บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ได้ศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณความต้องการสินค้าประมงน้ำเค็มของพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1 ของประเทศไทย แขวงไชยะบุรี แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และนครหลวงเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาว และได้ทำการประเมินศักยภาพเส้นทางการขนส่งสินค้าประมงน้ำเค็ม เพื่อเชื่อมโยงแหล่งสินค้าประมงน้ำเค็มที่สำคัญจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาไปยังผู้บริโภคในพื้นที่ต่างๆ ผ่านพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง โดยใช้ทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ แสดงผลเปรียบเทียบศักยภาพของเส้นทางด้วยแผนภูมิใยแมงมุม (Spider diagram) นอกจากนี้ยังได้คาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยพยากรณ์ Supply ของสินค้าประมงน้ำเค็ม ด้วยการพยากรณ์เชิงอนุกรมเวลา และพยากรณ์ Demand ของสินค้าประมงน้ำเค็ม ด้วยวิธีวิเคราะห์สมการถดถอย ผลจากการวิจัยพบว่า ผลผลิตสินค้าประมงน้ำเค็มในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 7 ต่อปี เช่นเดียวกันกับความต้องการสินค้าประมงน้ำเค็มรวมของประเทศไทยที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นประมาณร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 4 ต่อปี แหล่งสินค้าประมงน้ำเค็มที่สำคัญจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาคือ แหล่งสินค้าประมงน้ำเค็มจากย่างกุ้งและมะริด โดยช่องทางการนำเข้าที่สำคัญและมีศักยภาพ คือ การขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกจากย่างกุ้งมายังด่านแม่สอด จังหวัดตาก และการขนส่งทางถนนจากมะริดเข้ามายังด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การขนส่งทั้ง 2 ช่องทางนี้เข้ามายังพื้นที่ศึกษาจะมีระยะทางในการขนส่งที่สั้นกว่า ใช้เวลาในการขนส่งน้อยกว่า และเกิดค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งในเส้นทางเดิมที่ปัจจุบันขนส่งด้วยเรือมายังท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง รูปแบบการขนส่งสินค้าประมงน้ำเค็มในประเทศไทยที่เหมาะสมในกรอบ 5 ปี คือ การขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกตู้ทึบที่สามารถรักษาอุณหภูมิได้จากด่านแม่สอด และด่านสิงขรไปยังพื้นที่ศึกษาในประเทศไทย ส่วนพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว จะขนส่งโดยใช้รถบรรทุกและรถไฟลาว-จีน ส่วนในกรอบ 10 ปีข้างหน้า หากการก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่แล้วเสร็จตามแผนของการรถไฟแห่งประเทศไทย และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการการขนถ่ายสินค้าทางรางพร้อม จะสามารถใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เข้ามาช่วยในการขนส่งสินค้าประมงน้ำเค็มได้ เพราะสามารถขนส่งได้มาก ทำให้เกิดต้นทุนในการขนส่งต่อหน่วยต่ำ แต่จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทยพบว่า รถไฟไม่เหมาะกับการขนส่งสินค้าประมง เพราะต้องใช้ตู้ขนส่งสินค้าที่เป็นตู้ทึบที่สามารถรักษาอุณหภูมิระหว่างการขนส่ง และด้วยข้อจำกัดที่เป็นลักษณะเฉพาะของการขนส่งทางรางที่มีความคล่องตัวและความยืดหยุ่นน้อยกว่าการขนส่งทางรถบรรทุกที่ใช้ในปัจจุบัน จึงทำให้เกิดความยุ่งยากในการขนถ่ายสินค้า ใช้เวลานานในการขนส่ง ทำให้เกิดต้นทุนสูงและอาจส่งผลเสียต่อคุณภาพของสินค้าประมงที่ขนส่งด้วย

Abstract

This research studied and analyzed the demand for fishery products in the northern and northeastern region 1 of Thailand, Xayaboury, Luangprabang, Vientiane and Vientiane Capital of Laos PDR. This research also evaluated the potential of the transportation route to distribute the fishery products from the Republic of the Union of Myanmar to the consumers through the lower northern region of Thailand by using quantitative and qualitative data. The potential of the route was compared by the spider diagram. Besides, the prediction for the supply and demand for fishery products was conducted by time series and regression analyses respectively. The result shows that the fishery product in the Republic of the Union of Myanmar tends to increase by approximately 3 to 7 percent per year. Likewise, the demand for fishery products in Thailand is likely to increase by approximately 1 to 4 percent per year. The important sources of fishery products from the Republic of the Union of Myanmar are from Yangon and Myeik. The important and potential import channels are road transportation by truck from Yangon to Maesot checkpoint in Tak province and road transportation from Myeik to Singkhon checkpoint in Prachuap Khiri Khan Province. Both transportation channels to the aimed destinations take shorter distances, less time and have lower transportation costs than the original route. Currently, the transportation is mostly through Ranong port in Ranong Province. The suitable transportation mode for fishery products in Thailand in the next 5 years is road transport by using refrigerated trucks that able to maintain the temperature during transportation from checkpoint to the designed destinations in Thailand. For the study area in Laos PDR, the product could be transported by trucks and the Laos-China railway. In the next 10 years, if the construction of double-track railways has been completed according to the plan of the State Railway of Thailand and the facilities for loading and unloading goods are ready, the multimodal transport could be used. Double-track railways can transport a lot, resulting in low transportation costs per unit. But from the interview with the State Railway of Thailand, it was found that double-track railways is not suitable for the transportation of fishery products, because it requires refrigerated containers that able to maintain the temperature during transportation and with the specific limitations of rail transport that are less agile and flexible than truck transport. Therefore causing difficulties in handling, takes a long time to transport, causing high cost and may negatively affect to the quality of the fishery products.