตั้งแต่ 1 แห่ง แต่ไม่ควรเกิน 3 แห่ง และจากผลการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ด้วยวิธีการคัดกรองขั้นต้น (Weight Marking Method) และวิธีกระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) พบว่า พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก และอุดรธานี เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงสุดในการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า 3 อันดับแรก อีกทั้งจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานศูนย์กระจายสินค้าประมงเชื่อมโยงภาคเหนือตอนล่างกับประเทศเพื่อนบ้านด้วยตัวขับเคลื่อนสมรรถนะของโซ่อุปทานทั้ง 6 ประการ

Abstract

Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor (LIMEC) is one of the most important economic lines that can connect the lower northern provinces to the nearby countries, including Myanmar and Laos. This connection can make a large number of opportunities in term of international economy between them. The objective of this research was to analysis the supply chain and logistic system of distribution center (DC) for fishery products connecting the lower northern provinces to the nearby countries. The research framework is; (i) 22 provinces located on the northern and northeastern zone 1 of Thailand and (ii) 4 districts of Laos containing Xaignabouli, Luang Prabang, Vientiane (sometimes called Phonhong district), and Vientiane Prefecture. This research collected both of the primary data from many involved experts and secondary data from many literatures dealing with fisheries.

The results of this work were divided to two scenarios. The first scenario is sum of policy recommendations in agreement with supply chain and logistic system connecting the lower northern provinces to the nearby countries. The sum was analyzed and synthesized by SWOT and TOWS matrix. The SWOT matrix is for identifying the environment and potential of the three best locations for DC in term of strengths, weaknesses, opportunities, and obstacles. The TOWS matrix is for identifying the strategies according to supply chain drivers (facilities, inventory, transportation, information, sourcing, and pricing).

Another scenario relates to the appropriate location for distribution center of fishery products. The results derived from development mathematical model in order to compare efficiency of transportation costs in two cases study. The first case showed that if there is only one DC located within a selected province, the transportation cost can be reduced around 260,006 Baht/day when compared with without DC consideration. The second case reported that in case of 2 – 4 DCs can decrease the total transportation cost by 479,312 Baht/day (or 37.70%), 634,682 Baht/day (or 49.92%) and 627,830 Baht/day (or 49.38%) in order. These demonstrated that the appropriate number is 3 DCs located on the three best locations. The three best locations for distribution center of fishery products selected by Weight Marking Method and Analytic Hierarchy Process (AHP) tool were Chiang Mai, Phitsanulok, and Udon Thani province, respectively.