

“เตรียมพร้อมเป็น **Logistics Hub** แห่งอาเซียน”

คงฤทธิ จันทริก

ผู้อำนวยการบริหารสภาผู้ส่งออก (สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย)

วันจันทร์ที่ 20 ตุลาคม 2557

ประเด็นนำเสนอ



- Global Perspective
- ความได้เปรียบของประเทศไทยในการเป็น Logistics Hub
- การเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการ
- ประโยชน์ที่จะได้รับจากการเป็น Logistics Hub
- ปัญหา อุปสรรคที่อาจเกิดขึ้น



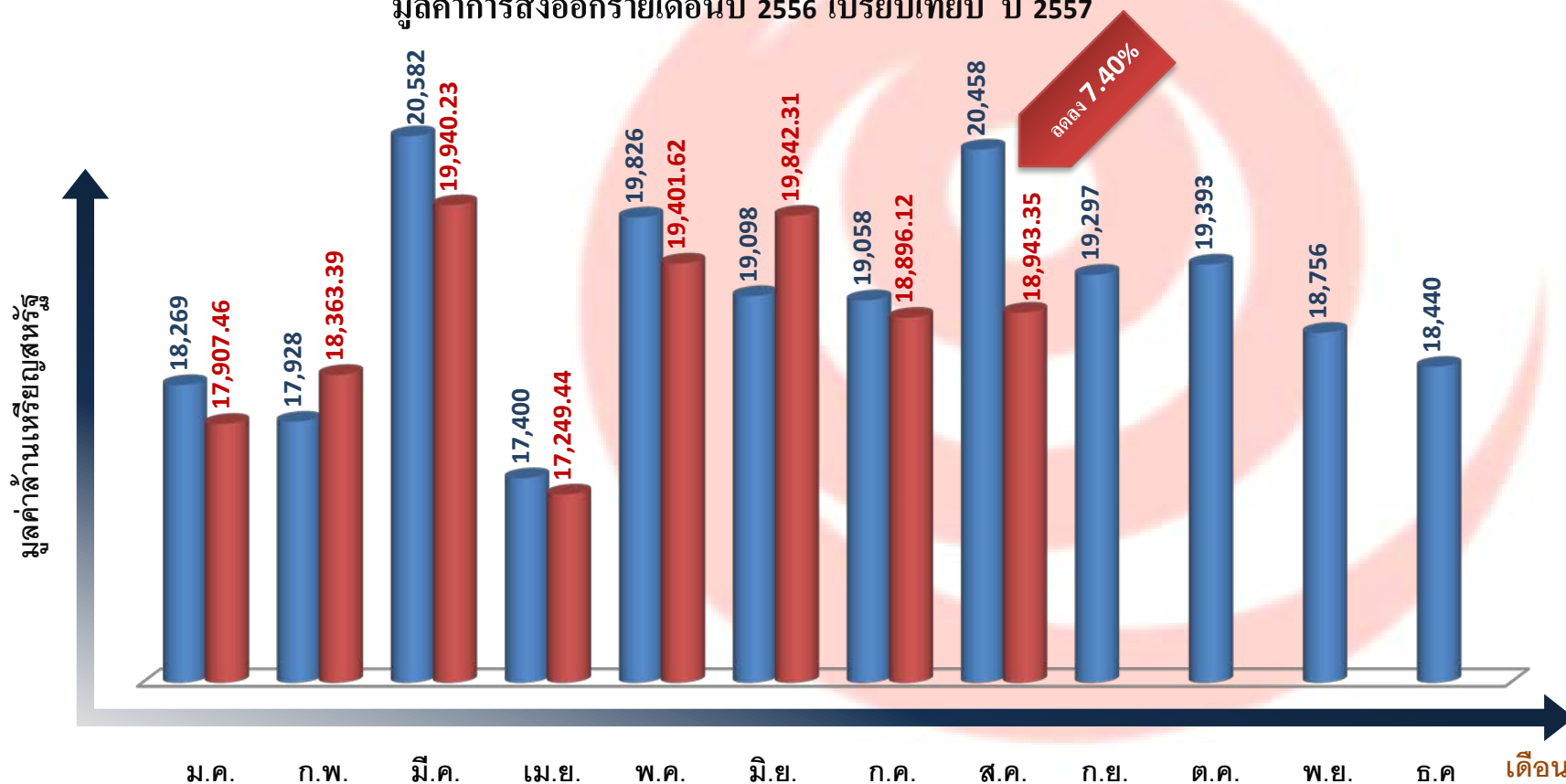
สถานการณ์การส่งออก เดือนสิงหาคม 2557



การส่งออกเดือนสิงหาคม 2557 มีมูลค่า 18,943 ล้านบาทสหรัฐฯ ปรับตัวลดลง 7.40% (YoY)

การส่งออกระยะ 8 เดือน (ม.ค.-ส.ค.) 2557 มีมูลค่า 150,543.9 ล้านบาทสหรัฐฯ ปรับตัวลดลง 1.36%

มูลค่าการส่งออกรายเดือนปี 2556 เปรียบเทียบ ปี 2557



มูลค่าการส่งออกहतตัวอีกครั้งในเดือนสิงหาคม57



สินค้าที่มูลค่าการส่งออกहतตัว (ม.ค.-ส.ค.57)

สินค้าส่งออกสำคัญที่มีการปรับตัวลดลงอาทิยางพาราปรับตัวลดลง **23.3%** เนื่องจากอุปทานส่วนเกินในตลาดโลกส่งผลให้ราคายางตกต่ำ อีกทั้งความต้องการของตลาดโลกยังไม่ฟื้นตัวนอกจากนี้มูลค่าการส่งออกอาหารทะเลแช่แข็งและแปรรูป กลับมาปรับตัวลงในเดือนนี้ ถึง **10.4%** จากปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบของไทยเป็นเวลานานทำให้เสียส่วนแบ่งตลาดให้กับคู่แข่งสำคัญอย่าง อินโดนีเซีย เวียดนาม เอกวาดอร์และอินเดีย อีกทั้งทุนการระบองที่มีราคาสูงกว่าคู่แข่ง ขณะที่สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญที่ปรับตัวลดลง อาทิ ยานพาหนะและส่วนประกอบ ปรับตัวลง **8.9%** เป็นผลจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์บางส่วนย้ายฐานการผลิตไปอินโดนีเซีย ทำให้การส่งออกรถยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซีไปตลาดอินโดนีเซียลดลง อีกทั้งการย้ายฐานการผลิตสินค้าสิ่งทอไปยังกลุ่มประเทศ CLMV ทำให้สินค้ากลุ่มนี้ปรับตัวลงถึง **6%**

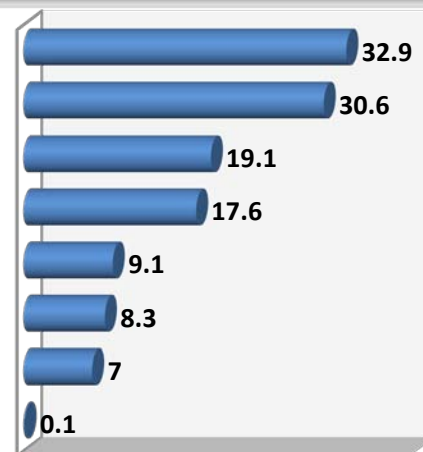


สินค้า	มูลค่า (MUSD) ม.ค.-ส.ค.57
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	2,343
ข้าว	3,291
ผัก ผลไม้สด ผลไม้แช่แข็งและแปรรูป	2,609
น้ำตาล	1,790
แผงวงจรไฟฟ้า	4,759
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	1,490
เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ	11,946
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์	2,519



สินค้า	มูลค่า (MUSD) ม.ค.-ส.ค.57
เม็ดและผลิตภัณฑ์พลาสติก	8,951
สิ่งทอ	5,000
ยานพาหนะ และส่วนประกอบ	20,407
อาหารทะเลแช่แข็งและแปรรูป	4,098
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	3,333
ยางพารา	4,215

สินค้าที่มูลค่าการส่งออกขยายตัว (ม.ค.-ส.ค.57)

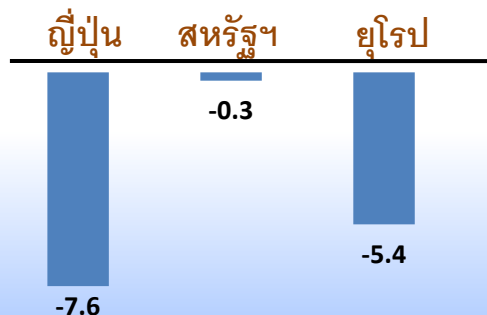


สินค้าส่งออกที่มีแนวโน้มขยายตัวได้ดีอย่างต่อเนื่อง อาทิ ข้าว ผักผลไม้สดแช่แข็งและแปรรูป ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป และน้ำตาล ที่เพิ่มขึ้น **30.6% 19.1% 8.3% และ 17.6%** ตามลำดับ รวมถึงผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังที่กลับมาขยายตัวถึง **32.9%** จากความต้องการของตลาดจีนและอินโดนีเซีย ขณะที่การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีทิศทางการขยายตัวต่อเนื่อง อาทิ เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า และเครื่องรับวิทยุโทรทัศน์ ขยายตัวที่ **7% 9.1% และ 0.1%**ตามลำดับ

อัตราขยายตัวตลาดส่งออกสำคัญ เดือนสิงหาคม 2557

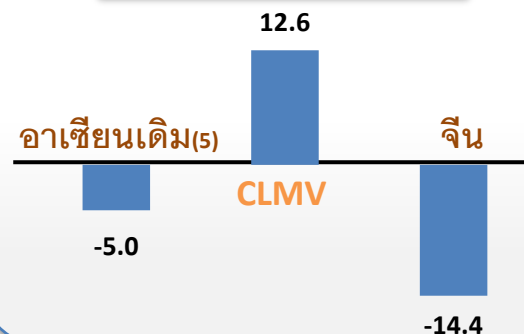


ตลาดหลัก (Matured Market)



ตลาดหลักของไทย อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรปกลับมาปรับตัวลดลง **0.3%** **7.6%** และ **5.4%** ตามลำดับ เป็นผลจากตลาดญี่ปุ่นยังอยู่ในภาวะชะงักจากการบริโภคภาคครัวเรือนที่ชะลอตัว ทำให้การนำเข้าสินค้าเครื่องจักรกลและส่วนประกอบ รวมถึงรถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบลดลง สำหรับการส่งออกไปตลาดสหรัฐอเมริกา และยุโรปปรับตัวลงจากการนำเข้าที่ลดลงในกลุ่มสินค้า อาทิ อาหารทะเลแช่แข็งและแปรรูป และสินค้าสิ่งทอ เนื่องจากสินค้าส่งออกของไทยมีราคาสูงขึ้น รวมถึงการย้ายฐานการผลิตไปประเทศเพื่อนบ้าน

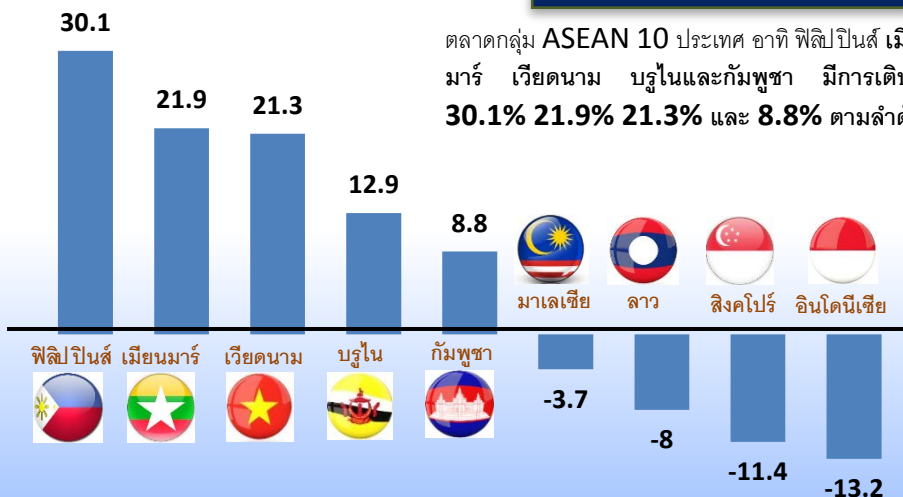
ตลาดศักยภาพสูง (DynamicMarket)



ในขณะที่ตลาดส่งออกหลักในอาเซียนเดิม (5) มีการปรับตัวลดลง **5%** โดยเป็นผลจากการนำเข้าสินค้ารถยนต์และส่วนประกอบในตลาดอินโดนีเซียที่ปรับตัวลงถึง **13.2%** และการส่งออกทองในตลาดสิงคโปร์ที่ปรับตัวลงถึง **11.4%** ส่วนการส่งออกไปตลาดจีน ยังคงปรับตัวลดลงต่อเนื่องถึง **14.4%** เนื่องจากจีนมีนโยบายลดการพึ่งพิงการค้าระหว่างประเทศ ในขณะที่การส่งออกไปยังตลาด CLMV ผลจากการค้าชายแดนทำให้ตลาดเติบโตอย่างต่อเนื่องถึง **12.6%**

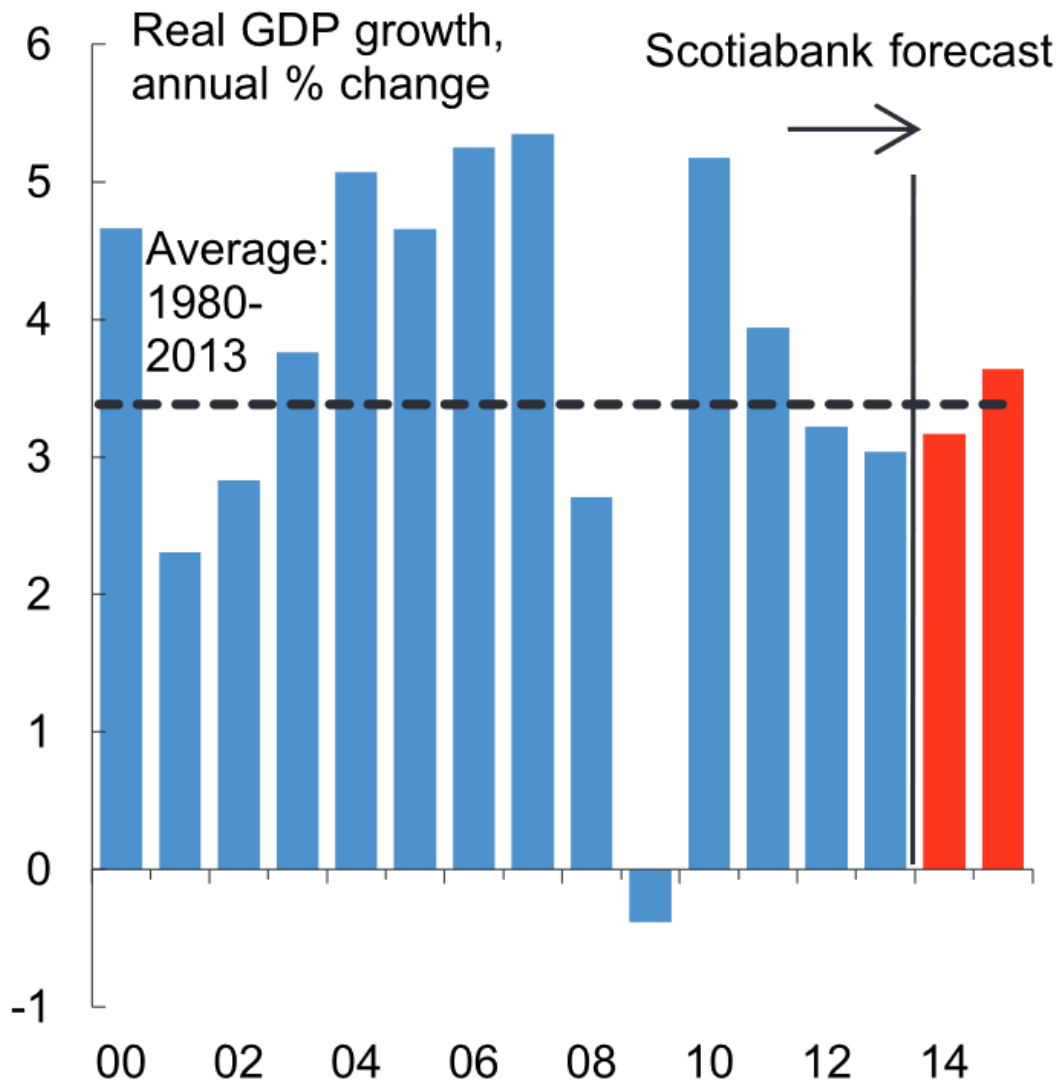
ตลาดกลุ่ม Asean (10)

ตลาดกลุ่ม ASEAN 10 ประเทศ อาทิ ฟิลิปปินส์ เมียนมาร์ เวียดนาม บรูไนและกัมพูชา มีการเติบโต **30.1%** **21.9%** **21.3%** และ **8.8%** ตามลำดับ



ประเทศ	สินค้าไทยส่งออกหลัก 3 อันดับ ตลาดกลุ่ม ASEAN เดือนส.ค.57
ฟิลิปปินส์	รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า เม็ดพลาสติก
พม่า	น้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ
เวียดนาม	น้ำมันสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์
บรูไน	ข้าว รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ ปูนซีเมนต์
กัมพูชา	น้ำมันสำเร็จรูป อัญมณีและเครื่องประดับ เครื่องดื่ม
มาเลเซีย	น้ำมันสำเร็จรูป รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ ยางพารา
ลาว	น้ำมันสำเร็จรูป รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ เหล็ก เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ
สิงคโปร์	น้ำมันสำเร็จรูป แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ อัญมณีและเครื่องประดับ
อินโดนีเซีย	รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ เม็ดพลาสติก เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ

Global Growth Still Stuck In Low Gear

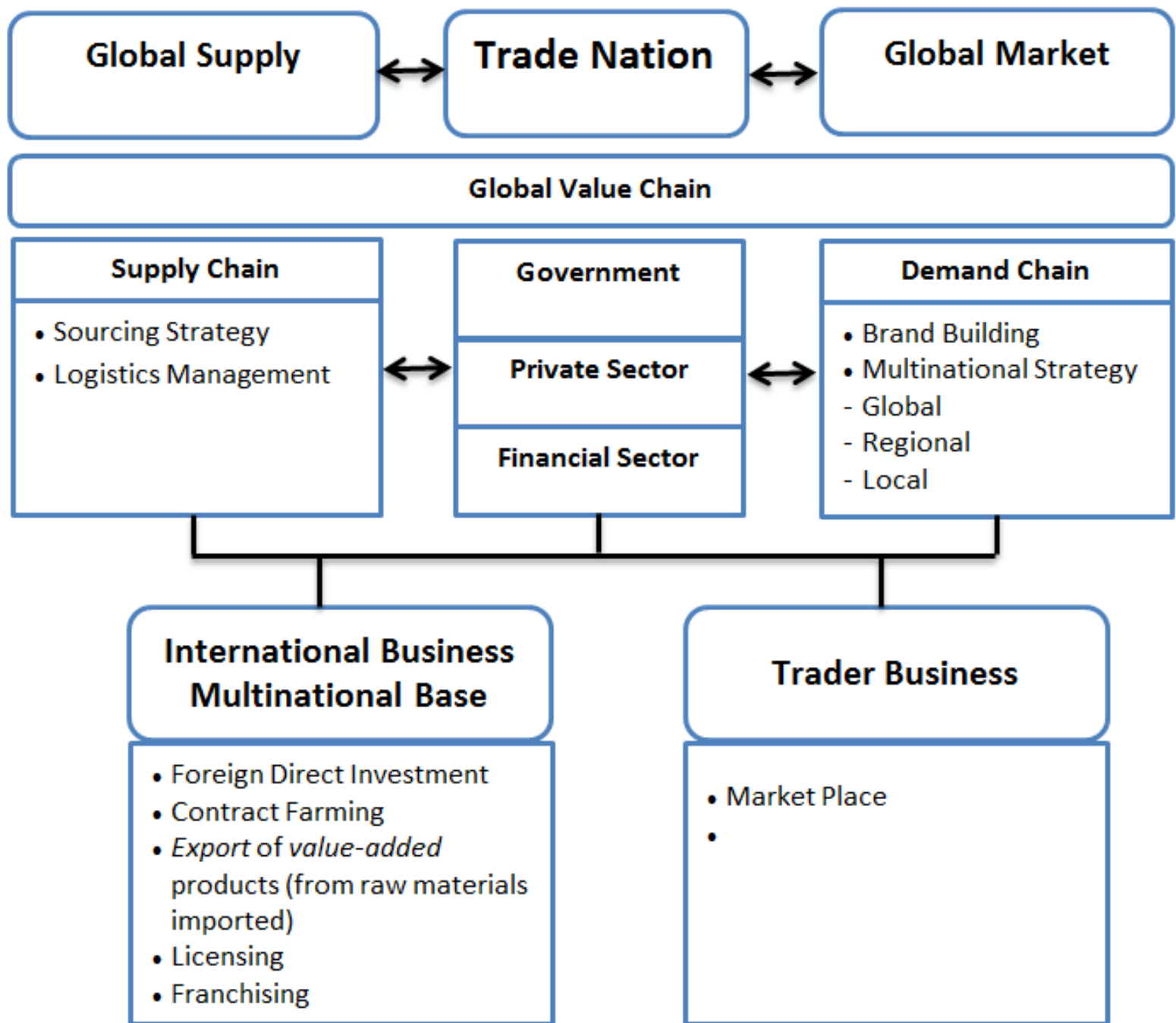


Source: IMF, Scotiabank Economics.

ปรับเป้าการส่งออกไทยปี 2557
-0.25%

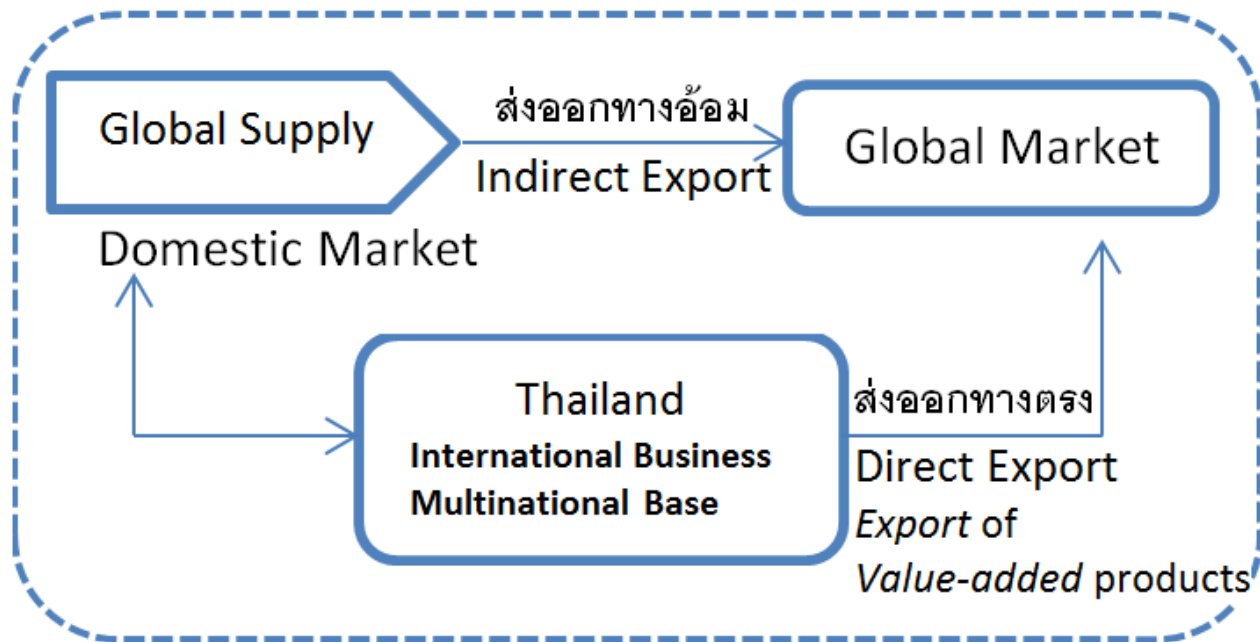
- เนื่องจากเศรษฐกิจโลกโตต่ำกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี
ในลักษณะไม่สมดุลในแต่ละภูมิภาค และคาดการณ์ยาก
- + ทิศทางของสหรัฐอเมริกาที่เน้น Near-shoring และการลงทุนภายในประเทศ เพื่อเพิ่มการจ้างงาน
 - + ภาวะตกต่ำรอบใหม่ใน Eurozone และยุโรปตะวันออก
 - + ภาพรวมในลาตินอเมริกาที่เติบโตได้ช้า และสถานการณ์เศรษฐกิจที่ยังอ่อนแอในบราซิล
 - + สินค้าโภคภัณฑ์ราคาตกต่ำตามสภาวะเศรษฐกิจ
 - + สถานการณ์ความไม่สงบทั้งจากการสู้รบและการเมืองทั่วโลก
 - + ประสิทธิภาพในการแข่งขันของไทยที่ลดลงจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง etc.

Thailand as 'Trading Nation'

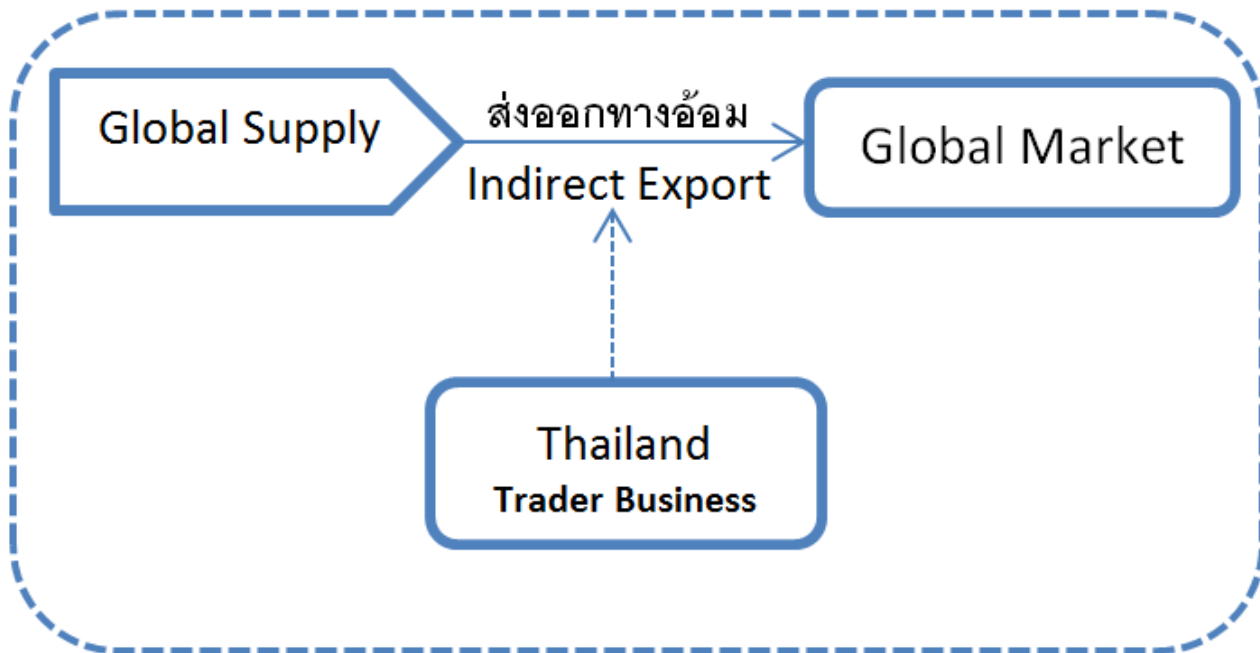


Thailand as 'Trading Nation'

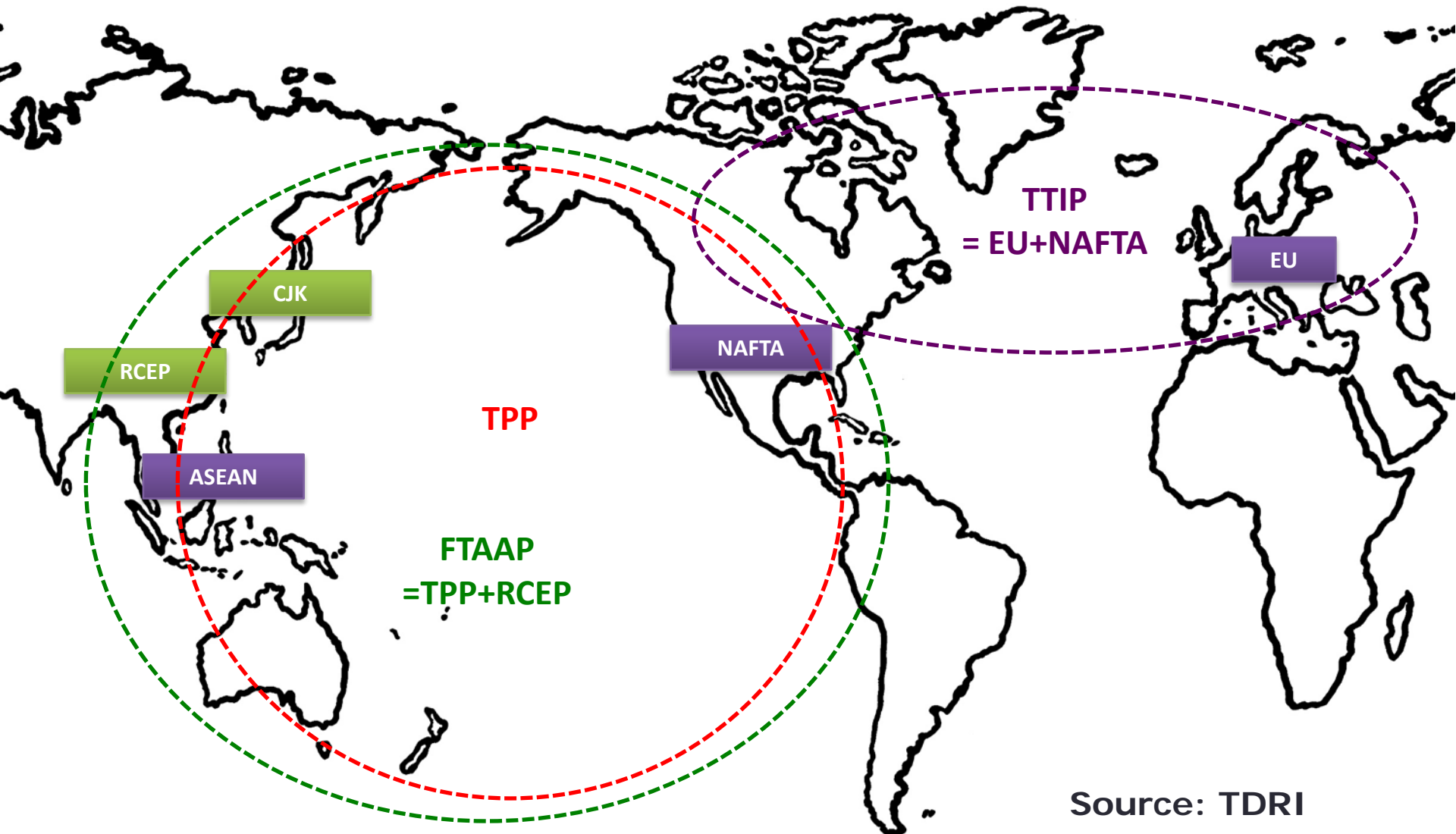
1



2



Global Economic Integration: Role of USA to develop Global FTA (FTAAP+TTIP)



Source: TDRI



CSCMP Global Annual Conference 2014; Key Summaries

- Global Macrotrends และผลกระทบต่อการค้าและโลจิสติกส์และซัพพลายเชนระหว่างประเทศ
- Near-Shoring Supply Chain
- Logistics & Supply Chain Innovation
- Logistics Personnel; Supply Chain Leadership, Talent Development, Driver Shortage etc.
- ผลกระทบของ e-Commerce และ Social Network ต่อระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
- amazon.com, is it logistics service provider?
- Green Logistics and Energy Issues
- ผลกระทบจากกฎระเบียบต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น

What are the Global Megatrends?

Global megatrends will force companies to critically evaluate their operating models; those who adapt quickly may have an advantage.



The world's urban population is expected to increase 72% by 2020.



By 2050, the number of people over 65 is forecast to grow by over 200% in China, India, Indonesia, Bangladesh, Pakistan, Brazil, Mexico and Colombia.



With a population of 8.3 billion by 2030 the world will need 50% more energy, 40% more water and 35% more food.



As incomes in Asia and Africa increase, the global middle class (daily expenditure of US\$10-100 in purchasing power parity terms) will more than double to reach some five billion people by 2040.

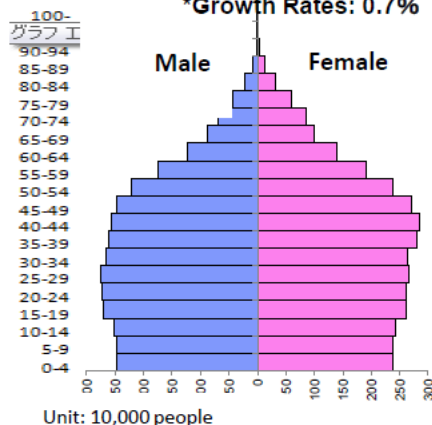


The number of connected devices per person worldwide will rise from 3.47 in 2015 to 6.58 in 2020.

Population Structure by Country (2010)

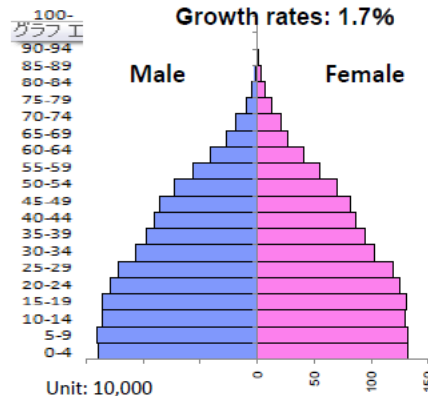
Thailand

Population: 68.139M
Under 20 y/o: 29.4%
65 y/o and over: 7.7%
*Growth Rates: 0.7%



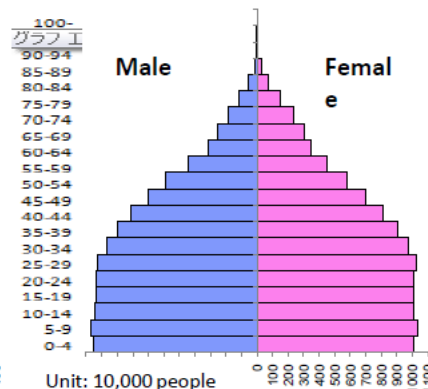
Malaysia

Population: 27.914M
Under 20 y/o: 38.6%
65 y/o and over: 4.9%
Growth rates: 1.7%



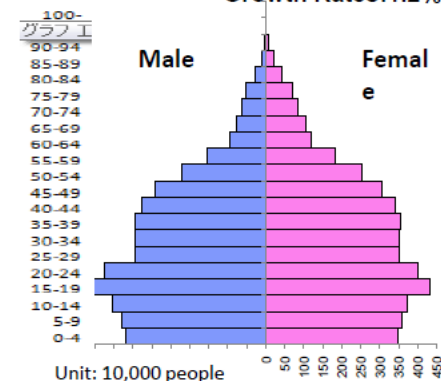
Indonesia

Population: 232.517M
Under 20 y/o: 35.5%
65 y/o and over: 6.1%
Growth Rates: 1.2%



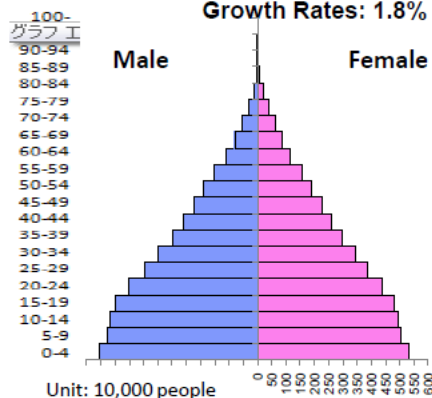
Vietnam

Population: 89.029M
Under 20 y/o: 35.2%
65 y/o and over: 6.3%
Growth Rates: 1.2%



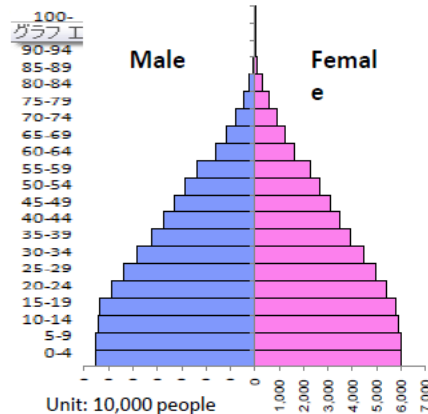
Philippines

Population: 93.617M
Under 20 y/o : 43.9%
65 y/o and over : 4.3%
Growth Rates: 1.8%



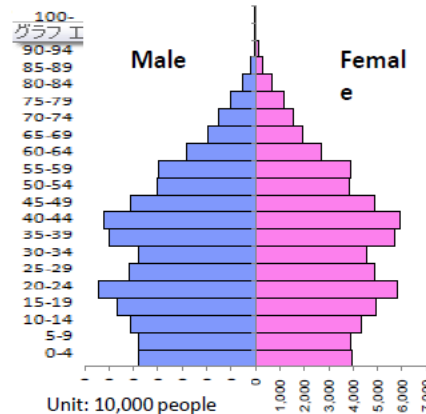
India

Population: 1,214.464M
Under 20 y/o: 40.8%
65 y/o and over: 4.9%
Growth Rates: 1.4%



China

Population: 1,354.146M
Under 20 y/o: 27.7%
65 y/o and over: 8.2%
Growth Rates: 0.6%



Thailand/China:

Ratio of younger population is low, e.g. rate of young population under 20 y/o is less than 30%. The both countries have already entered an aging society in which elder population aged 65 and over has accounted for 7% of their totals separately.

Vietnam, Malaysia, Indonesia, Philippines, India:

Ratio of younger population is high, e.g. rate of young population under 20 y/o is more than 30%. India and Philippines have a triangle-shaped population pyramid featuring a high proportion of young people.

These megatrends will place increasing stress on global operations



Slow or poor decision making due to insufficient and poor data

Increasing in scale creates duplication of functions and lack of agility



Complexity hinders ability to adapt to business and market changes



Multiple ineffective connections with suppliers and customers



Lack of clarity and accountability for decisions

Human capital is misaligned in low growth versus high growth regions



Operating footprint and supply chain not appropriately aligned to future business



Tax risk through misalignment of operating, tax and legal models

Resource scarcity will lead to government interventions and significant impact to companies

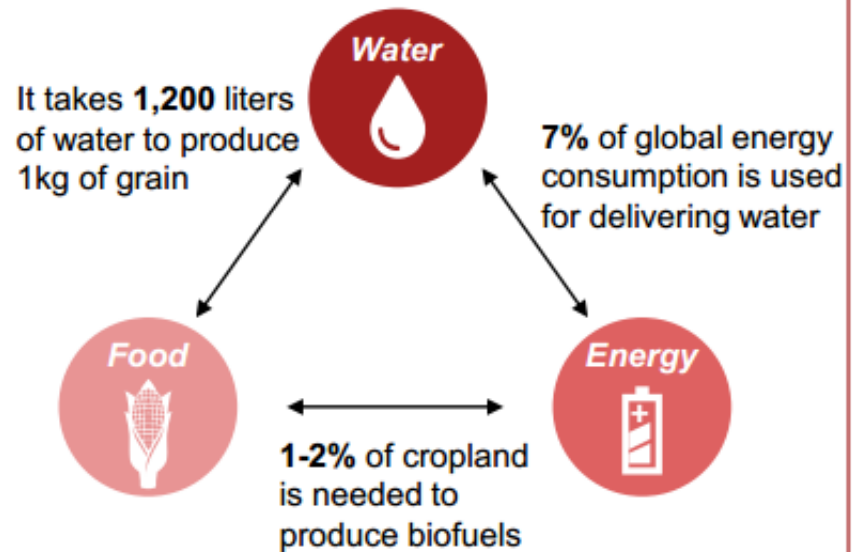
Observations

- Demand for energy forecasted to increase by up to 50% by 2030, and water withdrawals by 40%.
- Sustainable solutions will become at odds with the need for resources to fuel growth.

Implications

- Securing resources domestically and internationally via strategic relationships even more critical.
- Increased conflict, price volatility and political tension more likely as food, energy and water patterns change.
- Increased levels of regulation will occur, both directly relating to environmental changes and indirectly through taxation and similar type incentives/disincentives.

The Food/Water/Energy Nexus



Source: National Intelligence Council: Global Trends 2030: Alternative Worlds.

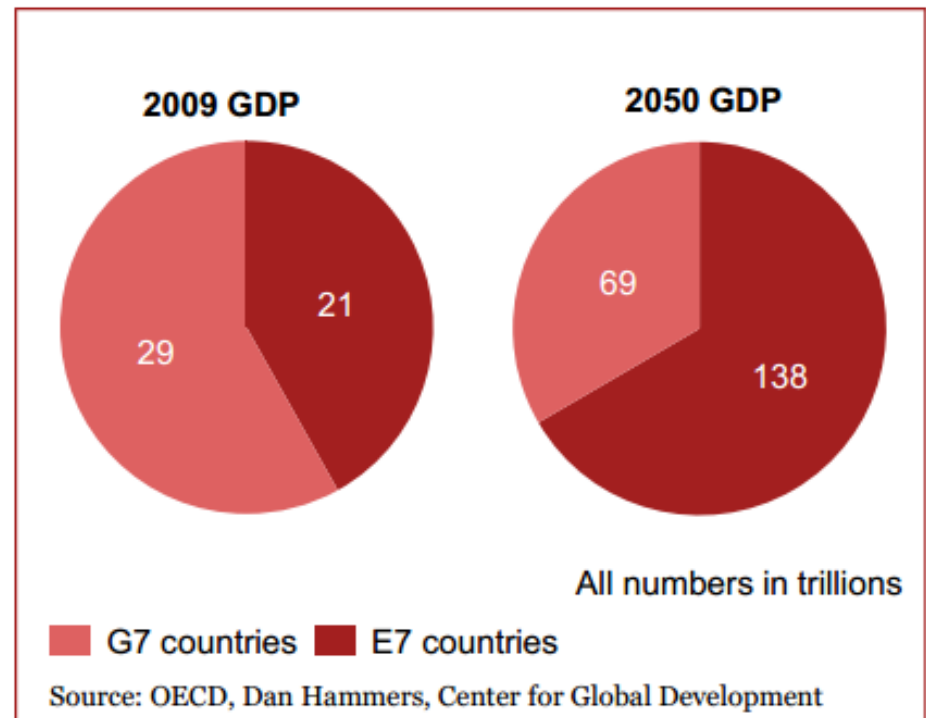
Shifting economic power raising the importance of taking a holistic view for right-shoring strategies

Observations

The shifting of global economic balance from developed to developing countries is forcing companies to evaluate their global footprints.

Implications

- Competing versions of capitalism are expected to arise, as well as an array of planned economies.
- Mature markets will possibly lose influence and capital, becoming less attractive for talent and business.
- Governments will increasingly compete, using tax and regulation, as well as investment support.
- Competition generated from new geographies and sources will create different competitor profiles than those historically faced.



Technology advances driving systemic changes in the way business interacts and operates

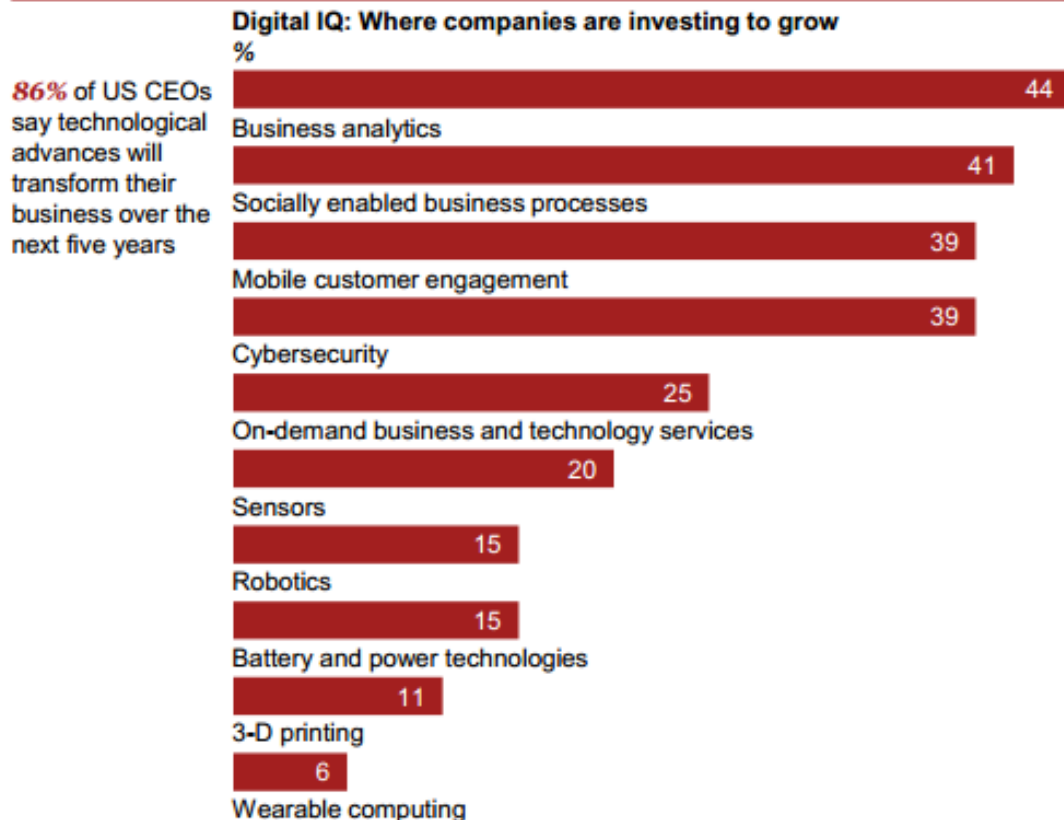
Observations

- New industries are being created, which could have a significant impact on the size and shape of the world's manufacturing and high-tech sectors.

Implications

- Technology will enable virtual versus physical business and operating models.
- Access to systems and information will enable flatter organizational structures.
- Talent will need to be engaged in very different ways to promote goals and achieve strategies.

Which global transformative trends do you believe will transform your business the most over the next five years? Which of the following technologies are you currently investing in?



Base: 162 (US CEOs); 1,393 (IT and business leaders globally).

Source: PwC, 2014 US CEO Survey, January 2014; PwC's Digital IQ 2014 Technology Trends for Business, January 2014.

Leading companies are reassessing their strategies, operating model and talent

Observations

- Many companies have grown in a reactionary manner
- Improved infrastructure to operate globally
- Improved operating and organizational structure – aligned, lean and tax-effective
- Talent should be developed in new markets and should be placed in the right region/country

US CEOs are reinventing operations to remain fit today and relevant tomorrow

In order to capitalize on transformative global trends, can you tell me to what extent you are currently making changes, if any, in the following areas?



"Considering or planning change" includes CEOs who told us they recognize need to change/are developing strategy to change/have concrete plans to implement change programs. "Started or completed change" includes CEOs who told us their change programs are underway or completed.

Base: 162.

Source: PwC, 2014 US CEO Survey, January 2014.

They should relook at improving the business model

Most have rapidly expanded operations globally, but they have not modified their operations and infrastructure to address current and anticipated future customer needs

Decentralized operating model



Rationalized operating model



A leading operating model begins with the overall strategic imperatives aligning customer and competitive needs with the physical footprint, management and intellectual capabilities, regulatory/tax and risk realities

International Transportation in the Future : What we have to do from these trends?



- Merger and acquisition; effected from FTA and FDI:
 - Challenging for small/local LSPs
 - More near shore sourcing by sea but less demand on air transport
- China is new big player in global logistics industry
- More regulations on trade security
- Freight volatility and Energy price increasing
 - Required service/long-term contract with more value creation
- Over Capacity due to bigger ships and more freighters
- More investment on rail and port infrastructures
 - Especially to support Very Large Container Carrier
- Labor shortage both truckers and pilots
 - Required global standard on human resource; global pilot, economy of skills
- More focusing on green Transportation
- Effected from Act of God:
- Geo-Political Uncertainty



Panama Canal

1. Target to be 'Hub' of America.
2. Canal Expansion Project will finish within next 2 years.
3. Build up network with USA and Latin America.
4. Plan to support incoming FDI on Transport & Service sector with related activities.



Shanghai Pudong Waigaoquoio FTZ



Area Coverage: 28.7 square km.

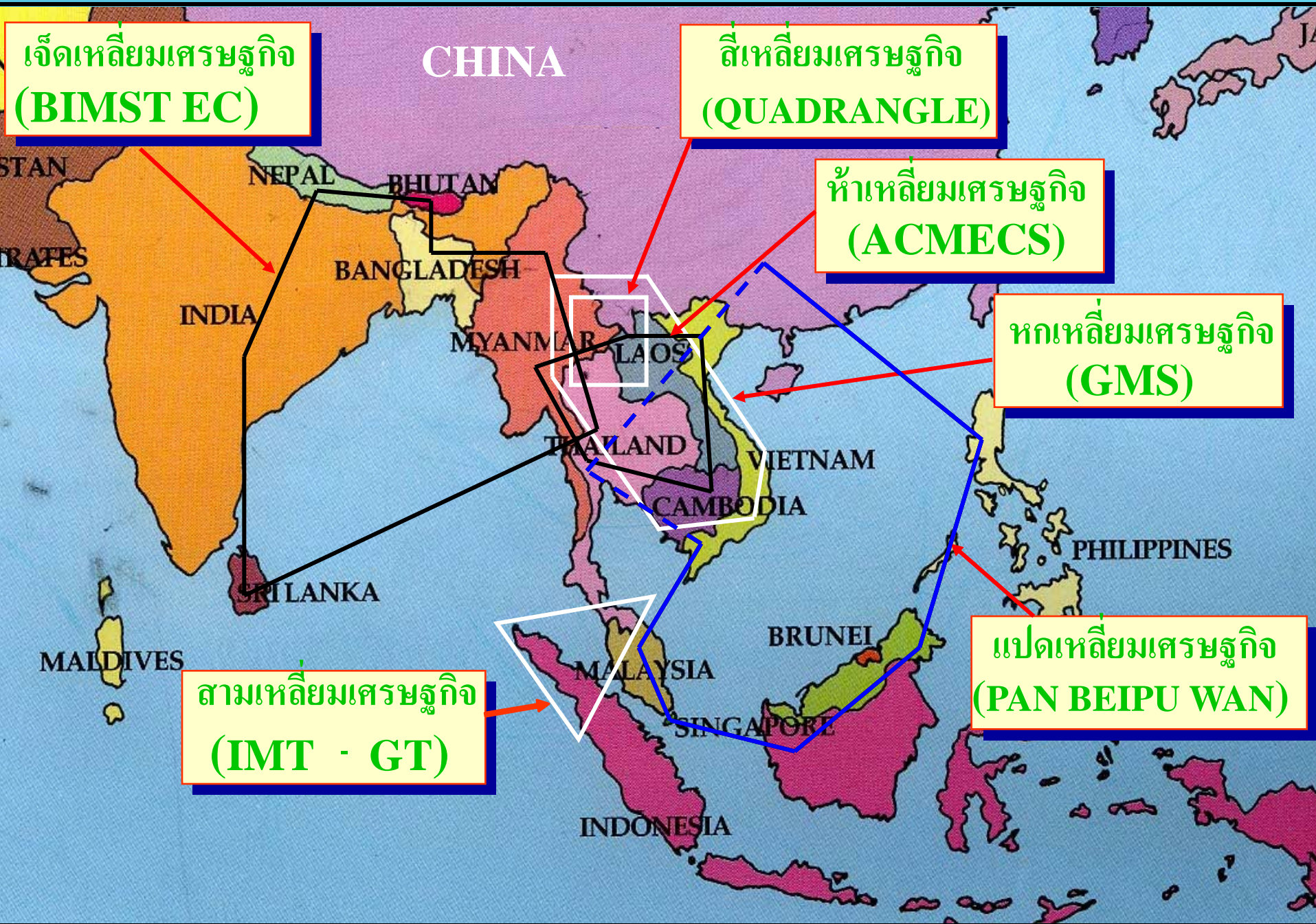
1. Waigaoqiao FTZ / bonded logistics zone / free trade logistics park
2. Pudong Airport Comprehensive FTZ
3. Yangshan Free Trade Port Area

How it important?

- It become biggest FTZ and will be link with largest manufacturing and financial center!
- A lot of MNC will use this area to be center of assembly in the regional.
- Key competitor of Hong Kong.
- Strengthen China's global competitiveness and upgrade version of China's economy.



6 FRAMES OF REGIONAL ECONOMIC COOPERATION



บทบาทของประเทศไทยที่ควรมีต่ออาเซียน

1. เร่งรัด Unfinished Business ของอาเซียนให้แล้วเสร็จ แม้จะหลัง 2015
2. เดินหน้าธุรกิจบริการโดยใช้ FTA เป็นเครื่องมือสำคัญในการดำเนินงาน
3. Deepening และขยายขอบเขตความร่วมมือในอาเซียน และการก้าวไปสู่ Customs Union
4. ผลักดันให้อาเซียนพิจารณาและให้ความสำคัญกับ Domestic Economy ควบคู่ไปกับ Mandatory Standard เพื่อสร้างคุณภาพทั้งภายในประเทศ และระดับอาเซียน
5. ไทยต้องเป็น Leadership และเป็นผู้ให้เพื่อให้เกิด Win-Win Solution
6. การก้าวไปสู่ New Economy ของประเทศไทยและอาเซียนจำเป็นต้องพึ่งพา Technology และเน้นไปที่ความสามารถของภาคเอกชน โดยภาครัฐช่วยปูทางให้กับ SMEs และเกษตรกร
7. พัฒนาด้าน Connectivity โดยต้องดำเนินการทั้งในส่วนของ Hardware และ Software ที่ส่งเสริมการลงทุน และทำให้เกิดภาพ Localize ASEAN ในสายตาของนักลงทุนไทย
8. สร้างความชัดเจนในการสนับสนุนการค้าชายแดน

ประเด็นปัญหาและอุปสรรคของ ASEAN Connectivity กรณีการขนส่งทางถนน

- ◆ ด้านพรมแดนถาวรมีไม่เพียงพอ
- ◆ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งใน CLMV ไม่เพียงพอ / ประสิทธิภาพไม่สูง / น้ำหนักบรรทุก / จุดพักรถ
- ◆ วิธีการศุลกากรค่อนข้างล่าช้า / ต้นทุนสูง / เอกสารที่จำเป็นต้องใช้
- ◆ อุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าไม่ทันสมัย / ความล่าช้า ณ ด้านชายแดน / จุดขนถ่าย
- ◆ ความปลอดภัยในการขนส่งในเส้นทาง
- ◆ กฎระเบียบที่แตกต่าง/ซ้ำซ้อนกันในแต่ละท้องถิ่น โดยเฉพาะกฎจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย
- ◆ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างเส้นทาง / ค่าผ่านด่านปกครองท้องถิ่น
- ◆ Imbalance Trade ทำให้เกิดปัญหา ในการทำ Backhauling
- ◆ ไม่มีบริการ Trade and Transport Insurance ในหลายเส้นทาง
- ◆ สิทธิในการนำรถให้บริการข้ามแดน
- ◆ แหล่งข้อมูลผู้บริการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดน / ข้อมูลต้นทุนและการดำเนินการที่เกิดขึ้นจริง

ที่มา: สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประโยชน์และข้อควรระวังจากการเป็น Logistics Hubs

ประโยชน์

- ทำให้การค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะ ไทย-อาเซียนมีการขยายตัว
- ยกระดับประเทศไทยไปสู่อุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่ม
- ยกระดับภาคบริการโลจิสติกส์ให้เข้มแข็ง
- ส่งเสริมให้ประเทศไทยก้าวไปสู่การเป็น Trading Nation เป็นต้น

ข้อควรระวัง และประเด็นที่ต้องพัฒนา

- ความพร้อมของบุคลากร
- การเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
- กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ
- มาตรฐานบริการโลจิสติกส์ในประเทศ
- มาตรฐานราคาค่าบริการ
- ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม
- ประเด็นด้านความปลอดภัย (both safety & security) เป็นต้น

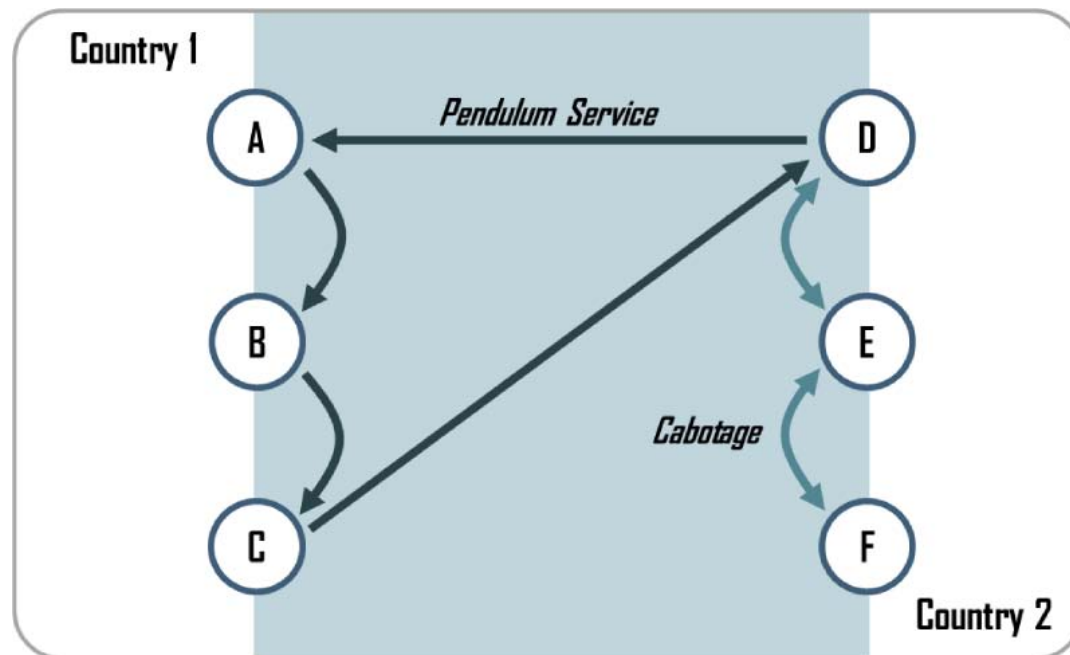
ASEAN and Thailand have to clear Direction and Strategies!

1. More focus on 'near-shoring' and 'cross border trade'.
2. ASEAN Connectivity
3. Infrastructure development
4. Facilities investment at hub and gateway
5. Environment Issues at hub & gateway
6. Backhauling and Networking
7. Competitiveness and Partnership among member countries
8. FTA on service sector; Logistics and Transportation
9. Logistics Standardization
10. Laws and Regulations such as Customs and Cabotage etc.
11. Trade and Transport Security
12. Insurance for Cross Border Transport Management
13. Capacity Building esp. multi-modal transport management.
14. Integration both G-to-G, Ministry-to-Ministry and also between private sector



• Cabotage

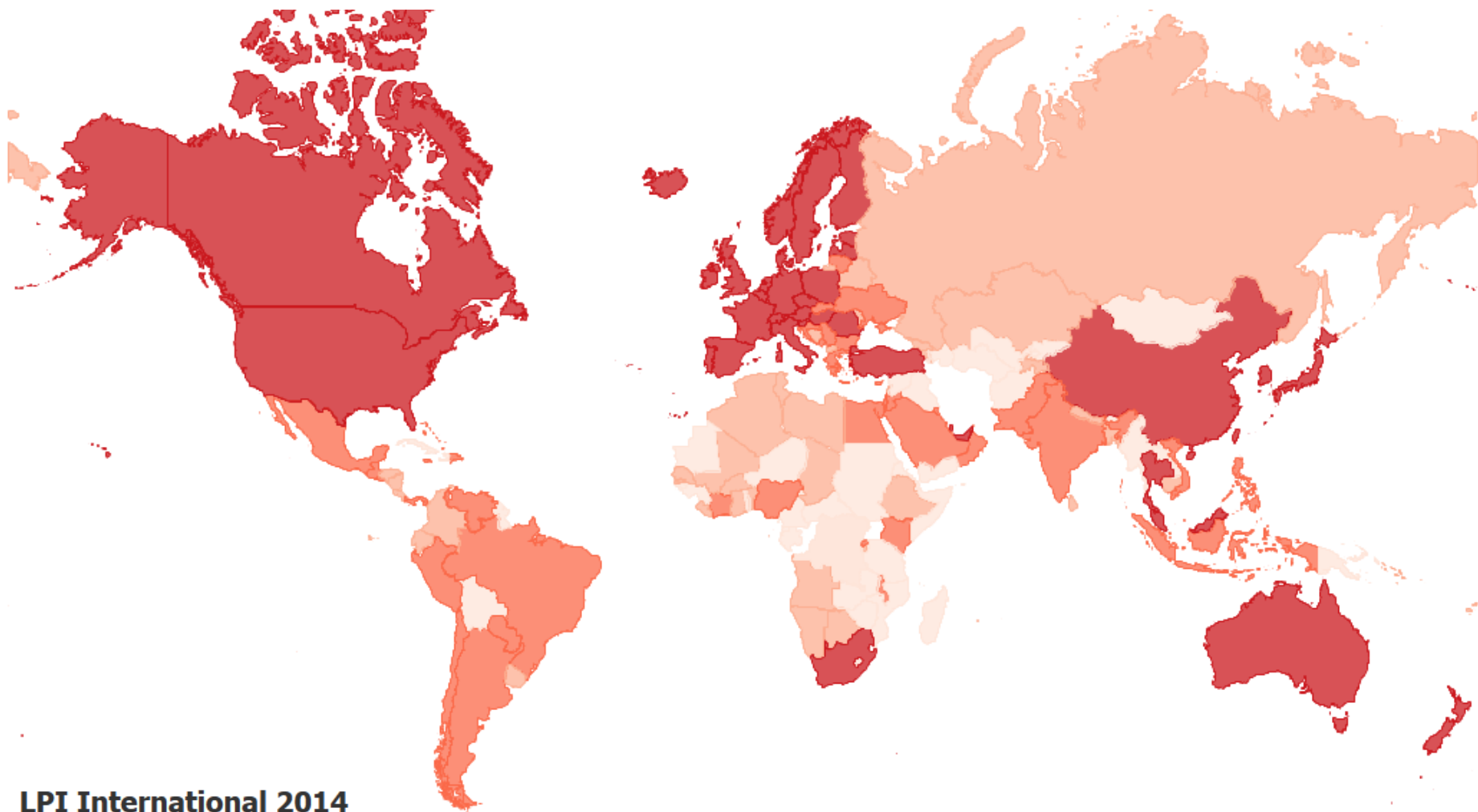
- traditionally refers to shipping along coastal routes, port to port. Now the word is often used to refer to the [transport](#) of goods or passengers between two points in the same country by a vessel or an aircraft registered in another country. Originally a [shipping](#) term, cabotage now also covers [aviation](#), [railways](#), and [road transport](#). Cabotage is "trade or navigation in coastal waters, or, the exclusive right of a country to operate the air traffic within its territory".^[1]
- Cabotage is used in the context of "cabotage rights", the right of a company from one country to trade in another country. In aviation terms, it is the right to operate within the domestic borders of another country. Most countries do not permit aviation cabotage, for reasons of economic [protectionism](#), [national security](#) or [public safety](#). One notable exception is the [European Union](#), whose members all grant cabotage rights to each other.^[2]



Thailand



1. Have to focus on overall of national benefits.
2. Have to centralized National Logistics Strategies and Projects.
3. Have to clarify logistics cost structure and control it.
4. Have to open more logistics activities service sector to support trade.
5. Have to invest on 'Green' logistics and trade security at hub .
6. Have to invest logistics infrastructure for neighboring countries, to support international trade.
7. Have to be leader on logistics standards in ASEAN especially CLMV.
8. Have to realize on and prepare for global trends etc.



LPI International 2014

by lpi_rank

- 1 ~ 41
- 41 ~ 81
- 81 ~ 121
- 121 ~ 160

Logistics Performance Index (LPI) 2014

Criteria

- | | |
|---------------------------|-------------------------------------|
| 1. Customs | 4. Logistics Quality and Competence |
| 2. Infrastructure | 5. Tracking and Tracing |
| 3. International Shipment | 6. Timeliness |

เปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย ปี 2014

ดัชนี LPI ของธนาคารโลก ปี 2014 สืบจากผู้ใช้บริการทั่วโลก พบว่าประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ที่อันดับ 35 จาก 160 ประเทศ ได้คะแนน 3.43 จาก 5.00

รายการ	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	ฮ่องกง	มาเลเซีย	จีน	ไทย	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	4.00	3.91	3.83	3.59	3.53	3.43	3.15	3.08	3.00
อันดับ	5	10	15	25	28	35	48	53	57
(1) พิธีการศุลกากร	4.01	3.78	3.72	3.37	3.21	3.21	2.81	2.87	3.00
(2) โครงสร้างพื้นฐาน	4.28	4.16	3.97	3.56	3.67	3.40	3.11	2.92	2.60
(3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.70	3.52	3.58	3.64	3.50	3.30	3.22	2.87	3.33
(4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	3.97	3.93	3.81	3.47	3.46	3.29	3.09	3.21	2.93
(5) ระบบการบริการและตรวจสอบสินค้า	3.90	3.95	3.87	3.58	3.50	3.45	3.19	3.11	3.00
(6) ความตรงต่อเวลาการบริการ	4.25	4.24	4.06	3.92	3.87	3.96	3.49	3.53	3.07

Logistics Performance Index (LPI) 2007-2014: Thailand

Items	2007		2010		2012		2014	
	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank
Overall LPI	3.31	31	3.29	35	3.18	38	3.43	35
Customs	3.03	32	3.02	39	2.96	42	3.21	36
Infrastructure	3.16	31	3.16	36	3.08	44	3.40	30
International Shipment (Ease of Shipment)	3.24	32	3.27	30	3.21	35	3.30	39
Logistics Quality and Competence	3.31	29	3.16	39	2.98	49	3.29	38
Tracking and Tracing	3.25	36	3.41	34	3.18	45	3.45	33
Timeliness	-	-	3.73	48	3.63	39	3.96	29
Domestics Logistics Cost	3.21	28	-	-	-	-	-	-

Statistically significant change in LPI score, 2012–14	Low income	Lower middle income	Upper middle income	High income
Positive change	Burundi Nepal	El Salvador	Thailand	Latvia Ireland United Kingdom
No change	148 countries			
Negative change		Syrian Arab Republic	Tunisia	Hong Kong SAR, China Singapore United Arab Emirates

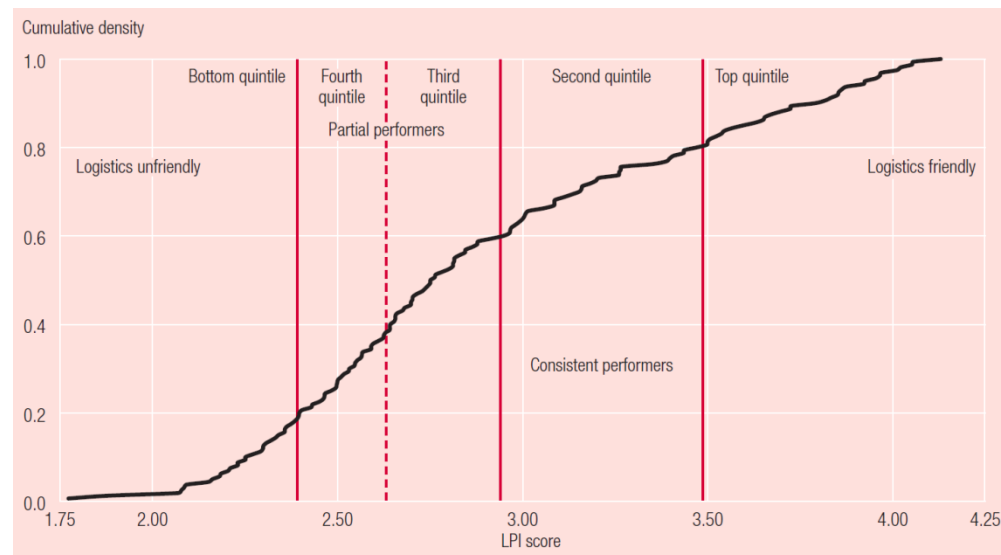
LPI component	Bottom quintile	Third and fourth quintiles	Second quintile	Top quintile
Transport infrastructure	✓	✓	✓✓	✓
ICT	✓	✓		
Logistics facilities			✓	✓✓
Customs	✓✓✓	✓✓	✓	
Integration of border management	✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
Services reforms	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	
Regional facilitation and corridors	✓✓✓	✓✓	✓✓	
National data tools	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
Green logistics			✓✓	✓✓✓

✓✓✓ is very important; ✓✓ is important; ✓ is fairly important.

ICT is information and communications technology.

Source: Authors.

Trade Logistics Reform Matrix



การเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

- ◆ การรวมกลุ่มผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในลักษณะ Business Alliance
- ◆ เป็นส่วนหนึ่งของ Global Supply Chain / Value Chain
- ◆ มีเครือข่ายการให้บริการที่กว้างขวาง
- ◆ มี Code of Conduct และได้รับการรับรองมาตรฐานที่จำเป็น
- ◆ มีระบบบริหารจัดการที่สอดคล้องกับทิศทางของธุรกิจ
- ◆ พัฒนาบุคลากรรองรับความต้องการในปัจจุบันและอนาคต
- ◆ ความชัดเจนในการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียม
- ◆ ทำความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายใหม่ๆ ได้อย่างถูกต้อง อาทิ
 - พรบ.รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556
 - (ร่าง) พรบ. ศุลกากร พ.ศ. ... เป็นต้น

Key Logistics Activities in Business Level;

Can we improve it?

Objective of Logistics Improvement

1. Logistics communication and order processing
2. Customer service & support
3. Demand forecasting & planning
4. Purchasing & procurement
5. Material handling & packaging
6. Inventory management
7. Transportation
8. Facilities site selection, warehousing & storage
9. Return goods handling and reverse logistics

Increase Efficiency
& Customer
Satisfaction

Reduce Cost & Zero
Wastes

Risk Mitigation &
Sustainability

Competitiveness &
Growth

But how?
What we focus on?



สภาผู้ส่งออก (สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย)

1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C ถนนพระราม 4
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทร. 0-2679-7555

โทรสาร 0-2679-7500-2

www.tnsc.com

E-mail : tnsc_crm@tnsc.com