



**Asia-Pacific  
Economic Cooperation**



## **APEC Seminar on Trade Logistics**

June 23-24, 2008      Beijing, China

CTI 08/2008T

For  
APEC Secretariat  
35 Heng Mui Keng Terrace Singapore 119616  
Tel: (65) 8919-600 Fax: (65) 8919-690  
Email: [info@apec.org](mailto:info@apec.org) Website: [www.apec.org](http://www.apec.org)

© 2008 APEC Secretariat

APEC#208-CT-01.3  
ISBN 978-981-08-1378-9

## Content

<b>Program Agenda.....</b>	<b>3</b>
<b>Opening Remarks.....</b>	<b>5</b>
<b>The main features of Recent Developments in Trade Logistics and the Future Trend</b>	
Mr. Vincent Valentine.....	8
<b>Enhancing cooperation in trade logistics among APEC economies</b>	
Mr. Vincent Valentine.....	46
<b>Current Development in the WTO GATS Negotiations on Logistics and Related Services</b>	
Ms. Angela Lee.....	60
<b>APEC Member Economies' Practices</b>	
<i>Trade Logistics in Peru</i>	
Mr. Roberto Anguis.....	75
<i>Trade Logistics in Mexico.....</i>	<i>85</i>
<i>Thailand's Trade Logistics Policy.....</i>	<i>97</i>
<i>Introduction to the Logistics in Vietnam</i>	
Ms. HO Kim Chi & Ms. NGUYEN Thi Lan Anh.....	115
<b>China's Logistics Industry:</b>	
<i>Development and Policy Directions</i>	
Mr. ZhiJun Liang.....	119

**The Phenomenal of Kunming–Bangkok Expressway: *Collaboration Perspectives***

Dr. Poon Thiengburanathum.....130

**East West Economic Corridor Logistics Benchmark Study**

***Enhancing the Development Effectiveness of the GMS Economic Cooperation Program***

Dr. Poon Thiengburanathum.....139

**Logistics Development:**

***Exploring the Collaborations***

Dr. Poon Thiengburanathum.....168

**Exploring the Future Cooperation in APEC on Trade Logistics**

Ms. Mary Elizabeth Chelliah.....187

**Logistics cooperation in APEC members**

Mr. He Mingke .....193

**Report on APEC Seminar on Trade Logistics.....202**

**Name List of Participants.....207**

.



## **PROGRAM AGENDA**

### **DAY 1 — JUNE 23, 2008**

**09:00-09:30      Registration**

**09:30-09:45      Welcome Remarks**

**Mr. Zhang Shaogang**, *Deputy Director-General, Department of International Trade and Economic Affairs (DITEA), Ministry of Commerce (MOFCOM), China*

### **SESSION 1: LATEST DEVELOPMENT OF TRADE LOGISTICS**

**09:45-10:45      Part I: The Main Features of Recent Development of Trade Logistics and its Future Trend**

Moderator: **Ms. Li Yihong**, *Director, DITEA, MOFCOM, China*

Speaker: **Mr. Vincent Valentine**, *Economist, Technology and Logistics Division, UNCTAD*

**10:45-11:00      Tea/Coffee Break**

**11:00-12:30      Part II: Current Development in the GATS Negotiations Relating to Trade Logistics**

Moderator: **Mr. Vincent Valentine**

Speaker: **Miss. Angela Lee**, *Assistant Director-General, Trade & Industry Department, Hong Kong, China*

**12:30-13:30      Lunch**

### **SESSION 2: CURRENT STATUS AND POLICIES ON TRADE LOGISTICS IN THE APEC REGION**

**14:00-16:00      Part I: APEC Member Economies' Practices**

Moderator: **Ms. Li Yihong**

Speakers: **Mr. Roberto Anguis**, *Ministry of Foreign Trade, Peru*

**Ms. NGUYEN Thi Lan Anh**, *Multilateral Trade Policy Department, Ministry of Industry and Trade, Viet Nam*

**Mr. Liang Zhijun**, *Deputy Director, Department of Commerce Reform and Development, MOFCOM, China*

**16:00-16:15**      **Tea/Coffee Break**

**16:15-17:00**      **Part II: Current Status and Development on Trade Logistics in the Asia-Pacific Region**

Moderator:      **Ms. Mary Elizabeth Chelliah**, *Chair, Committee on Trade and Investment (CTI), APEC*

Speaker:      **Dr. Poon Thiengburanathum**, *Engineering Faculty, Chiangmai University, Thailand*

**18:00-19:30**      **Welcome Dinner Hosted by MOFCOM, China**

## **DAY 2 — JUNE 24, 2008**

### **SESSION3: EXPLORING THE FUTURE COOPERATION IN APEC ON TRADE LOGISTICS**

**09:00-10:30**      **Part I: Enhancing Cooperation among APEC Economies**

Moderator:      **Dr. Poon Thiengburanathum**

Speakers:      **Ms. Mary Elizabeth Chelliah and Mr. Vincent Valentine**

**10:30-10:45**      **Tea/Coffee Break**

**10:45-12:00**      **Part II: Exploring Cooperation between the Government and the Business**

Moderator:      **Ms. Li Yihong**

Speakers:      **Dr. Poon Thiengburanathum**  
**Prof. He Mingke**, *Beijing Technology and Business University, China*

### **SESSION4: KEY MESSAGES AND CONCLUSION**

**12:00-12:30**      **Discussion and conclusion**

## Opening Remarks

Distinguished guests, Ladies and Gentlemen,

Good morning. First of all, on behalf of Ministry of Commerce of China, I'd like to extend my warm welcome to all of you attending the APEC Seminar on Trade Logistics in Beijing. The purpose of this Seminar is to create an opportunity for APEC economies to probe into the current status of trade logistics in the region and explore the possible ways to enhance APEC cooperation in this area.

Over the past decade, as a result of the significant progress in globalization and regionalization, we have witnessed a high economic growth, together with an increasing trade flow in APEC region. In 2007, the accumulated GDP of APEC economies reached 2.8 trillion USD, accounting for 50% of the world's total, with their trade volume of 1.3 trillion USD, taking share of 47% of world trade. Along with the fast growth of trade, there has been increasing focus on trade facilitation related sectors. In recent years, a lot of studies and facts show trade facilitation has become much more important to business than before, especially with the continuous reduction in the tariff. Among those trade facilitation sectors, trade logistics is one which could have meaningful impact on trade flows.

A nation's logistics industry can be seen as the circulatory system of its economy. The efficient movement of goods between producers, service providers and consumers stimulates economic growth and makes nearly every industry operate at maximum efficiency. UNCTAD analysis shows that the total logistics activities are estimated to make up 15-20 per cent of

the cost of finished products. Effective logistics can greatly reduce the cost of the business and improve its efficiency, which will finally contribute directly to improved international competitiveness and facilitate integration into the world economy. However, while economies can benefit from efficient logistics, certain preconditions must be met in relation to infrastructure, technology, human resources, regulation and security. In the mean time, low trade volumes, especially as that of relatively small-scale economies, could further discourage the development of competitive logistics.

As you have known, this year marks the 30<sup>th</sup> anniversary of China's reform and opening to outside. With the rapid development of China's economy and the growing demands of Chinese consumers for quality products and services, Chinese government has begun to pay increasing attention to transportation and logistics. There has been significant growth in transportation and logistics infrastructure, with significant emphasis on the construction of roads, railways and port facilities. Besides, laws and regulations on logistics have been published, creating a sound environment for the business. However, considering the imbalance development of China as a whole, we are still facing a lot of problems, such poor infrastructure in western China.

In APEC region, we have both developed economies and developing ones. The concerns have emerged that gaps in logistics development among APEC members have been expanded in the process of globalization. Therefore, how to embrace the challenges for the region as a whole and how to help developing economies fully enjoy the benefits in the

globalization are critical questions for us. With this Seminar, I hope, through your active participation and discussion, we could have a clear picture on the latest development in this area, including the concept, coverage, features and its future trend. In the mean time, there could also be a better understanding on current situations, policies and regulations of APEC economies. The discussions could also focus on the possibility of APEC future cooperation in this area. Considering logistics' coincidence with the current work in APEC on trade facilitation and APEC's nature in economic cooperation and capacity building, I believe this Seminar will be a good chance to explore further value added to APEC's work.

This time, we also invite representatives from business community and academic institutions to attend this Seminar. I am sure their participation will make our discussions more business relevant and enrich the outcomes and views of this Seminar.

Before I conclude, I would like to take this opportunity to thank APEC secretariat, ADB, UNCTAD and APEC economies for the support to this event.

Finally, I wish this seminar a great success and all of you enjoy your stay in Beijing! Thank you.

# **The main features of Recent Developments in Trade Logistics and the Future Trend**

Beijing 23rd June 2008

Vincent Valentine

Transport Section

Division on Technology and Logistics



## **Contents**

### **A. Recent Developments**

1. World economy
2. Seaborne trade
3. World fleet
4. Freight rates
5. Port developments
6. Inland transport
7. Asia and Latin America

### **B. Future trends**

1. Infrastructure investment
2. Rising commodity prices
3. Transport developments
4. Conclusion

# A. Recent Developments

## 1. World Economy

### World economic growth 2005 – 2008<sup>a</sup>

<i>Region / Country</i>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008<sup>b</sup></b>
<b>WORLD</b>	3.5	3.9	3.8	2.8
<b>Developed countries</b>	2.4	2.8	2.5	1.5
<i>of which:</i>				
United States	3.1	2.9	2.2	1.0
Japan	1.9	2.4	2.1	1.3
EU (27)	1.9	3.1	2.9	2.1
<i>of which:</i>				
Germany	0.9	3.0	2.5	1.7
France	1.9	2.2	2.1	1.9
Italy	0.2	1.9	1.5	0.5
United Kingdom	1.9	2.8	3.0	2.3
<b>Developing countries</b>	6.6	7.1	7.3	6.3
<i>of which:</i>				
China	10.4	11.1	11.9	9.6
India	8.8	9.4	8.5	8.2
Brazil	3.2	3.7	5.4	4.2
South Africa	5.1	5.4	5.1	4.1
<b>Economies in Transition</b>	6.6	7.5	8.4	7.3
<i>of which:</i>				
Russian Federation	6.4	6.7	8.1	7.5

Source: UNCTAD secretariat calculations based on UNCTAD Handbook of Statistics online; United Nations, Department of Economic and Social Affairs (UN/DESA), LINK Global Economic Outlook 2008 (mid-2008 update, [http://www.un.org/esa/analysis/link/global\\_economic\\_outlook.htm](http://www.un.org/esa/analysis/link/global_economic_outlook.htm)); and national sources.

<sup>a</sup> Calculations for country aggregates are based on real GDP in dollars at base year 2000.

<sup>b</sup> Forecast.

## 2. Seaborne trade

### World seaborne trade

- It is estimated that world seaborne trade by volume amounts to 77 per cent of total world trade. Some 16 per cent of world trade passes overland, 6.7 per cent through pipelines and only 0.3 via air <sup>[1]</sup>.

Source: <sup>[1]</sup> Lloyds MIU (2007)



## Development of international seaborne trade, selected years (Millions of tonnes)

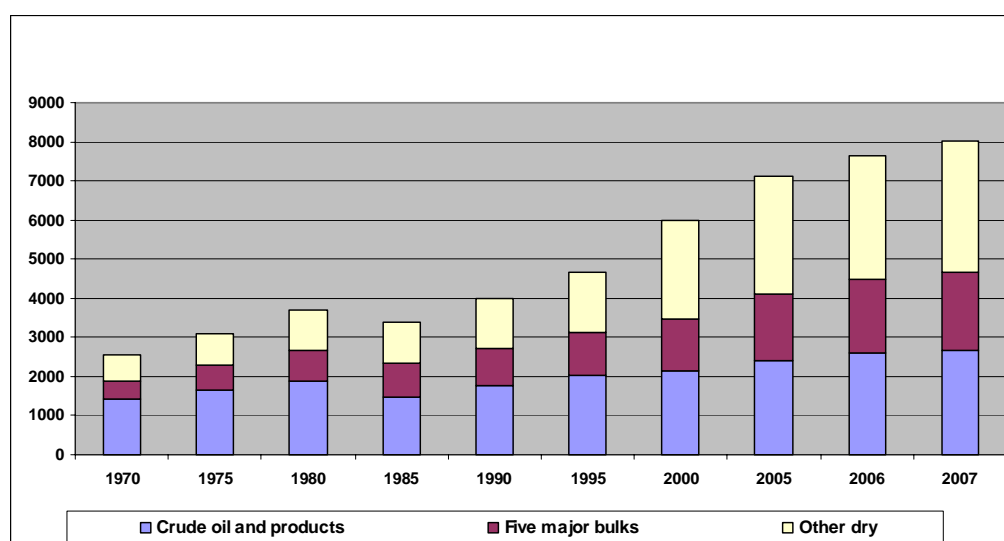
Year	Oil	Main bulks <sup>a</sup>	Other Dry cargo	Total (all cargoes)
1970	1,442	448	676	2,566
1980	1,871	796	1,037	3,704
1990	1,755	968	1,285	4,008
2000	2,163	1,288	2,533	5,984
2006	2,595	1,876	3,181	7,652
2007 <sup>b</sup>	2,681	1,997	3,344	8,022

43%

66%

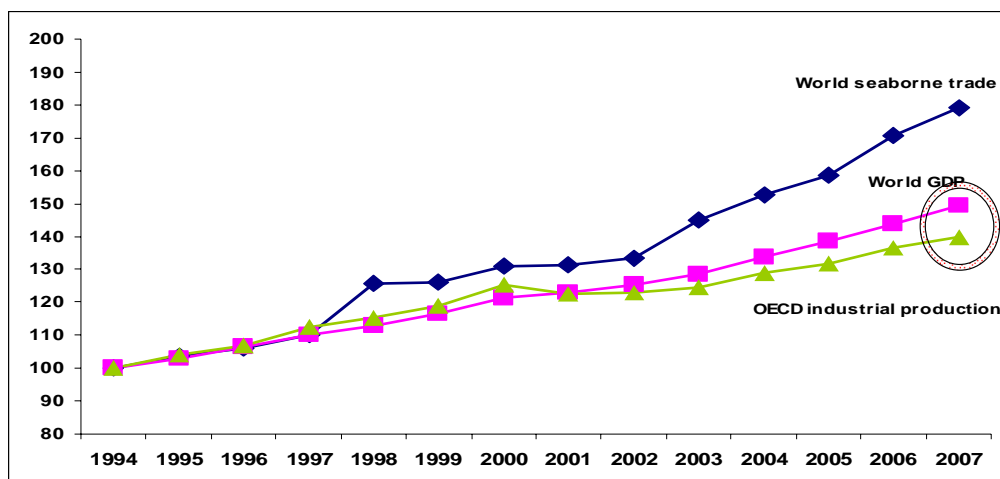
Source: Estimated by UNCTAD secretariat on the basis of annex II and data supplied by ports and specialized sources.  
a Iron ore, grain, coal, bauxite/alumina and phosphate.  
b Preliminary.

## International seaborne trade for selected years (Millions of tonnes loaded)



## Indices for world economic growth (GDP), OECD industrial production, and world seaborne trade (volume), 1994 – 2007

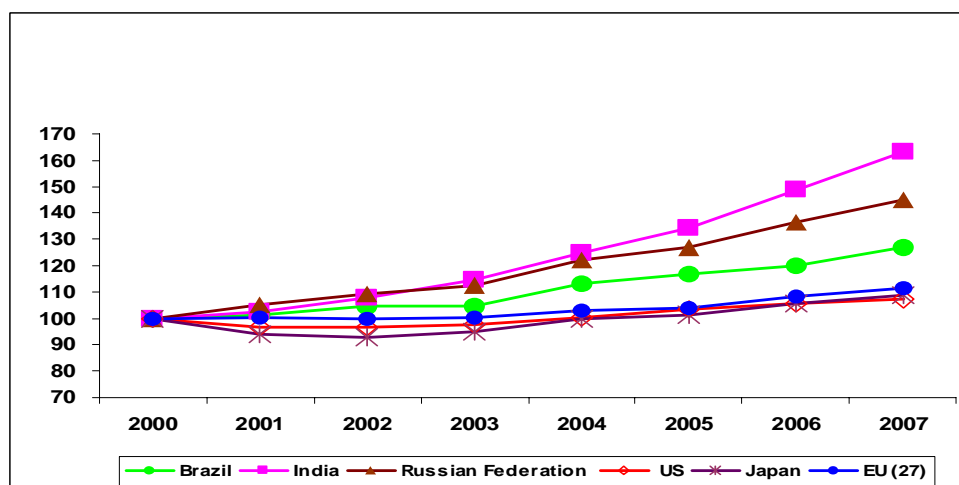
(1994 = 100)



Source: UNCTAD secretariat on the basis of OECD Main Economic Indicators, April 2008; UNCTAD Trade Development Report 2008 and UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues.

## OECD Industrial Production Index, selected countries, 2000-2007

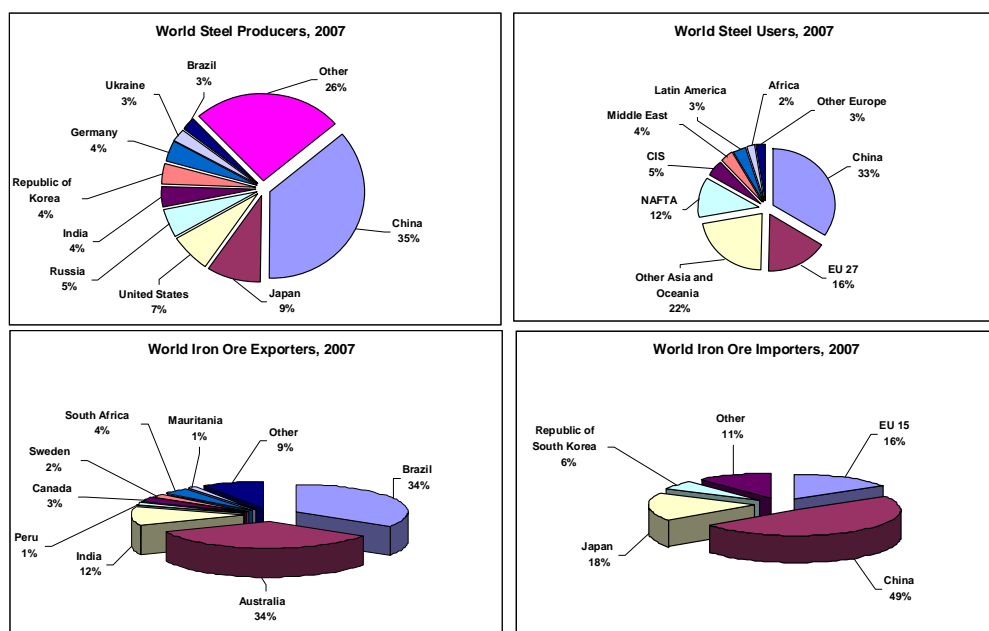
(2000 = 100)



Source: UNCTAD secretariat on the basis of OECD Main Economic Indicators, April 2008.

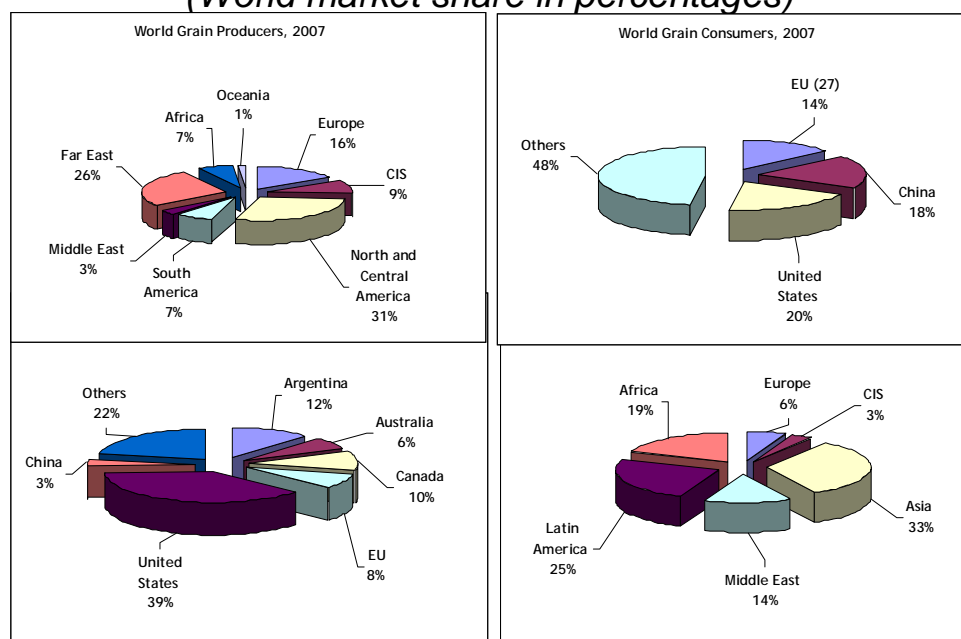
## Major bulks (steel and iron ore): producers, consumers and traders in 2007

(World market share in percentages)



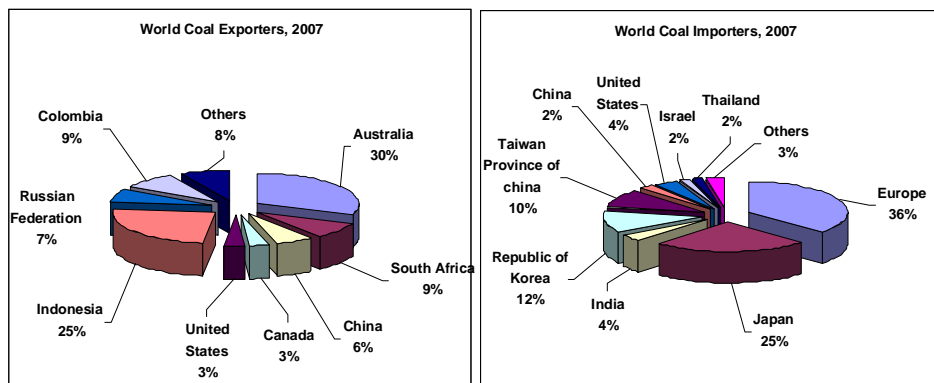
## Major bulks (grain): producers, consumers and traders in 2007

(World market share in percentages)



## Major bulks (coal): producers, consumers and traders in 2007

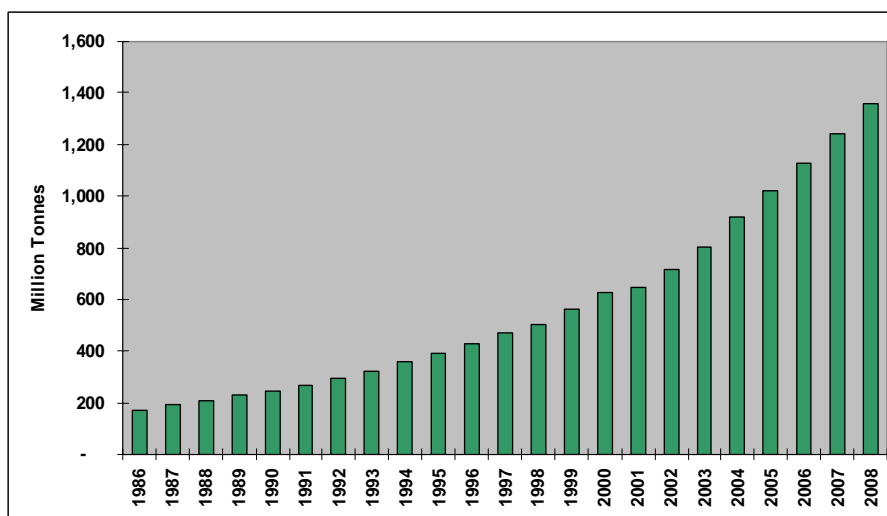
(World market share in percentages)



Source: UNCTAD secretariat on the basis of data supplied in Clarkson Research Services, *Shipping Review & Outlook*, Spring 2008; *Dry Bulk Trade Outlook*, May 2008; The Economist Intelligent Unit, *World commodity forecasts: food, feedstuffs and beverages*, May 2008, and International Grains Council (IGC).

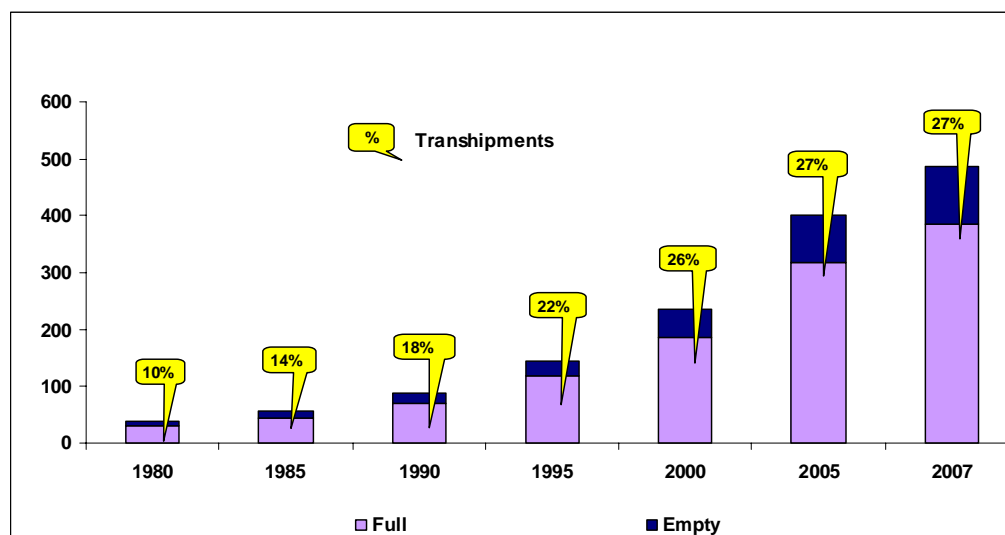
## International containerized trade growth, 1986 – 2008

(Million tonnes)



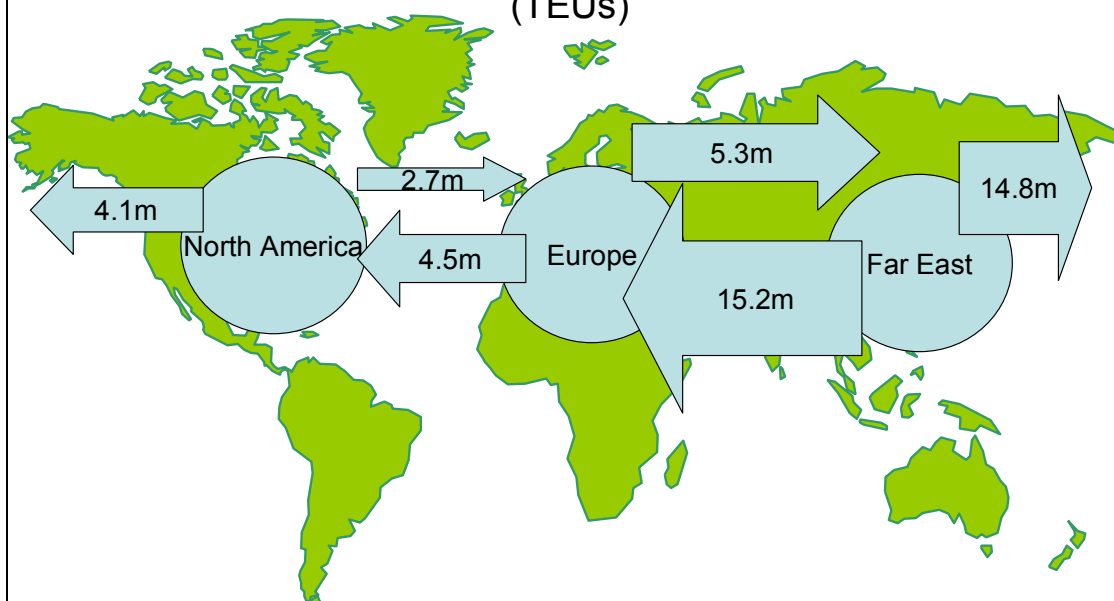
Source: Clarkson Research Services, *Shipping Review Database*, Spring 2008, p. 101.

## International container port traffic, 1980 – 2008 (Million teus)



Source: UNCTAD based on data provided by Drewry Shipping Consultants in the *Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/2007*, September

## Inter-regional Container Movements – 2007 (TEUs)



Source: UNCTAD (2008) derived from data supplied by Containerisation International

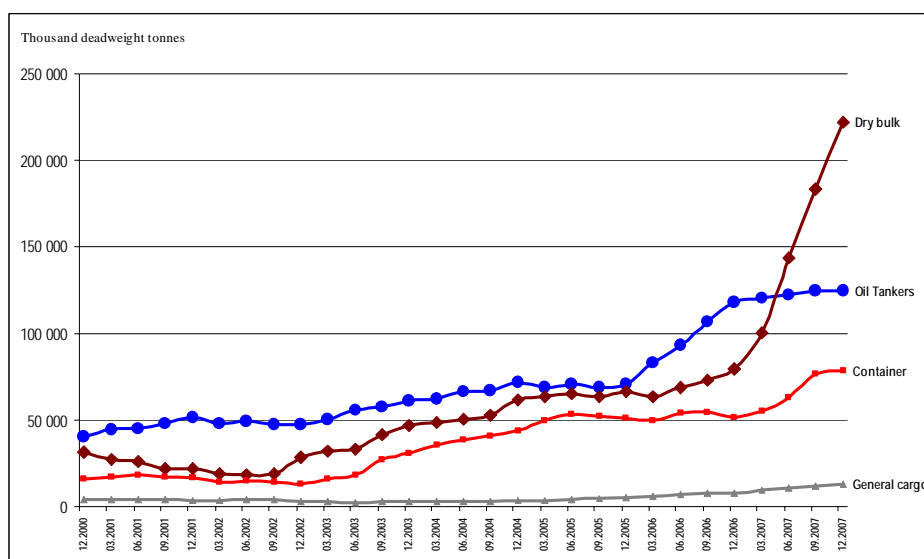
Note: Does not include containers moved in the backhaul direction containing cargo not usually containerised



## World fleet

- The world merchant fleet expanded by 7.2 per cent during 2007 to 1.12 billion deadweight tons (dwt) at the beginning of 2008.
- With historically high demand for shipping capacity the shipping industry responded by ordering more supply.
- Vessel orders are at their highest level ever, reaching 10,053 ships with a total tonnage of 495 million dwt, including 222 million dwt of dry bulk carriers.

## World Tonnage on order, 2000 - 2007a



Source:  
a

Compiled by the UNCTAD Secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register - Fairplay.  
Ships of 100 GT and above.

## World fleet size by principal types of vessel, 2005–2008a

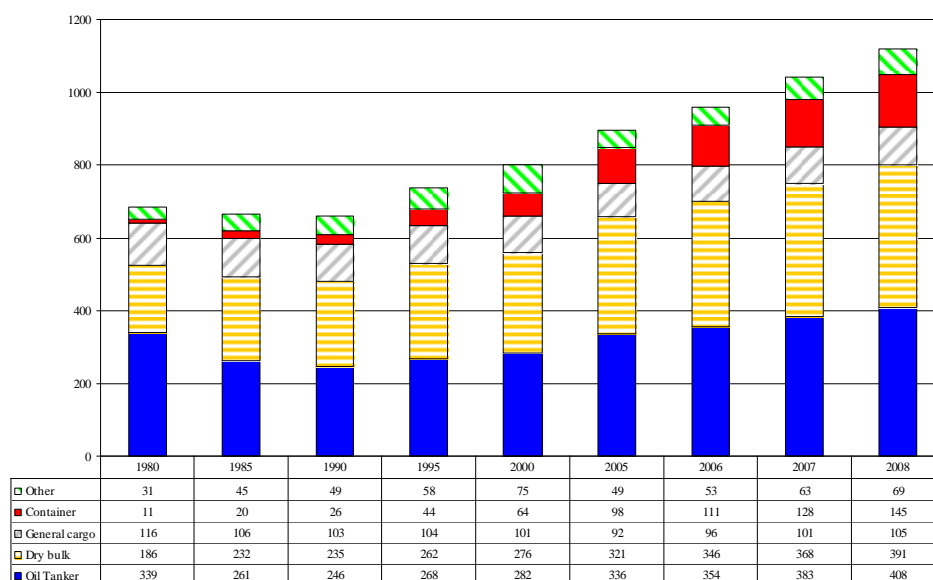
(Beginning-of-year figures, in thousands of dwt)

Principal types	2005	2006	2007	2008	Percentage change 2008/2007
<b>Oil tankers</b>	336 156	354 219	382 975	407 881	6.5
	37.5	36.9	36.7	36.5	-0.3
<b>Bulk carriers</b>	320 584	345 924	367 542	391 127	6.4
	35.8	36.0	35.3	35.0	-0.3
<b>Ore/bulk/oil</b>	9 695	7 817	5 614	4 284	-23.7
	1.1	0.8	0.5	0.4	-0.2
<b>Ore/bulk</b>	310 889	338 107	361 928	386 842	6.9
	34.7	35.2	34.7	34.6	-0.1
<b>General cargo ships</b>	92 048	96 218	100 934	105 492	4.5
	10.3	10.0	9.7	9.4	-0.2
<b>Containerships</b>	98 064	111 095	128 321	144 655	12.7
	10.9	11.6	12.3	12.9	0.6
<b>Other types of ships</b>	48 991	52 508	62 554	68 624	9.7
	5.5	5.5	6.0	6.1	0.1
<b>Liquefied gas carriers</b>	22 546	24 226	26 915	30 013	11.5
	2.5	2.5	2.6	2.7	0.1
<b>Chemical tankers</b>	8 290	8 919	8 823	8 236	-6.7
	0.9	0.9	0.8	0.7	-0.1
<b>Ferries and passenger ships</b>	5 589	5 649	5 754	5 948	3.4
	0.6	0.6	0.6	0.5	0.0
<b>Other</b>	12 566	13 714	21 062	24 427	16.0
	1.3	1.1	1.9	2.2	0.3
<b>World total</b>	895 843	959 964	1 042 328	1 117 779	7.2
	100.0	100.0	100.0	100.0	

Source: a Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay. Vessels of 100 GT and above. Percentage shares are shown in italics.

## World fleet by principal vessel types, selected years.<sup>a</sup>

(Beginning of year figures, millions of dwt)



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay. a Cargo carrying vessels of 100 GT and above.



## Long term trends in the cellular containership fleet<sup>a</sup>

World total	1987	1997	2006	2007	2008	growth 2008/2007
Number of vessels	1 052	1 954	3 494	3 904	4 276	9.53
TEU capacity	1 215 215	3 089 682	8 120 465	9 436 377	10 760 173	14.03
Average vessel size	1 155	1 581	2 324	2 417	2 516	4.11

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.  
a Vessels of 100 GT and above. Beginning of year figures, except 1987, which are mid-year figures.

## 4. Freight rates

## Tanker freight indices, 2005–2007

(monthly figures)

	Lloyd's Shipping Economist				Baltic Tanker		
	>200	120–200	70–120	25–70	Clean	Dirty Index	Clean Index
October	87	147	190	213	217	1'281	1'095
November	74	118	133	199	194	1'223	853
December	66	136	189	210	251	996	931
<b>Average</b>	<b>93</b>	<b>141</b>	<b>164</b>	<b>228</b>	<b>247</b>	<b>1'295</b>	<b>1'112</b>
<b>2007</b>							
January	63	124	187	209	219	1'316	1'185
February	65	116	159	237	226	1'190	907
March	81	112	145	220	282	1'094	1'065
April	63	122	145	229	264	1'398	1'096
May	79	108	161	235	244	1'236	1'045
June	63	110	113	211	242	1'006	1'151
July	59	91	128	216	208	1'026	941
August	52	85	97	185	174	977	900
September	51	77	102	170	158	801	770
October	57	104	134	180	170	902	767
November	72	126	148	205	198	1'089	812
December	201	232	214	279	239	1'535	1'184
<b>Average</b>	<b>76</b>	<b>117</b>	<b>144</b>	<b>215</b>	<b>219</b>	<b>1'131</b>	<b>985</b>
<b>2008</b>							
January	112	124	178	205	215	1'914	1'083
February	97	119	141	182	195	1'174	938
March	108	156	175	202	197	1164	946

Source: Executive Summary in *Lloyd's Shipping Economist*, several issues; Baltic Tanker indices reported for the first working day of the month. Ship sizes are expressed in deadweight capacity

## Tanker market summary: clean and dirty spot rates, 2006–2007 (Worldscale (WS))

Vessel type	Routes	2006 Dec	Clean and dirty spot rates 2007												% change 2006/2007	2008		
			Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec		Jan	Feb	Mar
VLCC/ULCC (200,000 dwt+)																		
	Persian Gulf–Japan	58	58	59	82	50	81	63	63	56	54	57	71	195	236.2%	122	96	97
	Persian Gulf–Republic of Korea	59	58	55	81	53	72	60	55	53	52	53	86	189	220.3%	127	99	88
	Persian Gulf–Europe	58	54	52	66	45	69	60	50	45	42	42	82	163	181.0%	135	88	84
	Persian Gulf–Caribbean/East Coast of North America	55	53	48	73	49	63	60	45	45	43	43	55	159	189.1%	85	86	84
	Persian Gulf–South Africa	64	57	..	..	55	97	..	..	54	..	..	..	220	243.8%	..	..	..
Suezmax (100,000–160,000 dwt)																		
	West Africa–North West Europe	122	130	107	126	128	105	108	96	78	79	93	117	237	94.3%	149	124	173
	West Africa–Caribbean/East Coast of North America	130	129	116	116	113	108	112	99	79	79	93	114	251	93.1%	135	125	167
	Mediterranean–Mediterranean	161	154	113	136	124	110	113	87	78	75	125	138	223	38.5%	165	113	224
Aframax (70,000–100,000 dwt)																		
	North West Europe–North West Europe	151	169	168	138	139	129	105	128	87	104	125	140	190	25.8%	163	128	159
	North West Europe–Caribbean/ East Coast of North America	200	167	185	130	170	178	124	126	97	..	114	125	190	-5.0%	170	138	173
	Caribbean–Caribbean/East Coast of North America	231	174	211	187	156	170	140	170	105	115	153	166	299	29.4%	204	168	240
	Mediterranean–Mediterranean	178	231	121	157	146	173	107	117	94	106	145	150	205	15.2%	183	146	192
	Mediterranean–North West Europe	207	188	110	161	140	142	103	115	91	117	135	133	193	-6.8%	187	137	174
	Indonesia–Far East	152	149	124	125	156	142	143	129	112	120	114	141	237	55.9%	180	143	140
Handy-size (less than 50,000 dwt)																		
	Mediterranean–Mediterranean	190	281	273	247	216	233	150	230	..	156	205	199	260	36.8%	198	180	191
	Mediterranean–Caribbean/East Coast of North America	174	200	213	195	203	..	..	200	167	148	153	177	262	50.6%	200	174	187
	Caribbean–East Coast of North America/Gulf of Mexico	243	212	205	214	207	198	161	176	161	158	154	168	334	37.4%	194	159	221
All Clean Tankers																		
70,000–80,000 dwt	Persian Gulf–Japan	172	156	133	146	135	133	132	137	153	140	115	142	195	13.4%	198	150	135
50,000–60,000 dwt	Persian Gulf–Japan	194	185	161	182	172	185	168	184	188	175	163	172	236	21.6%	224	171	182
35,000–50,000 dwt	Caribbean–East Coast of North America/Gulf of Mexico	282	209	222	288	233	223	242	201	155	133	145	177	203	-28.0%	216	190	189
25,000–35,000 dwt	Singapore–East Asia	302	303	257	276	223	313	246	292	294	302	243	218	322	6.6%	287	224	260

Source: *Drewry Shipping Insight*, various issues. Note: Two dots (..) means that no rate was reported.

## Dry cargo freight indices, 2004–2007

Period	Dry cargo tramp time-charter (1972 = 100)				Dry cargo tramp trip-charter (1985 = 100)			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
January	505	302	491	812	677	294	632	1018
February	481	298	480	657	715	292	577	
March	530	327	550		565	321	644	
April	507	326	576		624	325	707	
May	440	323	671		552	304	712	
June	373	331	626		412	359	759	
July	313	360	673		342	421	875	
August	290	417	718		285	475	920	
September	328	447	828		352	518	1078	
October	379	450	985		391	522	1044	
November	346	447	1013		376	463	1280	
December	320	484	926		332	594	1251	
Annual average	401	376	711	735	469	407	873	1018

Source: Compiled by Maritime Research and published by Institute of Shipping Economics and Logistics in Shipping Statistics and Market Review, 1/2, 2008.  
Note: All indices have been rounded to the nearest whole number

## Leading 20 service operators of containerships at the beginning of 2008

(Number of ships and total shipboard capacity deployed (TEUs))

Ranking	Operator	Country/territory	No. of ships in 2008	TEU capacity in 2008
1	Maersk Line	Denmark	446	1'638'898
2	MSC	Switzerland	359	1'201'121
3	CMA-CGM Group	France	238	701'223
4	Evergreen	Taiwan Province of China	177	620'610
5	Hapag Lloyd	Germany	142	491'954
6	COSCON	China	141	426'814
7	CSCL	China	122	418'818
8	APL	Singapore	117	394'804
9	OOCL	Hong Kong (China)	84	351'542
10	NYK	Japan	87	331'083
Subtotal			1'913	6'576'867
11	MOL	Japan	104	325'030
12	Hanjin	Republic of Korea	74	321'917
13	K Line	Japan	91	293'321
14	Yang Ming	Taiwan Province of China	83	276'016
15	Zim	Israel	84	243'069
16	Hamburg Sud	Germany	76	196'632
17	HMM	Republic of Korea	45	194'350
18	PIL	Singapore	72	140'135
19	Wan Hai	Taiwan Province of China	75	125'393
20	CSAV	Chile	48	108'977
Total 1-20			2'665	8'801'657
World container cellular fleet at 1 January 2008			8'762	12'657'725

15.5%

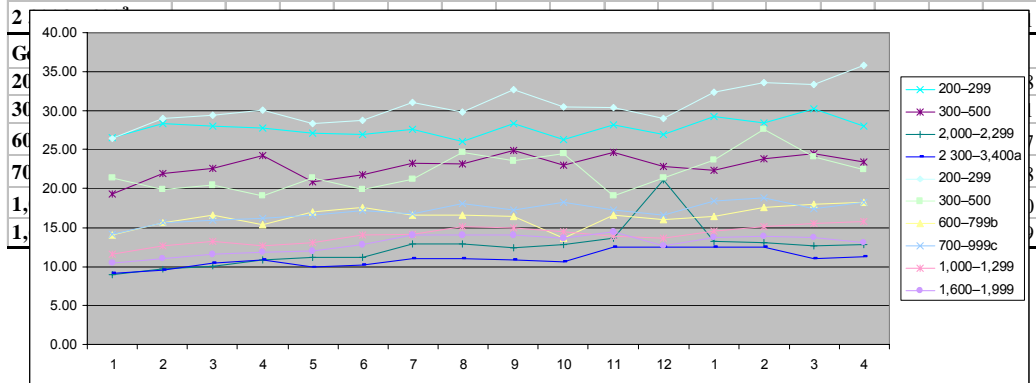
Source: UNCTAD secretariat, Containerisation International Online, Fleet Statistics, www.ci-online.co.uk.

## Containership time charter rates (\$ per 14-ton slot/day)

Ship type	Yearly averages							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Gearless</b>								
200? 99	15.71	15.74	16.88	19.57	25.02	31.71	26.67	27.22
300? 00	14.52	14.72	15.14	17.48	21.73	28.26	21.67	22.27
<b>Geared/Gearless</b>								
2,000? ,299	10.65	7.97	4.90	9.75	13.82	16.35	10.51	11.68
2,300? ,400 <sup>a</sup>			5.96	9.29	13.16	13.04	10.18	10.74
<b>Geared/Gearless</b>								
200? 99	17.77	17.81	17.01	18.93	27.00	35.35	28.04	29.78
300? 00	14.60	14.90	13.35	15.55	22.24	28.82	22.04	21.34
600? 99 <sup>b</sup>			9.26	12.25	19.61	23.70	16.62	16.05
700? 99 <sup>c</sup>			9.11	12.07	18.37	21.96	16.73	16.9
1,000? ,299	11.87	8.78	6.93	11.62	19.14	22.58	14.28	13.69
1,600? ,999	10.35	7.97	5.67	10.04	16.08	15.81	11.77	12.79

## Containership time charter rates (\$ per 14-ton slot/day)

Ship type	Monthly averages for 2007												Monthly averages for 2008			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
<b>Gearless</b>																
200? 99	26.52	28.35	28.01	27.76	27.08	26.90	27.58	25.92	28.25	26.20	28.10	27.00	29.23	28.49	30.16	27.96
300? 00	19.29	21.91	22.59	24.23	20.83	21.80	23.20	23.17	24.84	23.00	24.60	22.90	22.37	23.77	24.49	23.34
<b>Geared/Gearless</b>																
2,000? ,299	8.96	9.60	10.06	10.84	11.21	11.15	12.92	12.92	12.44	12.81	13.61	21.10	13.18	13.10	12.59	12.78



Source: Hamburg Shipbrokers' Association, [http://www.vhss.de/hax2006\\_001.pdf](http://www.vhss.de/hax2006_001.pdf), Institute of Shipping Economics and Logistics in Shipping Statistics and Market Review, Volume 52 No. 1/2 2008 pp54-55 and Dynaliner's Trades Review 2008, Fig18 pp33.

<sup>a</sup> This category was created in 2002. Data for the first half of the year correspond to cellular ships in the range 2,300-3,900 TEUs sailing at 22 knots minimum.

## Freight rates (market averages) per TEU on the three major liner trade routes (\$ per TEU and percentage change)

	Trans-Pacific		Europe-Asia		Transatlantic	
	Asia-USA	USA-Asia	Europe-Asia	Asia-Europe	USA-Europe	Europe-USA
2006						
First quarter	1836	815	793	1454	995	1829
Change (%)	-2.2	-1.2	-3.9	-14.9	-1.4	0.8
Second quarter	1753	828	804	1408	1010	1829
Change (%)	-4.5	1.6	1.4	-3.2	1.5	0.0
Third quarter	1715	839	806	1494	1041	1854
Change (%)	-2.2	1.3	0.2	6.1	3.1	1.4
Fourth quarter	1671	777	792	1545	1066	1762
Change (%)	-2.6	-7.4	-1.7	3.4	2.4	-5.0
2007						
First quarter	1643	737	755	1549	1032	1692
Change (%)	-1.7	-5.1	-4.7	0.3	-3.2	-4.0
Second quarter	1675	765	744	1658	1067	1653
Change (%)	1.9	3.8	-1.5	7.0	3.4	-2.3
Third quarter	1707	780	777	1952	1115	1725
Change (%)	1.9	2.0	4.4	17.7	4.5	4.4
Fourth quarter	1707	794	905	2054	1147	1766
Change (%)	0.0	1.8	16.5	5.2	2.9	2.4
2008						
First quarter	1725	861	968	2021	1193	1700
Change (%)	1.1	8.4	7.0	-1.6	4.0	-3.7

YOY  
14.3%

YOY  
32.9%

Source: Containerisation International Online, [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk).

## Liner freight indices, 2005–2007

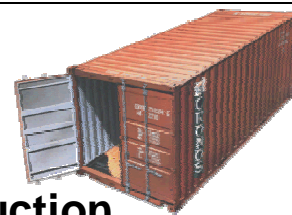
(Monthly figures: 1995 = 100)

Month	Overall index			Homebound index			Outbound index		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
January	96	104	88	89	95	89	101	113	88
February	95	105	88	88	95	89	102	113	87
March	95	106	86	88	97	88	102	114	85
April	98	105	87	91	96	91	105	113	84
May	103	101	88	97	92	92	108	110	85
June	108	104	92	101	94	96	114	113	88
July	108	105	94	102	96	101	115	113	87
August	106	98	95	100	92	103	111	103	88
September	106	96	98	100	92	106	112	100	90
October	109	95	97	102	93	105	116	97	89
November	111	91	97	104	89	101	118	93	93
December	110	87	100	103	86	104	117	88	96
Annual average	104	100	93	97	93	97	110	106	88

Source: Compiled by UNCTAD secretariat on the basis of information published by the Institute of Shipping Economics and Logistics, Shipping Statistics and Market Review, vol. 52, no. 3, March 2008, pp. 60 and 61.

# Containers

(Thousand TEUs)



## Fleet

Year	Global	Lessor	Sea carrier fleet
2003	17'960	8'370	9'590
2004	20'005	9'125	10'880
2005	21'455	9'370	12'085
2006	23'345	9'830	13'515
2007	25'365	10'440	14'925

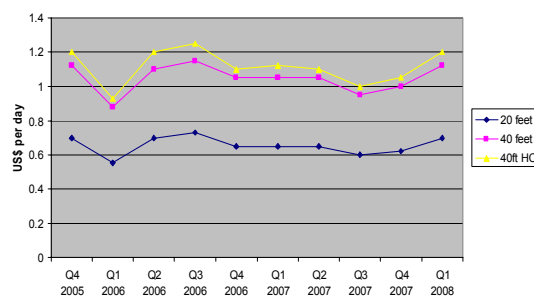
## Production

	2006	2007
Dry freight standard	2'710	3'480
Dry freight special	85	90
Integral reefer	176	195
Tank	14	16
Regional	115	119
<b>Total</b>	<b>3'100</b>	<b>3'900</b>

Yearly price of new box



Quarterly average lease rates 2006-2007



Source: Containerisation International, August 2007, p. 36-39.

## 5. Port developments

15 of the top 20 ports are in APEC member countries

## Port Developments

Port Name	2005	2006	2007	Percentage change 2006 -2005	Percentage change 2007-2006
Singapore	23192200	24792400	27932000	6.90	12.66
Shanghai	18084000	21710000	26150000	20.05	20.45
Hong Kong	22601630	23538580	23881000	4.15	1.45
Shenzhen	16197173	18468900	21099000	14.03	14.24
Busan	11843151	12030000	13270000	1.58	10.31
Rotterdam	9250985	9654508	10790604	4.36	11.77
Dubai	7619219	8923465	10653026	17.12	19.38
Kaohsiung	9471056	9774670	10256829	3.21	4.93
Hamburg	8087545	8861545	9900000	9.57	11.72
Qingdao	6307000	7702000	9462000	22.12	22.85
Ningbo	5208000	7068000	9360000	35.71	32.43
Guangzhou	4685000	6600000	9200000	40.88	39.39
Los Angeles	7484624	8469853	8355039	13.16	-1.36
Antwerp	6482061	7018899	8176614	8.28	16.49
Long Beach	6709818	7290365	7312465	8.65	0.30
Port Klang	5715855	6326294	7120000	10.68	12.55
Tianjin	4801000	5950000	7103000	23.93	19.38
Tanjung Pelepas	4177121	4770000	5500000	14.19	15.30
New York/New Jersey	4792922	5092806	5400000	6.26	6.03
Bremen/Bremerhaven	3735574	4428203	4892239	18.54	10.48
<b>Total top 20</b>	<b>186'445'934</b>	<b>208'470'488</b>	<b>235'813'816</b>	<b>11.81</b>	<b>13.12</b>

Source: Containerisation International, May 2008.





## Jebel Ali Port (United Arab Emirates)

- In June 2006 the port made 8,571 moves in 41 hours for the 9,000 TEU ship the MSC Rania.
- Average moves per hour > 60



Twin FEU

## Chiwan Container Terminal, Shenzhen, China







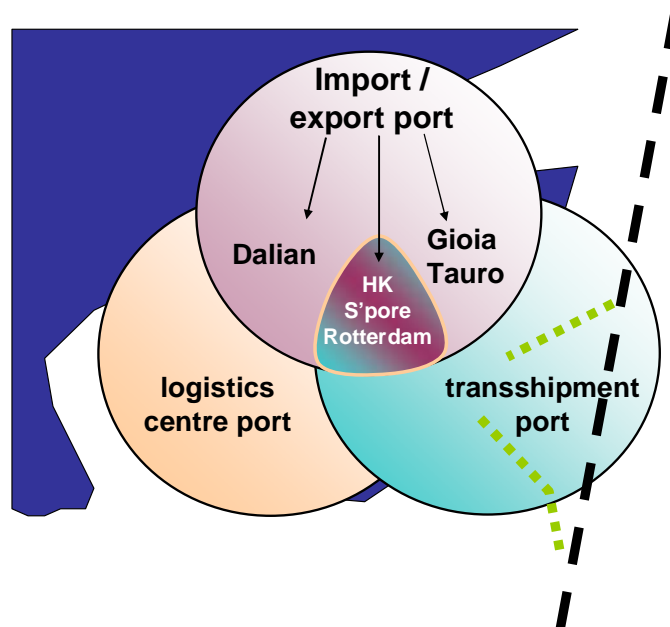
## Opportunities and Challenges

- Ports need:
  - Longer container berths
  - Deeper alongside access
  - Specialised port equipment
  - Sophisticated workflows supported by software programs.
  - An enabling environment which is conducive to creating value added service within or adjoining to ports
- Issues remain of how to retain the necessary safeguards to protect revenue, security, the environment and national land transport systems as well as how to finance projects.

Port efficiency has to improve because port customers are getting bigger.



In 2006 the largest containership ever built, Emma Maersk, was launched with a reported capacity of 12,508 TEU capacity she requires a depth of 16 metres 156,907 DWT (carrying capacity)



Source: UNESCAP (2005) *Free Trade Zone and Port Hinterland Development*, ST/ESCAP/2377.

## 6. Inland developments

## Rail freight traffic in 2007



- Grew by:
- 28% in Saudi Arabia
- 12.6% in Viet Nam
- 9.4% in India
- 7.6% in China
- 7.2% in the Russian Federation
- 1% in both Europe and in the United States.

Source: International Union of Railways (UIC)

## Beijing-Hamburg Container Express

- 10,000 kilometers (6,200 miles) in 15 days
  - (Via Mongolia, Russia, Belarus and Poland )
- The comparable journey by sea takes around 30 days

• [mms://winmedia.cctv.com/worldwidewatch/2008/01/worldwidewatch\\_300\\_20080125\\_17.wmv](mms://winmedia.cctv.com/worldwidewatch/2008/01/worldwidewatch_300_20080125_17.wmv)



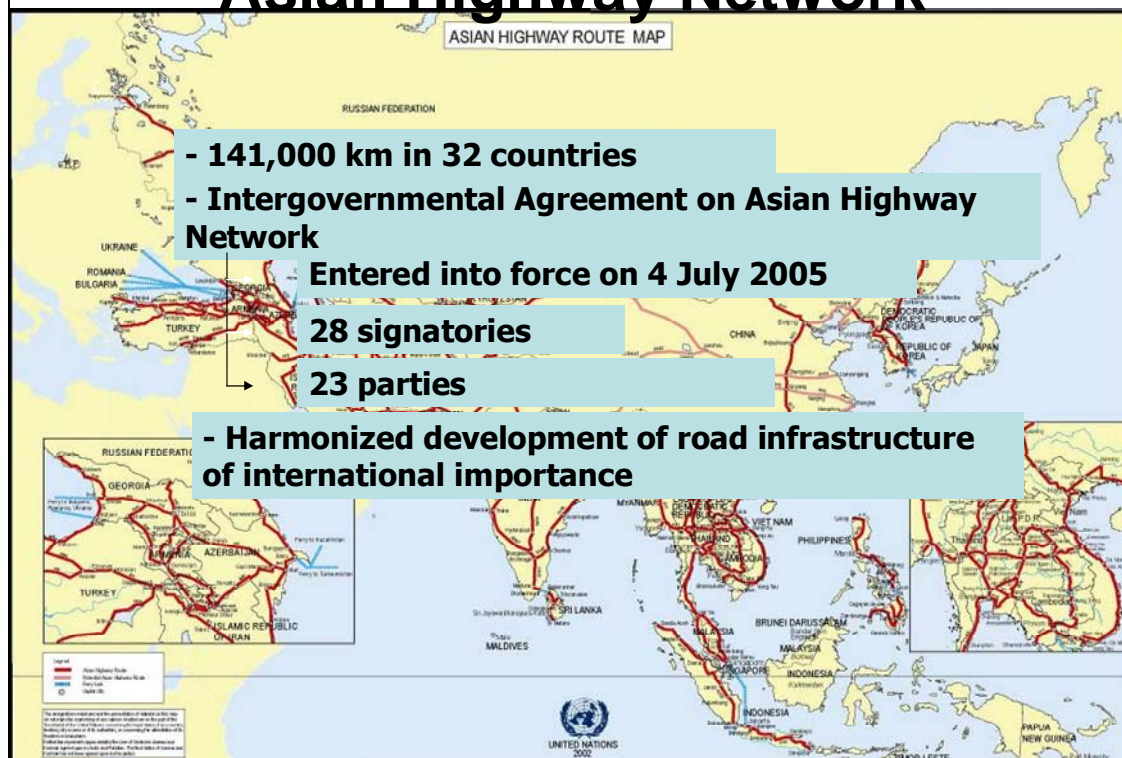
# Trans-Asian Railway Network



## Example: Missing links between countries

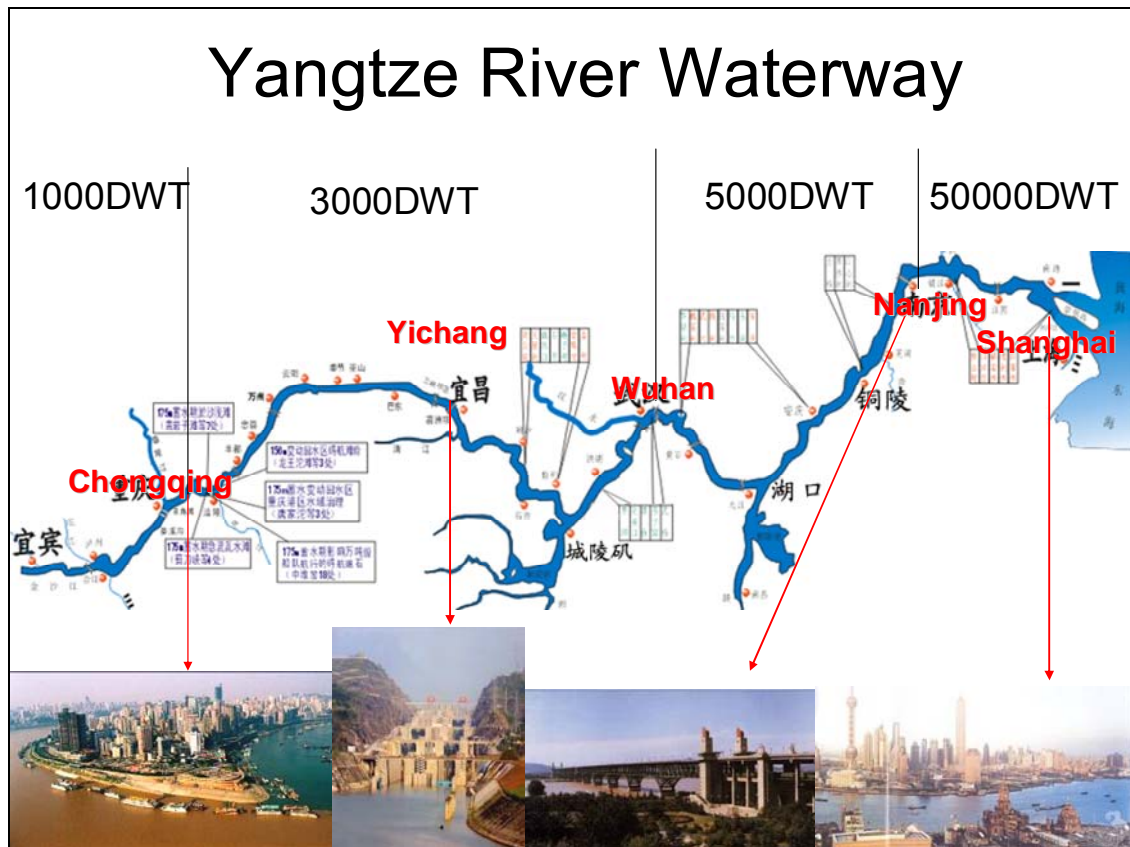


# Asian Highway Network

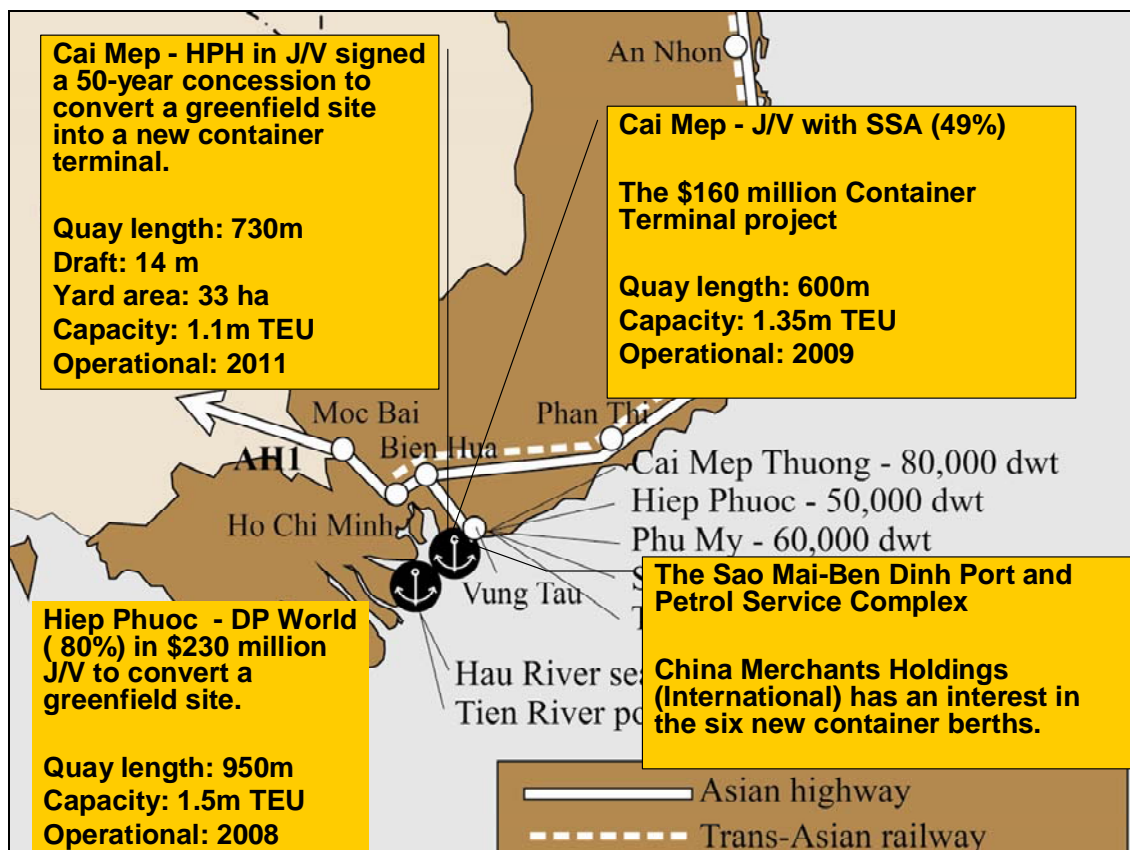


## Inland waterways

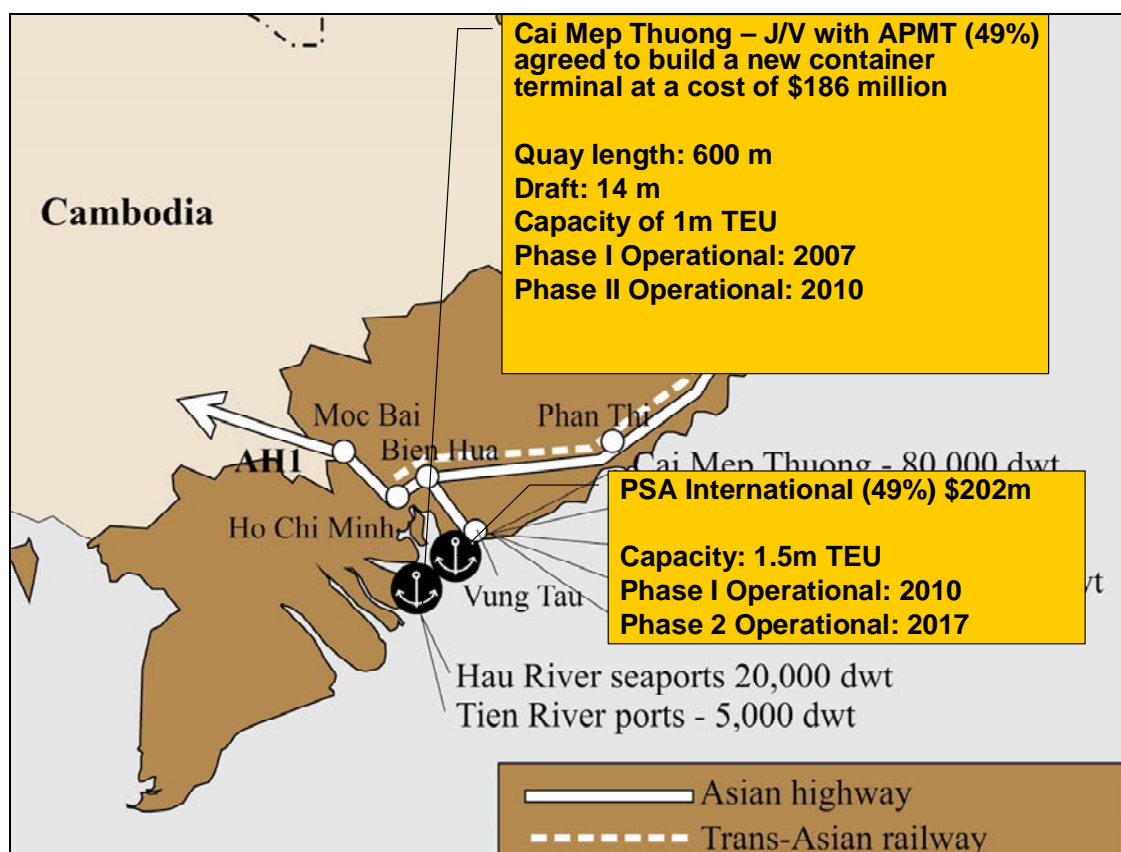
- Inland waterway systems remain an important transport route for many developed and developing countries where other transport systems are either underdeveloped or have become congested.
- In the Russian Federation inland waterways cargo volumes reached 170 million tons, in 2005.
- In Europe the figure was 465 million tons in 2005.
- In Asia, the Yangtze River handled 1 billion tons in 2006



## 7. Asia and Latin America







## Containerized trade growth, (Index, base year 2000)

### Imports

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Argentina	1.00	0.88	0.40	0.62	0.86	0.97	1.08	1.20
Chile	1.00	0.97	1.10	1.19	1.48	1.70	1.89	2.10
Colombia	1.00	1.12	1.17	1.28	1.57	1.86	2.25	2.52
Other countries WCSA <sup>[1]</sup>	1.00	0.94	1.02	1.00	1.25	1.27	1.35	1.44
Venezuela (Bolivarian Republic)	1.00	1.25	0.90	0.66	1.12	1.29	1.45	1.56
Central America	1.00	1.09	1.15	1.24	1.46	1.54	1.90	2.04
Peru	1.00	0.97	1.05	1.10	1.41	1.66	1.82	2.00
Other countries ECSA <sup>[2]</sup>	1.00	0.89	0.72	0.74	0.99	1.02	1.24	1.34
The Caribbean	1.00	1.09	1.09	1.04	1.25	1.36	1.48	1.52
Mexico	1.00	1.13	1.23	0.92	1.06	1.14	1.30	1.39
Brazil	1.00	1.00	0.83	0.83	1.51	1.73	2.06	2.28
Total LAC	1.00	1.05	1.00	0.95	1.27	1.41	1.62	1.76

<sup>[1]</sup> WCSA: West Coast of South America comprises of Chile, Peru, Ecuador and parts of Colombia.  
<sup>[2]</sup> ECSA: East Coast of South America comprises of Argentina, Uruguay and Brazil

Source: Wilmsmeier, based on UNECLAC on the basis of data from Global Insight Inc. ([www.globalinsight.com](http://www.globalinsight.com)).

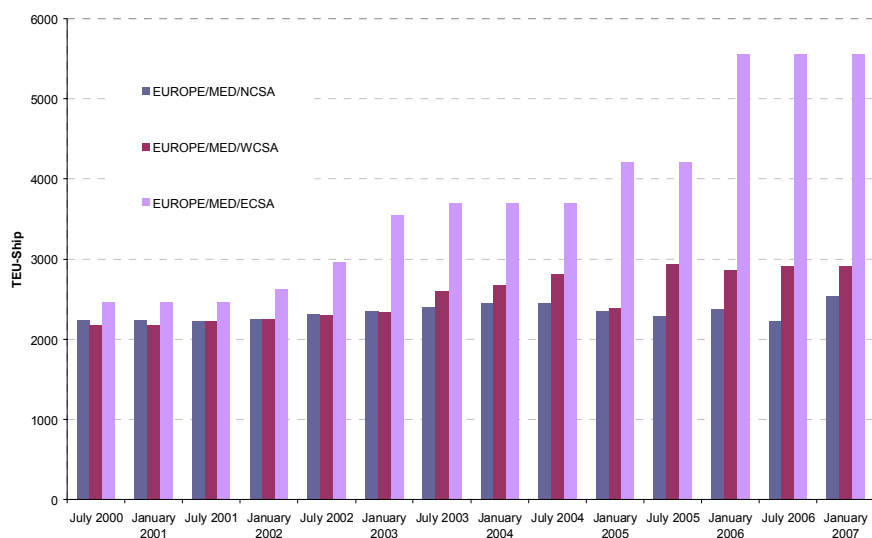
## Containerized trade growth, (Index, base year 2000)

### Exports

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Argentina	1.00	1.10	1.23	1.47	1.56	1.68	1.81	2.00
Chile	1.00	1.11	1.09	1.27	1.56	1.59	1.82	1.86
Colombia	1.00	0.95	1.07	1.31	1.50	1.66	1.78	1.86
Other countries WCSA	1.00	0.97	0.98	1.03	1.11	1.18	1.36	1.40
Venezuela (Bolivarian Republic)	1.00	0.93	0.84	0.84	1.05	1.05	0.97	0.91
Central America	1.00	1.02	1.04	1.11	1.22	1.31	1.90	2.04
Peru	1.00	1.25	1.31	1.30	1.68	1.92	2.24	2.35
Other countries ECSA	1.00	1.15	1.00	1.37	1.55	1.85	1.87	1.96
The Caribbean	1.00	1.00	1.06	1.18	1.47	1.63	0.99	1.01
Mexico	1.00	1.70	1.35	1.25	1.39	1.45	1.55	1.65
Brazil	1.00	1.09	1.28	1.55	1.88	1.97	2.13	2.20
Total LAC	1.00	1.11	1.15	1.30	1.54	1.63	1.74	1.82

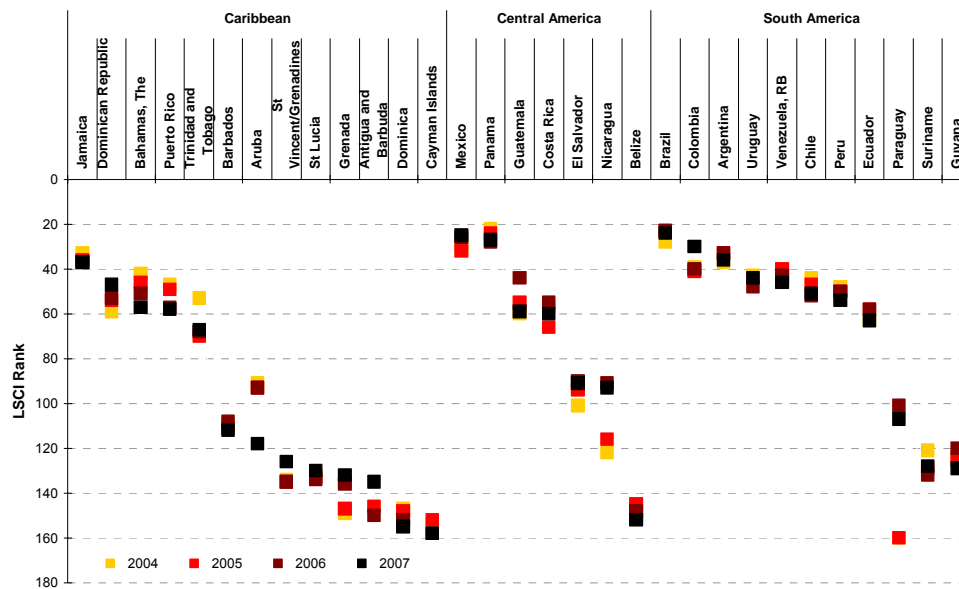
Source: Wilmsmeier, based on UNECLAC on the basis of data from Global Insight Inc. ([www.globalinsight.com](http://www.globalinsight.com)).

## Container ship size development South America –Europe Mediterranean trades, 2000 - 2007



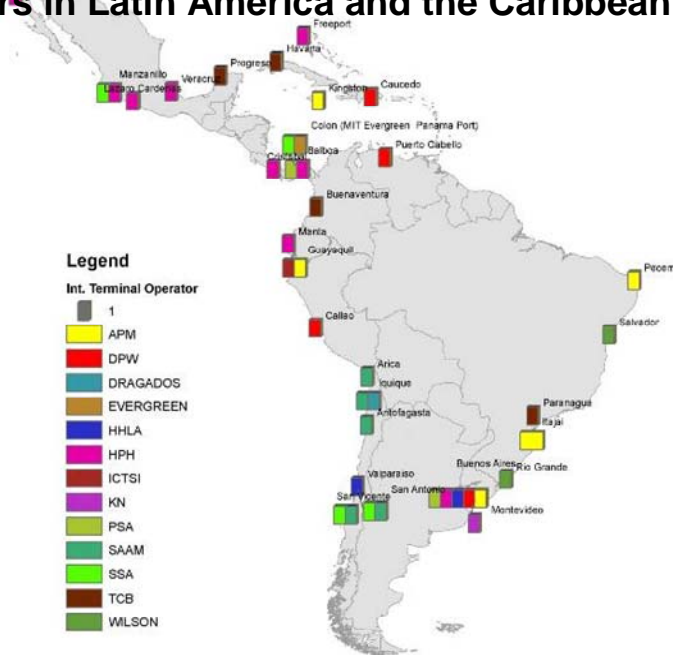
Source: Wilmsmeier (2008) based on ComPair Data 2000-2007.

## Connectivity Latin America and the Caribbean, 2004-2006



Source: UNCTAD 2007, Trade Newsletter

## Geographical distribution of International Terminal operators in Latin America and the Caribbean, 2008



Source: Wilmsmeier and Sánchez, based on various port terminal operators

## The trend... financial firms

- In 2005 Babcock and Brown (Australia), **a private equity firm**, buys PD Ports (UK)
- In 2005/6 Peel Holdings (UK) buys MDHC (UK) (now 49 per cent owned by **Deutsche bank**).
- In 2006 DP World buys P&O Ports
- In 2006 Admiral Acquisitions, **a private equity firm** buys ABP (UK).
- In 2006 Ontario Teachers' **Pension Plan** Board (OTPPB) buys Orient Overseas Container Line (Hong Kong) entire terminal operations (excluding Long Beach and Kaohsiung).
- 2006/2007 **Macquarie Bank** buy 40% stake in Hanjin (S. Korea) terminals

## The cost of purchasing terminals (price/earnings ratio)

Sold	P/E ratio x 14 - In 2005 DP World purchased CSX Terminals.
	P/E ratio x 15 - In 2006 Admiral Acquisitions bought Associated British Ports
	P/E ratio x 19 - In 2006 DP World's purchase of P&O Ports
	P/E ratio x 16 - In 2007 Deutsche bank bought a share in Peel ports
Current share price	P/E ratio x 20 - Forth Ports
	P/E ratio x 25 - ICTSI
	P/E ratio x 36 - CMHI
	P/E ratio x 58 - SIPG

## B. Future trends

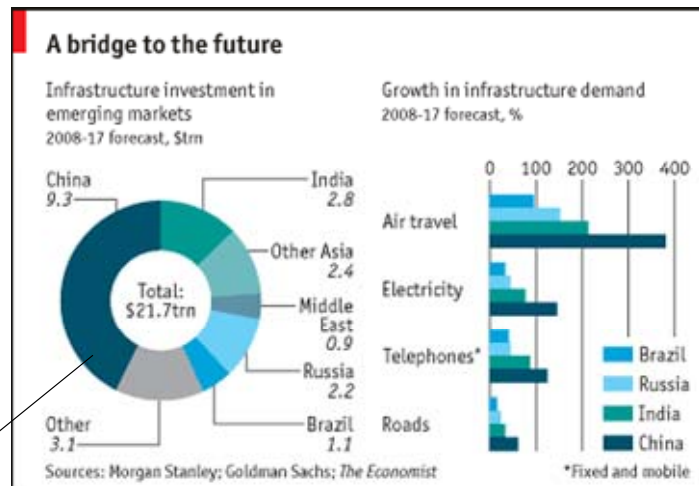
### 1. Infrastructure investments



# Infrastructure investment

- Over half of the world's infrastructure investment is now taking place in emerging economies
- Emerging economies are likely to spend an estimated \$1.2 trillion on roads, railways, electricity, telecommunications and other projects in 2008

China 43%

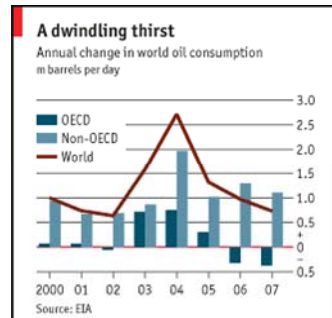


Source: The Economist, *Building BRICs of growth*, 5th Jun 2008

## 2. Rising commodity prices



# Oil

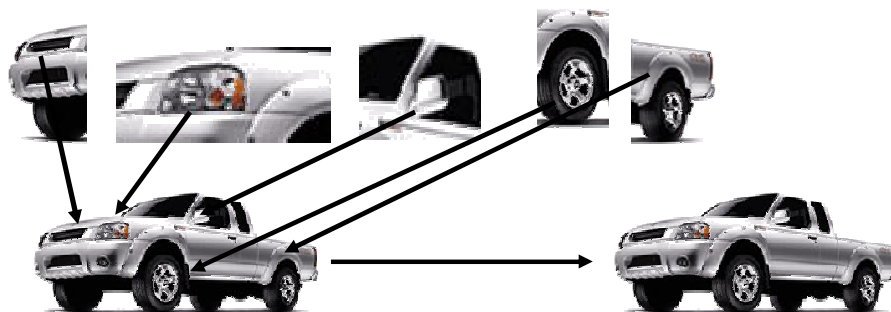


- In 1998 the price was at a mere US\$ 11 per barrel.
- USD\$54 per barrel January 2007
- USD\$96 per barrel December 2007
- Dipped below \$90 per barrel in January and February 2008
- USD140 in June 2008 as a result of a combination of weak supply growth coupled with a tight spare capacity.
- The previous recorded high was in April 1980 when the inflationary adjusted figure put the price of oil at the equivalent of US\$102.81 per barrel.<sup>[1]</sup>

[1] <http://www.nytimes.com/2008/01/02/business/02cnd-oil.html?hp>

## Globalization and international transport

- Globalisation has allowed for the assemble of goods to be performed on a global scale





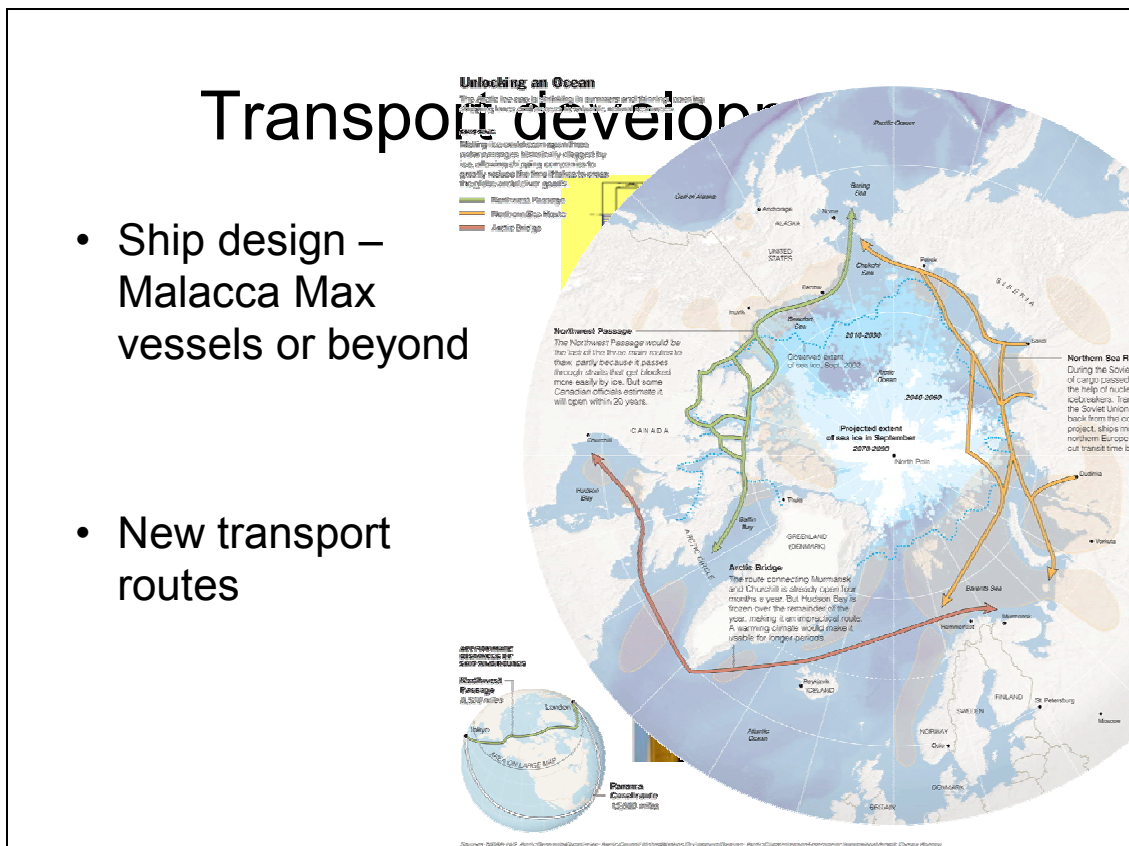


## Rising commodity prices - food



- Rise in oil prices has led to a significant increase in the cost of grain production, through raising the cost of fertilisers (corn, in particular, and wheat production are very fertiliser-intensive), and leading to a sharp rise in the storage, transport and distribution costs of grain output.
- Growing populations and disposable incomes;
- Increasing urbanisation; Declining stock of arable land
- Competition for Water supply
- Competition from Biofuels.

### 3. Transport developments



## Conclusion

- There is still a demand for shipping goods long distances.
- Will transport infrastructure improvements in Asia lead to better access to foreign markets or will the high cost of transport replace globalisation with regionalisation?
- Will new transport routes offset the higher cost in transportation?
- What is the future for APEC countries where distance between members is largely served by sea transportation?

# Enhancing cooperation in trade logistics among APEC economies

Beijing 24th June 2008

Vincent Valentine

Transport Section

Division on Technology and Logistics



## Example of cooperation in trade logistics



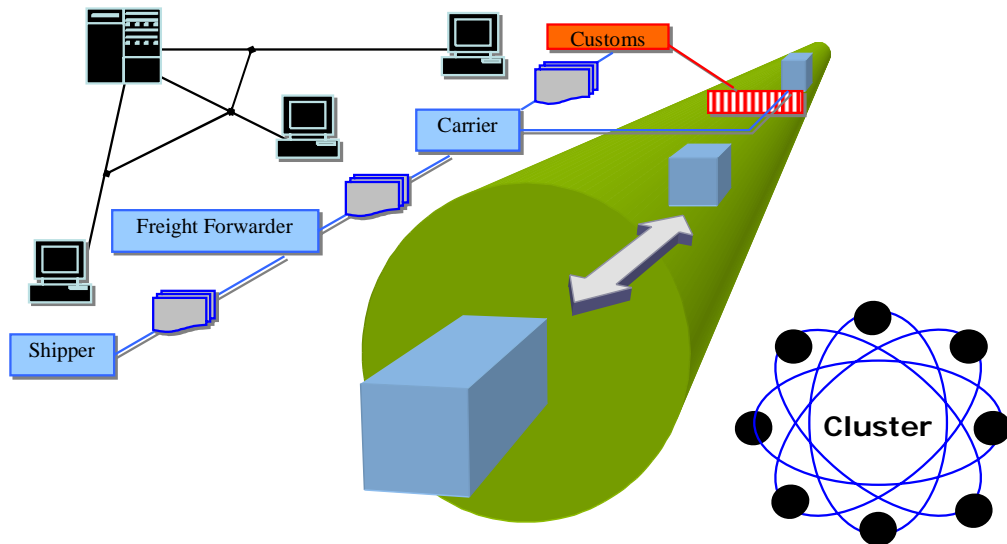
## The Concept's main objectives

- Provide stakeholders with long-term sustainable **capacity to improve transit transport operations.**
- Develop corridor based **institutional and technological solutions**

## Basic principles

- Rely on local knowledge and design rather than on imported expertise or solutions.
- Combine regulatory, institutional, technological and operational improvements.
- Focus on linking regional trade and transport networks with global logistics systems.

## Corridor and Clusters



## The cluster-corridor approach

- Along a corridor, shippers, intermediaries and carriers keep a buyer – supplier relationship,
- Governmental agencies also provide services and demand information,
- Business and control agencies can form clusters to improve day-to-day operations and find medium and long-term solutions for given corridors.

## Cluster essentials

- **Proximity:** in a given geographical location and sector of activity.
- **Sharing information:** beyond confidentiality to increase collective knowledge and know-how.
- **Joint Actions:** to improve individual performance through cooperation.
- **Building trust:** to ensure long term commitment and develop collective competitiveness.

## Example of cooperation in trade logistics



## Corridors in Zambia

**Corridor :**

Walvis Bay – Lusaka -  
Ngola

**Landlocked country:**  
Zambia

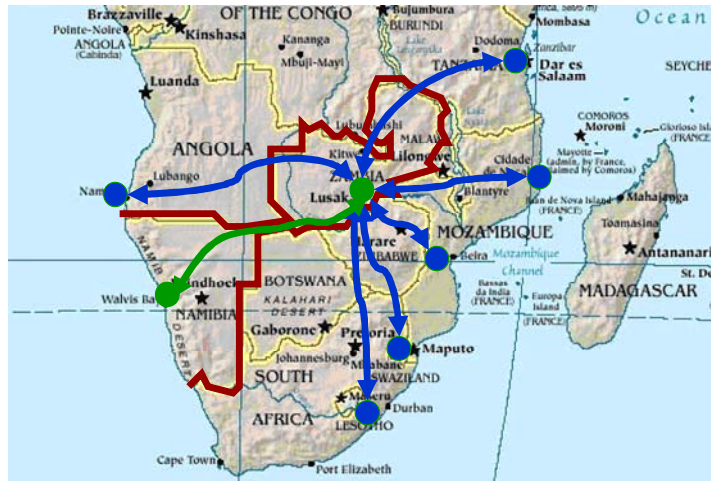
**Transit country:** Namibia

**Clusters locations:**

Walvis Bay Port  
Border area  
Lusaka

**Regional Counterpart:**

Walvis Bay Corridor  
Group



## The Trans Caprivi Corridor potential

- The Port of Walvis Bay in Namibia offers a natural gateway for Zambia trade potential to and from Europe and the Americas. Commodities that would benefit from transport development along the TCC include:
  - Agriculture and mining exports
  - Manufactured goods from overseas as consumables, equipment, machinery, inputs for the mining and agriculture industries, etc
  - Imports from Namibia (frozen fish and salt)

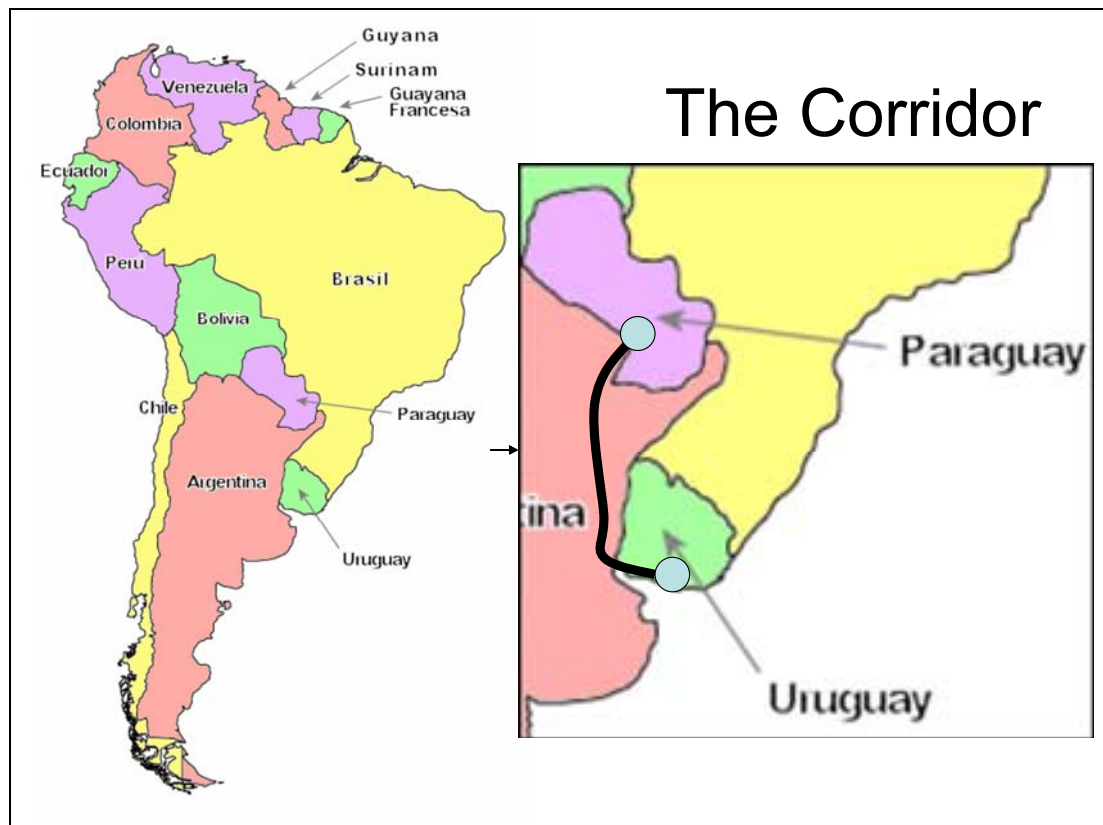




## Example of cooperation in trade logistics



## The Corridor



## Port of Asunción



## River corridor



## Port of Montevideo



## Example of cooperation in trade logistics





**Corredor :**  
Vientiane-Bangkok

**País sin litoral:**  
Laos

**País de Transito:**  
Tailandia

**Clusters  
geograficos:**  
Bangkok  
Area de frontera  
Vientiane

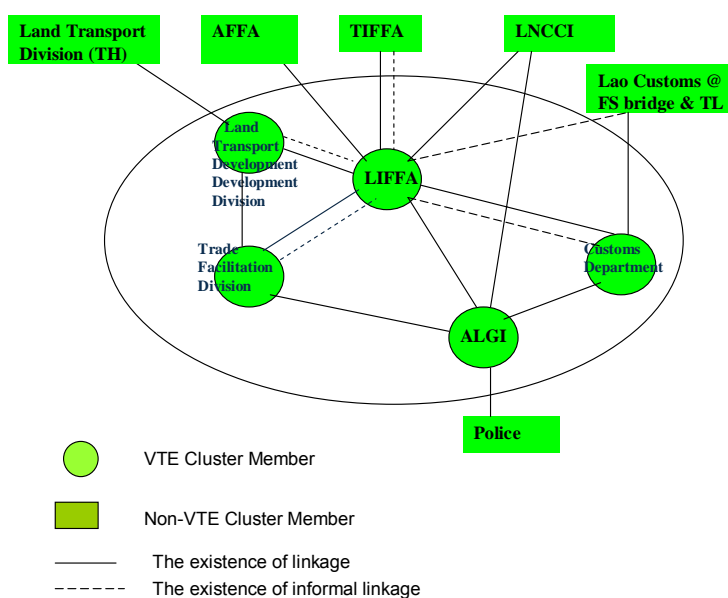
**Contraparte  
Regional :**  
ESCAP



## AH12 (Udon Thani – Nong Khai)



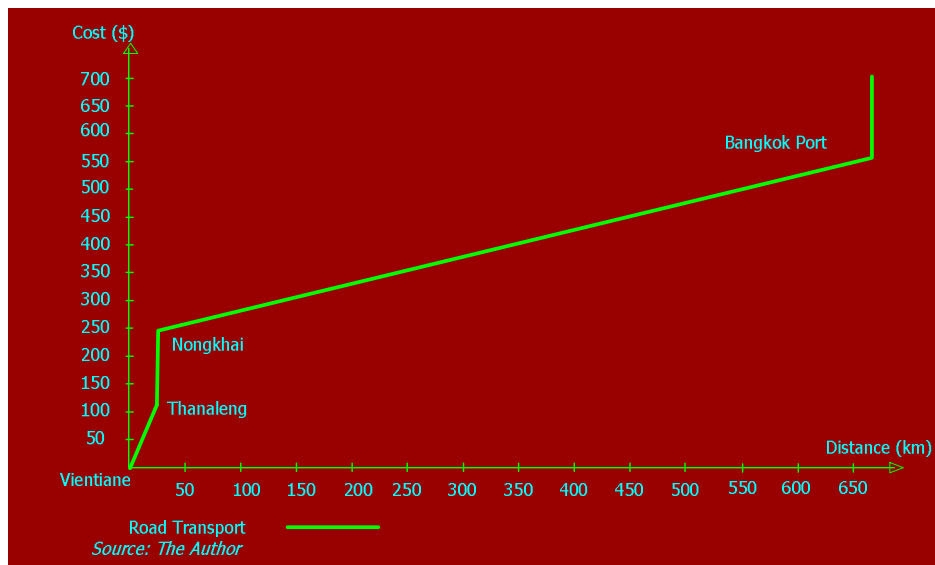
## VTE Cluster Diagram



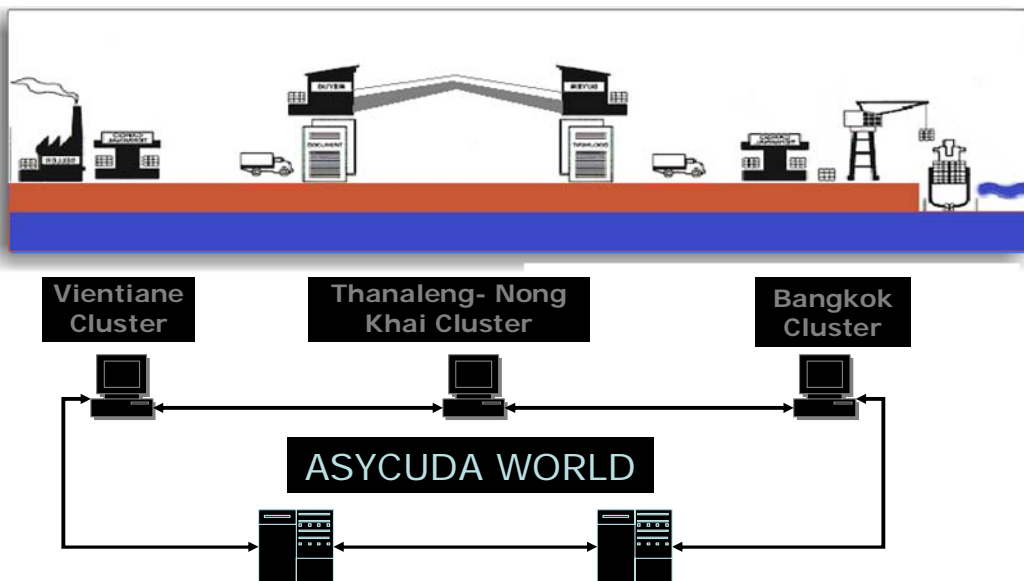
## Cluster members

Groups identified	Organisations identified
Policy makers	Thai (Marine Dept, Dept of Land ) Lao (Land Transport Management, Import-Export Management and Border Trade)
Private service providers	LIFFA, TIFFA, Trucking Assn., International Border Warehouse, Bangkok Shipowners & Agents, Customs Brokers (T.L. Enterprises)
Public service providers	Railway operators, Port Authority, Customs, ICD Operators, FTZ operators
Users	Relevant Thai and Laotian trade associations

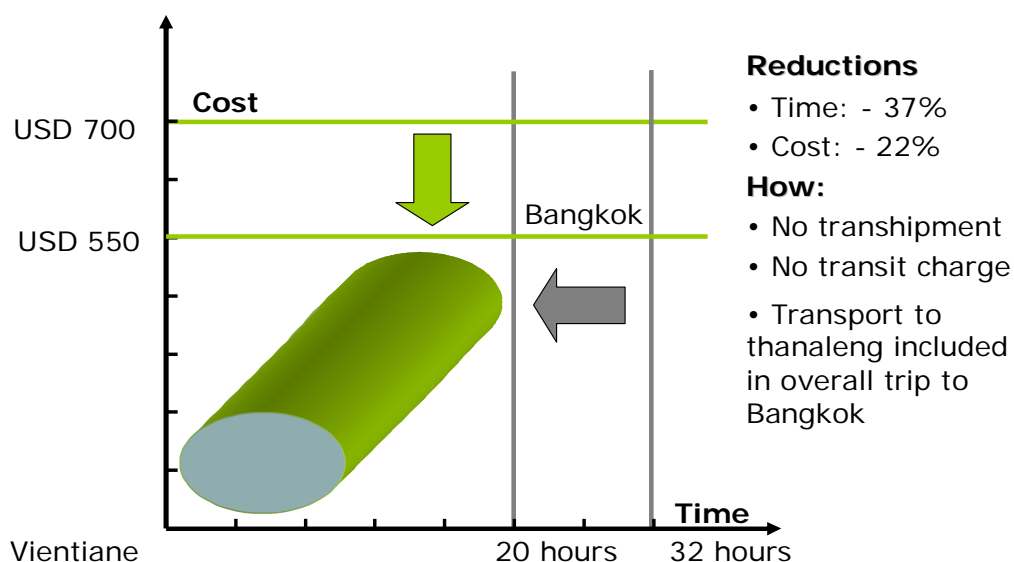
## Cost structure for export, Vientiane – Bangkok Port



## Vientiane - Bangkok corridor



## Results



## Clusters versus Committees

- **Committees:**
  - Top down government led approach.
  - Emphasis on policy and regulations.
  - Require cooperation of higher ranked government and private sector representatives.
- **Clusters:**
  - Peer to peer approach.
  - Emphasis on operational solutions.
  - Require information sharing and joint actions.
- Clusters may be seen as supplemental or alternative.

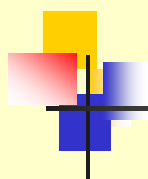


## Fit in regional activities

- Synergies with institutional developments in ASEAN and GMS agreements.
  - National Transit Transport Coordinating Committees (NTTCC) and Transit Transport Coordinating Board (TTCB).
  - National Transport Facilitation Committee (NTFC).
- National initiatives and programmes in Lao PDR and Thailand – Viet Nam.
- Relationship with Integrated Framework activities.
  - Trade and transport facilitation diagnostic.

## Conclusion

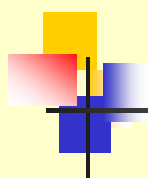
- Cluster can improve transport efficiency in terms of both time and cost.
- The challenge for APEC member countries is how to apply this concept in their region.



## **Current Development in the WTO GATS Negotiations on Logistics and Related Services**

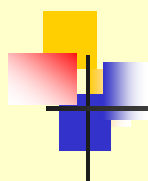
**By Angela Lee**  
**Assistant Director-General of Trade and Industry (Multilateral)**  
**Hong Kong, China**

APEC Seminar on Trade Logistics  
23 – 24 June 2008



## **Importance of Logistics services**

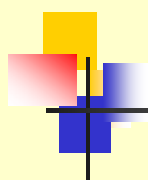
- **Contribute to the expansion of global trade in goods and services**
- **Benefit both developed and developing countries**
- **WTO GATS negotiations as a multilateral forum to push forward liberalization**



## About GATS

---

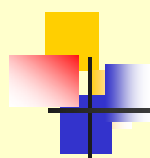
- The General Agreement on Trade in Services (GATS)
  - The only multilateral and legally-enforceable agreement governing international trade in services
  - Came into force in January 1995
  - All WTO Members are signatories



## About GATS (cont'd)

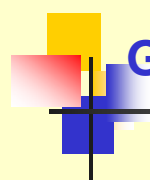
---

- Covers all measures affecting trade in services, except-
  - services supplied “in the exercise of governmental authority” and
  - measures affecting air traffic rights and all services directly related to the exercise of such rights
- No a priori exclusion of any service sector or mode of supply in the negotiations



## **New Round of Services Negotiations**

- Began in early 2000, eventually incorporated into the Doha Development Agenda (DDA) in November 2001
- Members' existing schedule of specific commitments agreed at the Uruguay Round (UR commitments) as starting point
- Request-and-offer approach -
  - bilateral negotiations as main method
  - complemented by plurilateral negotiations (collective requests)



## **GATS negotiations on Logistics Services**

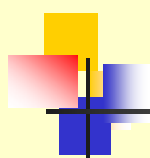
- Previously no holistic negotiations on logistics services -
  - importance and benefits not yet fully recognized
  - broad coverage and multi-disciplinary nature of logistics services
  - lack of a dedicated logistics services sector in WTO services sectoral classification system (W/120)
- Only partial and piecemeal commitments / offers by Members on logistics services

## GATS negotiations on Logistics Services (cont'd)

Sep 2000	HKC indicated interest in encouraging commitments in logistics and inventory, distribution and delivery hub services
Mar 2001	HKC presented initial ideas for liberalization in logistics and related services
Jun 2004	Logistics friends jointly issued a paper and presents a concrete proposal and checklist for logistics services
Feb 2005	Logistics friends issued a joint statement
Oct 2005	Australia, HKC, Japan, Switzerland, Chinese Taipei issued another Joint Statement to highlight the objectives for liberalization of logistics services

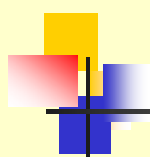
## Collective Request on Logistics Services

Mar 2006	<p>Collective Requests on Logistics Services-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Cosponsors: Australia, Chile, HKC, Japan, New Zealand, Switzerland and Chinese Taipei (cosponsors also deemed to be recipients)</li> <li>■ Recipients: 34 members including developed and developing members</li> <li>■ HKC as coordinator of the collective request</li> <li>■ Attach a freight logistics checklist to assist the making of commitments</li> </ul>
----------	--



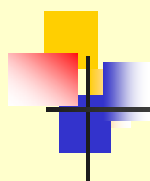
## Freight Logistics Checklist

- Three main categories covering services necessary for smooth door-to-door logistics chains -
  - Category I : Core Freight Logistics Services (services auxiliary to all modes of transport)
  - Category II : Related Freight Logistics Services
    - Cat. I (1) : Freight Transport Services
    - Cat. II (2) : Other Related Logistics Services
  - Category III : Non-core Freight Logistics Services



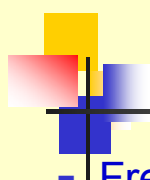
## Core Freight Logistics Services

- Includes various services auxiliary to all modes of transport -
  - Cargo handling – container handling (CPC 7411) and other cargo handling (CPC7419)
  - Storage and warehousing (CPC742) – include distribution centre, materials handling and equipment such as container station and depot services
  - Transport agency services (CPC748) - include customs agency and load scheduling
  - Other auxiliary services (CPC749) – include through-chain logistics, reverse logistics, container leasing and rental services
- Essential for commercially viable logistics operations
- Represent significant part of total logistics costs



## Related Freight Logistics Services

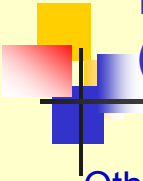
- Comprise two sub-categories –
  - Freight transport services
  - Other related logistics services
- Their liberalization crucial to –
  - efficient supply of integrated logistics services
  - providing an enabling environment for third party logistics services to flourish



## Related Freight Logistics Services (cont'd)

- Freight Transport Services -
  - Maritime transport services (MTS) (CPC 7212-7214 and other services identified under MTS negotiations)
  - Internal waterways transport services (CPC 7212-7214, 7222-7224)
  - Air freight transport\* (CPC732) and Rental of aircraft with crew\* (CPC 734)
  - Rail freight transport services (CPC 7112)
  - Road freight transport (CPC7123) and Rental of commercial vehicles with and without operator (CPC 7124 and CPC 83102)

*\* currently excluded from GATS application but put in the checklist to provide a complete picture of freight transport services crucial to efficient supply chain.*



## Related Freight Logistics Services (cont'd)

---

- Other Related Logistics Services –
  - Engineering and integrated engineering (CPC 8672 and 8673)
  - Technical testing and analysis services (CPC 8676)
  - Postal / courier services including express delivery (CPC 7511/7512)
  - Commission agents' services (CPC 621)
  - Wholesale trade services (CPC 622)
  - Retailing services (CPC 631, 632, 6111, 6113, 6121 and include inventory management of goods, assembling, sorting and grading of goods, breaking bulk, re-distribution and delivery services)
  - Other supporting services not covered by services auxiliary to all modes of transport

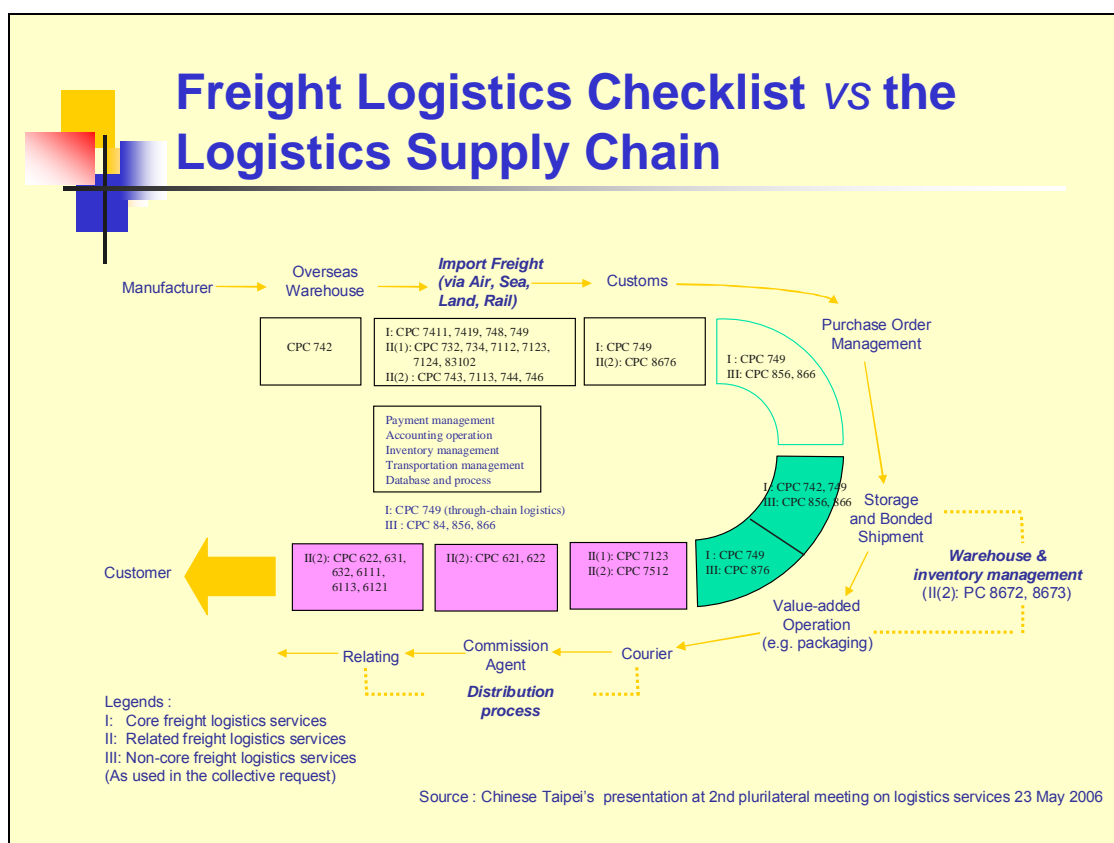


## Non-core Freight Logistics Services

---

- Includes –
  - Computer and related services (CPC 84)
  - Packaging services (CPC 876)
  - Management consulting and related services (CPC 865, 866)
- Their liberalization would be desirable for a comprehensive offer on logistics services





## Progress of GATS Negotiations

- Four rounds of plurilateral meetings held between March 2006 – September 2007
- Members acknowledged the importance of logistics services
- Mixed response from Members – some made positive indications to improve their offers while some indicated difficulties in undertaking further commitments
- Still much room for Members to improve their offers



## Importance of Logistics Industry in Hong Kong

---

- Trading and logistics sector - one of Hong Kong's economic pillars
- Accounts for 27.4% of GDP
- Logistics industry provides about 200,000 jobs (6.2% of labour force)



## Roles of HKSAR Government

---

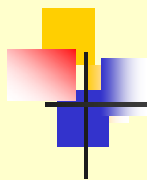
- Fostering an enabling environment
- Provision of requisite infrastructure
- Partnership with the private sector -
  - The Hong Kong Logistics Development Council
  - The Hong Kong Port Development Council
  - The Hong Kong Maritime Industry Council



## Advantages that set Hong Kong apart

---

- Strategic location
- Economic partnership with the Pearl River Delta region
- Friendly and predictable business environment and strong institutions
- World class infrastructure / extensive services network



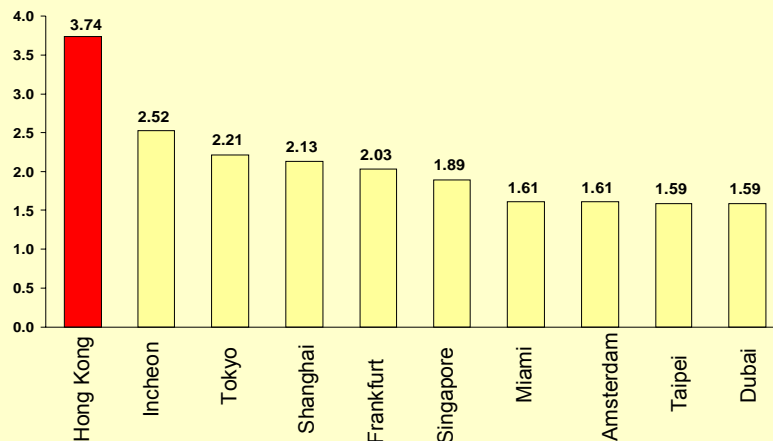
## World-class Airport

---

- Hong Kong International Airport:
  - excellent aviation network connecting to 155 cities in the world, including around 40 Mainland cities
  - the busiest airport in terms of international cargo since 1996

## World-class Airport (cont'd)

- In 2007, HKIA handled 3.74 million tonnes of cargoes



## State-of-the-art Cargo Handling Facilities

- Two air cargo terminals
- A Marine Cargo Terminal to provide inter-modal connection to 17 Pearl River Delta ports
- DHL established its Central Asia hub in HK



## Sea Freight

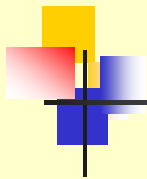
- One of the world's busiest port: handled 24 million TEUs in 2007
- Well-connected with the rest of world, with about 460 sailings per week reaching some 500 destinations worldwide



## Efficient Container Terminals

- In 2007, the nine container terminals handled 72% of Hong Kong's container throughput, equivalent to around 17.3 million TEUs
- With a total of 24 piers, the container terminals operate 24 hours a day providing round the clock service
- Efficient port operation – crane movement average at 36 - 40 boxes per hour

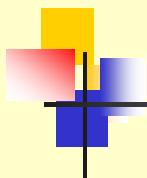




## Capacity Building

---

- Container Terminal 10
- Hong Kong-Zhuhai-Macau Bridge
- Study on the feasibility of the third runway
- Lands near the container terminals for barging sites, port back-up and logistics uses earmarked.
- More mid-stream anchorages; streamlined port procedures, and reduced port fees



## Hong Kong, China's commitments / offers

---

- Logistics services our MUST-HAVEs for the services negotiations
- Already undertaken substantial and commercially meaningful commitments and tabled further offers on a wide range of services on all three categories of the logistics checklist



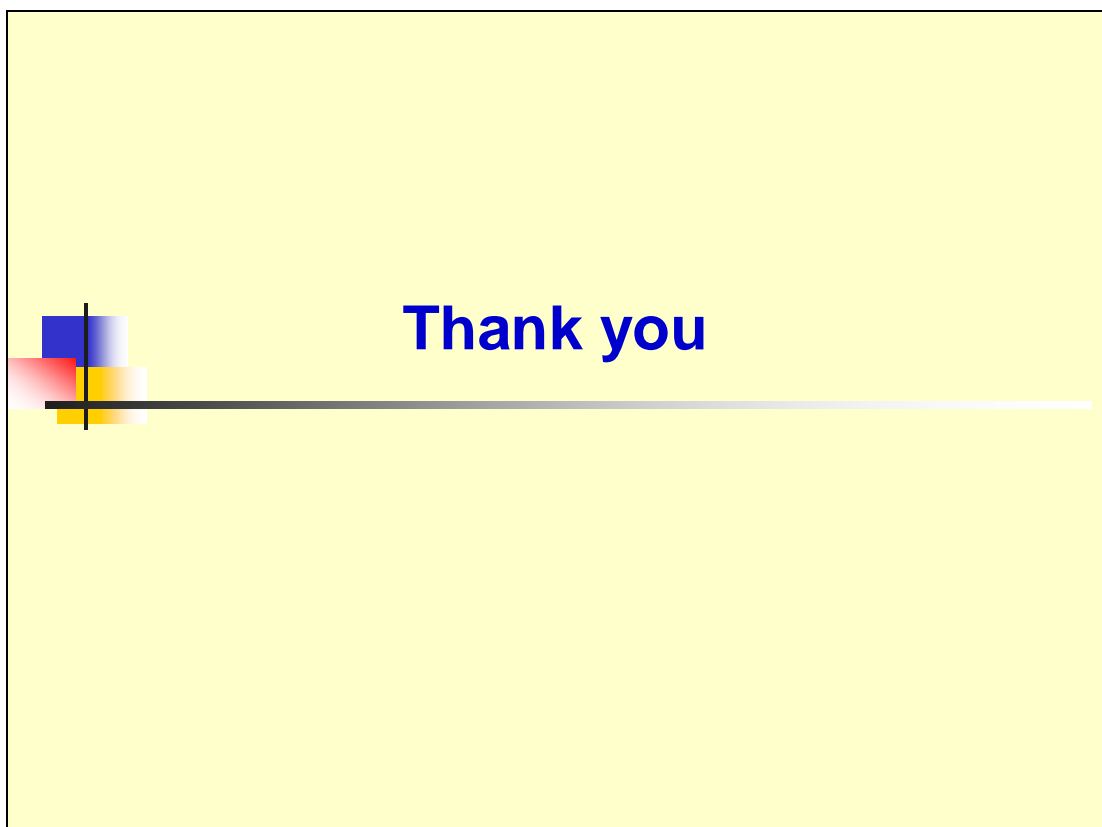
## Hong Kong, China's commitments / offers (cont'd)

	Cat. I : Core Logistics services	Cat. II : Related Freight Logistics services	Cat III: Non-core freight logistics services
Commitments / offers made by HKC	Services auxiliary to maritime transport : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ cargo handling</li> <li>■ storage and warehousing</li> <li>■ customs clearance</li> <li>■ container station and depot</li> <li>■ maritime agency</li> <li>■ maritime freight forwarding service</li> <li>■ preshipment inspection services</li> </ul>	<u>Freight transport services</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maritime transport services</li> <li>■ Rail freight transport services</li> <li>■ Road transport services</li> </ul> <u>Other related logistics services</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Technical testing and analysis</li> <li>■ Postal/courier (incl. express delivery)</li> <li>■ Wholesale trade services</li> <li>■ Retailing Service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Computer and related services</li> <li>■ Management consulting services</li> <li>■ Services related to management consulting</li> <li>■ Packaging services</li> </ul>




## Next Steps

- DDA negotiations in end-game phase
- Focus now turns back from plurilateral to bilateral negotiations
- Signalling Conference on Services at Ministerial level -
  - to be held alongside with the Ministerial for Agriculture and NAMA
  - Ministers to give signals of new and improved services offer
- Tabling of next revised offers and final offers







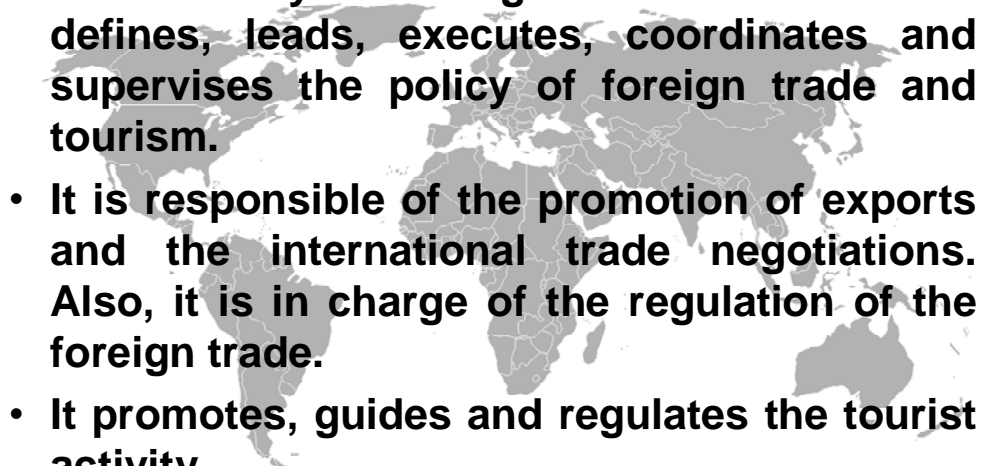
**Asia-Pacific  
Economic Cooperation**



**PERU**  
**Ministry of Foreign Trade and Tourism**

APEC Seminar on Trade and Logistics  
June 23-24 Beijing China

## Ministry of Foreign Trade and Tourism

- 
- The Ministry of Foreign Trade and Tourism defines, leads, executes, coordinates and supervises the policy of foreign trade and tourism.
  - It is responsible of the promotion of exports and the international trade negotiations. Also, it is in charge of the regulation of the foreign trade.
  - It promotes, guides and regulates the tourist activity.

## Economy Vision

"To transform Peru into an exporting economy of goods and services with higher value added"

*"According to the World Bank an exporting economy is one that exports not less than 29% of its GDP"*



## Some Economic Indicators (2007)

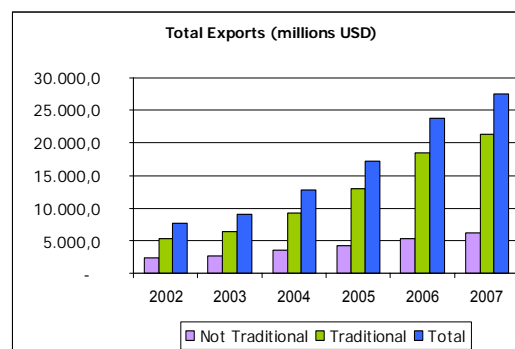
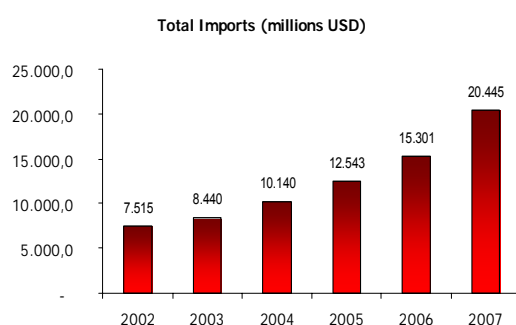
	Peru	
	World	Region
Population	0.43%	5.10%
GDP	0.20%	3.5%
Exports	0.11%	2.30%

	Peru	EEUU/PE	UE/PE	China/PE
Area (millions km2)	1	7	2	7
Population (millions)	27	11	11	48
GDP (billions US\$)	100	132	95	19
GDP per capita (US\$)	4,000	11	8	0.4
Exports (billions US\$)	24	44	60	25
Computers by 100 inhabitants	10	8	4	0.4
Cellular by 100 inhabitants	15	4	6	2
TV color by 100 inhabitants	49	2	2	0.9

Source: Peruvian Institute of Economics

## Trade Data

<b>Export Growth Rate 2007/2006</b>	16%
<b>Import Growth Rate 2007/2006</b>	34%



Source: Customs Prepared by: MINCETUR

## Strategic tools



## Logistic in Peru

- Only 13% of the roads are paved in Peru, this increases the logistics costs (higher consumption, tires, repairs, etc.).
- Lack of interconnection between coast road, mountains and jungle, preventing trade in goods.
- Centralism in Lima, causes one-way trade only making freight costs expensive.
- Limited trade through air cargo .
- Delay in port and airport concessions.



## Roads

- The road network in Peru has 75.727 km. of which 12% are asphalted.
- The main routes are Panamerican Highway, which runs 2.800 km. throughout the coast, and Central Highway, which links Lima with other cities.



## Ports

- The Peruvian coast has 3,080 km. where 19 ports are located.
- Only 10 ports are for international traffic and coastal shipping.
- Peru's main port is Callao.



## Airports

- Peru has 54 airports and airfields.
- Only 10 are international airports
- The most important Peruvian airports are controlled the Peruvian Corporation of Airports and Commercial Aviation (CORPAC) with the exception of Jorge Chavez International Airport, Lima Airport Partners.
- We are planning to grant airports concessions in some provinces, to the private sector, with an estimated investment of 65'370 million dollars.



## Railway

- The Peruvian rail network has 1.876 km.



## Rivers Network

- It is nearly non-existent





## Concession of the Southern Pier (Callao's Port)

- The concession includes the design, construction, finance, operation, administration and maintenance of new terminals containers.
- The concession was granted to DP World Callao SA a partnership between Dubai Ports and Uniport SA. It was awarded on June, 2006
- DP World is the second largest global port operator, operates 56 port terminals in 28 countries.



Source: Proinversion

## Pier 5

### Modernization of the Pier 5 according to the National Development Plan Port

- Specialized in traffic of containers and minerals.
- Acquisition of gantry cranes.
- Installation of a software for containers' logistic.

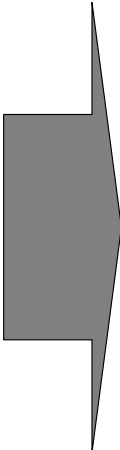


## LPI – Logistics Perception Index (2006)

Ranking (Total=150)				
Indicador	Peru	Chile	China	India
Overall LPI	59	32	30	39
Customs	49	24	35	47
Infraestructure	57	34	30	42
International shipments	53	34	28	40
Logistics competence	61	35	27	31
Tracking & Tracing	67	37	31	42
Domestics Logistics Cost	59	115	72	46
Deadlines	80	44	36	47

Source: World Bank

## New Customs Law

- Regulatory framework of the WCO. Kyoto Convention.
  - Trade Promotion Agreement Peru – United States
  - Decision 671 on the Andean Community: Harmonization of Customs Procedures and Decision 618 - which provides for the phasing in the Community rules for the principles enshrined in the revised Kyoto Convention.
  - New FTA with Singapore, Canada, Chile, Mexico, EFTA, EU and China.
  - Increased competitiveness
- 
- Release of goods within 48 hours
  - Express delivery
  - Advance release
  - Warranties in case of difference between the declared and released goods.
  - Better definition of customs penalties



## Single Window for Foreign Trade

### Objective

*Integrate and simplify processes and services of state institutions related to foreign trade and international transportation, ensuring compliance and efficient control of operations*

### Specific Targets

- Reduce the 226 existing procedures to no more than 111 that are integrated, simple and fast.
- Transparency and legal stability.
- Coordinated Physical Review.
- Validity of electronic records generated in the process of the Single Window for Foreign Trade.
- Integrated controls that allow an effective risk management.

## APEC's Role in Infrastructure

• APEC's contribution to trade facilitation has been very important but it's only focused on four areas of action: Custom Procedures, Mobility of business Persons, Standards and Conformances and Electronic Commerce.

• Improvement in logistics efficiency can have a greater effect on trade facilitation since it has a more direct impact on the product prices. It also helps enterprises to be more competitive in the global market.

• Some economies in APEC have already developed logistic infrastructure but others are just starting. APEC can be an excellent forum for the discussion of best practices and for information sharing about how infrastructure can be developed in the most efficient way and also to complement the ongoing work on trade facilitation.

• Additionally, APEC can lead the work on the harmonization and systematization of legal frameworks in order to advantage of the logistics development.



# Trade Logistics in Mexico

APEC Trade Logistics Seminar  
June 2008



## National Development Plan

- ▶ In accordance with the National Development Plan the Ministry of Economy has elaborated 10 Guidelines for increasing competitiveness during the period of 2007-2012.
- ▶ Mexico as a Center of Distribution (HUB) of Information Technology and Logistic Services.
- ▶ As part of the sectorial policies Mexico intends to be among the distribution centers allowing connections between different markets and within the Mexican territory.



## SERVICES

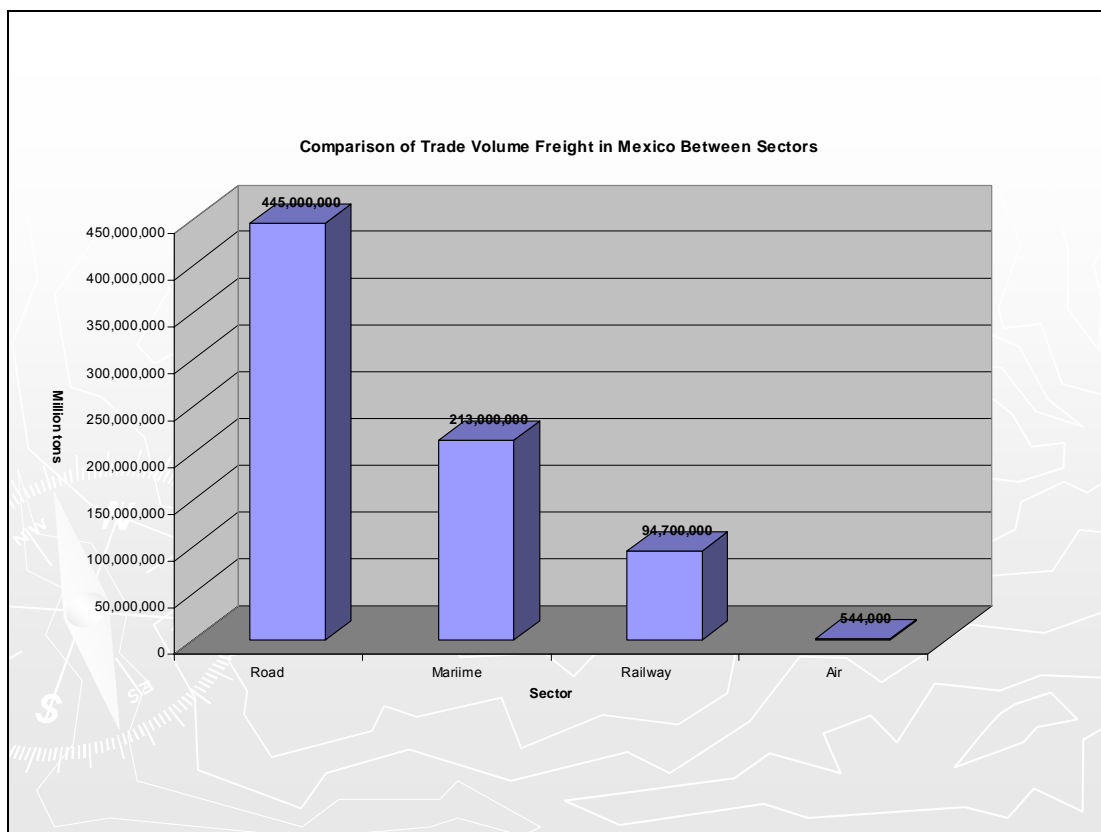
- ▶ Mexico has supported actions to liberalize trade in services through a multilateral and bilateral strategy.
- ▶ Mexico is moving to a trade policy supporting the development of more value-added services.

## Sectors



- ▶ Air
  - ▶ Maritime and Ports
    - ▶ Multimodal
  - ▶ Land Transportation
    - ▶ Postal Services





## LAND TRANSPORTATION

- ▶ Volume of Freight: 1980—253 million tons, 2006—446 million tons of freight.
- ▶ Mexican roads among the longest in Latin America (352.072 km).
- ▶ Ministry of Communications and Transport (SCT). Cross-border services of passenger, freight and tourism transportation, technical aspects and regulations.
- ▶ Roads, Bridges and Federal Land Transportation Law (LCPAF).

## LAND TRANSPORTATION

- ▶ SCT works to 'internationalize' land transportation in Mexico.
- ▶ Demonstrative Project for the Opening of Freight Land Transportation in USA.
- ▶ 100 enterprises, negotiations still in course.

## LAND TRANSPORTATION—Railways

- ▶ 26,662 km. of railways.
- ▶ Mainly for transporting merchandise.
- ▶ Volume Freight: 1990—46.4 million tons, 2006—94.7 million tons.
- ▶ Government has dominion of infrastructure, but gives concessions dedicated to transportation of goods.
- ▶ The network hasn't increased in years.

## LAND TRANSPORTATION—Railways

- ▶ **Ferromex** *Ferrocarril Mexicano*.
- ▶ Private rail consortium operates largest (by mileage) railroad in Mexico.

## MARITIME and PORTS

- ▶ 70% of total volume of Mexico's international trade.
- ▶ 2006, total volume international freight: 213 million tons; 68% exports, 32% imports.
- ▶ 95 maritime, 18 river ports; 66 high-seas traffic (APIs). 37 are commercial.
- ▶ Integral Port Administrations (APIs). 21 Public, 1 API in private hands. (2006)
- ▶ In practice, many principal activities performed by private sector through concessions.

## MARITIME and PORTS

- ▶ 2001-2006 increase in investment for port infrastructure, 70% private.
- ▶ 49% limit of FI.
- ▶ Cabotage not permitted to foreign shipping companies.
- ▶ Foreign shipping companies/vessels may participate in high-seas transport activities if country of origin extends reciprocal treatment to Mexico.

## MARITIME and PORTS

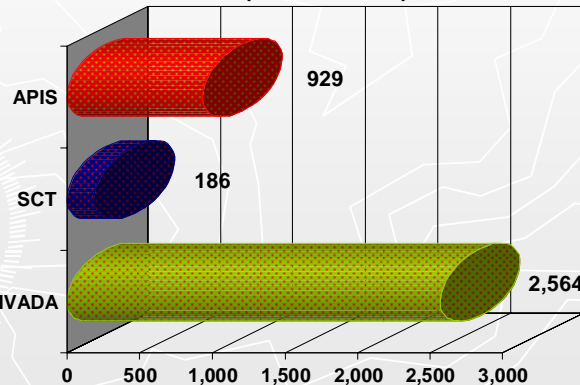
- ▶ Mexican ports have rates for use of a competitive infrastructure, which is even more remarkable when compared with rates from US ports.
- ▶ Manzanillo and Veracruz ports are at the same rate-level as Rotterdam, and below other ports (Long Beach, Houston, and Mobile).
- ▶ All costs in Mexican ports are covered by the APIs (Integral Port Administration), based on concession.



# MARITIME and PORTS

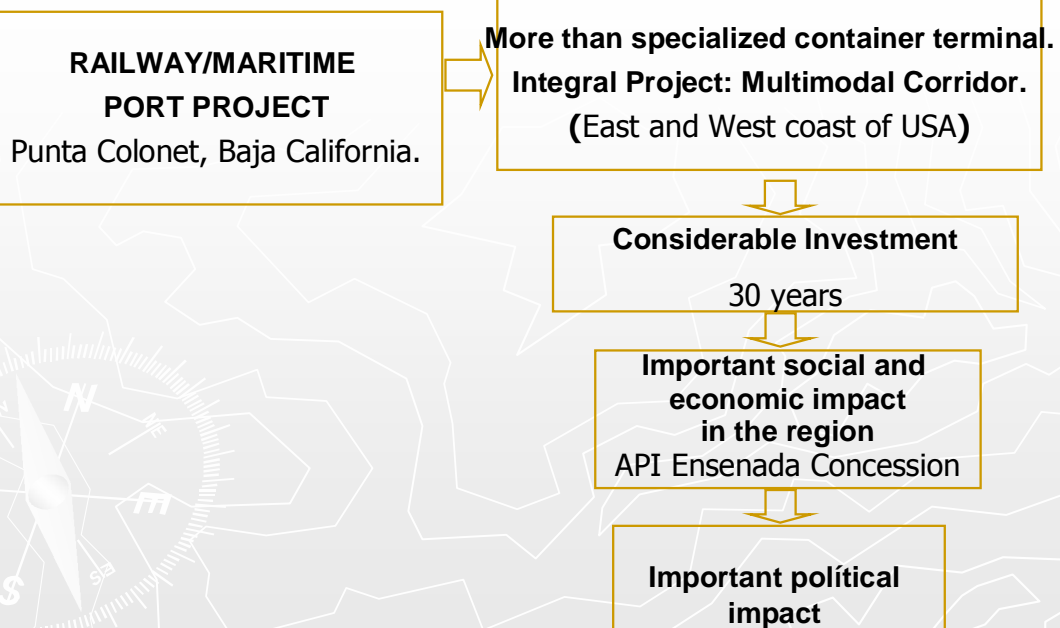
**INTERNATIONAL TRADE AND THE INCREASE OF MEXICO'S COMMERCIAL EXCHANGE DEMANDED IMPROVEMENTS IN THE OFFER OF INFRASTRUCTURE AND EQUIPMENT OF PORTS, AS IT IS REFLECTED IN THE HISTORICAL INVESTMENT BEHAVIOR.**

**Investment in Ports, 2001-2006  
(Millions USD)**



Fuente: Elaboración propia con información de la SCT.

## MULTIMODAL



## MULTIMODAL



## AIR

- ▶ 2006: Mexico's airport network comprised 1,259 airfields.
- ▶ 2002—2006, volume of freight transported rose by 40%.
- ▶ 544,000 tons in 2006.
- ▶ Number of passengers increased by 37% reaching 45.4 million in 2006.
- ▶ Physical investment (public and private) in air transport infrastructure averaged US\$296 million per annum between 2002 and 2006.

## AIR

- ▶ 35 Airports. Centre North (13), Pacific (12), South-East (9). Mexico City(1)
- ▶ Ministry of Communications and Transport (SCT): policies & programmes for domestic airport development, concessions for air transport and services.
- ▶ Government agency Airports and Auxiliary Services (ASA).

## AIR

- ▶ Airports Law and its Regulations: general regime for Mexican airport concessions (50 yrs).
- ▶ Cabotage concession only for Mexican companies.
- ▶ Foreign participation in domestic air transport 25% of capital.

## AIR

- ▶ Level of competition increased considerably in recent years.
- ▶ As of mid-2007, no open skies agreement.
- ▶ SCT: domestic air sector not prepared for wide open borders. Agreements that allow a gradual and balanced opening, exhausting opportunities offered by bilateral relations.

## POSTAL SERVICES

- ▶ Postal services and delivery—one sector, provided only by the State.
- ▶ Mexican Postal Service (SEPOMEX).
- ▶ Ministry of Communications and Transport (SCT): regulate, inspect and survey public postal services and their diverse services.

## POSTAL SERVICES

- ▶ Current law (1986) doesn't consider providers of express services.
- ▶ Corporate client sector; private operators have advanced, even if it is a legally reserved area.
- ▶ International mailing, great participation of private operators in corporate mail.

## POSTAL SERVICES—DELIVERY



- ▶ Not a reserved area.
- ▶ Considerable participation by private operators (both domestic and international).
- ▶ (SEPOMEX < 10% national, 2% international).
- ▶ Strong competition, totally unregulated.
- ▶ Limit federal roads/bridges to 50 km, permission needed.

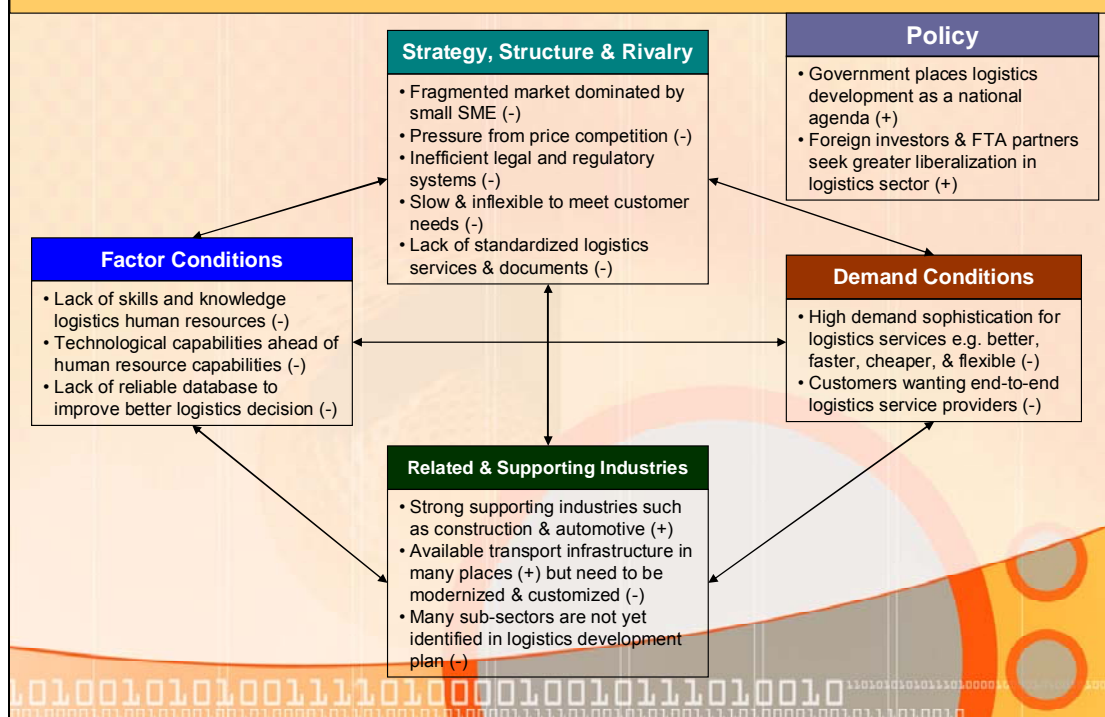
## CONCLUSIONS

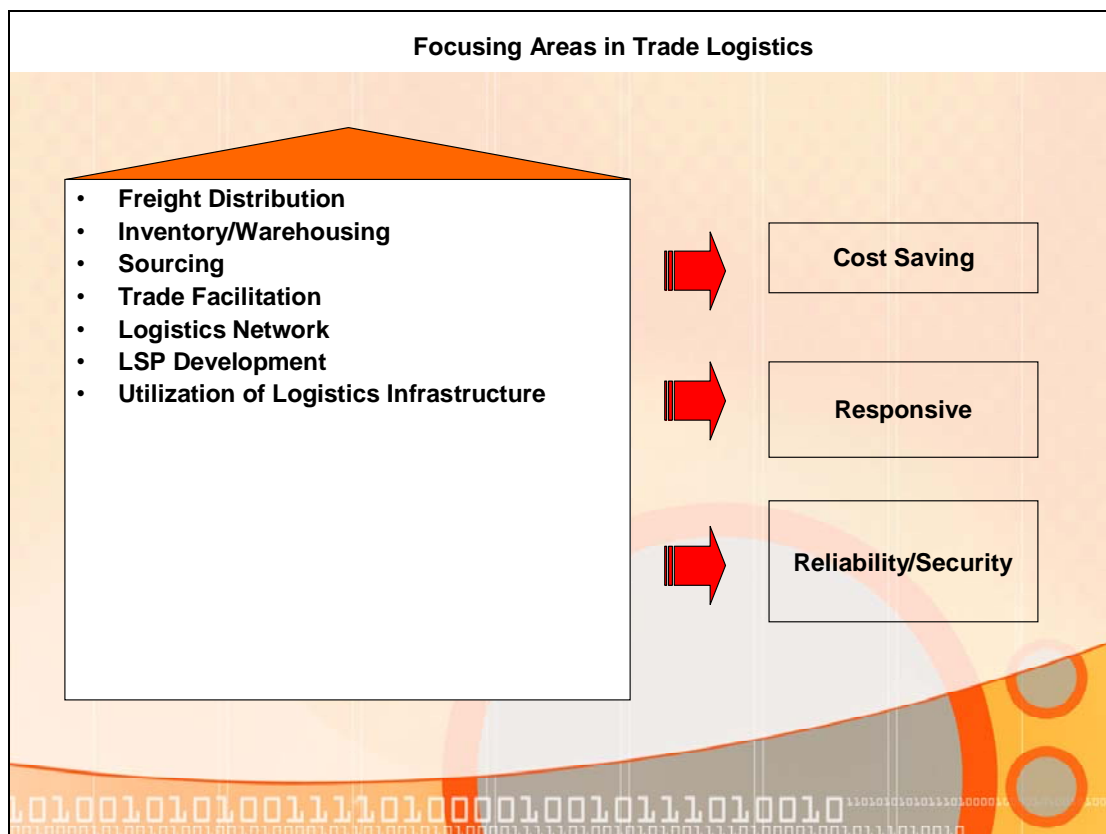
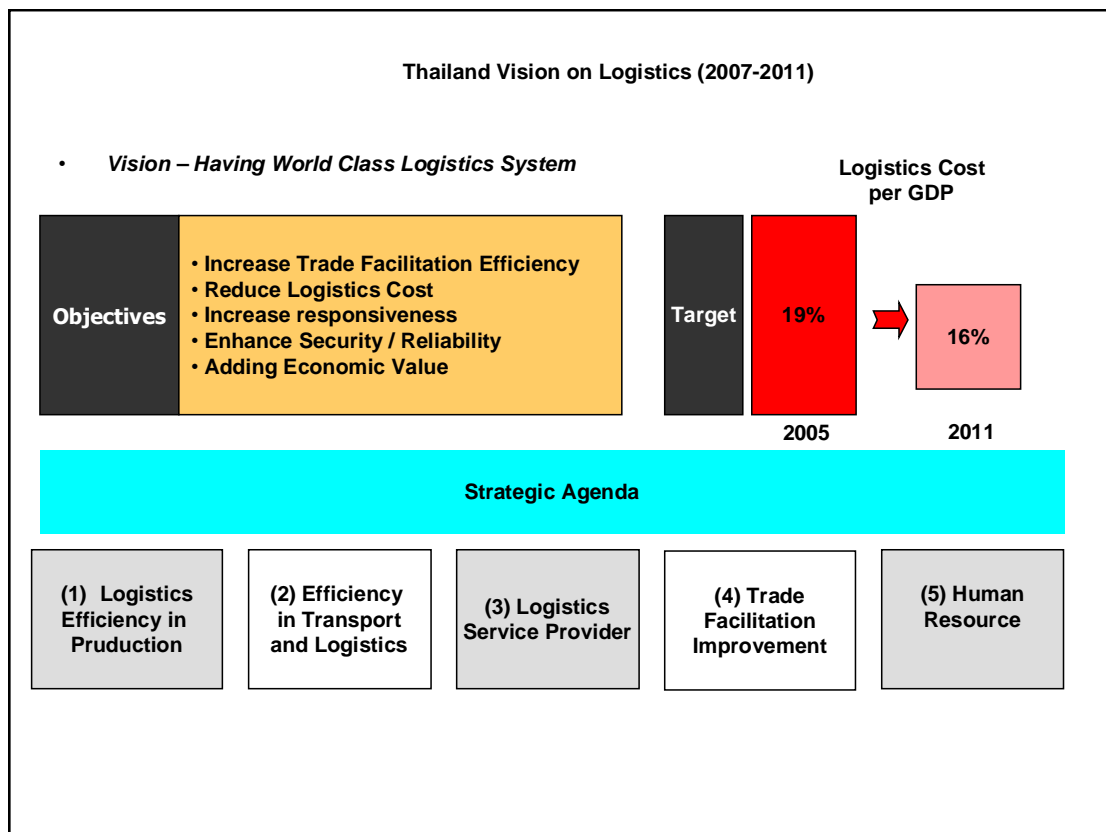
- ▶ Mexico is strengthening infrastructure projects.
- ▶ Mexico needs to continue implementing necessary actions in logistical infrastructure in accordance with the National Development Plan and the National Infrastructure Plan.
- ▶ Continue enforcing competition in ports services.

# Thailand's Trade Logistics Policy

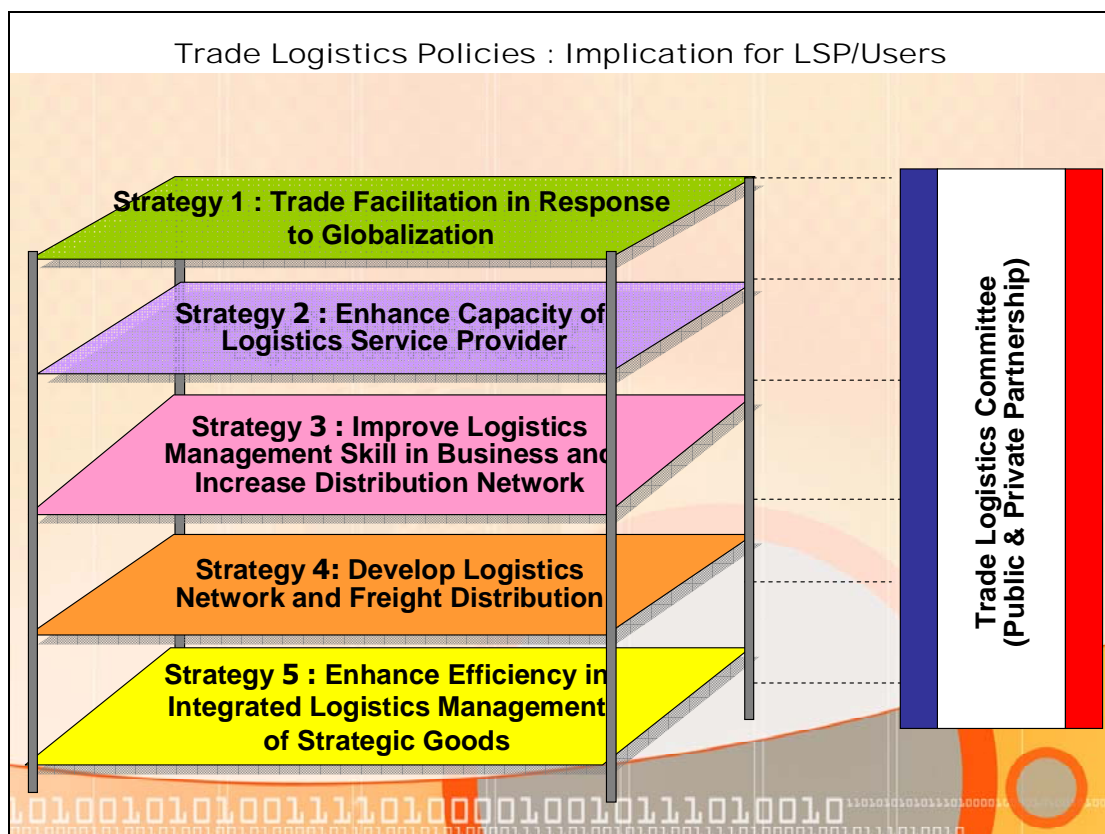


## Factors Affecting Thailand Logistics Competitiveness









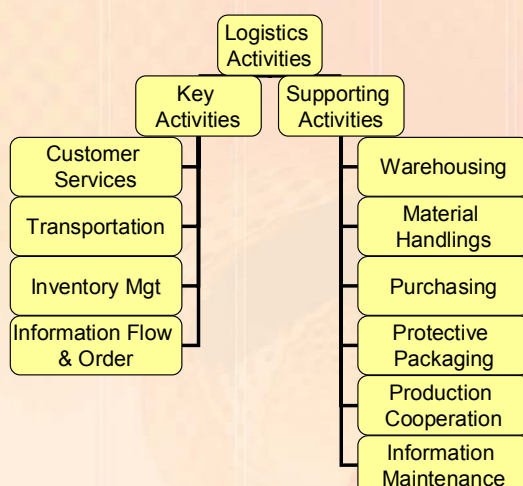
## Need to Established Closer Dialogue and Linkage in Private and Public Sector

- ***Involving Logistics Industry***
  - ***Freight Forwarder***
  - ***Custom Clearance***
  - ***Land transport services***
  - ***Water / Maritime transport services***
  - ***Air transport services***
  - ***Cargo handling***
  - ***Warehousing services***
  - ***Third party Logistics (Logistics Integrator)***
  - ***Packaging services***
- ***Interface between Logistics Service Provider & Users***

## Projects that we can Coordinate

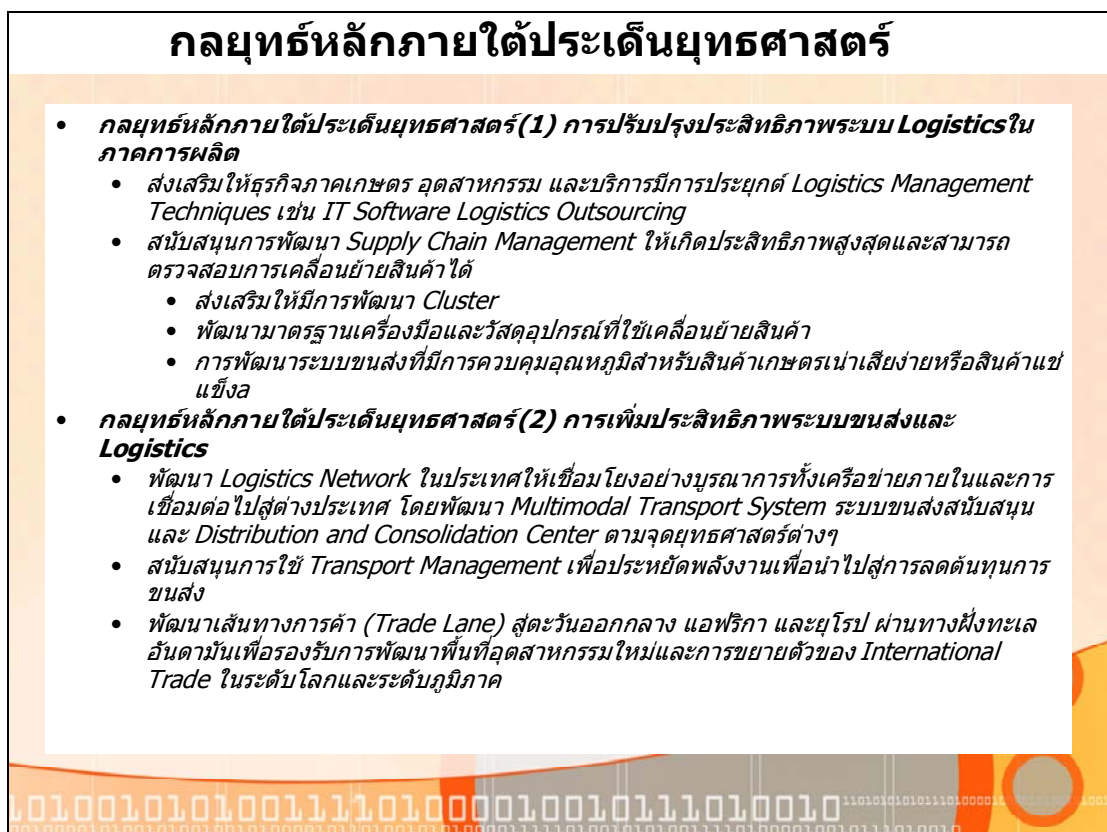
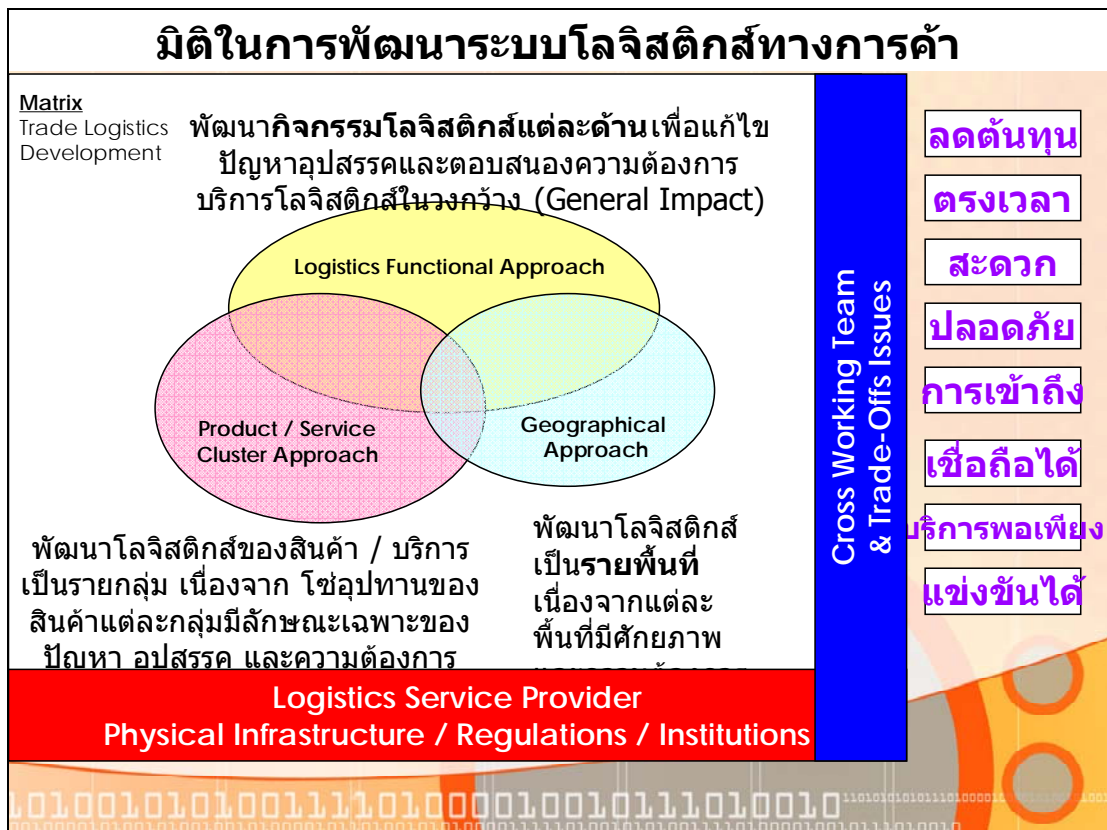
- Participation in **Thailand's International Logistics Fair** (Exhibition / Symposium / Business Matching) in every September
- **Capacity Building** of Logistics and Supply Chain Management
- Exchange Knowledge of **Trade Facilitation / Regulatory Measures**
- **Business Matching** to strengthen Logistics Networks
- Help **reduce logistics problems of**
  - Availability of container box for international trade
  - Increase of freight rate, charge, surcharge

## เป้าหมายสำคัญของการพัฒนา Logistics



- ↓
- Just in Time Delivery
    - Physical Flow
    - Information Flow
    - Fund Flow
    - Value Added
  - Cost Reduction
  - Waste Reduction

Logistics as a business function



## กลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์

- **กลยุทธ์หลักภายใต้ Strategic Agenda (3) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์**
  - ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจ Logistics Services Provider (LSP) ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรมและรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการร่วมลงทุนและ Strategic Partnership ระหว่าง Logistics User และ LSP ของไทย และสร้างเครือข่ายระหว่าง LSP ของไทยกับต่างประเทศ
  - ส่งเสริมการพัฒนา LSP เฉพาะด้านตามความต้องการของธุรกิจในประเทศ เช่น บริการรับรองมาตรฐานสินค้าเกษตร บริการโลจิสติกส์เบ็ดเสร็จ บริการขนส่งหลายรูปแบบ บริการตัวแทนออกของ (Customs Broker) บริการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- **กลยุทธ์หลักภายใต้ Strategic Agenda (4) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า**
  - พัฒนาระบบ E-Logistics และพัฒนาระบบ Single Window Entry และ One Stop Services
  - ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าให้เอื้ออำนวย
  - สนับสนุนให้มีการจัดตั้ง Distribution Center ในตลาดเป้าหมายหลักเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย
  - ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบ Electronic เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสารและการนำส่งข้อมูล และมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
  - เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบ SPS ของสินค้าเกษตรเพื่อให้ผลการตรวจสอบได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของประเทศคู่ค้า เพิ่มความเร็วในการส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)

## กลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์

- **กลยุทธ์หลักภายใต้ Strategic Agenda (5) การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์**
  - เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับ Human Resource ทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
  - ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัยและพัฒนา และวิชาชีพโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ
  - สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูล โลจิสติกส์สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาคและธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
  - สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสานงานและกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการเพื่อเป็นกลไกหลักของภาครัฐในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

**แผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550 เห็นชอบร่วมกันระหว่าง  
นายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน (ก.พ.2550) (เฉพาะที่เกี่ยวกับ Trade  
Logistics)**

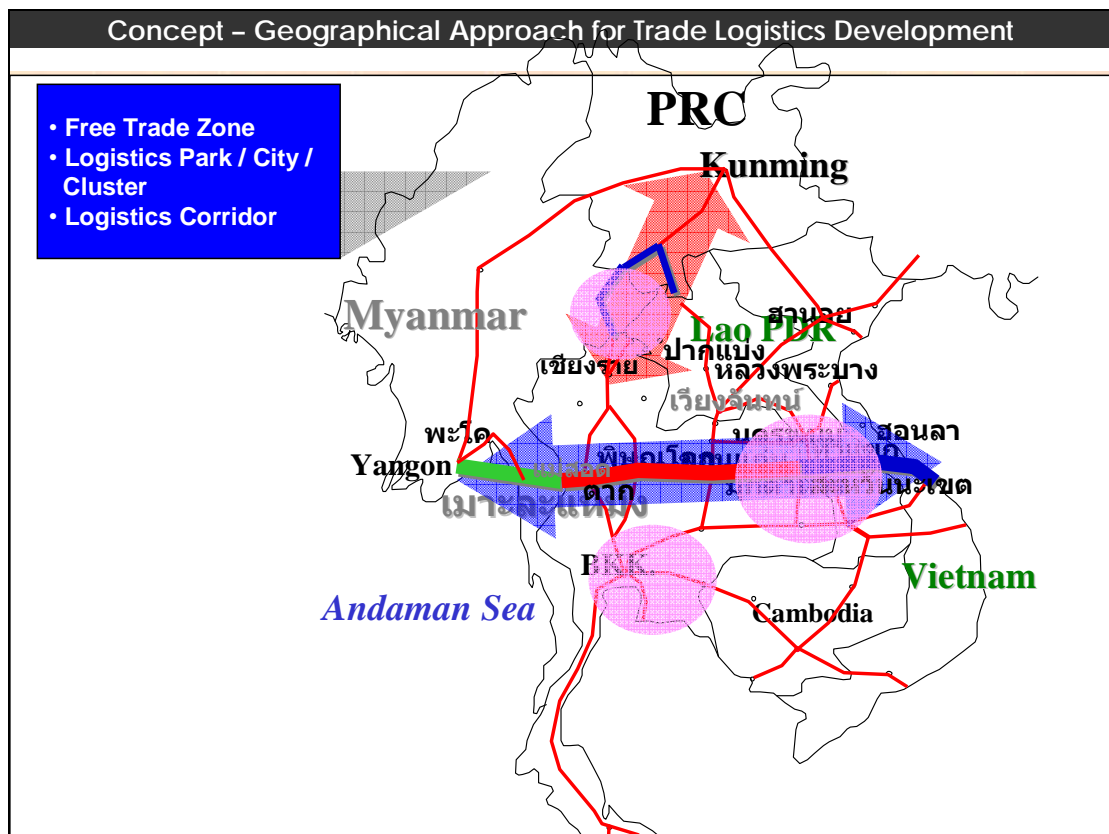
• **หลักการสำคัญ**

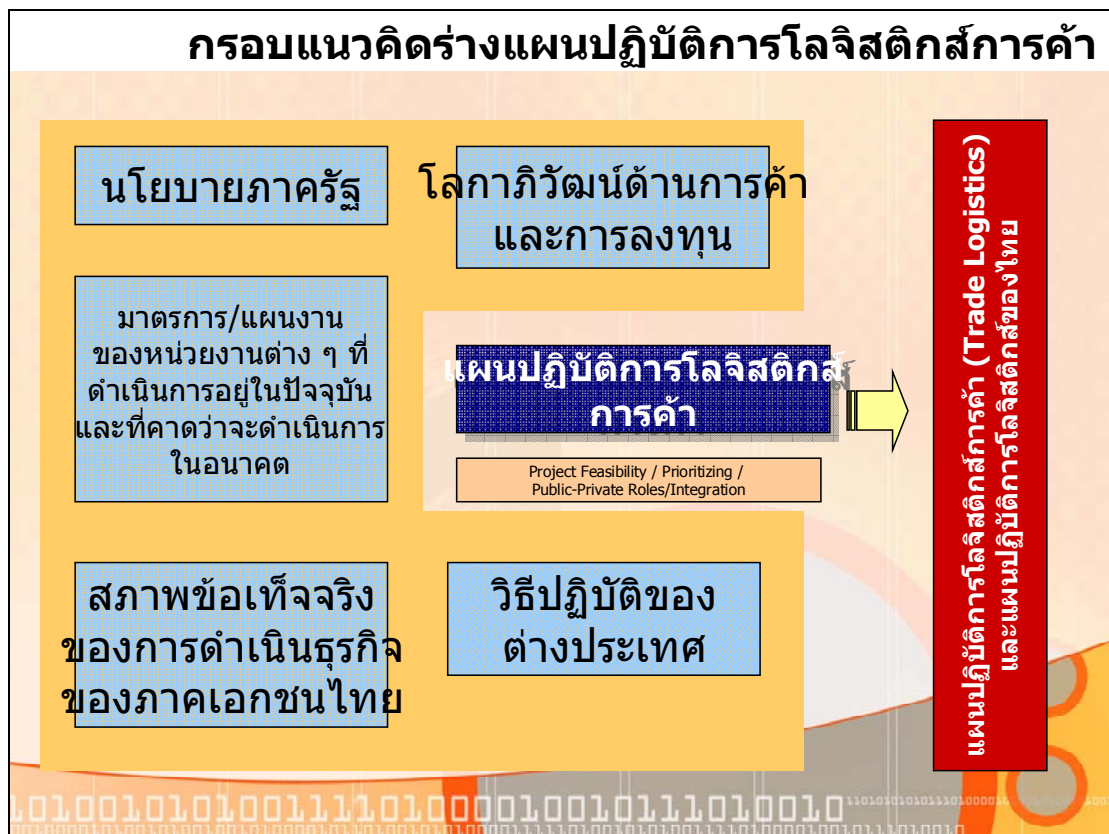
- เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของ **Trade Facilitation** โดยปรับแก้กฎหมายและกฎระเบียบที่สร้างภาระต้นทุนที่ไม่จำเป็น
- เพิ่ม **Capacity** ของผู้ประกอบการและ Exporter ด้าน Logistics Management ภายในองค์กร (ซึ่งแต่ละบริษัทสามารถทำได้ทันที และง่ายและเร็วกว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน)
- ให้เน้น **Trade Logistics** โดยพัฒนา Supply Chain Management และการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยให้กระทรวงพาณิชย์เป็นแกนกลาง
- สินค้าเป้าหมายที่ให้ความสนใจเป็นพิเศษ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และสินค้าเกษตรอื่น ๆ ที่มีน้ำหนักเบาแต่มีมูลค่าสูง (กล้วยไม้ ปลายางงาม) ที่ขนส่งทางอากาศ
- เน้นพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และให้คำนึงถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าและต้นทุนขนส่งสินค้าขาไปและกลับ

**Concept – Logistics Functional Approach for Trade Logistics Development**

- **สภาพปัญหาโลจิสติกส์ทางการค้าในภาพรวม**
  - ภาคธุรกิจทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSP) ยังขาด **Know How** เรื่องการนำแนวคิด Logistics ไปใช้จริง
  - การจัดการโลจิสติกส์ของเอกชนไทยยังขาดการทำงานเป็นเครือข่ายและการทำงานที่ร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างกันอย่างใกล้ชิด (ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ)
  - ขาดการใช้มาตรการช่วยยกระดับความสามารถ **LSP** ของไทยให้เป็นมืออาชีพอย่างแท้จริง ขณะที่ LSP ต่างชาติมีความได้เปรียบด้านเงินทุน เทคโนโลยี และเครือข่าย
  - ไม่มีเจ้าภาพกลางบูรณาการกฎระเบียบ และการอำนวยความสะดวกทางการค้า ให้เอื้อต่อการจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ
  - ขาดศูนย์กระจายสินค้า / ศูนย์รับจองระวางสินค้า / **Call Center** เพื่อลดปัญหาการขนส่งเที่ยวไปและกลับไม่สมดุลและช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งที่สูงเกินไป
  - ขาดแคลนบริการสนับสนุนเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ เช่น
    - บริการทางการเงินที่ครบวงจร บริการป้องกันความเสี่ยงในการชำระเงินและประกันภัย ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ ระบบ One Stop Services และ Single Window และขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในเชิงปฏิบัติ ฯลฯ







### ยุทธศาสตร์ 1- พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้า

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>1. จัดตั้งหน่วยงานคณะกรรมการโลจิสติกส์ทางการค้า</b> เพื่อเป็นเจ้าภาพกลางบูรณาการนโยบาย แผนงาน ติดตามการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางการค้า และเสนอแนะรัฐบาลให้มีการกำหนดนโยบายให้สอดคล้องกับทิศทางการค้าการลงทุน และโลกาภิวัตน์	ก.พาณิชย์
<b>2. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เอื้อต่อการทำธุรกิจ</b>	
- การปฏิบัติตามพันธกรณีและการพิจารณาปรับระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าและมาตรฐานข้อมูลให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของ WTO และ WCO และ UN	ก.พาณิชย์ /คลัง
- เร่งรัดการออกกฎหมายและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรับรองการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ICT
- ส่งเสริมให้หน่วยงานภายในประเทศมีการบูรณาการระบบ Trade Document ให้เป็นในทิศทางเดียวกันและเอื้อประโยชน์ต่อการทำธุรกิจ (และต่อไปจะเจรจาให้ประเทศคู่ค้าหลักมีการ Harmonize Trade Document)	ก.คลัง /พาณิชย์/ เกษตร/ คมนาคม
- พัฒนางานให้บริการออกหนังสือสำคัญการส่งออกและนำเข้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	ก.พาณิชย์
- เร่งรัดให้เกิดการบูรณาการพัฒนาระบบ Single Window E-Certification และ E-Logistics	ก.คลัง/ พาณิชย์/ เกษตร/ คมนาคม/ ICT/ เอกชน
- เร่งรัดจัดทำระบบ One Stop Services สำหรับอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ในจุดที่มีการส่งออกนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าเรือแหลมฉบัง ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญโดยเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมงและคิดค่าบริการที่เหมาะสม	ก.คลัง/ พาณิชย์/ เกษตร/ คมนาคม/ สาธารณสุข/ สดม.

**ยุทธศาสตร์ 1- พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการทำธุรกิจ**

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>2. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เอื้อต่อการทำธุรกิจ (ต่อ)</b>	
- ส่งเสริมการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีศักยภาพทั้งในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ด้านการค้าชายแดนที่สำคัญ และนิคมอุตสาหกรรมที่เน้นผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก โดยให้มีวิธีการจัดการและรูปแบบโครงสร้างการใช้พื้นที่ที่ได้มาตรฐานสากล	ก.คลัง/ พาณิชย์/ คมนาคม/ อุตสาหกรรม
- พิจารณาความเหมาะสมในการให้หน่วยงานเอกชนหรือหน่วยงานกลางเป็นผู้ออก Trader Authorization	ก.คลัง/ พาณิชย์/ เกษตร/ คมนาคม/ เอกชน
- พิจารณาใช้หลัก Risk Management และ Customs Valuation ที่สอดคล้องกับการปฏิบัติทางธุรกิจของสินค้าแต่ละประเภท	ก.คลัง/ พาณิชย์/ เกษตร/ เอกชน
<b>3. ทบทวนและพัฒนากฎระเบียบของรัฐให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ</b>	
- ทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมการใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความเป็นธรรม (เช่น ค่าธรรมเนียมบริการขนส่งสินค้าทางอากาศในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)	ก.คมนาคม
- ทบทวนการเพิ่ม Capacity ของท่าเรือคลองเตยที่เดิมอนุญาตให้ขนส่งสินค้าได้ 1 ล้าน TEU เป็น 1.5 TEU	ก.คมนาคม
- ทบทวนเงื่อนไขและความชัดเจนด้านการให้สัมปทานการประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	ก.คมนาคม
- จัดทำหลักเกณฑ์ในการจัดตั้งหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่บริหารข้อมูลทางการค้าระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงวิธีปฏิบัติของสากล ระดับเทคโนโลยีที่เหมาะสม การรักษาความลับทางการค้า และการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและราชการไทย	ก.คลัง/ พาณิชย์/ เกษตร/ คมนาคม/ ICT/ เอกชน

19

**ยุทธศาสตร์ 2- ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์**

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>1. ส่งเสริมด้วยมาตรการการคลังแก่ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย</b>	
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยที่มีการขยายการลงทุนไปยังต่างประเทศ	ก.คลัง/ พาณิชย์
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยที่มีการวิจัยพัฒนาและปรับปรุงกิจการให้ทันสมัย และสร้าง Value Added	ก.คลัง/ พาณิชย์
<b>2. ส่งเสริมด้วยมาตรการการเงินแก่ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย</b>	
- พิจารณาให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาปลอดดอกเบี้ยนาน แก่ LSP ไทยที่มีการขยายการลงทุนไปต่างประเทศ	ก.พาณิชย์/ ธนาคาร
- พิจารณาให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาปลอดดอกเบี้ยนาน แก่ LSP ไทยที่มีการปรับปรุง/ขยายกิจการให้ทันสมัย	ก.พาณิชย์/ ธนาคาร
<b>3. ส่งเสริมด้วยมาตรการการตลาดแก่ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย</b>	
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยในการให้บริการแก่หน่วยงานภาครัฐ	ก.คลัง/ พาณิชย์
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ไทยใช้พื้นที่หรือโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของรัฐเพื่อประกอบการ	ก.คลัง/ คมนาคม/ พาณิชย์
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยในการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าภายในประเทศและต่างประเทศที่หน่วยงานของรัฐเป็นผู้จัด	ก.พาณิชย์
- ทบทวนประเภทกิจกรรมบริการโลจิสติกส์ที่รัฐควรทำ / ไม่ควรทำเอง (เช่น บริการขนส่งสินค้า ขนถ่ายสินค้า ตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก เก็บรักษาสินค้า และบริการศูนย์	ก.คมนาคม/ พาณิชย์



ยุทธศาสตร์ 2- ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์	
โครงการ	เจ้าภาพ
<b>4. ส่งเสริมการลงทุนให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์บางประเภทที่</b>	
- เรือเดินภายในประเทศและชายฝั่ง เรือคอนเทนเนอร์ เรือ Ro/Ro เรือห้องเย็น รับขนส่งทางบกและรถไฟระหว่างประเทศ คลังสินค้าปรับอุณหภูมิ Inland Container Depot นิคมโลจิสติกส์ (Logistics Park) ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ สายการบินขนส่งสินค้าแบบ Low Cost และบริการ	ก.อุตสาหกรรม/ พาณิชย์/ คมนาคม
<b>5. พัฒนากฎหมายการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ใน</b>	
- พิจารณาทบทวนกฎหมายเดิม (เช่น กฎหมายศุลกากร สรรพากร ขนส่ง และการส่งออกและนำเข้า) และออกกฎหมายใหม่เพื่อพัฒนาและบูรณาการการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยให้สอดคล้องกับพัฒนาการทางการค้าและการลงทุนของประเทศ และให้มีการแข่งขันที่เป็นธรรม เช่น	ก.พาณิชย์/คลัง/ คมนาคม/ เอกชน
- ยกระดับ LSP ให้มีสถานะทางกฎหมาย	ก. พาณิชย์/ คมนาคม/ คลัง/
- ส่งเสริมการจัดทำมาตรฐานให้บริการโลจิสติกส์ในไทย และให้ส่งเสริมให้ LSP มีมาตรฐานสากล	ก.พาณิชย์/ คมนาคม/
- ส่งเสริมจัดทำมาตรฐานเครื่องมือและอุปกรณ์การให้บริการโลจิสติกส์ในไทย (ครบรูปทุก บรรจุภัณฑ์ ฯลฯ)	ก.พาณิชย์/ คมนาคม/ อุตฯ/ เอกชน

ยุทธศาสตร์ 2- ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์	
โครงการ	เจ้าภาพ
<b>6. เตรียมความพร้อมของ LSP เพื่อรองรับการเปิดตลาดการค้า</b>	
- เตรียมความพร้อมของ LSP เพื่อรองรับการเปิดตลาดการค้าที่ทำให้ปริมาณการค้าระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าที่ทำ FTA เพิ่มขึ้น	ก.พาณิชย์
- เตรียมความพร้อมของ LSP เพื่อรองรับการเปิดตลาดการค้าบริการโลจิสติกส์ในเวทีพหุภาคี ภูมิภาค และทวิภาคี (การขนส่งทางทะเล การขนส่งสินค้าทางอากาศ การขนส่งสินค้าทางบกและรถไฟ บริการเก็บรักษาและคลังสินค้า บริการตัวแทนรับจัดการขนส่ง บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต บริการบรรจุ	ก.พาณิชย์/ คมนาคม/ สมาคม LSP
<b>7. พัฒนา LSP ของไทยให้ก้าวหน้ากระแสโลกาภิวัตน์ความ</b>	
- สนับสนุน LSP ไทยให้เน้นการทำงานด้าน Transport Security และ Safety ในการขนส่งระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์ คมนาคม คลัง/
- สนับสนุน LSP ไทยให้นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติงาน (เช่น RFID, Cargo Tracking, ระบบสายพานลำเลียง และระบบจัดเก็บและเรียกดู	ก.พาณิชย์ / อุตสาหกรรม/
- จัดทำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ในการจัดการและการดำเนินงาน	สมาคมฯ
- จัดทำความร่วมมือทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยีใหม่ด้านการให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศ	ก.พาณิชย์/ คมนาคม/ อุต ฯ/ เอกชน
- รณรงค์ให้ LSP ไทยมีการสร้าง Brand	ก.พาณิชย์ / เอกชน

### ยุทธศาสตร์ 3- เพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของธุรกิจ

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>1. จัดทำ Logistics Clinic เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการกลุ่มเป้าหมายให้รู้จักนำองค์ความรู้และวิธีปฏิบัติด้านโลจิสติกส์ไปใช้ได้จริง</b>	ก.พาณิชย์
- กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ส่งออก ธุรกิจค้าส่งค้าปลีกสินค้าประจำวัน และวิสาหกิจขนาดกลางและย่อม (โดยเฉพาะที่ทำธุรกิจด้านข้าว ผักผลไม้ กุ้ง ยางพารา น้ำตาลทราย สิ่งทอ ชิ้นส่วนยานยนต์)	
<b>2. จัดตั้งหน่วยรับเรื่องร้องเรียนเพื่อผลักดันการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางการค้าในประเทศ และการค้าระหว่างประเทศ (Trade Logistics Focal Points)</b>	ก.พาณิชย์
<b>3. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยก้าวทันกระแสโลกาภิวัตน์ของโลจิสติกส์โลก ก</b>	
- จัดทำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ในการจัดการโลจิสติกส์ของธุรกิจแต่ละประเภท (โดยเฉพาะที่ทำธุรกิจด้านข้าว ผักผลไม้ กุ้ง ยางพารา น้ำตาลทราย สิ่งทอ ชิ้นส่วนยานยนต์)	ก.พาณิชย์/ อุตสาหกรรม
- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์ในเชิงลึกและปฏิบัติใช้ได้จริง	ก.พาณิชย์/ อุตสาหกรรม
- จัดทำโครงการ Logistics Award เพื่อกระตุ้นธุรกิจไทยพัฒนานวัตกรรมด้านการจัดการโลจิสติกส์ในองค์กร	ก.พาณิชย์
- จัดทำโครงการ Thailand International Logistics Fair เพื่อกระตุ้นการพัฒนาโลจิสติกส์ในไทย	ก.พาณิชย์

### ยุทธศาสตร์ 3- เพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของธุรกิจ

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>3. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยก้าวทันกระแสโลกาภิวัตน์ของโลจิสติกส์โลก (ต่อ)</b>	
- ส่งเสริมให้ผู้ส่งออกเปิดบัญชี Foreign Currency Deposit Resident Account (FCD) และตัดชำระวงเหวี่ยงจากบัญชี FCD ส่งให้บริษัทเรือได้ทันทีเพื่อลดภาระการจ่ายชำระวงเป็น US Dollar	เอกชน/ ธนาคาร
- สร้างความรู้ความเข้าใจและแนะนำให้ใช้ INCOTERMS ที่เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจมากที่สุด	ก.พาณิชย์ / เอกชน
- การฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ทำงานในหน่วยธุรกิจทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	ก.พาณิชย์/ อุตสาหกรรม/ ศึกษา/ เอกชน
- สนับสนุนผู้ประกอบการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติงาน (เช่น RFID, Lean Manufacturing)	ก.อุตสาหกรรม / พาณิชย์/ เอกชน

### ยุทธศาสตร์ 4- พัฒนาโครงข่ายกระจายสินค้าและความร่วมมือทางโลจิสติกส์ทางการค้า

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>1. ส่งเสริมให้ผู้ค้าวัตถุดิบ ผู้ผลิต ผู้จำหน่ายสินค้า และ LSP พัฒนาความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างกันอย่างใกล้ชิด (โดยเฉพาะธุรกิจเป้าหมาย)</b>	ก.พาณิชย์/อุตสาหกรรม/เอกชน
<b>2. เร่งใช้ประโยชน์จากเส้นทางการค้า (Trade Lane) ของไทยที่มีอยู่แต่ยังใช้ประโยชน์ไม่มาก</b>	
- ส่งเสริมให้สายการบินเรือหลักใช้ไทยเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้า (Transshipment Port)	ก.คมนาคม พาณิชย์
- ท่าเรือระนอง และเส้นทาง R9 (มุกดาหาร ลาว เวียดนาม)	ก.คมนาคม พาณิชย์
- เจาะกับต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าจากไทยเป็นไปโดยสะดวกขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการเสียเวลารอคอยที่ไม่จำเป็น (เช่น การขนส่งข้ามแดนจากไทยกับลาวและกัมพูชา)	ก.พาณิชย์/คมนาคม
<b>3. ผลักดันการจัดทำความตกลงการค้าการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างไทยกับต่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการค้าของไทย</b>	
- เส้นทาง R3E (เชียงราย ลาว จีน) และ R3W (เชียงราย พม่า จีน) และเส้นทางขนส่งไทย-มาเลเซีย	ก.พาณิชย์/คมนาคม
- การพัฒนาโครงการ Single Window Entry ในเวทีอาเซียนและเอเปค	ก.คลัง/พาณิชย์
- การจัดทำและขยายประโยชน์จากนโยบายเปิดเสรีการบินเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ก.คมนาคม / พาณิชย์
- การจัดทำและขยายประโยชน์จากขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกรอบอาเซียน	ก.คมนาคม/พาณิชย์

### ยุทธศาสตร์ 4- พัฒนาโครงข่ายกระจายสินค้าและความร่วมมือทางโลจิสติกส์ทางการค้า

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>4. ขยายเครือข่ายพันธมิตรทางโลจิสติกส์ระหว่างผู้ประกอบการไทยกับต่างประเทศ</b>	
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายสนับสนุนการกระจายสินค้าเชื่อมโยงกับลาวและจีนเพื่อใช้ประโยชน์เส้นทาง R3E	ก.พาณิชย์/เอกชน
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายสนับสนุนการกระจายสินค้าเชื่อมโยงกับลาวและเวียดนามเพื่อใช้ประโยชน์เส้นทาง R9	ก.พาณิชย์/เอกชน
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายสนับสนุนการกระจายสินค้าไทยในตลาดหลัก (สหรัฐฯ ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป อาเซียน)	ก.พาณิชย์/เอกชน
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายสนับสนุนการกระจายสินค้าไทยในตลาดใหม่ (จีน อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ รัสเซีย ยุโรปตะวันออก)	ก.พาณิชย์/เอกชน
- ส่งเสริมและกระตุ้นให้มีการใช้ประโยชน์จากศูนย์กระจายสินค้า / เครือข่ายกระจายสินค้าของไทยในต่างประเทศ	ก.พาณิชย์
- จัดทำร่างสัญญามาตรฐานเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการทำพันธมิตรทางโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์/เอกชน
<b>5. ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า / คลังสินค้า/ Logistics Park ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ</b>	ก.พาณิชย์/อุตสาหกรรม

## ยุทธศาสตร์ 5- พัฒนาศูนย์ข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
1. ส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์	ก.คมนาคม
2. จัดทำฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงให้ทันสมัย	ก.พาณิชย์/คมนาคม/ สภาพัฒนาฯ
3. จัดตั้งศูนย์ประสานระวางการขนส่ง (Freight Load Matching Center / Call Center) เพื่อแก้ไขปัญหาสินค้าขาไปและกลับไม่สมดุลย์ ทำให้เสียต้นทุนค่าขนส่งที่สูญเปล่า และจัดสรรงานให้แก่ LSP ที่เข้าร่วมโครงการ (ในอนาคตอาจพัฒนาเป็น Logistics Information Bank)	ก.พาณิชย์ /คมนาคม/ สมาพันธ์ฯ
4. พิจารณาความเหมาะสมในการลงทุนพัฒนาศูนย์การรับขนสินค้าเพียงอย่างเดียว (Freighter) เพื่อสนับสนุนการค้าสินค้ามูลค่าสูง สินค้าเบาเสี่ยงง่าย และสินค้าที่ต้องการส่งเร่งด่วน	ก.คมนาคม
5. ส่งเสริมให้มีระบบ E-Payment เพื่อเชื่อมโยงบริการชำระเงินระหว่างธนาคาร LSP ผู้นำเข้าส่งออก และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อประหยัดต้นทุนการเดินทางและเวลา	ก.พาณิชย์/ธนาคาร/ เอกชน
6. ส่งเสริมการจัดทำบริการประกันภัยและประกันความเสี่ยงทางการเงินแบบครบวงจร เพื่อสนับสนุนกิจกรรม โลจิสติกส์เพื่อการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์/สมาคม ประกันวินาศภัย
7. จัดทำซอฟต์แวร์สำเร็จรูปเพื่อเป็นต้นแบบในการใช้งานในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์แต่ละประเภท (โดยเฉพาะ SME ที่อยู่ธุรกิจเกษตรและอุตสาหกรรมเป้าหมาย)	ก.พาณิชย์ /เอกชน
8. จัดทำซอฟต์แวร์สำเร็จรูปเพื่อเป็นต้นแบบในการใช้งานในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์แต่ละประเภท (เช่น ธุรกิจขนส่งภายในประเทศ ขนส่งทางบกเพื่อการนำเข้าและส่งออก และธุรกิจรับจัดการขนส่ง)	ก.พาณิชย์ /เอกชน
9. จัดทำระบบ ERP เพื่อเป็นต้นแบบใช้งานภายในธุรกิจและเชื่อมโยงระหว่างธุรกิจ (โดยเฉพาะธุรกิจเกษตรและอุตสาหกรรมเป้าหมาย )	ก.พาณิชย์ /เอกชน

## ยุทธศาสตร์ 6- ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
1. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้า	
- ส่งเสริมให้นาเวกซ์ Logistics IT มาใช้ในระบบโลจิสติกส์ของข้าวมามากขึ้น	ก.พาณิชย์/เกษตร/ คมนาคม ICT เอกชน
- สนับสนุนการพัฒนาแบบการขนส่งที่เอื้อต่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ข้าว (เช่น อาจนำคอนเทนเนอร์มาใช้ในการส่งออกข้าวมามาก	ก.คมนาคม/ พาณิชย์
- พิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกทุกข้าว (เช่น รถพ่วง) โดยรัฐมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกิน	ก.คมนาคม
- ส่งเสริมให้คลังสินค้า / ไซโลวางระบบจัดการคลังให้สอดคล้องกับ	ก.พาณิชย์/อุตสาหกรรม
- รวบรวมข้อมูลประเด็นปัญหาด้านการค้าและการขนส่ง และวิธีจัดส่งข้าวจากไทยไปยังตลาดหลักในต่างประเทศ	ก.พาณิชย์ / เอกชน
- จัดตั้งศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์ข้าวหอมมะลิเกรดพรีเมียม	ก.พาณิชย์/เกษตร
- ส่งเสริมให้เกิดการกระจายข้าวโดยผ่านศูนย์รวบรวมและกระจายข้าวที่มีการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์ในแต่ละพื้นที่ที่เป็นเครือข่าย	ก.เกษตร/ พาณิชย์/ เอกชน
- ส่งเสริมให้มีการเก็บเกี่ยวและเก็บรักษาข้าวอย่างถูกต้อง	ก.เกษตร

## ยุทธศาสตร์ 6- ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>1. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้า</b>	ก.พาณิชย์
- ส่งเสริมให้เกิดผู้ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับสินค้าข้าว	ก.คมนาคม/ พาณิชย์/ เกษตร/
- สนับสนุนการจัดตั้งคลังสินค้า / ไซโลรึมน้ำ เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งทางน้ำ	ก.คมนาคม/ พาณิชย์/
- ลดความซ้ำซ้อนของขั้นตอน และเพิ่มการอำนวยความสะดวกด้านพิธี	ก.คลัง/ เกษตร/
<b>2. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของ</b>	ก.เกษตรฯ
<b>3. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้า</b>	ก.พาณิชย์
- เร่งทำความเข้าใจเรื่อง Food Safety และผลกระทบทางลบต่อการส่งออกการเลี้ยงกุ้งที่ไม่ถูกสุขลักษณะ	ก.พาณิชย์/เกษตร

## ยุทธศาสตร์ 6- ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>4. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้าผักผลไม้แบบครบวงจร</b>	ก.พาณิชย์
- เร่งดำเนินการเรื่องระบบการจัดการคุณภาพ GAP สำหรับเกษตรกรที่ส่งออกผักและผลไม้ให้ได้มาตรฐาน รวมทั้งมีการติดตามและประเมินผลอย่างใกล้ชิด	ก.เกษตรฯ / พาณิชย์
- ส่งเสริมให้เกษตรกรเกิดการรวมตัวกันเป็นกลุ่มเพื่อประโยชน์ด้านการต่อรองและการเรียนรู้ในกลุ่มเครือข่าย โดยพิจารณาให้สิทธิประโยชน์พิเศษต่างๆ เช่น การให้คำปรึกษา และการจัดซื้อวัตถุดิบและอุปกรณ์การเกษตร	ก.เกษตรฯ / พาณิชย์
- เร่งส่งเสริมให้เกษตรกรเป็น Contract Farming กับผู้ค้าที่มีศักยภาพโดยได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน	ก.เกษตรฯ
- พัฒนาเทคโนโลยีในการเก็บผลผลิตให้ได้คุณภาพ ( <b>Grading / Packaging</b> )	ก.เกษตรฯ/MTEC
- พัฒนาให้เกษตรกรรู้จักเทคนิคการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกด้วยการจัดทำโครงการ Logistics Clinic ที่ให้คำปรึกษาเชิงลึก	ก.เกษตรฯ / พาณิชย์
- เร่งพัฒนามาตรฐานและศักยภาพธุรกิจรวบรวม คัดแยกผลผลิตและบรรจุภัณฑ์ให้ได้รับ GMP/HACCP	ก.เกษตรฯ / อุตสาหกรรม/ พาณิชย์
- สร้างมาตรฐานกลางผลผลิตสินค้าผักผลไม้เพื่อการส่งออก พร้อมทั้งมาตรการป้องกันการปลอมปนสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานและคุณภาพเร่งพัฒนามาตรฐาน	ก.เกษตรฯ / อุตสาหกรรม/ พาณิชย์
- พัฒนาเทคโนโลยีในการถนอมรักษาคุณภาพของผักผลไม้ รวมทั้งเทคโนโลยีของบรรจุภัณฑ์	ก.เกษตรฯ

## ยุทธศาสตร์ 6- ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
<b>4. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์การค้าของสินค้า ผักผลไม้แบบครบวงจร (ต่อ)</b>	ก.พาณิชย์
- เพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ส่งออกผักและผลไม้ในการใช้การเช่าเหมาเรือ / เครื่องบิน (Charter) สำหรับการขนส่งสินค้าปริมาณมาก ๆ	ก.คมนาคม/ พาณิชย์
- สนับสนุนผู้ส่งออกรายย่อยทำการรวมยอดการส่งออกกับผู้อื่นเพื่อให้ปริมาณการขนส่งที่มากขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ในการต่อรองเรื่องอัตราค่าบริการ/การันตีความเพียงพอของระวางและตู้คอนเทนเนอร์ Reefer กับผู้ขนส่งระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์
- ขยายตลาดผักและผลไม้ไทยในต่างประเทศ โดยหาช่องทางทางการจำหน่ายในต่างประเทศให้เพิ่มขึ้นเพื่อลดการพึ่งพาผู้นำเข้าเพียงไม่กี่ราย	ก.พาณิชย์
- ผลักดันการเจรจาเรื่อง Non Tariff Barrier และการทำ MRA เพื่อช่วยผลักดันการส่งออกผักและผลไม้	ก.พาณิชย์/เกษตร
- จัดทำ Export Manual ของผักและผลไม้ไปต่างประเทศ	เอกชน
- นำเทคโนโลยีสมัยใหม่ (เช่น GIS) มาใช้จัดการแสวงหาแหล่งวัตถุดิบพร้อมใช้ได้ในเวลาต้องการ	เอกชน
- พัฒนาห้องเย็น/คลังสินค้าในแหล่งผลิตเพื่อรวบรวม แบ่งบรรจุแปรรูป และกระจายสินค้าผักและผลไม้หรือสินค้าเกษตร	ก.พาณิชย์
- พัฒนาศูนย์สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Center) / ศูนย์รวบรวมผักและผลไม้เพื่อการส่งออก ในพื้นที่ด้านนอกท่าอากาศยาน เช่น ตลาดไท	ก.พาณิชย์/เกษตร/เอกชน
- ผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมี One Stop Services สำหรับการส่งออกผักผลไม้	ก.พาณิชย์/คมนาคม

## ยุทธศาสตร์ 6 - ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

โครงการ	เจ้าภาพ
<b>5. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของ</b>	ก.
<b>6. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนแบบครบวงจร</b>	ก. อุตสาหกรรม
<b>7. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของ</b>	ก.
<b>8. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้าไม้และผลิตภัณฑ์ไม้แบบครบวงจร</b>	ก.เกษตรฯ
<b>9. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้าน้ำตาลทรายแบบครบวงจร</b>	ก. อุตสาหกรรม



**โครงการ / แผนงานด้านโลจิสติกส์การค้าที่ควรเร่งรัดดำเนินการในปี 2550-2551 (Quick Win)**

<b>ยุทธศาสตร์ 1-พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้า</b>	<b>เจ้าภาพหลัก</b>
- จัดตั้งหน่วยงานคณะกรรมการโลจิสติกส์ทางการค้าเพื่อเป็นเจ้าภาพกลางบูรณาการนโยบาย แผนงาน ติดตามการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ทางการค้าและเสนอแนะรัฐบาลให้มีการกำหนด นโยบายให้สอดคล้องกับทิศทางการค้าการลงทุน และโลกาภิวัตน์	ก.พาณิชย์
- เร่งรัดให้เกิดการบูรณาการพัฒนาระบบ Single Window E-Certification และ E-Logistics	ก.คลัง/ พาณิชย์/ เกษตร/ คมนาคม/ ICT/ เอกชน
<b>ยุทธศาสตร์ 2-ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์</b>	
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยในการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าภายในประเทศและ ต่างประเทศที่หน่วยงานของรัฐเป็นผู้จัด	ก.พาณิชย์
- เรือเดินภายในประเทศและชายฝั่ง เรือคอนเทนเนอร์ เรือ Ro/Ro เรือห้องเย็น รับขนส่งทางบก และรถไฟระหว่างประเทศ คลังสินค้ารับอุณหภูมิ Inland Container Depot นิคมโลจิสติกส์ (Logistics Park) ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ สายการบินขนส่งสินค้าแบบ Low Cost และ บริการจัดการสินค้าคงคลังและ Material Handling แบบ Just in Time	ก.อุตสาหกรรม/ พาณิชย์/ คมนาคม
- พิจารณาทบทวนกฎหมายเดิม (เช่น กฎหมายศุลกากร สรรพากร ขนส่ง และการส่งออกและนำเข้า) และออกกฎหมายใหม่เพื่อพัฒนาและบูรณาการการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยให้สอดคล้อง กับพัฒนาการทางการค้าและการลงทุนของประเทศ และให้มีการแข่งขันที่เป็นธรรม เช่น กฎหมาย เกี่ยวกับ Freight Forwarder/ Third Party Logistics / Logistics Outsourcing/ Logistics Integrator เป็นต้น	ก.พาณิชย์/คลัง/ คมนาคม/ เอกชน

**โครงการ / แผนงานด้านโลจิสติกส์การค้าที่ควรเร่งรัดดำเนินการในปี 2550-2551 (Quick Win)**

<b>ยุทธศาสตร์ 2-ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์</b>	<b>เจ้าภาพหลัก</b>
- ยกระดับ LSP ให้มีสถานะทางกฎหมาย	ก. พาณิชย์/ คมนาคม/ คลัง/ เอกชน
- ส่งเสริมการจัดทำมาตรฐานให้บริการโลจิสติกส์ในไทย และให้ส่งเสริมให้ LSP มี มาตรฐานสากล	ก.พาณิชย์/ คมนาคม/ อุตสาหกรรม/ เอกชน
<b>ยุทธศาสตร์ 3-เพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์การค้าของธุรกิจ</b>	
- จัดทำ Logistics Clinic เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการกลุ่มเป้าหมายให้รู้จักนำองค์ความรู้และวิธี ปฏิบัติด้านโลจิสติกส์ไปใช้ได้จริง	ก.พาณิชย์
- จัดตั้งหน่วยรับเรื่องร้องเรียนเพื่อผลักดันการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางการค้าในประเทศ และการค้าระหว่างประเทศ (Trade Logistics Focal Points)	ก.พาณิชย์
- จัดทำโครงการ Logistics Award เพื่อกระตุ้นธุรกิจไทยพัฒนานวัตกรรมจัดการโลจิสติกส์	ก.พาณิชย์
- จัดทำโครงการ Thailand International Logistics Fair เพื่อกระตุ้นการพัฒนาโลจิสติกส์ ในไทย	ก.พาณิชย์
- สร้างความรู้ความเข้าใจและแนะนำให้ใช้ INCOTERMS ที่เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจมากที่สุด	ก.พาณิชย์ / เอกชน
- การฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ทำงานในหน่วยธุรกิจทั้งในส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค	ก.พาณิชย์/ อุตฯ/ ศึกษา/ เอกชน


**โครงการ / แผนงานด้านโลจิสติกส์การค้าที่ควรเร่งรัดดำเนินการในปี 2550-2551 (Quick Win)**

<b>ยุทธศาสตร์ 4-พัฒนาโครงข่ายกระจายสินค้าและความร่วมมือด้านโลจิสติกส์การค้า</b>	<b>เจ้าภาพหลัก</b>
- ส่งเสริมให้ผู้ค้าวัตถุดิบ ผู้ผลิต ผู้จำหน่ายสินค้า และ LSP พัฒนาความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างกันอย่างใกล้ชิด (โดยเฉพาะธุรกิจเป้าหมาย)	ก.พาณิชย์/อุตสาหกรรม/ เอกชน
- เจรจากับต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าจากไทยเป็นไปโดยสะดวกขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการเสียเวลารอคอยที่ไม่จำเป็น (เช่น การขนส่งข้ามแดนจากไทยกับลาวและกัมพูชา)	ก.พาณิชย์/คมนาคม
- ผลักดันการเจรจาจัดทำความตกลงการค้าและการขนส่งในเส้นทาง R3E (เชียงราย ลาว จีน) และ R3W (เชียงราย พม่า จีน) และเส้นทางการขนส่งไทย-มาเลเซีย	ก.พาณิชย์/คมนาคม
- การจัดทำและขยายประโยชน์จากขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกรอบอาเซียน	ก.คมนาคม/ พาณิชย์
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายกระจายสินค้าเชื่อมโยงกับลาวและจีนเพื่อใช้ประโยชน์เส้นทาง R3E	ก.พาณิชย์/เอกชน
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายกระจายสินค้าเชื่อมโยงกับลาวและเวียดนามเพื่อใช้ประโยชน์เส้นทาง R9	ก.พาณิชย์/เอกชน
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายกระจายสินค้าไทยในตลาดหลัก (สหรัฐฯ ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป อาเซียน)	ก.พาณิชย์/เอกชน
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายกระจายสินค้าไทยในตลาดใหม่ (จีน อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ รัสเซีย ยุโรปตะวันออก)	ก.พาณิชย์/เอกชน
- ส่งเสริมและกระตุ้นให้มีการใช้ประโยชน์จากศูนย์กระจายสินค้า / เครือข่ายกระจายสินค้าของไทยในต่างประเทศ	ก.พาณิชย์

**โครงการ / แผนงานด้านโลจิสติกส์การค้าที่ควรเร่งรัดดำเนินการในปี 2550-2551 (Quick Win)**

<b>ยุทธศาสตร์ 5-พัฒนาศูนย์ประสานการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้า</b>	<b>เจ้าภาพหลัก</b>
- จัดทำฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงให้ทันสมัย	ก.พาณิชย์/คมนาคม/ สภาพัฒนาฯ
- จัดตั้งศูนย์ประสานระวางการขนส่ง (Freight Load Matching Center / Call Center) เพื่อแก้ไขปัญหาสินค้าขาไปและกลับไม่สมดุล	ก.พาณิชย์ /คมนาคม/ สมาพันธ์ฯ
- ส่งเสริมการจัดทำบริการประกันภัยและประกันความเสี่ยงทางการเงินแบบครบวงจรเพื่อสนับสนุนกิจกรรม โลจิสติกส์เพื่อการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์/สมาคม ประกันวินาศภัย
<b>ยุทธศาสตร์ 6-ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร</b>	
- พิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกทุกตัว (เช่น รถพ่วง) โดยรัฐมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินจากผู้ขนส่งเพื่อชดเชย	ก.คมนาคม
- ส่งเสริมให้คลังสินค้า / ไซโลวางระบบจัดการคลังให้สอดคล้องกับปริมาณผลผลิตและความต้องการ	ก.พาณิชย์/อุตสาหกรรม
- รวบรวมข้อมูลประเด็นปัญหาด้านการค้าและการขนส่ง และวิธีจัดส่งข้าวจากไทยไปยังตลาดหลักในต่างประเทศ	ก.พาณิชย์ / เอกชน
- จัดตั้งศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับหอยมดเคี้ยวและผลไม้	ก.พาณิชย์/เกษตร
- เพิ่มทางเลือกให้ผู้ส่งออกผักและผลไม้ในการใช้การเช่าเหมาเรือ / เครื่องบิน (Charter) สำหรับการขนส่งสินค้าปริมาณมาก ๆ	ก. คมนาคม/ พาณิชย์
- สนับสนุนผู้ส่งออกขยายยอดการส่งออกเพื่อให้ปริมาณการขนส่งที่มากขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ในการต่อรองกับผู้ขนส่งระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์





**MINISTRY OF INDUSTRY AND TRADE**  
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

**Multilateral Trade Policy Department**

**INTRODUCTION TO THE LOGISTICS IN  
VIETNAM**

HO Kim Chi, APEC – ASEM Division  
NGUYEN Thi Lan Anh, WTO Division

**APEC Seminar on Trade Logistics  
Beijing 23-24 June 2008**

- I. VIETNAM LEGISLATION ON LOGISTICS**
- II. CURRENT SITUATION**
- III. PROSPECTS AND SOLUTIONS**

## I. VIETNAM LEGISLATION ON LOGISTICS

- COMMERCIAL LAW (2005)
  - DECREE No. 140/2007/ND-CP dated 5 September 2007 detailing the implementation of the Commercial Law regarding the conditions on logistics service provision and liability limits of traders providing logistics services
- OTHERS: Maritime Law, the Law on Road Transportation, the Law on Customs, the Civil Aviation Law...

### COMMERCIAL LAW (2005)

- *"is a trading activity, where trader carries one or more duties including receipt, transportation, warehousing, and yard storage of goods and cargo, completion of customs procedures and other formalities and paperwork, provision of consultancy to customers, services of packaging, marking, and delivery of goods, or other services for a fee related to goods."*

## II. CURRENT SITUATION

- Legal aspect
- Human resources
- Infrastructure

## III. PROSPECTS AND SOLUTIONS

★ Competitive Capability → Competitive Advantage of the economy

- Government Policy
- Association
- Restructure





**THANK YOU FOR YOUR  
ATTENTION!**



# China's Logistics Industry: Development and Policy Directions

**Mr. ZhiJun LIANG**

**June 23 , 2008**

mofcom

1



## Part One

### Development of China's Logistics Industry

mofcom

2

## **I . Status of Modern Logistics Industry Elevated**

- 2001. <Several Suggestions about Speeding up China's Modern logistics Industry>
- 2002. Starting compiling the developing plan of national logistics industry
- 2004. <Guidance on the Development of China's Modern logistics Industry>
- 2005. Formally establishing the joint-conference system among institutions of national modern logistics industry
- 2006. <Outline of the 11th Five-Year Plan for National Economic and Social Development>: "Vigorously develop modern logistics industry".

mofcom

3

## **II . High-Speed Development of logistics Industry**

- During "The 11th Five-Year Period"(2001-2005),the total product of China's logistics Industry was up to 158700 billion, increased by 23% on annual average.

mofcom

4

### III. High-speed Development of logistics Enterprises and logistics Market

- The development and maturity of specialized logistics enterprises have been the base of the elementary foundation of logistics industry during the 10th Five-Year period.
- The traditional large-scaled state-owned logistics enterprises, such as 中远(COSCO)、中海(China Shipping)、中外运(Sinatrans), have transformed to modern logistics enterprises by M&A and restructuring.
- Private logistics enterprises developed rapidly, such as BaoGong, NanFang, DaTian.
- Foreign logistics enterprises entered China's logistics market one after another, such as FedEx, UPS, TNT.

mofcom

5

### IV. Construction of Infrastructure and informationization of Logistics Developed Rapidly

- Fixed assets investment in logistics industry increased by 19.7% on annual average, 4.2% higher than the number during the 9th Five-Year period.
- In 2005, the total operating railway line was seventy-five thousand kilometers, the total length of highway was 1920 thousand kms, including 41 thousand kms highway
- Informationization of logistics gained outstanding achievement.

mofcom

6



## **V. Modern logistics Industry in Circulation Field Developed rapidly**

- More investment in logistics infrastructure
- Internal logistics of the chain enterprises developed
- Fresh food logistics emerging
- Supply-chain management improved

mofcom

7

## **VI. Outstanding Gathering Effect of Logistics Area**

- Beijing Kong Gang logistics Area, Shang Hai Yang Shan logistics Area, Tian Jin Bin Hai New Developed Zone, etc.
- Automobile logistics Area, Plastic logistics Area, Industrial Products logistics Area, Agriculture Products logistics Area, etc.

mofcom

8



## Part Two

### Work Directions of Chinese Government for the Promotion of Modern Logistics Industry

mofcom

9

#### **I .Management System: Establishing Cross-sector Mechanism**

- 2004. <Guidance on the Development of China's Modern logistics Industry>
- 2005. Establishing the inter-agency joint meeting system

mofcom

10

## **II. Market Admittance: Changing the original administrative methods**

- The related departments adjusted current administrative operating mode by removing some administrative examination and approval procedures
  - NDRC, Ministry of Railways and Ministry of Communication jointly abolished the approval of through transport agencies and railway freight transport agencies
  - MOFCOM cancelling the examination and approval international freight transport agencies
  - SAIC standardized the registration of enterprises

mofcom

11

## **III. Taxation Policy—Standardizing the Current Tax Policy**

- Solving the problem of double income taxation for logistics enterprises
- Standardizing income-tax paying system

mofcom

12

#### IV. Customs clearance: Adopting convenient measures

- Bonded Logistics Center
- Declaration at local customs, Inspection and release at port customs
- Electronic Ports
- Early declaration, Early inspection and quick release

mofcom

13

#### V. Investment Policy—Increasing investment to infrastructure

- **Finance Policy**

- 1.3 billion RMB deduction of the interest to national debt by NDRC and Ministry of Finance
- 2 trillion RMB was invested during “The 10th Five-Year” Period

- **Bank Loan**

- From 2005, 50 billion policy loan has been provided

mofcom

14

## VI. Foreign Investment Policy— Deepening Reform and Opening-up

- **Opening-up level in logistics field expanding step by step**
  - In 2005, *Measures for the Administration of Foreign-invested Freight Transport Agencies*, foreign solely-owned enterprises allowed
- **International cooperation**
  - Cooperative mechanism in the field of circulation and logistics among China, Japan and ROK.
  - Logistics cooperative mechanism in GMS.

mofcom

15

## VII. Technology Policy—Strengthening the application of advanced technology

- **Application and popularization**
  - EDI、GPS、AI、RFID、JIT、QR...
- **Standardization**
  - National Logistics Standardization Technical Commission, National Logistics Information Management Standardization Technical Commission
  - <Logistics Standardization System>
  - <National Logistics Developing Plan during 2005-2010>
- **Cultivating and training Logistics talents**
  - Academic education
  - Professional qualification training

mofcom

16

## Part Three

### Policy Directions for the Development of China's Logistics Industry

mofcom

17

#### I .The Description about modern logistics industry in “The 11th Five-Year Plan”

- **Outline of the 11th Five-Year Plan:**

**4 aims on developing modern logistics  
industry**

mofcom

18



## II. Plans of developing logistic industry in the 11th 5-year Plan

- Compiling <The Developing Plan of National Modern Logistic Industry in the 11th Five-Year>.
- Speeding up to establish the comprehensive transportation system.
- Doing research and proposing suggestions to the hot issues and difficult points in current logistics developing course.
- Establishing a liaison system among key modern logistics enterprises so as to understand the relevant key points of developing course of logistics industry.

...

mofcom

19

## III. Key Tasks in Circulation Field of Modern Logistics Industry

- Promoting logistics socialization inside the circulation enterprises
- Strengthening construction of the freezing products logistics system
- Developing rural modern logistics industry actively
- Promoting the third-part logistics industry
- Popularizing the application of new logistics technologies
- Carrying out logistic experiment and demonstration work actively.

...

mofcom

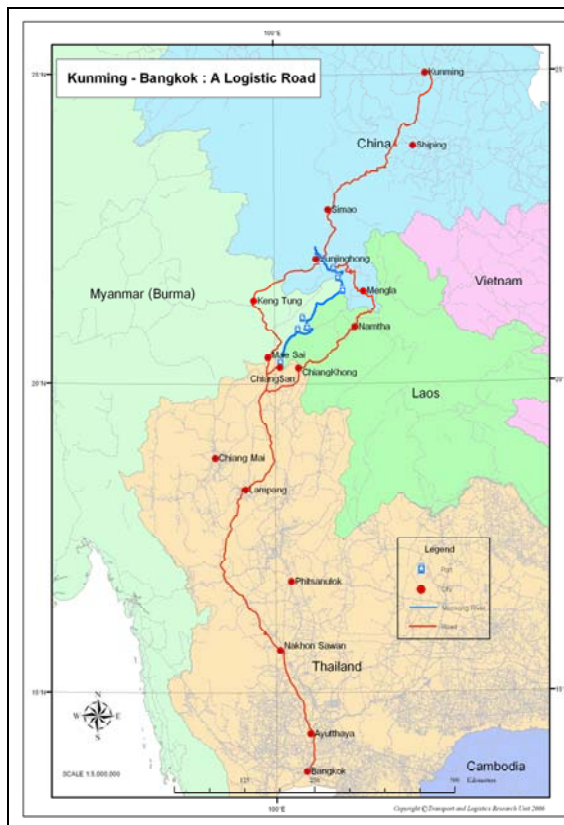
20



# The Phenomenal of Kunming – Bangkok Expressway: Collaboration Perspectives

Poon Thiengburanathum, Ph.D.

ADB Consultant  
Asst. Prof. Chiang Mai University



Kunming – Bangkok  
Expressway

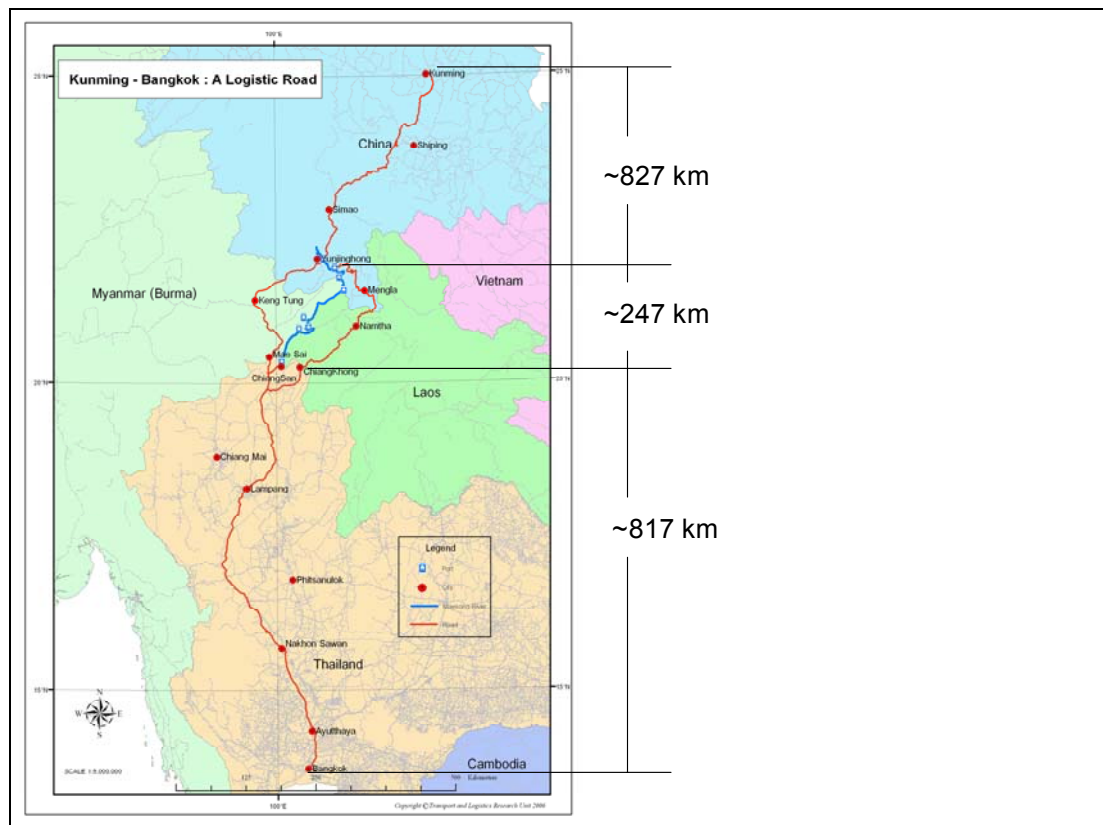
What?





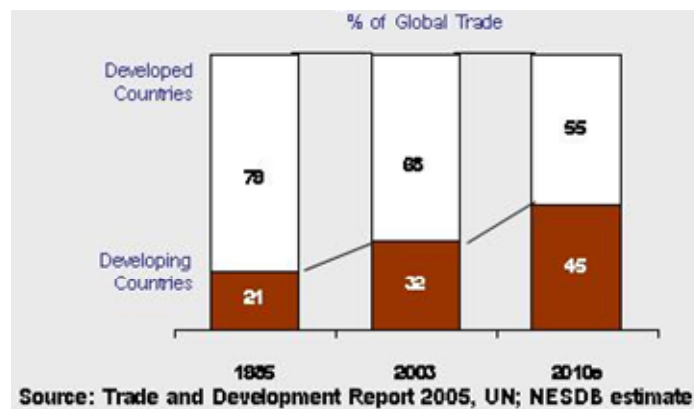
## Kunming – Bangkok Expressway

- > 1800 km
- ~ 24 hrs
- ~ year 2007-2008
  - Just the matter of time
- 5 min/per, 1 hr/truck
  - ADB agreement



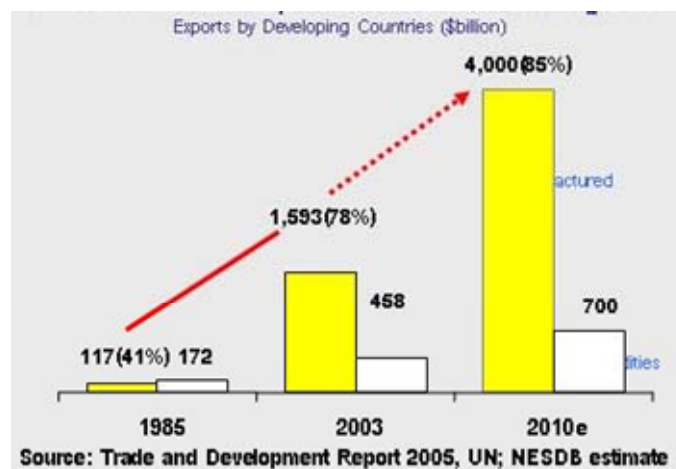
## The Big Picture

- The Change of Economic Structure
  - Increase of Developing Countries in Global Trade



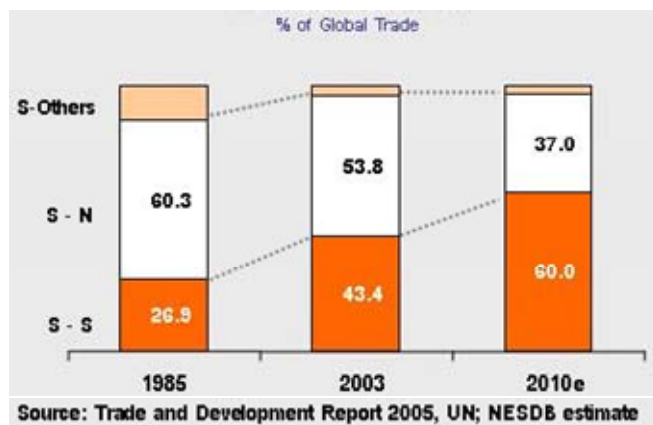
## The Big Picture

- The Change of Economic Structure
  - More Manufacturing-Based Products



## The Big Picture

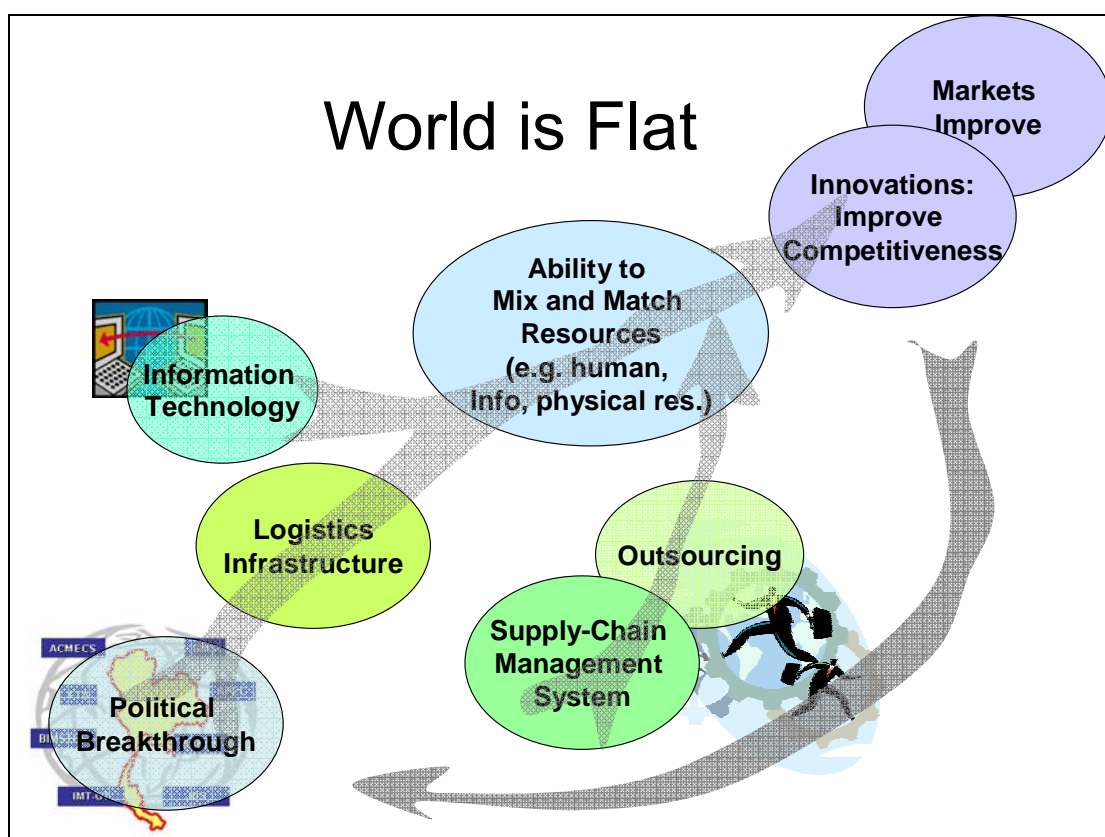
- The Change of Economic Structure
  - More Transactions among developing countries



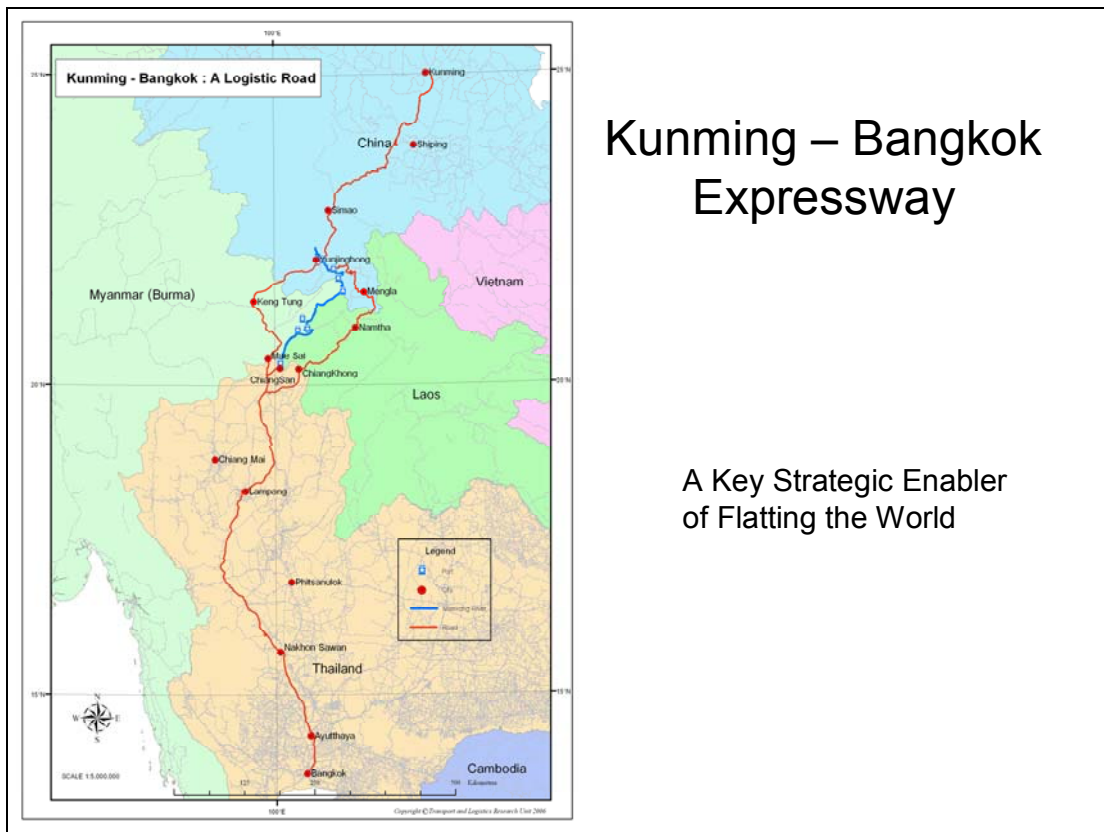
## The Big Picture

- The World is Flat
  - By Thomas Friedman
    - “Several technological and political forces have converged, and that has produced a global, Web-enabled playing field that allows for multiple forms of collaboration without regard to geography or distance - or soon, even language”





Global View <> Local Focus

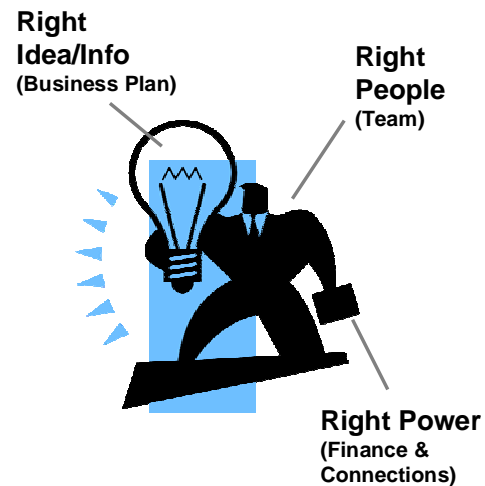


## Mechanisms of Flattening this region



## Who will get the benefits?

- Everyone?
  - Ans: No
- Then, Who?
  - Ans: Business Elites



## How about local people?

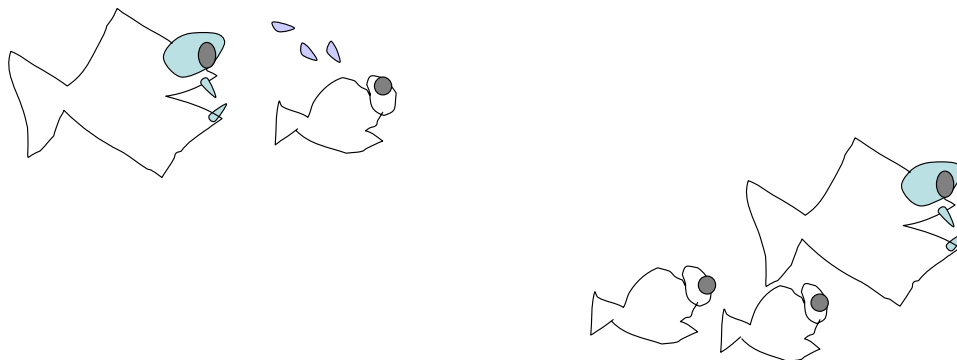
- PROs
  - Wealthier
    - » Incomparable with the investors
  - Better education/opportunities
- CONS
  - Resources depletion
  - Wastes from production
  - Cultural transform
    - » e.g. xxx culture to capitalism
  - Hardly to resist the changes

## Summary

- Kunming-Bangkok Expressway + FTA Agreement
- Flattening this region
- Enabler the new business and markets / Innovations
- Elites will get the quick wins, Local will have more convenient life and opportunity
- Natural resources will dramatically be depleted with more environmental problems

## Summary (Cont'l)

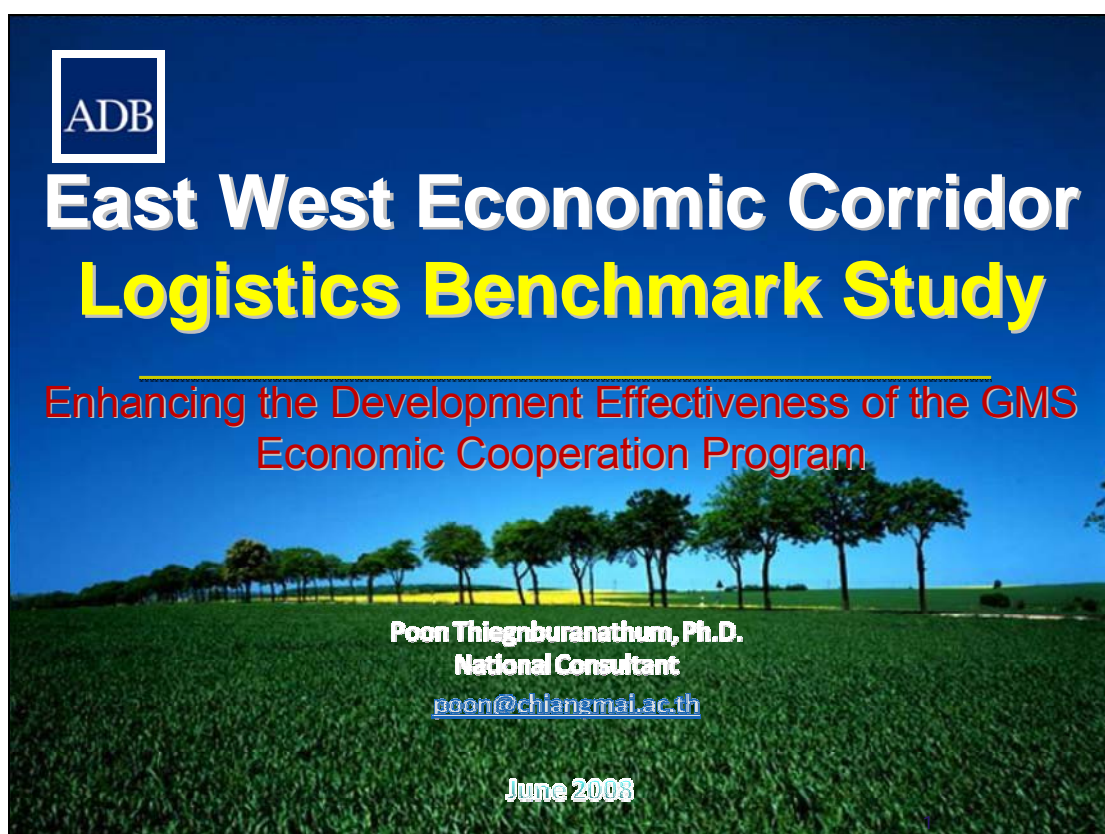
- In overall, the whole will be wealthier
- In the long-run, the strongest will take over things in some ways.



Next ?

Sustainability





Content	
■ Introduction to East West Economic Corridor	
➤ EWEK Profile	
➤ EWEK Economic Profile	
➤ Country Profiles: Thailand, Lao PDR, Vietnam	
➤ EWEK Trade Data	
■ Objective of the EWEK Logistics Benchmark study	
■ Conceptual Framework	
■ Tools utilised in the Study	
■ Logistics Evaluation	
➤ Logistics Evaluation Model & Key Indicators	
➤ "Snapshot" Methodology	

---

2

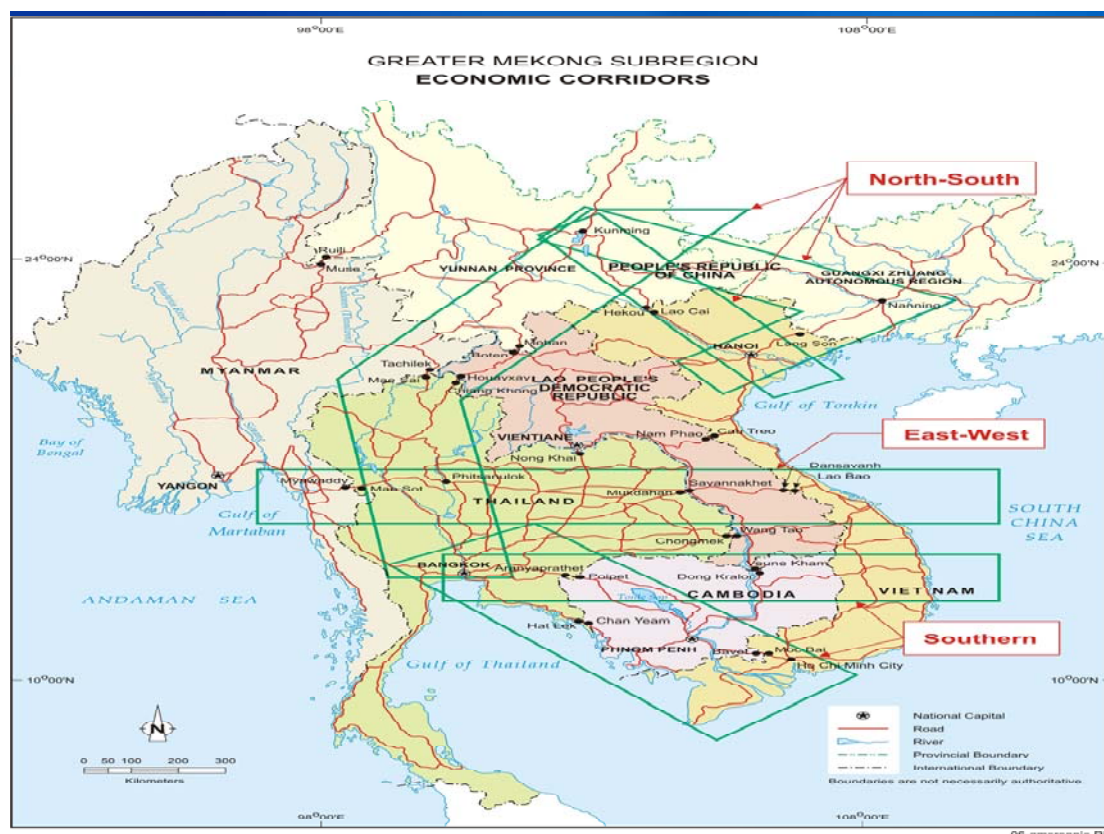
East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

ADB

## Content (cont.)

- EWEC Logistics Benchmarking
- Logistics System Comparison
  - Performance Indicator
  - Import/ Export Indicators
- EWEC Economics Hubs
  - Economics Hub Determination Model
  - Economics Hub Evaluation
- EWEC Hub Network
- Snapshot output (Danang to Tak): Cost & Time
- EWEC Corridor Level Assessment
- Summary

3

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Introduction to the EWEC

- The EWEC (East West Economic Corridor) is part of ADB's **Greater Mekong Sub-Region (GMS)**.
- The name was derived based on the physical linkages from East to West across 4 GMS countries: **Myanmar, Thailand, Lao PDR and Vietnam.**
- Geographical scope
  - 260 million people with a combined GRP of 1,339 billion USD.
  - 2.3 million sq.km.
  - 9,036 km. of coast line.



East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study



5

## EWEC Profile

- The EWEC stretches from Mawlamyine of Myanmar to Danang of Vietnam through several cities in Myanmar, Thailand, Lao PDR and Vietnam.
- 1,110-kilometre highway with mega-infrastructure including **Thailand-Lao 2nd friendship bridge**, Hai Van tunnel, etc.
- The road link does not only support activities occurring in the cities along the EWEC but also **other EC**, such as the North-South Economic Corridor (NSEC).



East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

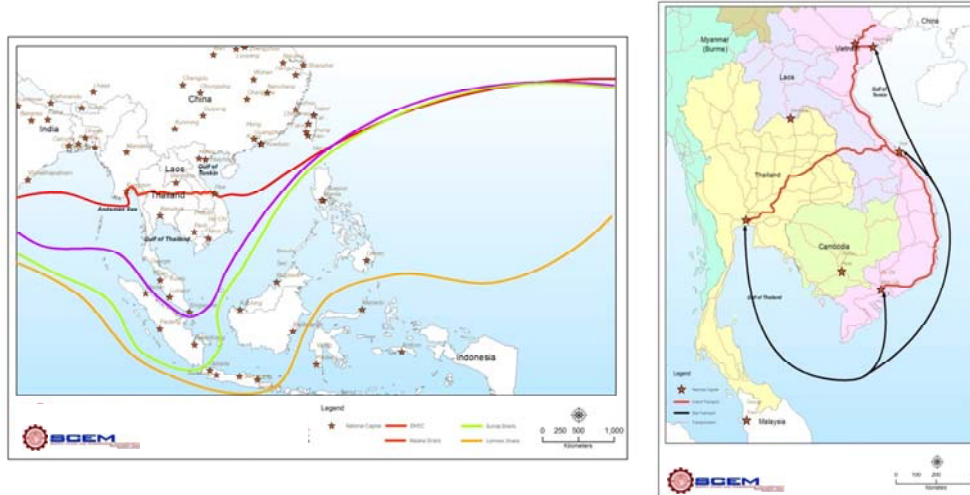


6



## EWEC Profile

- The possibility of utilising the EWEC as a land-bridge is of interest, especially when compared traditional maritime network.



7

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## EWEC Profile

### EWEC in Myanmar

- 200 km from Mawlamyaing to Myawady via Eindu
- 40-km road section and two major suspension bridges need upgrading



8

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## EWEC Profile

### EWEC in Thailand

- 619 km from Tak to Mukdahan via Phitsanulok, Khonkaen,
- 45% are 4-lane national highway
- 70-km road section needs upgrade



9

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study


## EWEC Profile



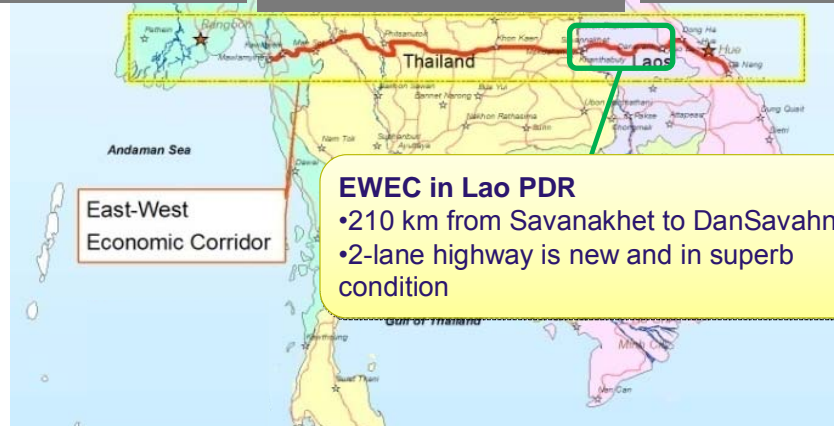
### 2nd Mekong Friendship Bridge



10

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study


## EWEC Profile



11

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study



## EWEC Profile



12

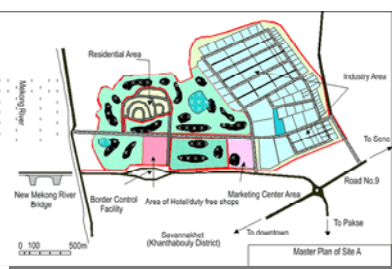
East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study





## Other Related Projects

- Thailand is now studying the feasibility in implementing dedicated “**Truck Route**” to facilitate commodity flows.
- **Savan-Seno Special Economics Zone (SEZ)** and **Savannakhet Airport** in Lao PDR are being promoted.
- **Danang seaport improvement** is on progress.
- ... and many many more.



13

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## EWEC Economics Profile

Economic Hub	Area (sq. km.)	Population	GPP per Capita (USD)	Sector Shares of Gross Provincial Product (%)			
				Agriculture	Manufacturing	Other Industry	Service
<b>Myanmar</b>	<b>675,577</b>	<b>42,909 mil</b>	<b>1,843</b>	<b>54.60</b>	<b>9.21</b>	<b>3.79</b>	<b>32.3</b>
Mawlamyine	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Thailand</b>	<b>513,115</b>	<b>65,872 mil</b>	<b>3,238</b>	<b>8.90</b>	<b>39.30</b>	<b>13.70</b>	<b>38.10</b>
Tak	17,611	490,497	1,702	17.50	24.27	22.45	35.78
Phitanulok	10,815	844,508	1,689	21.72	7.14	35.78	35.36
Khon Kaen	10,885	1.75 mil	1,772	12.59	28.70	33.84	24.87
Mukdahan	4,339	335,447	800	18.32	10.28	25.42	45.98
<b>Lao PDR</b>	<b>236,800</b>	<b>5.74 mil</b>	<b>617</b>	<b>42.30</b>	<b>31.70</b>	<b>2.00</b>	<b>25.00</b>
Savannakhet	21,774	843,245	525	50.00	25.00	0.00	25.00
Dansavan	N/A	100,000	389	2.80*	0.0*	0.0*	6.00*
<b>Vietnam</b>	<b>329,560</b>	<b>84.15 mil</b>	<b>722</b>	<b>20.36</b>	<b>34.58</b>	<b>6.98</b>	<b>38.08</b>
Lao Bao	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Dong Ha	4,760.1	625,800	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Hue	5,065.3	1.14 mil	560	22.2	34.1	N/A	43.7
Da Nang	1,257.3	788,500	937	6.09	33.17	16.28	44.45

- *Even though Myanmar is a key country in the development of the EWEC but due to political sensibility the attention of the study was directed at Thailand, Lao PDR & Vietnam.*

14

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study



## Country Profile: Thailand

- The economy of Thailand is considered as a lower middle income industrial developing nation. Thailand is heavily dependent on export. The structure of the economy is divided as follows:

- 10% from agriculture,
- 45% from industry,
- 45% from service sectors.

- Rice, computers and electronics, garments and footwear, furniture, wood products, canned food, toys, plastic products, gems, and jewellery are among the top export products.
- Thailand's export has increased by nearly 16% for the past few years. Import has also increased by an average of 7.5%.

Financial Year	Export (million USD)	Import (million USD)
2005	109,193	117,722
2006	128,220	125,975
2007	146,812	136,053

### ■ Economics Hubs on EWEC

- Tak
- Phitsanulok
- Khonkaen
- Mukdahan

15

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Country Profile: Lao PDR

- Lao PDR has an area of 236,800 sq.km. with 75% mountainous.
- **Policy of turning “land-locked country” into “land-linked country”** to increase economic growth and reduce poverty.
- Infrastructure investment: 25% of the government budget.
- Lao PDR's GDP grew by 8.0% in 2007. GDP per capita increased to 728USD in 2007.
- The agriculture sector share in GDP has recently declined to 38.6% in 2007 due to the double-digit growth in industry sector since 2002.
- The growth of industry sector is driven by gold, copper mining and the construction activities
- The service sector has grown by about 6-7 % since 2003: steady improvement in tourism and trade.

Financial Year	Export (million USD)	Import (million USD)
2000	535.0	330.0
2001	510.0	320.0
2002	447.0	386.0
2003	462.1	335.5
2004	717.7	363.4
2005	763.1	233.6
2006	643.2	326.6

### ■ Economics Hubs on EWEC

- Savanakheth
- Dansavahn

16

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Country Profile: Vietnam

- Vietnam has an area of 329,560 sq.km. with a population of 84.5 million.
- Vietnam is a developing country with a high rate of GDP growth at 8.4%.
- Vietnam is currently the second exporter of rice in the world after Thailand.
- The country also has crude oil, textiles/garments, footwear, sea food products, coffee, rubber, handicrafts and electronics.
- An overall socio-economic renovation named the "Doi Moi" policy: increasing foreign investments, creating more than 40,000 new private companies and enterprises (more than 800 newly established freight forwarding companies).

Year	Export (million USD)	Import (million USD)
2000	14,482.7	15,636.5
2001	15,029.2	16,217.9
2002	16,706.1	19,745.6
2003	20,149.3	25,255.8
2004	26,485	31,968.8
2005	32,441.9	36,978
2006	39,605	44,410
2007	48,400	60,800

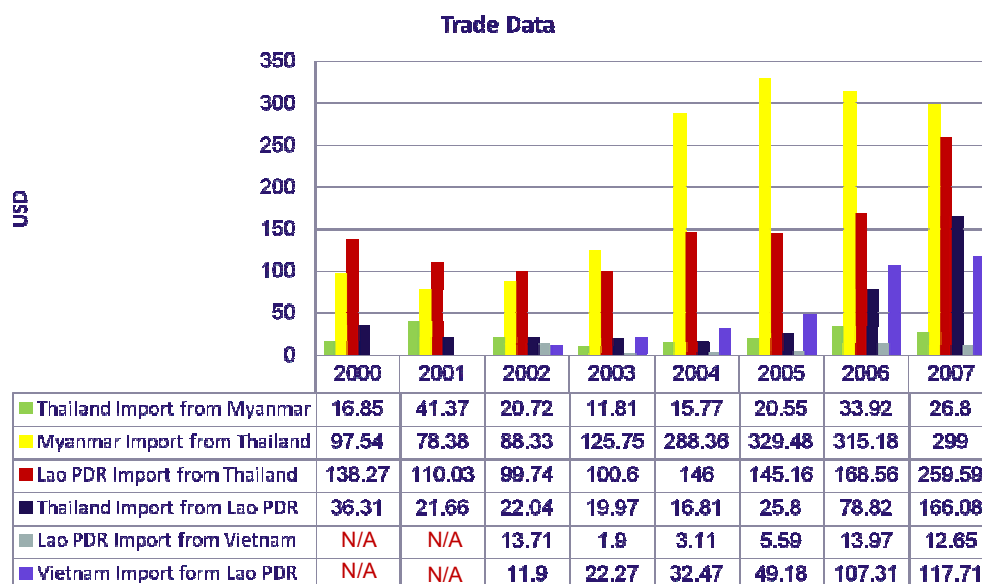
### Economics Hubs on EWEC

- Hue
- Danang

17

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## EWEC Trade Data



18

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Objective of The East West Economic Corridor (EWEC) Logistics Benchmark study

- The East West Economic Corridor (EWEC) Logistics Benchmark study is within the “*Enhancing the Development Effectiveness of the GMS Economic Cooperation Program*” of the **Asian Development Bank (ADB)**, aiming at:
  - Investigating and evaluating the current status of EWEC integration
  - Indicating an appropriate development direction in order to stimulate the economics of the sub-region effectively



19

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Concept of the Study

- The purpose of this presentation is to **provide background economic data of EWEC member countries, EWEC related flow of trade, EWEC specific logistics evaluation as well as economic hub selection.**
- The identification and selection of localised economic hubs will provide specific development agenda that will further integrate the EWEC.
- Logistics benchmarking between EWEC member countries will also be presented. (This will enable EWEC member countries to understand how they can together strengthen their economies and be more competitive in the global chain.)

20

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Corridor & Supply Chain

*“A corridor is only as strong as its weakest link.”*



21

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study



## Logistics Evaluation

- The objective is to evaluate and benchmark the logistics potential for each EWEK countries and therefore deliver an appropriate development plan based on a win-win situation.
- **The Logistics Evaluation Model** is based on an in-depth understanding of the “AS IS” situation of the logistics system of a country or a region
- **The Logistics Evaluation Model** will measure the current situation of the four logistics related dimensions as well as a “snapshot” methodology to graphically illustrate logistics corridors based on logistics corridor activity mapping.

22

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study



## Logistics Definition

■ The scope of logistics covers **more than just the handling of materials or transportation activities**. It now has a broader scope that encompasses **a collection of activities that facilitate the economic transactions associated with production and trade**.

■ It can be said that logistics is comprised of the following activities:

- ✦ Customer service & support
- ✦ Demand forecasting & planning
- ✦ Sourcing
- ✦ Inventory management
- ✦ Logistics communication & order processing
- ✦ Material handling & packaging
- ✦ Transportation
- ✦ Reverse logistics
- ✦ Facilities site selection, warehousing, and storage

Source: Grant, et al., 2006

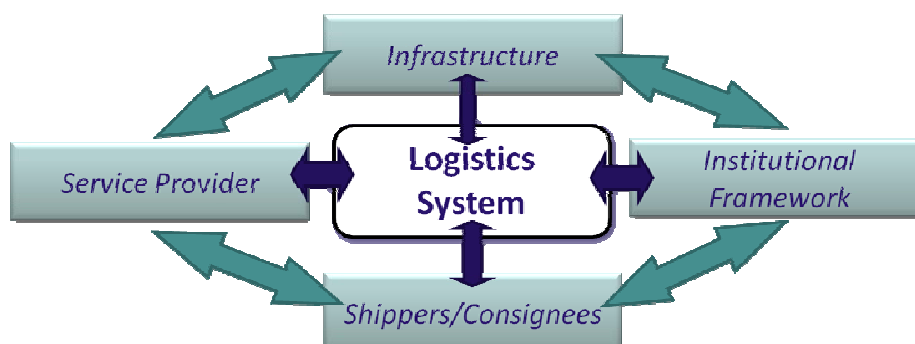
23

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study



## Logistics Evaluation Model

■ A regional or a macro logistics system, is composed of four logistics-related dimensions, inter-linking to determine the overall capability of the macro logistics system within the scope of the geographical area under scrutiny in terms of system capability and performance.

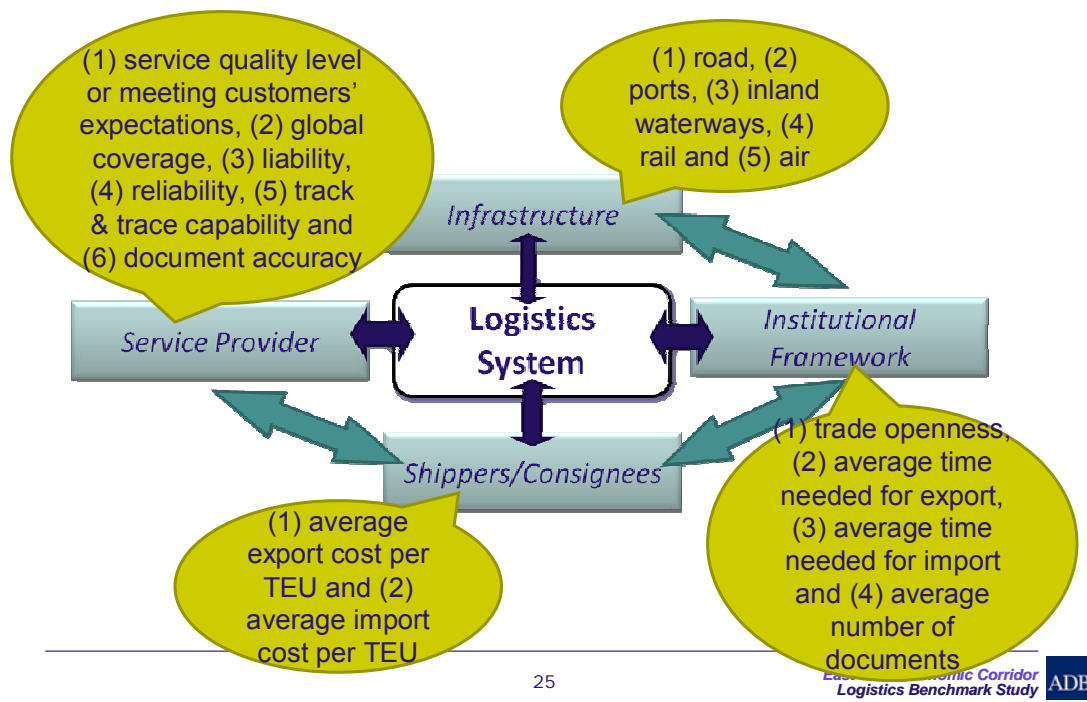


24

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

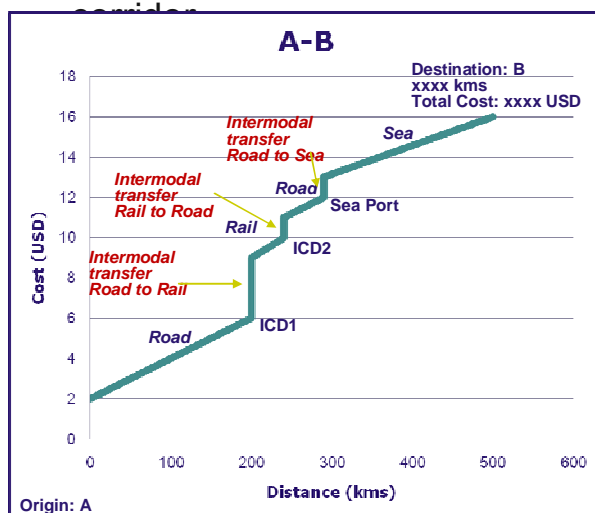


## Logistics Evaluation Model: Key Indicators



## "Snapshot" Methodology

- This "snapshot" methodology is used to map logistical activities for specific products moving within a given logistics corridor.



- The cost or time data gathered is plotted against the distance for each leg of the journey.
- The figure will graphically show the relative cost or time of each leg as well as indicate the approximate proportion of non-transport costs in relation to transport costs.

26

## EWEC Logistics Benchmarking

- In order to evaluate the logistics potential of the EWEC, a country-by-country assessment must be conducted first.
- The following slide presents the result from the exploration of the logistics profile of each country as well as highlight the key indicators on 4 logistics components.
- The findings are then analysed to illustrate an EWEC perspective on logistics development and logistics corridors.
- Benchmarking of the 3 EWEC countries is also be conducted to compare the specific logistics strengths and weaknesses of each EWEC country.

27

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Assessment: Overview

Thailand	Lao PDR	Vietnam
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objective of becoming a Logistics Hub for Indochina.</li> <li>• National logistics development policy.</li> <li>• EWEC Economic hubs: Tak, Phitsanulok, KhonKaen &amp; Mukdahan</li> <li>• National hubs: Bangkok, Eastern Seaboard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objective to change from a "land-locked" to a "land-linked" country.</li> <li>• No clear logistics development policy.</li> <li>• EWEC Economic Hubs: Seno, Sawannakhet</li> <li>• National hub: Vientiane</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Logistics is still a new concept. There is no assigned authority.</li> <li>• No clear logistics development policy.</li> <li>• EWEC Economic hubs: Hue, Da Nang and Quang Tri</li> <li>• National hubs: Hanoi, Ho Chi Minh, Danang?</li> </ul>

28

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study



## Assessment: Infrastructure

Thailand	Lao PDR	Vietnam
<p><i>Sea Transport</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>The most important mode of transport in terms of import and export volume.</li> <li>Major ports are: Bangkok &amp; Laem Chabang</li> </ul> <p><i>Inland waterways</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mekong; Chao Phraya river, Pa Sak, Bang Pakong, Mae Klong, Ta Cheen rivers are the major river.</li> <li>305 km of main waterway used</li> <li>Waterway transport has grown at an average of 5-6% per year.</li> <li>Major goods utilizing the route are low-cost products and time independent such as soil, stones, cement, rice and sugar.</li> <li>12,028 registered boats.</li> </ul>	<p><i>Sea Transport</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Not Applicable</li> </ul> <p><i>Inland waterways</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>The Mekong flows through the Lao territory for 1,865 km and is the main navigable waterway.</li> <li>Waterborne Freight peaked at 939 thousand tonnes in 2004. In 2005, freight growth rate was - 34% and - 4% in 2004</li> <li>Major commodities transported was mainly agriculture product and imported consumption goods</li> <li>2,759 registered vessels</li> </ul>	<p><i>Sea Transport</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>The most important mode of transport in terms of import and export volume</li> <li>Major ports are: Hai Phong, Danang &amp; Ho Chi Minh</li> </ul> <p><i>Inland waterways</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Total length of 40,998 km for rivers and channels</li> <li>Waterway transport has grown at an average rate of 8-9% per year.</li> </ul>

29

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Assessment: Infrastructure (cont.)

Thailand	Lao PDR	Vietnam
<p><i>Road</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Road is the most utilised mode of transport with a 87% share.</li> <li>Over 51,777 km of road.</li> </ul> <p><i>Rail Transportation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Total railway length is over 4,180 km of 1000-mm-gauge.</li> <li>Maximum speed of 80-120 km/hr.</li> <li>204 trains operating solely for freight transportation</li> </ul>	<p><i>Road</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Road is the most utilised mode of transport with a 90% share.</li> <li>35,000 km of road network, with 7,160 km of national road.</li> <li>8 routes designated as ASEAN Highway (AH), totalling 3,162 km</li> </ul> <p><i>Rail Transportation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>There is no railway yet but the Thanaleng train station should be near to completion soon</li> </ul>	<p><i>Road</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Road is the most utilised mode of transport with a 65% share.</li> <li>Total road length is 222,179 km with only 7.8% national road</li> </ul> <p><i>Rail Transportation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Total railway length is over 2,600 km with 85% 1000-mm-gauge.</li> <li>Average speed of cargo trains is 33 km/hr.</li> <li>430 locomotives with an average life of 18 years</li> <li>Main 2 routes: (1) Hai Phong-Yen Vien-Viet Tri- Lao Cai and (2) North-South railway.</li> </ul>

## Assessment: Infrastructure (cont.)

Thailand	Lao PDR	Vietnam
<p><i>Air Transportation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 international airports with own cargo zone.</li> <li>• Suwanabhumi is the largest international airport</li> </ul>	<p><i>Air Transportation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 international airports, located in Vientiane, LuangPrabang and Pakse</li> <li>• Savannakhet has one domestic airfield</li> </ul>	<p><i>Air Transportation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 international airports, ie, Noi Bai (Ha Noi), Tan Son Nhat (Ho Chi Minh City) and Da Nang.</li> </ul>

31

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Benchmarking: Infrastructure

- From an infrastructure perspective, roads are still the main mode of transport in all 3 EVEC countries. However, the eventual completion of the EVEC both in terms of infrastructure and institutional synchronization will hopefully support more effective commodity flows across borders.
- Intermodal facilities, which are currently underdeveloped in most cities and economic hubs along the EVEC, must also be developed accordingly to support the seamless modal shift.
- **Thailand possesses the most developed road network, facilities and infrastructures.** The new national airport, Suvarnabhumi, and modern seaports, such as LaemChabang, support the movement of freight. Lao PDR, on the other hand, is comparatively less developed.
- Even though the EVEC road in Lao PDR is physically complete but supporting logistics facilities are limited, i.e. lack of distribution centres and warehouses. Vietnam's infrastructure has been improved to cope with the new trade flow.

32

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Assessment: Institutional Framework

Thailand	Lao PDR	Vietnam
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Insufficient synchronization between related authorities</li> <li>• Export requires 7 documents on average time of 17 days, costing 615 USD/ TEU</li> <li>• Import requires 9 documents on average time of 14 days, costing 786 USD/ TEU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Officials in charge of enforcing rules, especially at the provincial/border level lack the capacity and the understanding of the said rules.</li> <li>• Export requires 9 documents on average time of 50 days, costing 1,750 USD/ TEU</li> <li>• Import requires 10 documents on average time of 50 days, costing 1,930 USD/ TEU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Logistics mentioned in the Vietnamese Commercial law of 2005.</li> <li>• Export requires 6 documents on average time of 24 days, costing 669 USD/ TEU</li> <li>• Import requires 8 documents on average time of 23 days, costing 881 USD/ TEU</li> </ul>

33

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Benchmarking: Institutional Framework

- In each of the EWEC country trade and transport facilitation frameworks are in place but **their implementation is still lacking**.
- There is also a myriad of facilitation related agreement that have coverage over different geographical areas.
- The 3 main EWEC countries are parties to both the CBTA and the ASEAN Framework agreement for the Facilitation of Goods in Transit (signed in 1998 in Hanoi).
- There are also bilateral facilitation agreements for goods in transit between Thailand and Lao PDR as well as between Vietnam and Lao PDR.

34

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Assessment: Shippers & Consignees

Thailand	Lao PDR	Vietnam
<ul style="list-style-type: none"> <li>Logistics outsourcing has increased.</li> <li>Role of logistic service providers' role increased.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Many traders are very conservative in their practices and are not willing to change the way they organize their transportation activities.</li> <li>Outsourcing practices are just starting in the country</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Many companies are not aware of the importance of logistics</li> <li>Not many outsourcing activities apart for subsidiaries of foreign MNEs</li> <li>.</li> </ul>

35

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Benchmarking: Shippers & Consignees

- **Logistics outsourcing and the use of information technology in managing logistics is well developed in Thailand whereas these practices are still lacking in Lao PDR and Vietnam.**
- From a Lao or Vietnamese perspective, modern logistics practices have not been fully implemented yet. This hinders the logistics integration of the corridor as the logistics chain in the corridor can only be as strong as its weakest link.

36

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Assessment: Service Providers

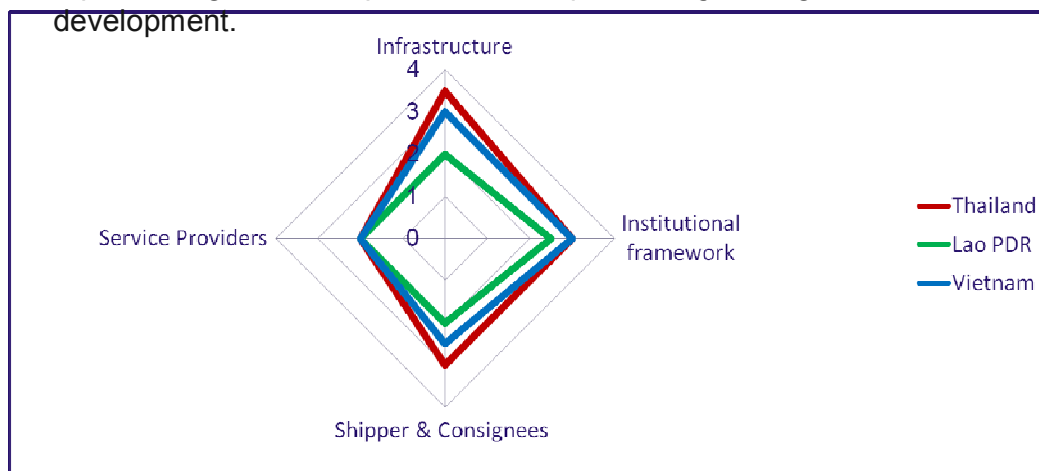
Thailand	Lao PDR	Vietnam
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 70% of the providers are local SMEs</li> <li>• Most of local LSP are sub-contractor.</li> <li>• Most of local LSP lacks of information and communication technology/ consulting.</li> <li>• Strong logistics related associations such as the Thai federation of logistics providers</li> <li>• LSP have access to liability insurance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In 2006, there was 147 transport companies and 17 shipping companies</li> <li>• There is a Lao International Freight Forwarder Association (LIFFA)</li> <li>• Domestic freight charges are very high compared to the freight charges in neighbouring countries.</li> <li>• There is also no regulations related to the operations of logistics service providers</li> <li>• Liability insurance coverage is inexistent.</li> <li>• Most types of service providers in Savannakhet are local transport firms with some foreign private providers.</li> <li>• 2 companies are going to establish logistic business in Savannakhet. One is LOGITEM which is a joint venture between Lao PDR and Japan, and DOUBLE A which is a joint venture with Thai interests.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Logistics service industry was protected by the Government to prevent foreign businesses from entering the domestic market.</li> <li>• Local LSPs mostly perform domestic transport activities</li> <li>• There is around 800 freight forwarders and transport providers and 90% are SMEs</li> <li>• Management issues, eg, overstaffing, lack of business flexibility.</li> <li>• Lacking of modern information technology (IT), financial resources, professional skills, and overseas network</li> <li>• 90% of freight consolidators do not issue own house bills of lading.</li> <li>• Local forwarders do not have access to liability insurance.</li> </ul>

## Benchmarking: Service Providers

- Thai, Lao Vietnamese logistics service providers have developed rapidly and have played a strong supporting role to the manufacturing sectors. However, **these companies are often small and cannot compete directly with multinational firms.**
- This is even more evident with the need to develop local human resource capacity in the field as knowledgeable personnel are scarce and highly sought after.

## Preliminary Benchmark of 3 EVEC Countries

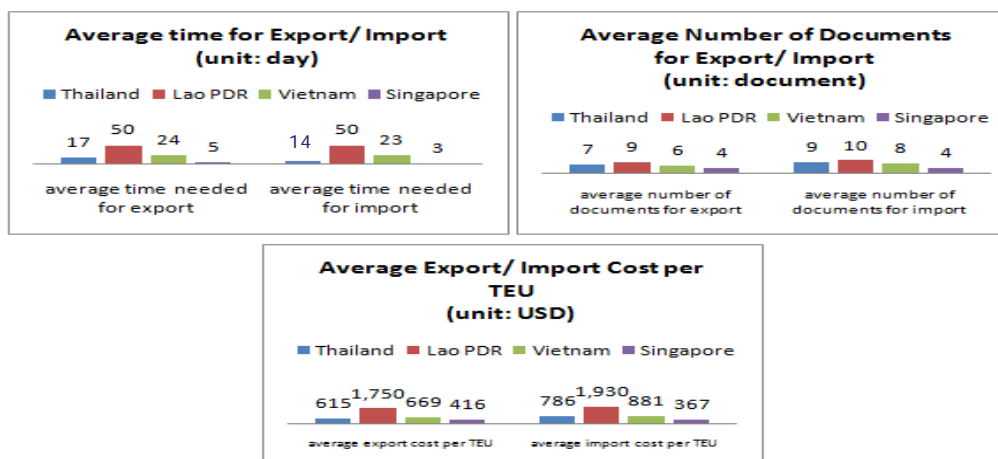
- The output from the preliminary benchmark of these 3 EVEC countries based on the 4 logistics related dimensions, discussed above. The scale from 0 to 4 represents the development level of each dimension with 0 representing no development and 4 representing the highest level of development.



39

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Import/ Export Indicators



- Compared to **Singapore** (Best Practice), EVEC countries seem to be less friendly in terms of trade facilitation.
- In terms of institutional framework, import and export processes are still complicated and time consuming, even in Thailand. The export/ import costs are also relatively high.

40

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## EWEC Economics Hubs

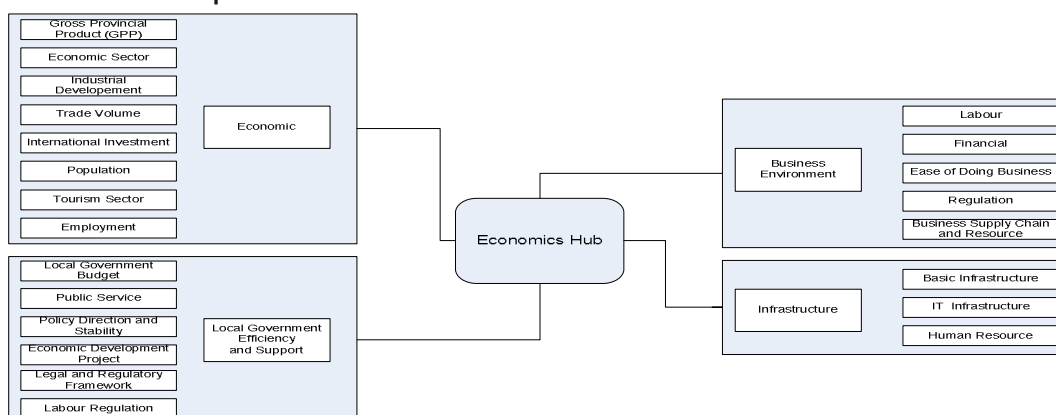
- It is important to be able to determine economic hubs in the EWEC as economic hubs will drive the development, growth and integration of the corridor.
- This section will identify key economic hubs along the EWEC that can be targeted for further development.
- Each city along the EWEC possesses different characteristics and economic development policies should be city specific.
- **An Economics Hub Determination Model (EHDM)** is used in order to determine the class of each hub (city on EWEC) on the EWEC as well as other EWEC related cities.

41

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Economics Hub Determination Model; EHDM

- The Economics Hub Determination Model (EHDM) was developed based on key economic performance indicators that are widely used in determining a country's level of economic development. However, the evaluation scale has been adapted to suit the EWEC context.



42

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study



## Economics Hub Determination Model; EHDM

- The EHDM is composed of 4 dimensions and each dimension is made of several indicators as follow:
  - **Economics:** Gross Provincial Product (GPP), economic sector, industrial development, trade volume, international investment, population, tourism revenue, employment
  - **Local Government Efficiency and Support:** Local government budget, public service, policy direction and stability, economic development project, legal and regulatory framework, labour regulation
  - **Business Environment:** Labour, financial, ease of doing business, regulation, business supply chain and resources
  - **Infrastructure:** Basic infrastructure, information technology infrastructure, human resource
- In this assessment model, some of the indicators are solely quantitative and some are qualitative based on judgemental criteria.

43

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

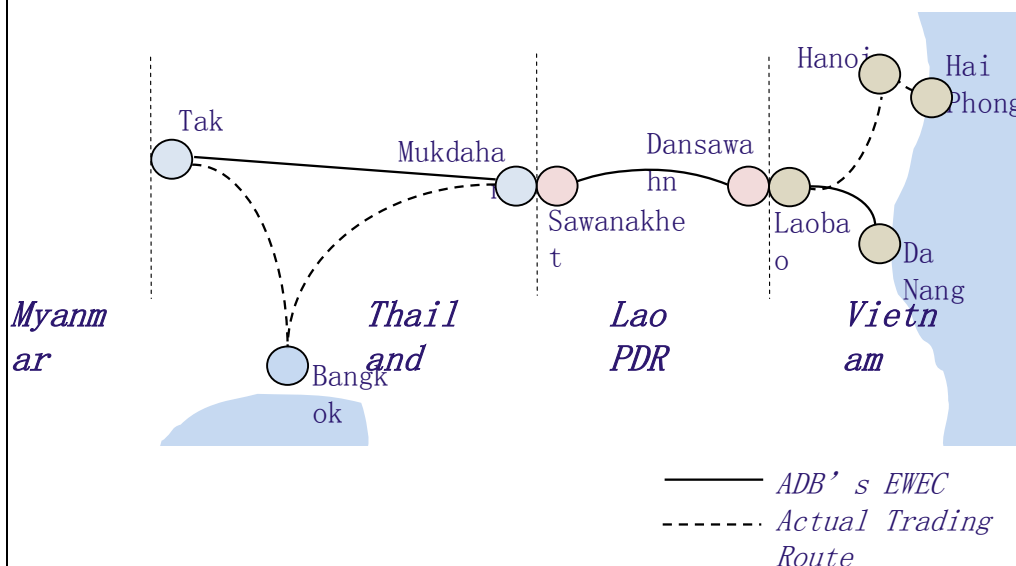
## Economics Hub Evaluation

- On the EWECE, there are 9 cities that have the potential to become economic hubs for the EWECE.
- These cities are:
  - **Tak, Phitsanulok, Khon Kean** and **Mukdahan** for Thailand,
  - **Sawanakhet** and **Dansawahn** for Lao PDR,
  - **Laobao, Hue** and **Danang** of Vietnam.
- The evaluation of their economic level and their identification as potential economics hub will need to be done.

44

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## EWEC Hub Network



45

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

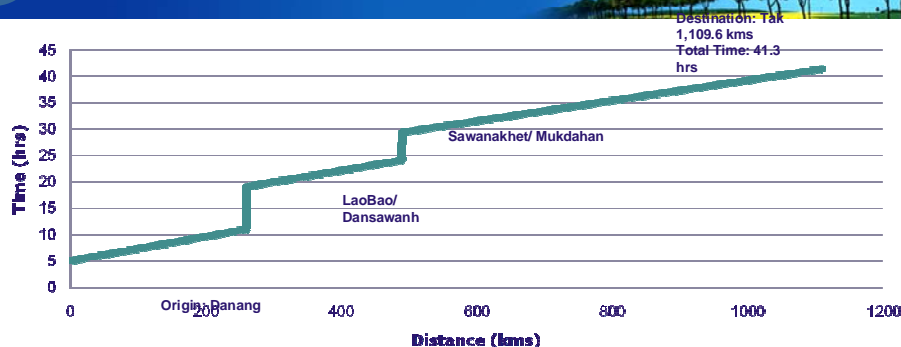
## Snapshot: Danang to Tak

- The corridor starts from Danang port in Vietnam and travel 260 km inland in Vietnam via Hue to the Lao Bao/Dansawahn checkpoint at the border with Lao PDR.
- The distance between Lao Bao/Dansawahn to Sawanakhet is estimated at 229 km. Then freight moving along this particular corridor will cross the Mekong river at the 2<sup>nd</sup> Thai-Lao Friendship bridge to arrive in Mukdahan and then transported to Tak for the

Activity	Avg. Time	Range Of Time	Avg. Cost (\$/TEU)	Range Of Cost (\$/TEU)	Actors	Documents/ Operations	Distance (km)	Note (from/to)
1	5hrs	4hrs-1day	60	35-70	Port operator/ Freight forwarder	Unloading, customs clearance	N/A	Danang port
2	6hrs	5hrs-7hrs	500	450-600	Freight forwarder	Goods in transit	260	Danang – Laobao
3	2hrs	2hrs-6hrs	70	60-100	Exporter/ Freight forwarder	Export Customs procedure	N/A	Vietnam customs (Lao Bao)
4	5 min	-	-	-	Freight forwarder	Goods in transit	0.6	Laobao – Dansawahn
5	6hrs	4-8hrs	250	200-350	Importer/ Freight forwarder	Import Customs procedure	N/A	Lao customs (Dansawahn)
6	5hrs	N/A	280	N/A	N/A	Road transport	229	Dansawahn-Sawannakhet
7	1 hr	1 hr-4 hrs	200	200	Freight forwarder	Transloading from Vietnamese to Thai truck	N/A	Sawannakhet (Friendship Bridge)
8	2hrs	N/A	150	N/A	N/A	Transit clearance	N/A	Lao Customs (Sawannakhet)
10	15mins	N/A	30	N/A	N/A	Bridge Fee	1	Friendship bridge
11	2hrs	N/A	57	N/A	N/A	Customs clearance	N/A	Thai Customs at Mukdahan
12	12hrs	N/A	250	N/A	N/A	Road transport	619	Mukdahan-Tak

ADB

## Snapshot: Danang to Tak

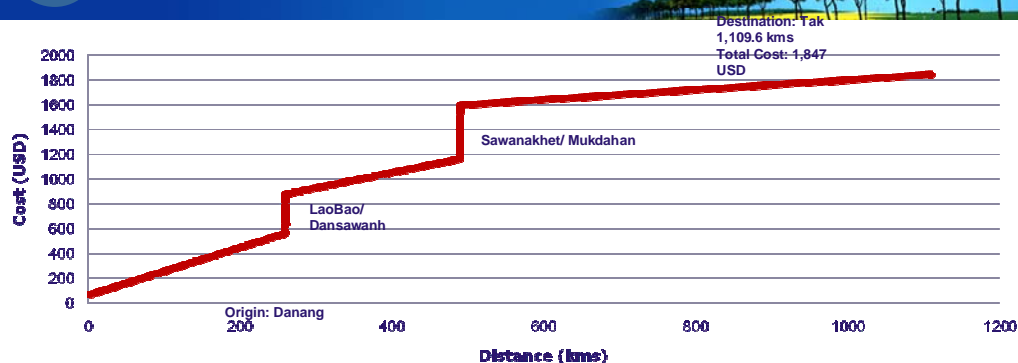


- Based on the data collected in the route between **Danang and Tak**, it can be seen that **43.5% (18 hrs)** of a total transit time is taken at **customs and border crossings**.
- If the corridor was purely based on transportation characteristics, then goods can be moved from origin to destination within 24 hrs.
- This clearly shows the non-synchronised and complicated institutional framework have become a significant barrier.

47

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Snapshot: Danang to Tak



- From a cost perspective, **42.6% (787 USD)** of the **1,847 USD door to door transport cost** are collected at **customs and border crossings**.
- There is a need for an improved implementation of the agreed upon institutional framework.
- Non-transport related cost are still relatively high

48

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## Further Investigation

- Apart from the problem in the cross border procedures, the physical transportation is also of concern.
- The road condition as well as truck efficiency have a strong influence as freight must be travel around 1,109.6 km across the 3 EWEK countries.
  - Thailand has the best infrastructure and truck condition, freight can move at an average speed of 51.58 km/hr.
  - Lao PDR has an average speed of 45.8 km/hr.
  - Vietnam has an average speed of 43.33 km/hr.

49

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

## NSEC Benchmarking

- The ADB/NSEC logistics development study in 2006, utilised a similar methodology.
  - The EWEK results can therefore be benchmarked.
- (It must be noted that the NSEC logistics study was conducted when the route was physically only 80% complete. The transit time for the NSEC is more than 70 hrs for the 1,800 km long journey. Therefore, the following benchmark is for reference purposes only)*

Cost Ratio

Time Ratio

Route	Physical Transport	Admin. Formality	Route	Physical Transport	Admin. Formality
NSEC: R3W	42%	58%	NSEC: R3W	80%	20%
NSEC: R3E	40%	60%	NSEC: R3E	85%	15%
NSEC: Mekong River	Road 32% River 15%	53%	NSEC: Mekong River	Road 32% River 54%	14%
EWEK: Danang-Tak	56%	44%	EWEK: Danang-Tak	57%	43%

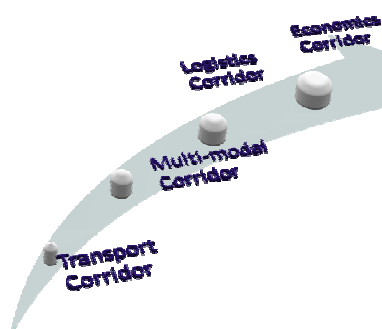
50

East West Economic Corridor



## Corridor Level Assessment

- The EWEC corridor level must also be assessed. The assessment will reveal the actual development level of the corridor.



- **Transport corridor:** Corridor that physically links an area or region
- **Multi-modal corridor:** Corridor that physically links an area or region through the integration of various modes of transport.
- **Logistics corridor:** Corridor that not only physically links an area or a region but also harmonise the corridor institutional framework to facilitate the efficient movement and storage of freight, people and related information.
- **Economics corridor:** Corridor that is able to attract investment and generate economic activities along the less developed area or region. Physical linkages and logistics facilitation must be in place in the corridor as a prerequisite.

51

East West Economic Corridor ADB

## Corridor Level Assessment

Section	Corridor Level Assessed
Tak-Mukdahan	Logistics corridor
Savanakhet-Dansavahn	Logistics corridor
Lao Bao-Danang	Logistics corridor

- The overall level assessment of the EWEC is based on the weakest link of the corridor.
- Border crossing are the weakest links in the corridor
- It is noted that logistics corridors do exist but only within the boundary of a country and not at the regional level.
- There are no economic corridor in place along the EWEC.
- **EWEC can only be classified as a transport corridor as its weakest link (i.e. border crossings) are still at the transport corridor level.**

52

East West Economic Corridor Logistics Benchmark Study ADB

## Summary

- This study has tried to assess the logistics capability within the EWEC and understand the numerous barriers for the free flow of freight along the corridor.
- The physical route is currently completed but the supporting and administrative procedures are still lacking.
- The study also discussed the readiness of the current logistics system in place and identifies the gaps in capability as each EWEC country is developing at a different pace.
- The strengths and the weaknesses of each EWEC member countries are identified based on 4 logistics dimensions. Each EWEC countries are still at an early stage in term of logistics development based on the 4 logistics dimensions.

53

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study

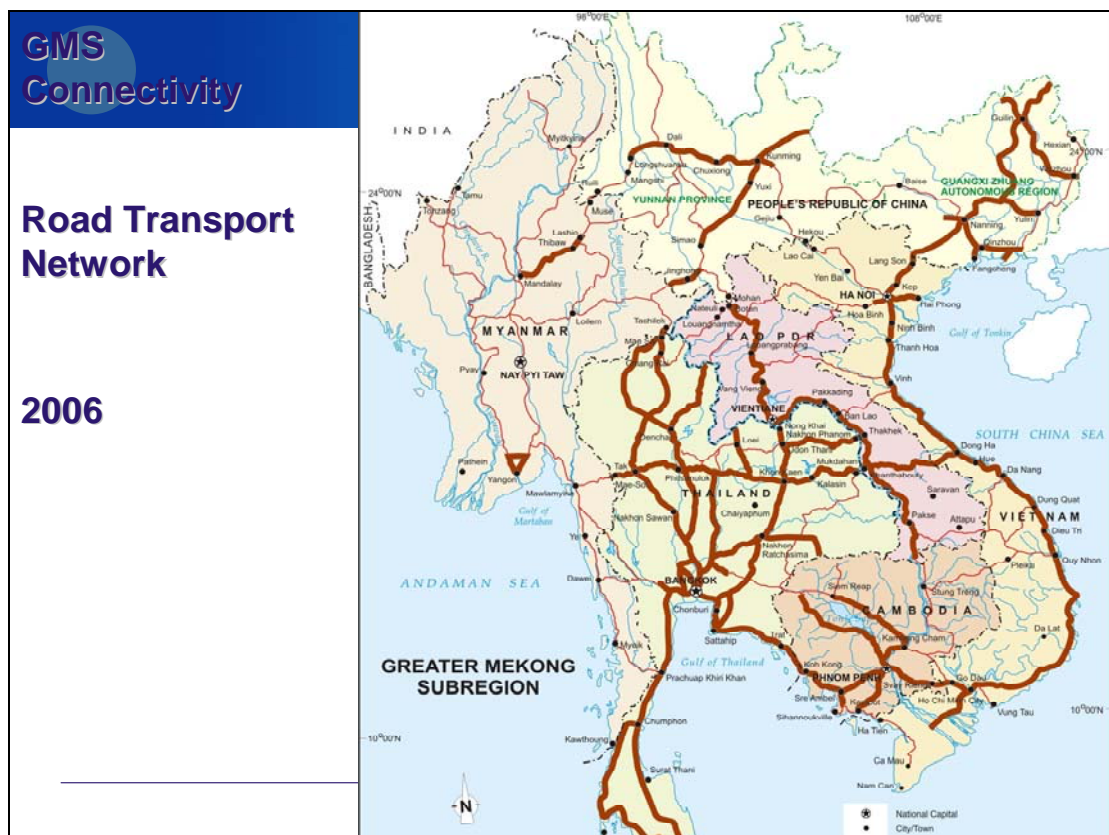
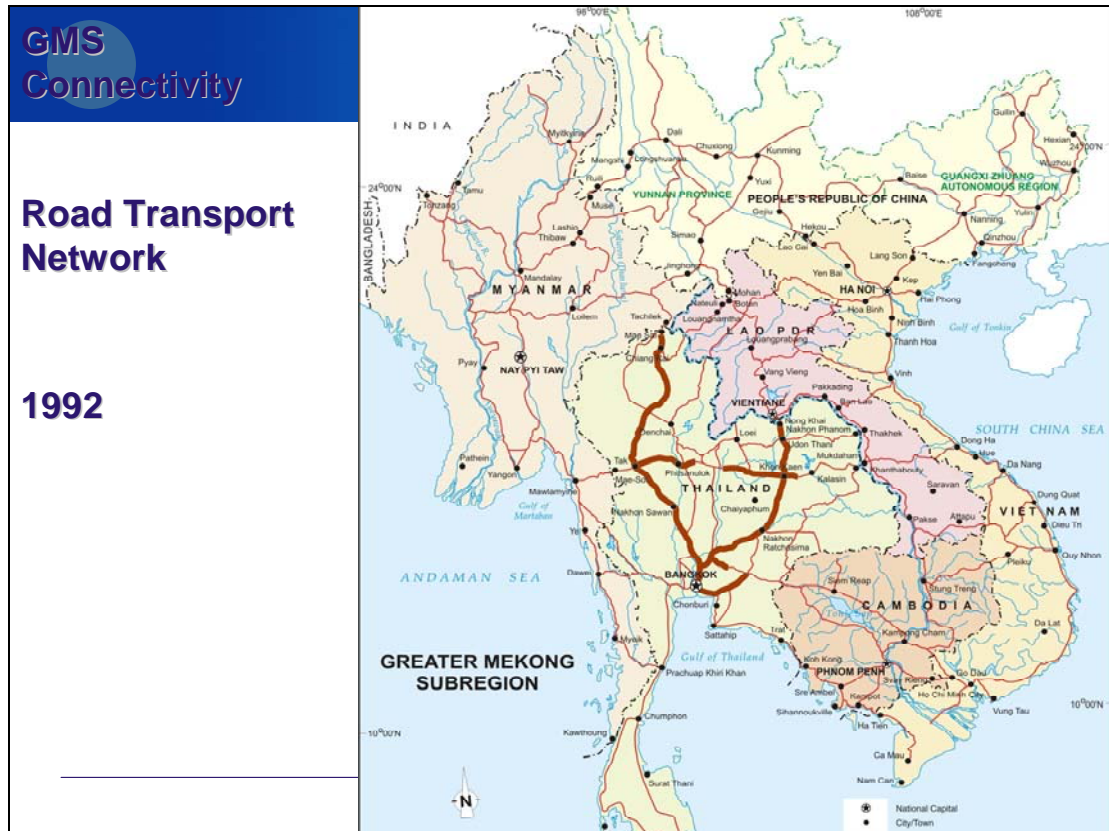
## Summary

- The EWEC infrastructure is more or less completed but some of the border facilities are still insufficient and inefficient.
- In addition, local service providers lack technology and logistics skills, resulting in strong competition from foreign owned service providers LSP.
- From the snapshot methodology, trans-loading and border crossing still remains a barrier to the seamless movement of freight, people and vehicles along the EWEC.

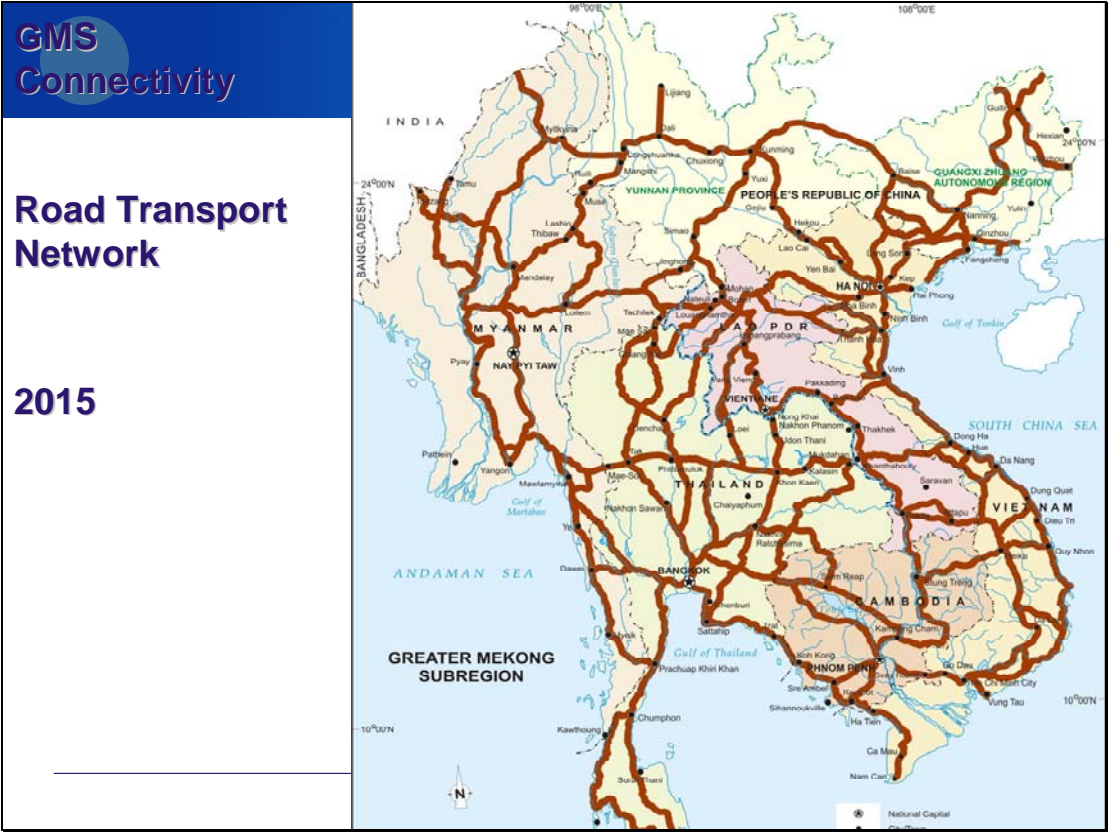
54

East West Economic Corridor  
Logistics Benchmark Study











## **Logistics Development : Exploring the Collaborations**

Poon Thiengburanathum, Ph.D.

ADB Consultant

### Agenda

---

- ▶ Background & logistics development policy
- ▶ Logistics infrastructure characteristics
- ▶ Example of Corridor Development
- ▶ Methodology
- ▶ NSEC logistics analysis
- ▶ Summary



## Background

## Logistics Development Policy

---

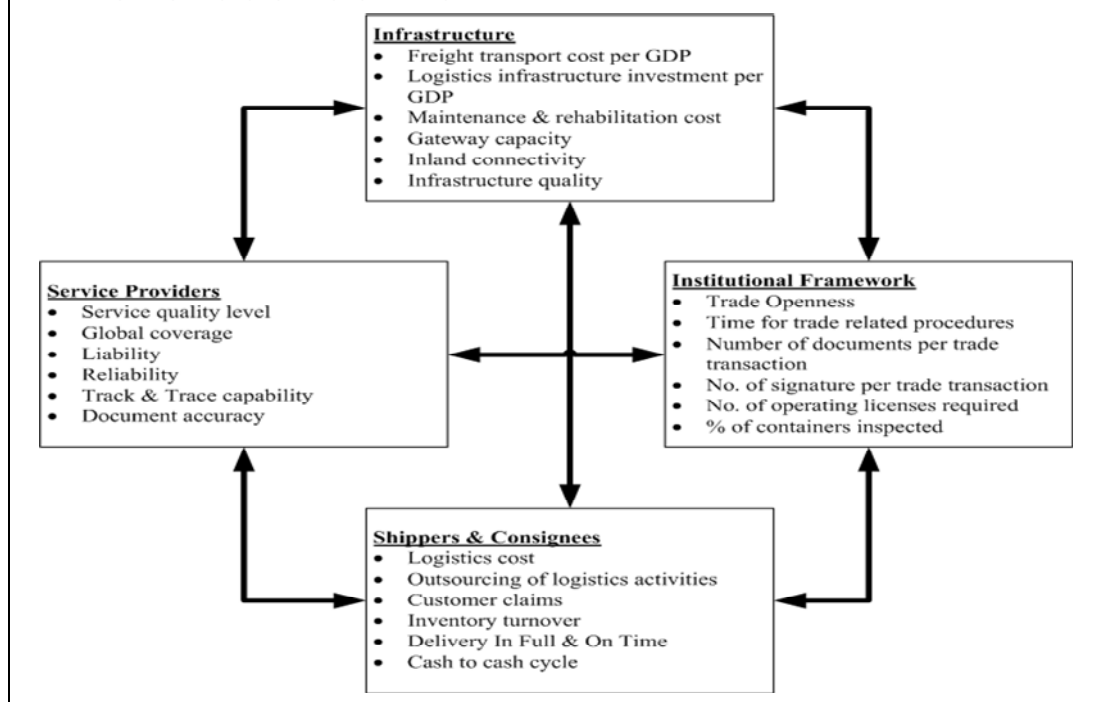
### **Proposed working definition:**

“Logistics development policy is the process of planning, facilitating, implementing, integrating and controlling the efficient, effective flow and storage of freight, people and information within and between logistics systems, for the purpose of enhancing traders’ competitiveness in order to increase national and/or regional competitive advantage.”

## Background

- ▶ The improvement of logistics in the NSEC and EWEC can provide the foundation for further economic integration in the GMS.
- ▶ Inadequate transport infrastructure and high logistics service costs have constrained economic corridor development and integration and more.
- ▶ Adequate transport and communications facilities are considered major determinants of trade performance and of the costs and profitability of trading internationally

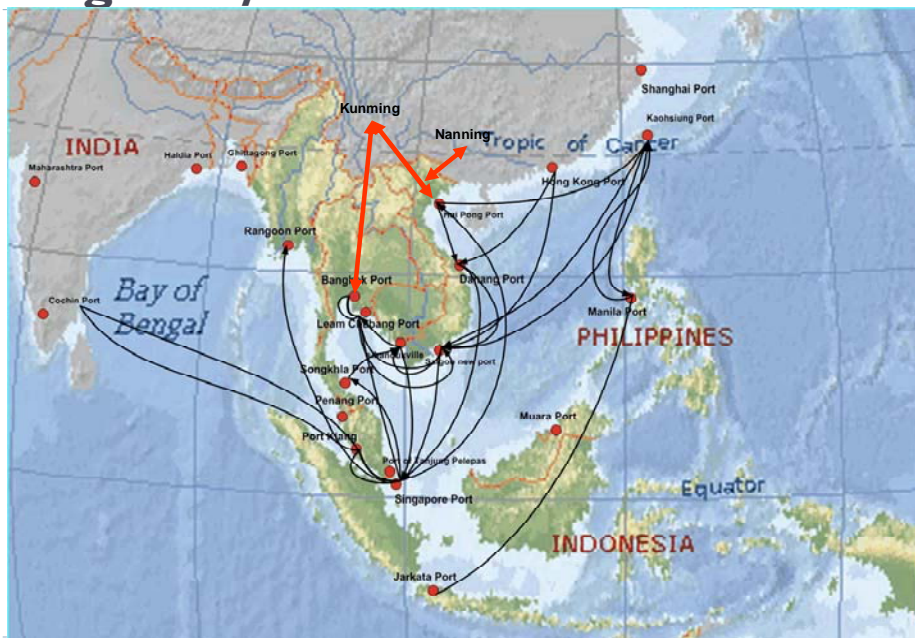
## Logistics System Indicators: A proposed macro scorecard



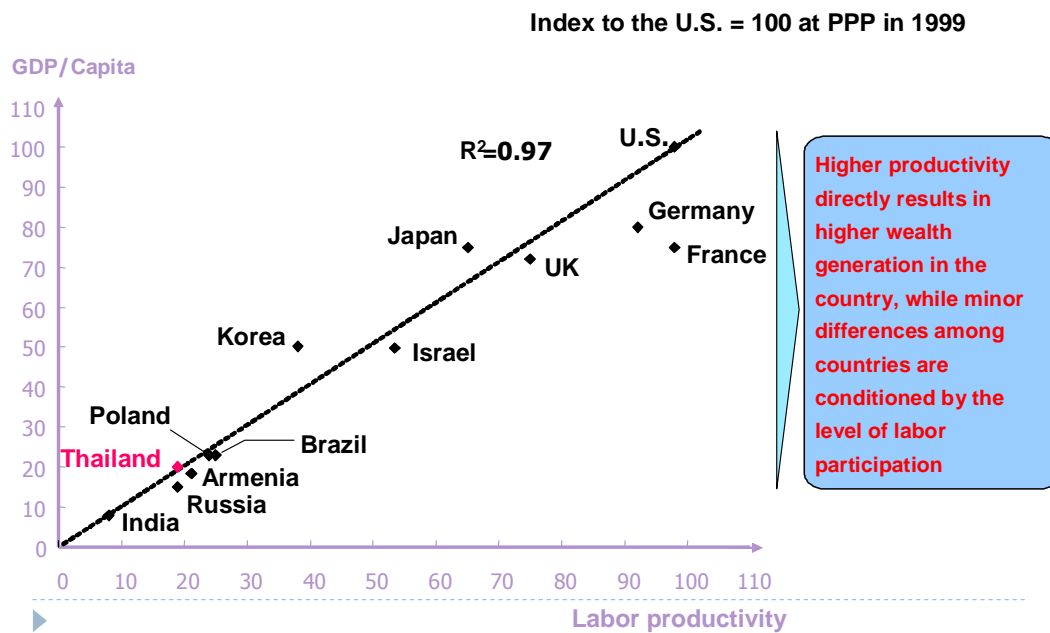
## Corridor development

Stage	Corridor	Definition
<b>Level 1</b>	Transport Corridor	Corridor that physically links an area or region
<b>Level 2</b>	Multimodal Transport Corridor	Corridor that physically links an area or region through the integration of various modes of transport.
<b>Level 3</b>	Logistics Corridor	Corridor that not only physically links an area or a region but also harmonise the corridor institutional framework to facilitate the efficient movement and storage of freight, people and related information.
<b>Level 4</b>	Economic Corridor	Corridor that is able to attract investment and generate economic activities along the less developed area or region. Physical linkages and logistics facilitation must be in place in the corridor as a prerequisite.

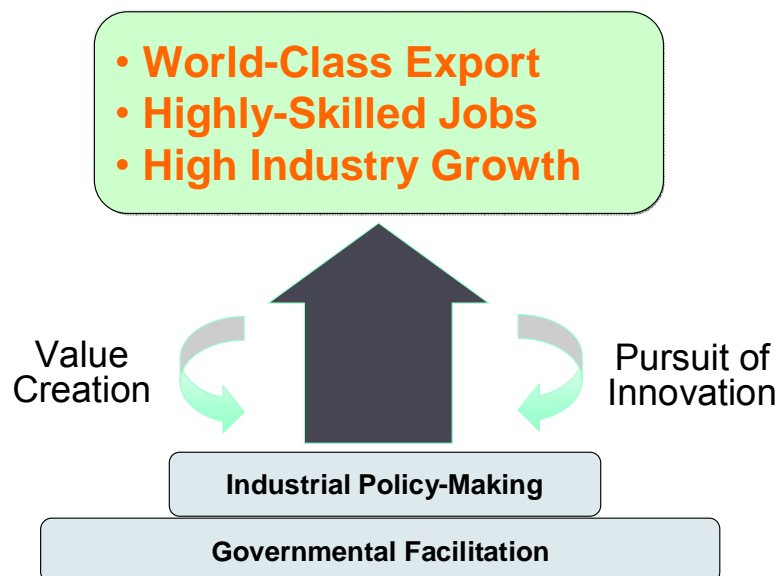
## Linking land/IWT & maritime corridors



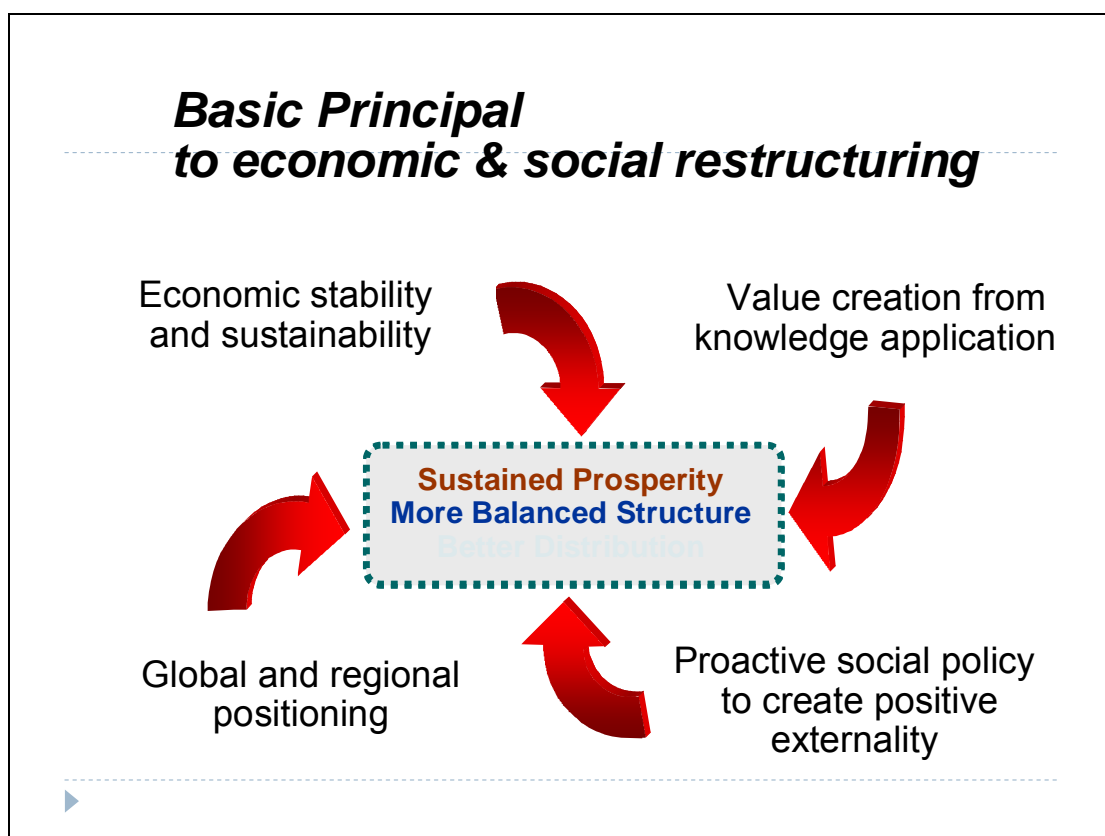
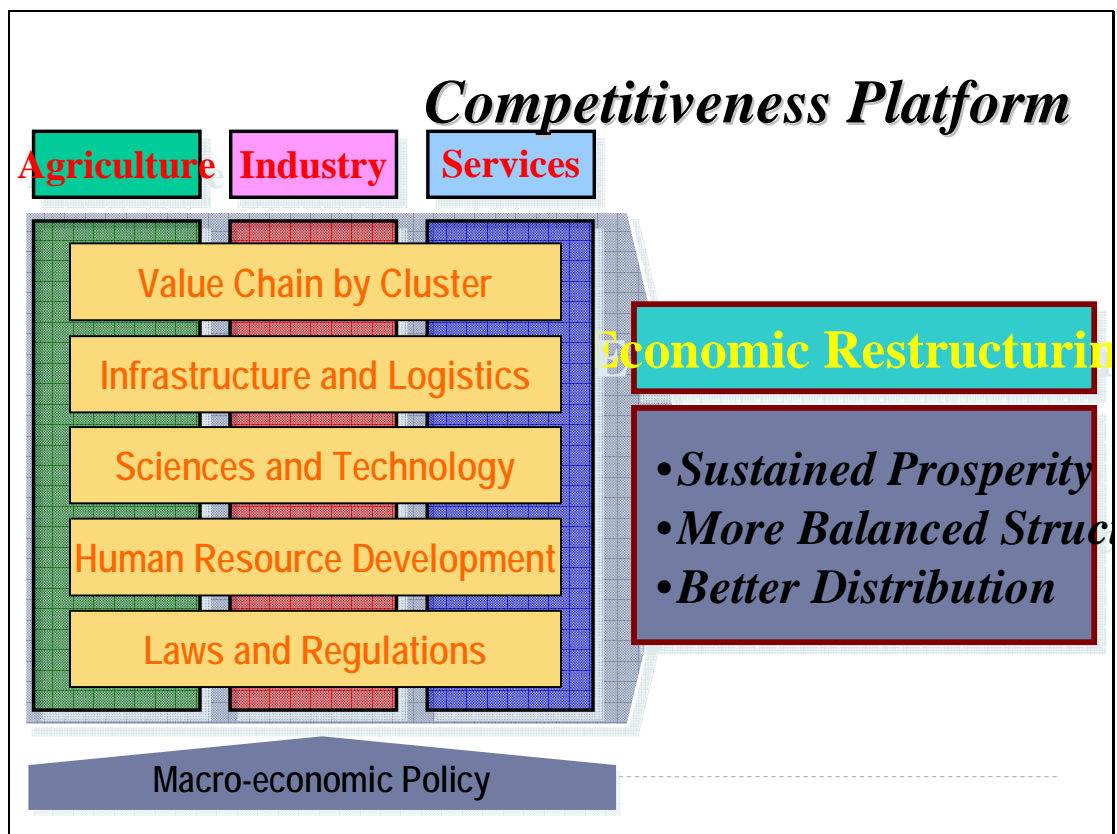
## Higher productivity results in higher total wealth



## Innovation-Driven Economy









## Example of NSEC' Issues

Competition Perspectives

## NSEC/GMS Logistics Characteristics

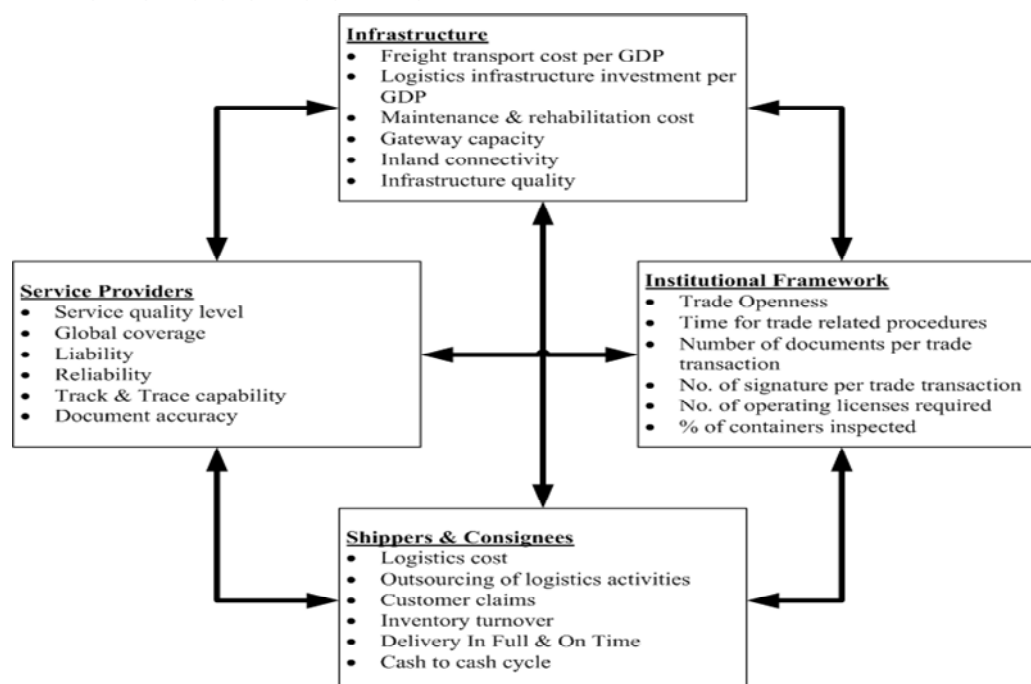
	Road	Port	IWT	Airport	Railway
<b>Guangxi (PRC)</b>	Fair/Good	Fair	Fair	Good/Fair	Good/Fair
<b>Lao PDR</b>	Fair/Poor	Poor	Fair/Poor	Poor	N/A
<b>Myanmar</b>	Poor	Poor	Fair	Poor	Fair
<b>Thailand</b>	Good	Fair	Fair	Good/Fair	Fair
<b>Vietnam</b>	Fair/Poor	Fair	Fair	Fair	Fair
<b>Yunnan (PRC)</b>	Fair/Good	Fair	Fair	Good/Fair	Good/Fair

Source: Compiled from industry

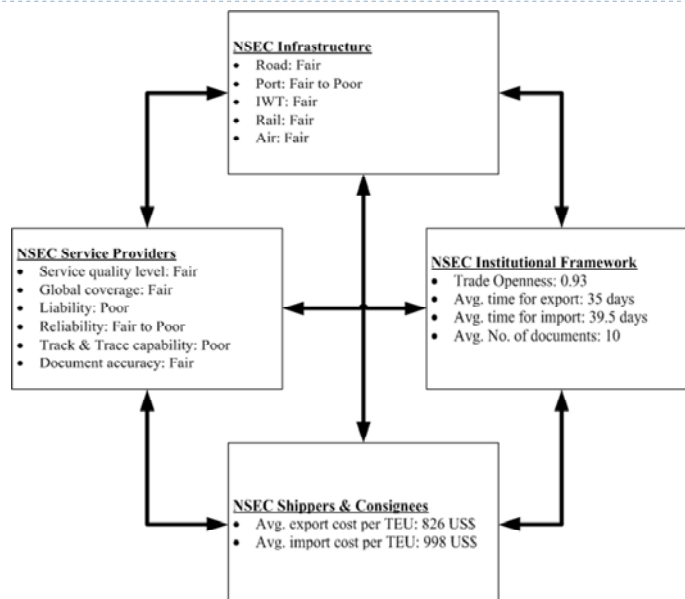
## Methodology

- ▶ Logistics Scorecard
- ▶ Logistics corridor “snapshot” assessment model
- ▶ Perception of reliability index

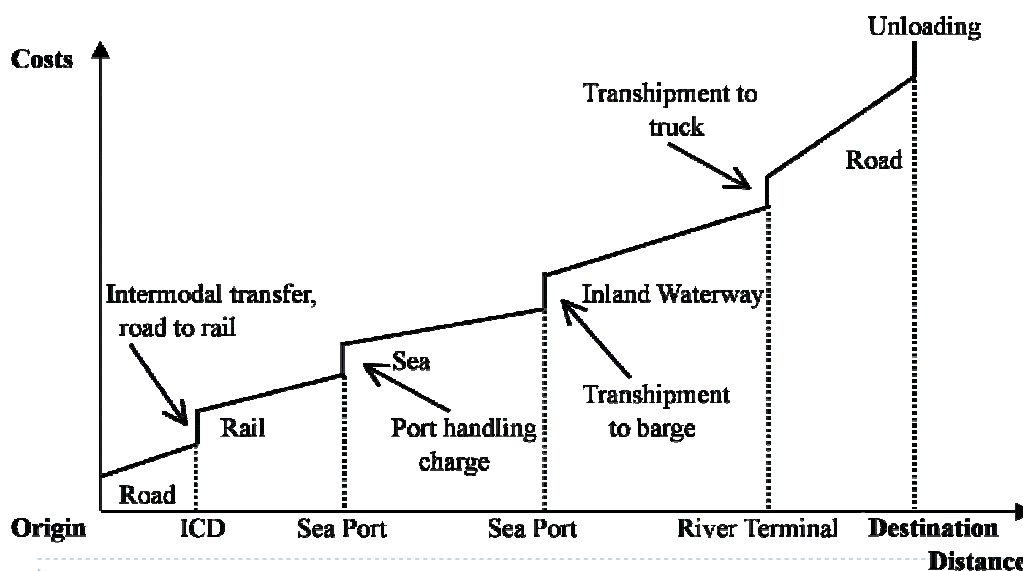
## Logistics System Indicators: A proposed macro scorecard



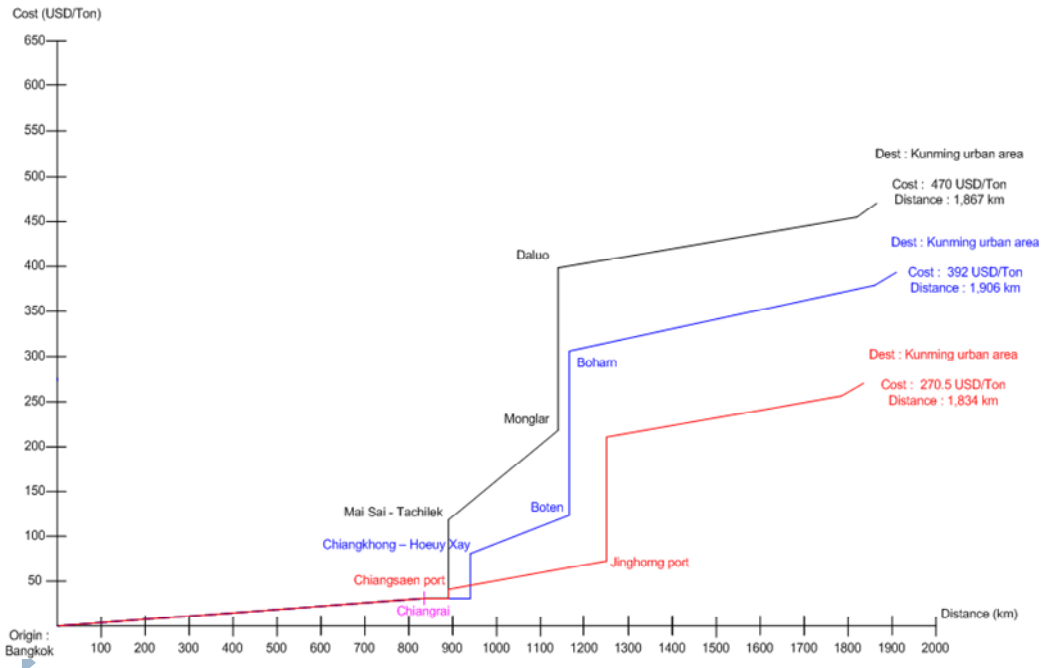
## NSEC/GMS macro logistics scorecard



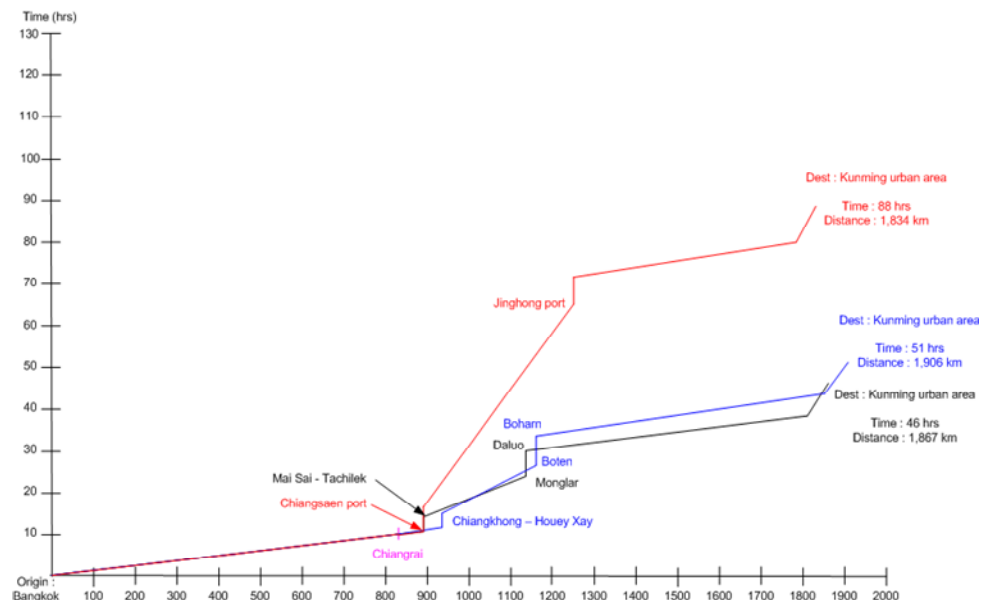
## Logistics corridor “snapshot” assessment model



## Logistics corridor modelling: cost (2006)



## Logistics corridor modelling: time (2006)



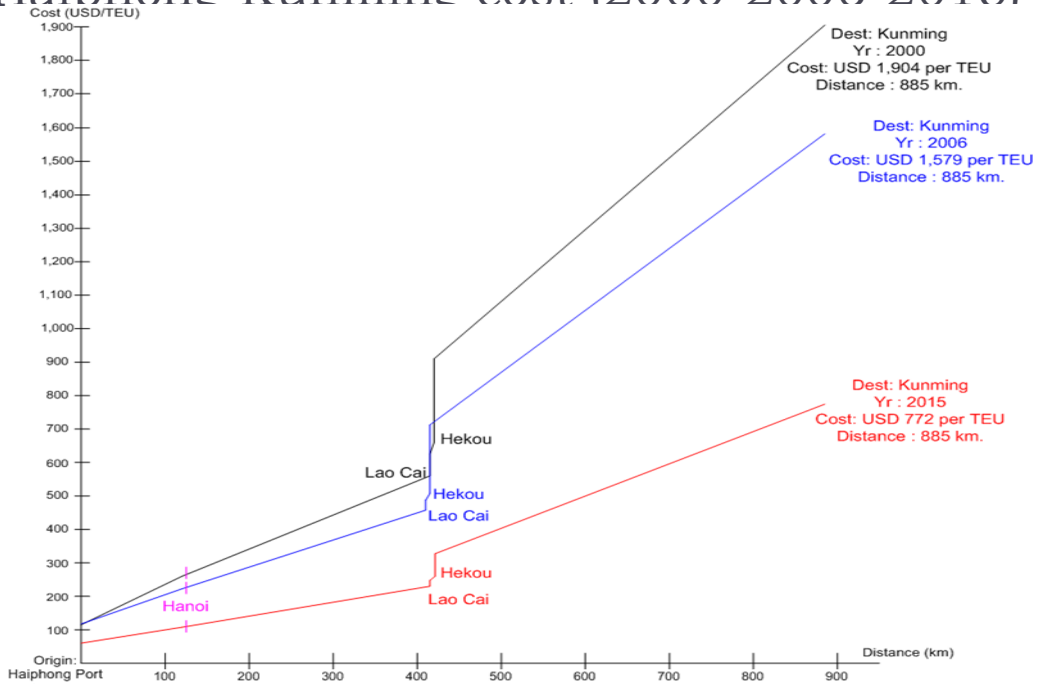
## Corridor Level Assessment: R3

From	To	Level
Bangkok	Chiangrai	3
Chiangrai	Mae Sai	3
Chiangrai	Chiangsaen	3
Chiangrai	Chiangkhong	3
Mae Sai/Tachilek	Mongla/Da Luo	1
Daluo	Kunming	3
Chiangsaen	Jinhong	2
Jinhong	Kunming	3
Chiangkhong/Hoeuy Xay	Bo Ten/Bo Harn	1
Bo Harn	Kunming	3
Overall level		1

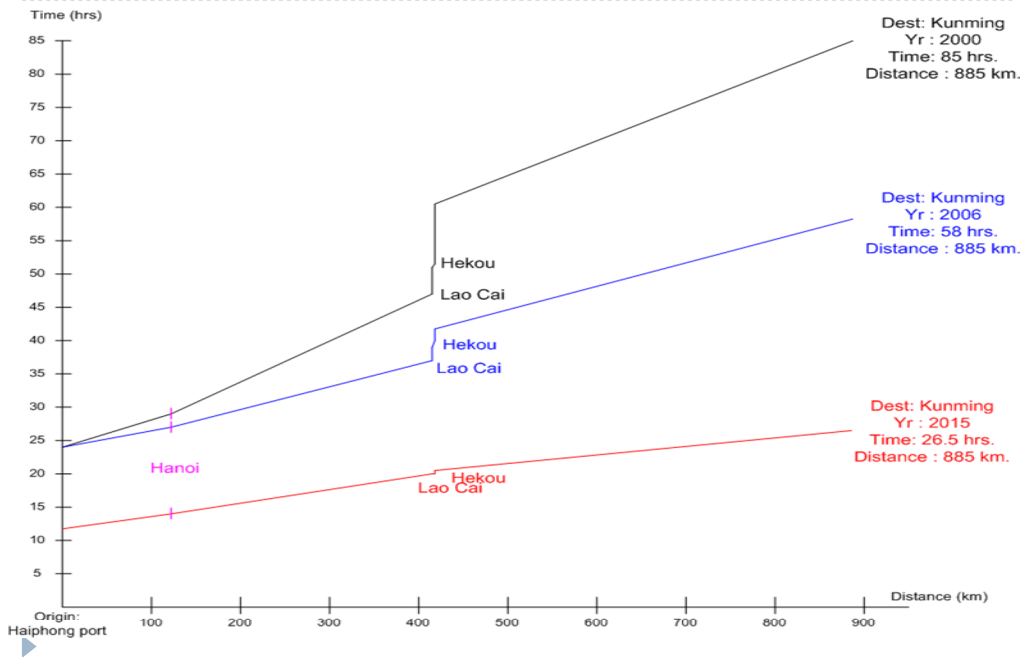
## Trends on the Bangkok-Kunming corridor

Bangkok-Kunming	\$/ton	Transit Time	Perception of reliability (based on 5 point scale)
<b>R3W (via Myanmar)</b>			
•2000	\$639	77 hrs	2.2
•2006	\$470	46 hrs	3
•2015	\$269	30 hrs	3.5
<b>R3E (via Lao PDR)</b>			
•2000	\$563	78 hrs	2.6
•2006	\$392	51 hrs	3.3
•2015	\$210	30 hrs	4
<b>Via (Mekong River)</b>			
•2000	\$406	128 hrs	2.7
•2006	\$270.5	88 hrs	3.4
•2015	\$107	70 hrs	3.7

# Haiphong-Kunming cost (2000-2006-2015)



# Haiphong-Kunming time (2000-2006-2015)



### *Haiphong-Kunming cost and time breakdown*

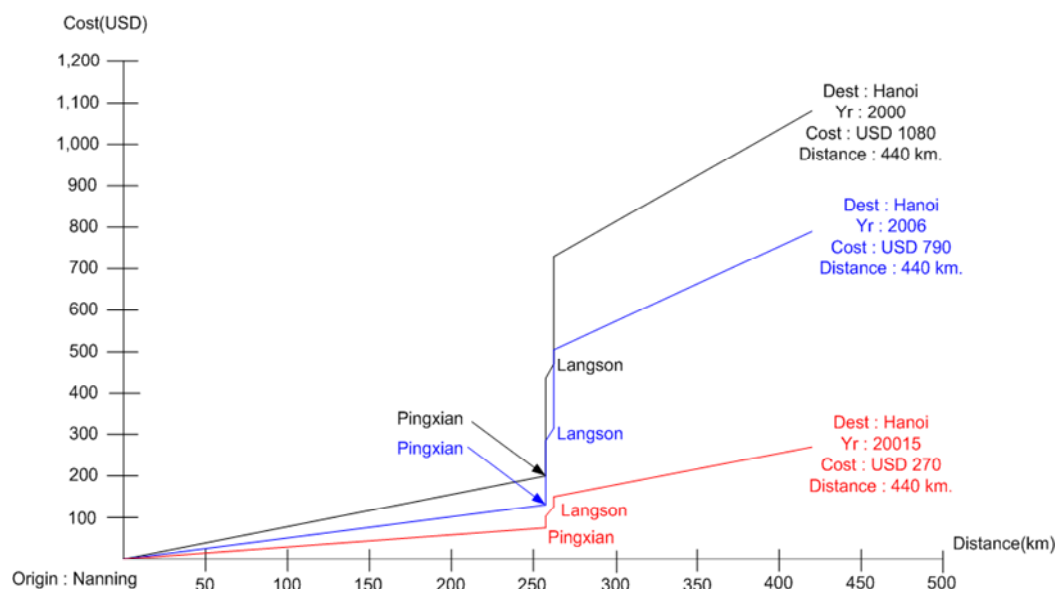
Haiphong - Kunming	Transport cost	Port/Border & Transit fees	Corridor Cost	Transport time	Port/Border crossing time	Corridor Time
<b>2000</b>	76%	24%	100%	55%	45%	100%
<b>2006</b>	77%	23%	100%	50%	50%	100%
<b>2015</b>	80%	20%	100%	52%	48%	100%

### *Trends in the Haiphong-Kunming corridor*

Haiphong-Kunming	\$/ton	Transit Time	Perception of reliability
<b>Year 2000</b>	\$105	85 hrs	2.4/5
<b>Year 2006</b>	\$87	58 hrs	2.7/5
<b>Year 2015</b>	\$43	26.5 hrs	3.8/5

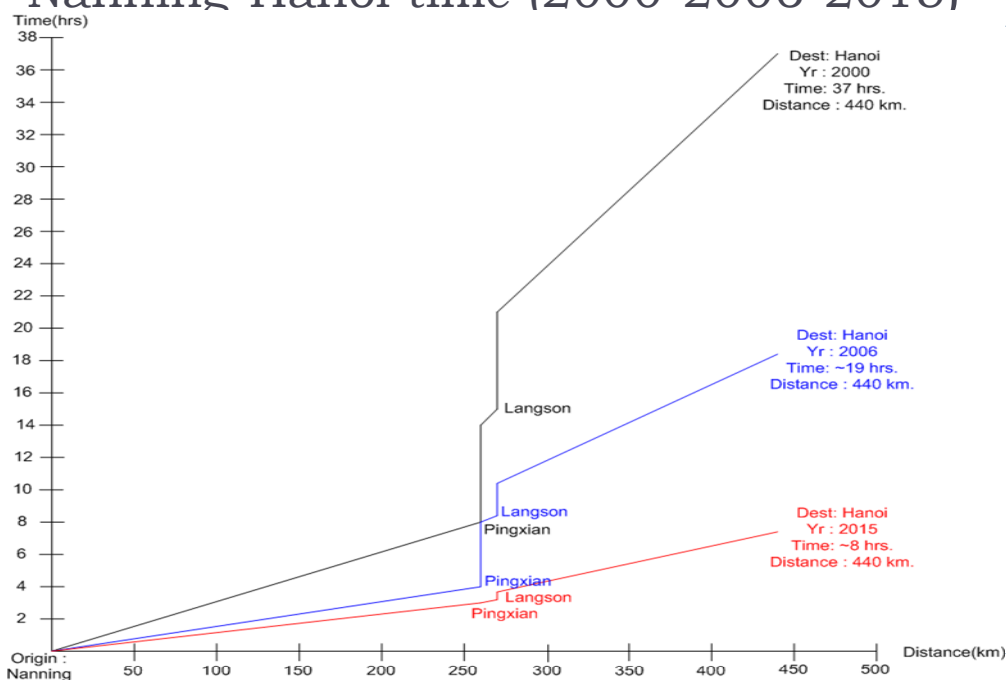


### *Nanning-Hanoi cost (2000-2006-2015)*





## Nanning-Hanoi time (2000-2006-2015)



## Nanning-Hanoi cost and time breakdown

Nanning-Hanoi	Transport cost	Port/Border & Transit fees	Corridor Cost	Transport time	Port/Border crossing time	Corridor Time
2000	51%	49%	100%	64%	36%	100%
2006	52%	48%	100%	63%	37%	100%
2015	72%	28%	100%	87%	13%	100%

## Trends in the Nanning-Hanoi corridor

Nanning-Hanoi	\$/ton	Transit Time	Perception of reliability
Year 2000	\$37	37 hrs	
Year 2006	\$27	19 hrs	3
Year 2015	\$9	8 hrs	3.8

## Corridor Level Assessment

From	To	Level
Haiphong	Hanoi	3
Hanoi	Lao Cai/He Kou	1
He Kou	Kunming	3
Overall level		1

From	To	Level
Nanning	Pinxian	3
Pinxian	Lang Son	1
Lang Son	Hanoi	3
Overall level		1

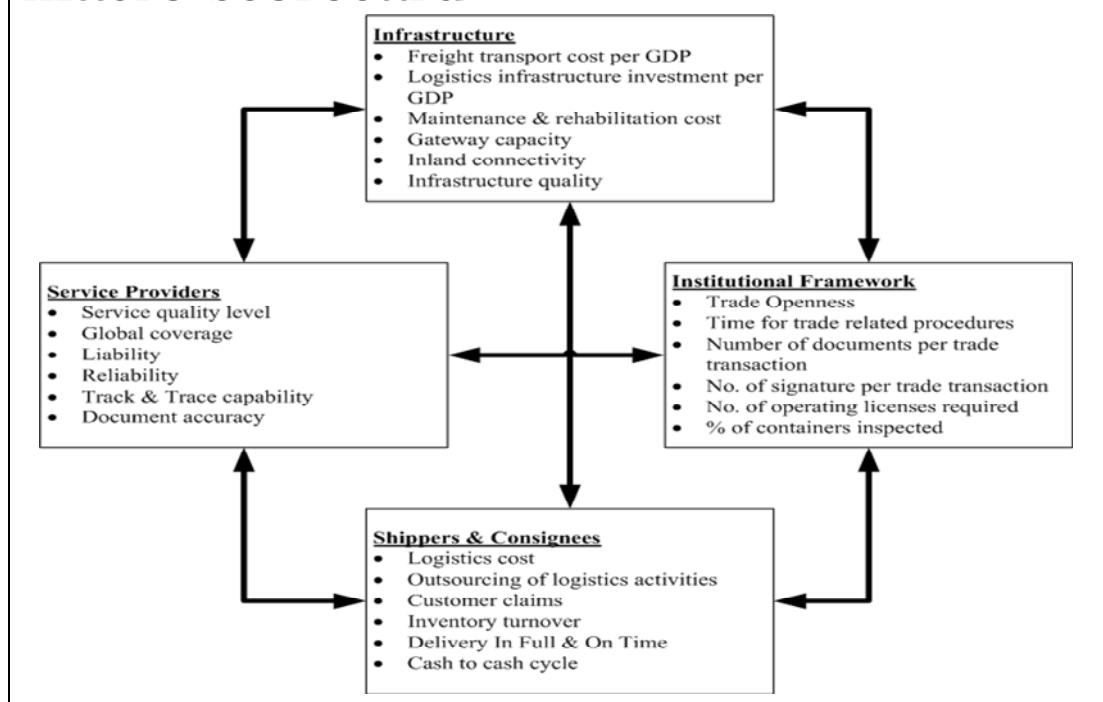


## Summary

Routeing	Cost/Ton	Time (hrs)	Distance (km)	Perception of Reliability
R3W via Myanmar	470 US\$	45	1,867	3
R3E via Lao PDR	392 US\$	51	1,906	3.2
R3 via Mekong River	270.5 US\$	112	1,834	3.4
Haiphong-Kunming	87 US\$	58	885	2.7
Nanning-Hanoi	27 US\$	19	440	3






## Logistics System Indicators: A proposed macro scorecard



## Proposed project relationship with NSEC logistics development issues

NSEC logistics issues	Proposed Projects
<b>Trade &amp; Transport Facilitation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilot implementation of trade and transport facilitation measures (SFA-TFI and CBTA) along Route 3E</li> <li>• Inclusion of Nanning-Hanoi Corridor in the Scope of the CBTA</li> <li>• Expansion of bilateral exchange of traffic rights arrangements along the Kunming-Hanoi-Haiphong road link</li> <li>• Single-window inspection at selected inland ports along the , including use of ICT, and standardized inspection and documents</li> <li>• Promotion of inter-provincial &amp; district cooperation and coordination mechanisms (logistics facilitation)</li> <li>• Establishment of mechanisms to improve coordination between and among central, provincial and border officials</li> </ul>
<b>Infrastructure Development</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Border Towns Development in NSEC Border Areas</li> <li>• Developing road connections from Lao interior districts to Route 3</li> </ul>
<b>Infrastructure Maintenance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provision of maintenance funds for Mekong River Navigation</li> </ul>
<b>Capacity Building</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Developing logistics capacity in the NSEC</li> </ul>
<b>Further Development Studies</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Study on the establishment of cross-border logistics centres along the NSEC routes</li> <li>• Study on the establishment of road maintenance fund, and traffic management for the NSEC</li> <li>• Study on the establishment of NSEC logistics standard information system</li> </ul>

- 
- ▶ Rules & regulations (software) in place but not totally implemented.
  - ▶ Border crossings are still the weakest link in the corridors.
  - ▶ Transit trade minimal compared to border trade.
  - ▶ No economic corridor (level 4) yet only transport corridors are in place
- 
- 



## Summary

## Summary of Corridor Development

- ▶ **Assessment of Stakeholders (e.g. gov , private, etc.)**
  - ▶ National/Local Development
  - ▶ International Development
- ▶ **Assessment of Design Variables (e.g. policies, technology, finance, etc.) in the four dimensions**
- ▶ **Assessment of Constraints (e.g. culture) in all dimensions**
- ▶ **Risk Assessment and Benefits Evaluation**
  - ▶ Cost Reduction
  - ▶ Time Reduction
  - ▶ Reliability / Quality of Service Improve



## Key Comments

- ▶ **Holistic Picture is needed**
- ▶ **Different Value Chains**
  - ▶ Direct and Indirect Benefits
  - ▶ Side effect of development
- ▶ **Sharing Goals >>Trust Establishment >>**
- ▶ **Cooperation/Competition**



Call on **Synergy** of Trade  
and Logistic Systems  
Development **Strategies**  
among Groups/Countries

## Exploring the Future Cooperation in APEC on Trade Logistics

Mary Elizabeth Chelliah  
APEC CTI Chair  
APEC Seminar on Trade Logistics  
Beijing 23-24 June 2008

## Enhancing Cooperation in Trade Logistics

- **Importance of Trade Logistics in today's globalised world**
  - Impact of supply chain connectivity
    - Need for logistics to keep up with growth in trade
- **Reduction of cost and improving quality of logistics and transport systems improves international market access and leads directly to increased trade**
- **Trade and Logistics nexus**



## Enhancing Cooperation among APEC economies

- **Scope - Is it just a GATS issue ?**
- **Domestic logistics issues vs international logistics requirements**
  - Other possible players i.e. role of
    - E-commerce
    - Trade Facilitation/Customs initiatives
    - Transparency
    - Finance
    - Transit issues

## Enhancing Cooperation among APEC economies

- **Cooperation**
  - The process of working or acting together which can be accomplished by both international and non-international agents. In its simplest form it involves things working in harmony, side by side.... Alternative to working separately in competition.
  - Yet it is the desire to compete with others that results in the common impetus that motivates individuals to organize into a group and cooperate with each other in order to form a stronger competitive force.

## Enhancing Cooperation among APEC economies

- 4 main conditions for cooperation to develop
  - Overlap in desires
  - Chance of future encounters with the same entity
  - Memory of past encounters
  - Value associated with future outcomes
- Do these exist within APEC ?

## Enhancing Cooperation among APEC economies

### YES

- Common desire for regional economic integration
- Growing trade and economic linkages amongst the 21 APEC economies raises importance of trade logistics for the APEC economies
- Almost 20 years of cooperation to fall back on

### But ....

- Would greater collaboration and cooperation amongst APEC economies on trade logistics can result in benefits for all
- Would some economies still prefer to “go their own way...”

## Enhancing Cooperation among APEC economies

- **Examples of current forms of APEC cooperation**
  - Awareness raising via seminars, workshops, presentation of best practices
  - Existing APEC initiatives for economies to tap on and evolve
    - E.g. Trade Facilitation Action Plan I and II
    - Implementation of APEC 8 Options for more competitive air services
    - Paperless trading to enhance border competitiveness

## Enhancing Cooperation among APEC economies

### **What else is needed ?**

- Current trade logistics buzzword amongst business is supply chain **connectivity** – is APEC geared to meet this ?
  - On GATS front – key elements are transport services, warehousing, distribution, information management
  - Efficiency in these areas can be enhanced through technical assistance and training but do they own their own promote connectivity ?
  - How important are linkages in today's world of trade logistics- can we afford to let goods lie idle for long waiting for their delivery to the market ?
  - Fast to market crucial for today's business

## Enhancing Cooperation among APEC economies

- In today's business world, Logistic requirements are more onerous , business seek short transit times, reliable delivery schedules, careful handling of goods in cold storage chains, certification of product quality and security from theft
- World Bank study in 2002 showed that APEC economies differed substantially in the quality of their logistics and trade facilitation across a broad range of measures, the differences were related to trade performance and concluded that substantial growth in trade within the APEC block could be accomplished by bringing lagging economies up to median performance levels.

## Enhancing Cooperation among APEC economies

- APEC has limitations in addressing some of the impediments e.g. infrastructure but we can still take the first steps forward by enhancing existing initiatives i.e.
  - Internal coordination and awareness of all the initiatives that APEC has to offer as the first step of learning curve e.g. usage of RFID to minimize theft of goods
  - APEC to look towards ways in which capacity building can be geared towards **implementation** of existing initiatives e.g. implementation of Single Window under TFAP 2 will boost time to delivery of goods, reduce costs

## Enhancing Cooperation among APEC economies

- What next ?
- Have our network of FTAs amongst APEC economies enhanced logistic supply chains – can APEC build upon this ?
- What can APEC do under the new mandate of Regional Economic Integration to enhance competitiveness of the whole logistics supply chain ?
- What do we need to do to ensure that logistics services are able to support increasing trade growth



# ***Logistics cooperation in APEC members***

He Mingke  
(hemingke@vip.sina.com)

**Business School of Beijing Technology and Business University**     **Dean, professor, Ph.D.**

The guiding committee of logistics teaching of MOE	Vice director
China Logistics Society	Vice president
China Federation of Logistics and Purchasing	Vice president
China Associations of Warehousing	Vice president

**APEC SEMINAR ON TRADE LOGISTICS**

JUNE 23-24, 2008., Novotel Peace Hotel Beijing

# *Contents*

*Understanding about trade logistics*

*A survey about trade facilitation and transit*

## *The challenging logistics environment for APEC members*

- ☐ *Customer service explosion*
- ☐ *Time compression*
- ☐ *Globalization of industry*
- ☐ *Organizational integration*
- ☐ *Focused factories*
- ☐ *Centralization of inventories*
- ☐ *Postponement and localization*



- ☐ *Simpler processes, procedures and formalities*
- ☐ *Responsiveness and reliability*
- ☐ *SCM-relationship management*
- ☐ *Physical inventory v.s. inventory information*
- ☐ *Compatible and transparent infrastructure*
- ☐ *Shared standards*

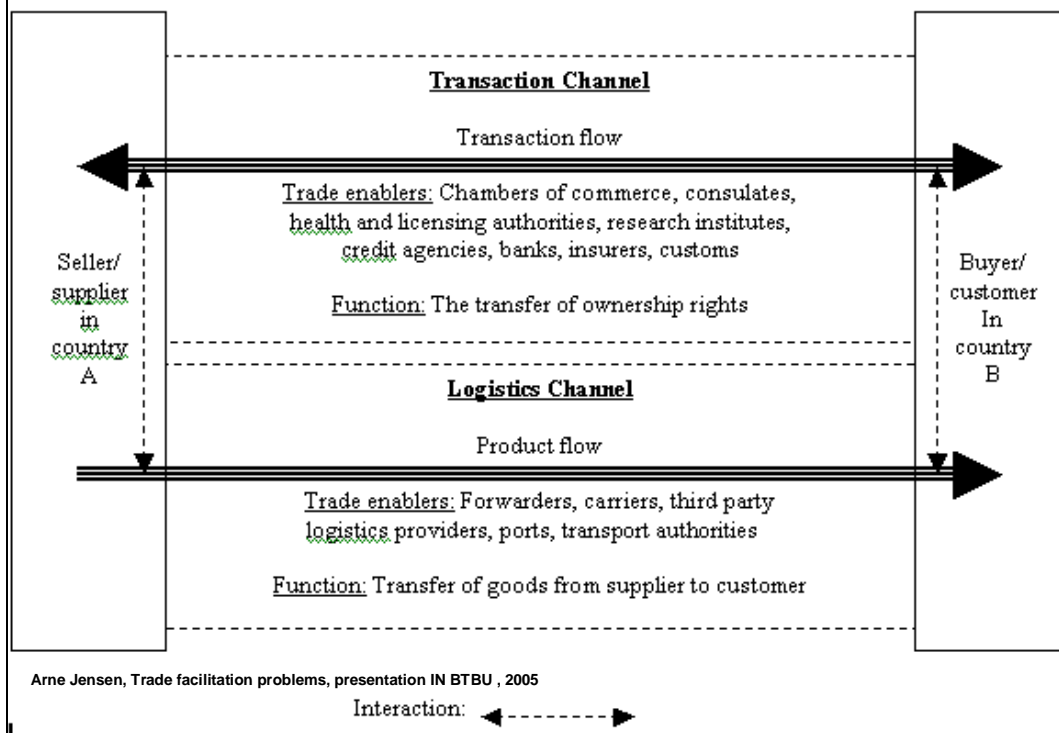


# *A fact to be aware of*

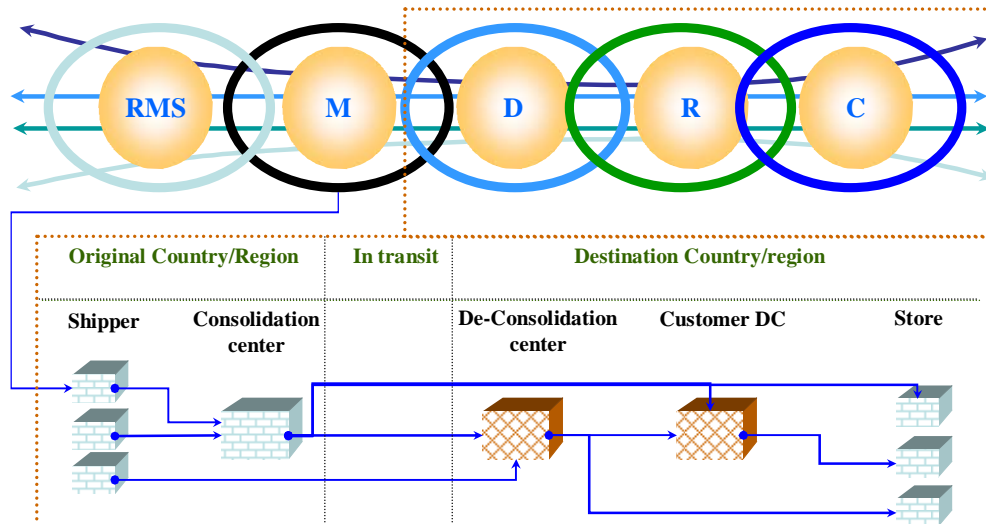
❑ ***Logistics cost = Transport cost + Warehousing and inventory cost + .....***

❑ ***For a company, transportation cost and warehousing cost may be minimized, but logistics cost may be very high, why?***

## **Trade Channel Separation based on Container Security Technology**



# *Supply chain logistics management system*



## *Developing logistics integrator*

*Master logistics planning for supply chain logistics*

*Development of supply chain resources*

*Logistics operation outsourcing and purchasing*

*Operation supervision and control*

*System integration in supply chain logistics*

*Integrated value-added services*

# *Contents*

*Understanding about trade logistics*

*A survey about trade facilitation and transit*

## *Survey and report on Article V of the GATT 1994*



*Trade facilitation and  
Freedom of Transit*

**Negotiating Group on Trade  
Facilitation - WTO Negotiations  
on Trade Facilitation Compilation  
of Members' Proposals**

# Survey and report on Article V of the GATT 1994



**Date:** May 10, 2006-Jan. 20, 2007

**Questionnaires:** valid 65 copies

**Interviewees:** importers, exporters, foreign and local companies, experts, associations, government officials

**Sponsored by:** Dept. of WTO affairs of China

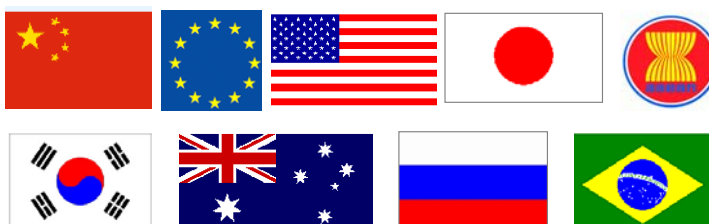
**Supported by:** EU-China Programme Support to China's Integration into the World Trading System

**Conducted by:** Beijing Technology and Business University

# Survey and report on Article V of the GATT 1994



Researchers studied proposals submitted by:



*The following topics are discussed:*

*Information publication, availability*

*Disciplines on Fees and Charges*

*Disciplines on Transit Formalities and Documentation Requirements*

*Customs clearance*

*Improved Coordination and Cooperation*

## Findings in the survey

<i>Procedures and Formalities in Export and Import</i>	<i>Proposal Times</i>	<i>Percentage</i>
application of international standards	62	32.29%
simplified procedure and formalities	32	16.67%
business information transparency	30	15.63%
one-stop services	29	15.10%
periodical review	12	6.25%
review of pre-loading	8	4.17%
use of customs brokers	7	3.65%
non-discrimination	4	2.08%
automatic	2	1.04%
same frontier check procedures	2	1.04%
unified customs code	1	0.52%
inspection for special goods	1	0.52%
integrated customs clearance in the same customs community	1	0.52%
refusal of returned goods	1	0.52%

## Findings in the survey

<i>Procedures and Formalities in Export and Import</i>	<i>Proposal Times</i>	<i>Percentage</i>
application of international standards	62	32.29%
simplified procedure and formalities <b>A</b>	32	16.67%
business information transparency	30	15.63%
one-stop services	29	15.10%
periodical review	12	6.25%
review of pre-loading <b>B</b>	8	4.17%
use of customs brokers	7	3.65%
non-discrimination	4	2.08%
automatic	2	1.04%
same frontier check procedures	2	1.04%
unified customs code	1	0.52%
inspection for special goods <b>C</b>	1	0.52%
integrated customs clearance in the same customs community	1	0.52%
refusal of returned goods	1	0.52%

## ***Reasons and solutions***

<i><b>Procedures and Formalities in Export and Import</b></i>	<i><b>Proposal Times</b></i>	<i><b>Percentage</b></i>
application of international standards	62	32.29%
simplified procedure and formalities	32	16.67%
business information transparency	30	15.63%
one-stop services	29	15.10%

**Instead of complaints, boycotts, harmful reactions, international exchange, cooperation and win-win policy are essential:**

- 1.Publicity.** *regular meeting, government dialogue, training, seminar, workshop, foreign visit, course or program in university, recognized certification among members;*
- 2.Compatibility of standards.** *multiple involvement in establishment of the standards, important standards led by government or associations with strong government link;*
- 3.Technical support among APEC members.**
- 4.Best practices.** *Three level integration of supply chain in China.*

## ***Logistics integration: internal integration***

- Internal function integration within a company**
- External network resources integration among supply chain members**
- Integration of supply chain logistics**



谢谢!  
Thank you!



Bihai Lake  
Yunnan



Shangri-la  
Sichuan



Scen of "Su Di Chun Xiao" at the West Lake  
Hangzhou

报告人: 何明珂教授

Speaker: Professor and Dr. He Mingke

工作单位: 北京工商大学商学院

Organization: Business School, Beijing  
Technology and Business University

电子邮件: [hemingke@vip.sina.com](mailto:hemingke@vip.sina.com)

Email: [hemingke@vip.sina.com](mailto:hemingke@vip.sina.com)

移动电话: 13501207866

Mobile: 00-86-13501207866

通信地址: 北京市海淀区阜成路33号

Address: No.33, Fucheng Road, Beijing

邮政编码: 100037

Postal Code: 100037



## **Report on APEC Seminar on Trade Logistics**

APEC Seminar on Trade Logistics was held on 23-24 June 2008 in Beijing. Participants, including officials from APEC economies, experts from international organizations and representatives from academia and private sectors have broad discussion on the current situations in APEC region on logistics, including the infrastructure, human resources and government policies as well as the regional cooperation.

### **1. Latest development of trade logistics**

In the first part of this session, the expert from UNCTAD gave a very detailed introduction on the major features of recent development of trade logistics and its future trend. The presentation mainly focuses on the current development in transportation. Through a number of figures, it gives a clear picture on the fast development in seaborne trade which then stimulates the container movement together with the shipment industry expanding. To meet the demand for logistics, efficient ports become more competitive. Among 20 top ports in the world, 15 are in APEC. This reflects APEC's fast growth in the trade which results in fast growth in logistics and efficient logistics services. Together with the development in maritime transportation, there is also an increasing trend in inland transportation due to the demand for multimodal transport. In the future, to meet the globalization, it is expected that there will be more investment in the transportation infrastructure and the industry will continue to be promising.

In the second part of this session, the representative from Hong Kong,

China gave a comprehensive and informative introduction on negotiations in WTO on logistics services. The presentation covers general information on GATS and new round of services negotiations. It focuses on the collective request on logistics services and gives detailed information on the logistics checklist. In her presentation, she also gives general introduction on Hong Kong, China's development on logistics which indicates that trading and logistics sector is one of Hong Kong, China's economic pillars with the world-class infrastructure and efficient logistics services.

In the discussion, interests have been shown on the coverage of the checklist especially those sectors which are currently excluded in the GATs and also those sectors which duplicate in other services negotiations. The general view is that the checklist intends to cover all the sectors relating to logistics services. However, the finally outcome will depends on the negotiations.

## 2. Current Status and Policies on Trade Logistics in APEC Region

Representatives from Peru, Viet Nam, China, Mexico and Thailand give the presentations on their development in the logistics. From these presentations, it is easy to find that there is recognition on the importance of the logistics services. However, due to the different level in the infrastructure, human resources and government policies, the development model and level in logistics are quite different.

The expert recommended by ADB also gives introduction on inland transport collaboration inside the Asean as well as with China mainly

based on a study in the region. It shows that the inland transportation construction has not only connected the region, but also has brought changes to the region including the people. However, it also shows that road construction is for the purpose of connectivity, but connectivity is far more than infrastructure. Observations given by participants indicate that from the experience in the Asean discussion as well as relevant negotiations in the WTO, inland connectivity sometimes could be difficult.

### 3. Exploring the future cooperation in APEC on trade logistics

The expert from UNCTAD gave presentation on UNCTAD 3 pilots as examples of cooperation in trade logistics. The purpose for the pilots is to smooth the cross board movement of goods by establishing corridors and clusters. Though not all 3 pilots are successful, at least they show that with no transshipment or transit charge cross the boarder, the time and cost have been significantly reduced.

The presentation given by APEC CTI Chair focuses on how APEC could enhance the work on trade logistics. The picture she presented to the Seminar shows that APEC has already done a lot of work in areas that relate to trade logistics. As APEC continues to play the leading role in trade facilitation, there should be more work APEC could do in trade logistics.

Participants showed great interest in enhancing cooperation in this area. Some of them indicated that their economies are in the early stage of developing trade logistics and lacking of needed resources. Therefore, they hope that APEC could have more activities in this area especially on capacity building. For possible future work plan, views also expressed that

the current work in Asean could be a useful reference for APEC to take the first step. Asean members are encouraged to take a leading role in this regard.

The experts from ADB and China gave the presentations on the cooperation between the government and business. The presentations gave detailed information on importance to enhance the cooperation between the government and business as well as cooperation among the business. A survey introduced by the expert from China also shows that the cooperation is essential for creating good environment for the business.

In conclusion, the Seminar has met its objectives and provided an opportunity to explore the possible future work to add value to the APEC current work on trade facilitation. Though it is the first time for APEC trade officials to talk about the trade logistics and the discussion is quite general, it has given some food for future thought.

## Name List of Participants

<b>Speakers</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Vincent Valentine</b> Economic Affairs Officer Transport Section, OIC Trade Logistics Branch, UNCTAD Technology and Logistics Division T: +41 22 917 2041 E: Vincent.Valentine@unctad.org</p>	<p style="text-align: center;"><b>Poon Thiengburanathum</b> Asst. Prof. Engineering Faculty, Chiangmai University T: +66 8 66541202 E: orashun@gmail.com</p>
<p style="text-align: center;"><b>Angela LEE</b> Assistant Director-General (Multilateral) Trade &amp; Industry Dept. of the Hong Kong SAR Gov't T: 852 + 3403 6400 E: jasminelam@tid.gov.hk</p>	<p style="text-align: center;"><b>Mary Elizabeth CHELLIAH</b> Chairperson Committee on Trade and Investment, APEC E: Mary_Elizabeth_CHELLIAH@mti.gov.sg</p>
<p style="text-align: center;"><b>He Mingke</b> Prof Beijing Technology and Business University M: 13501207866 E: hemingke@vip.sina.com</p>	

<b>Business representative</b>	
<p><b>Shigeru Setoguchi</b>  Chief Representative  Beijing office, NYK LINE  T: +86 10 85221705  E: shigeru_setoguchi@jp.nykline.com</p>	<p><b>Guo Weixing</b>  General Manager  Beijing Branch, Oriental Overseas  Container Line(China) Ltd  T: +86 10 85183456</p>
<b>Brunei</b>	
<p><b>HAJI Khairul Zaman Bin Haji ABD  Jalil</b>  Assistant ports operation superintendent  Ports Department, Ministry of  Communications  E: nor_2112@hotmail.com</p>	
<b>China</b>	
<p><b>Zhang Shaogang</b>  DDG  Dept. of International Trade and  Economic Affairs(DITEA), ,Ministry of  Commerce(MOFCOM)</p>	<p><b>Li Yihong</b>  Director  Dept. of International Trade and  Economic Affairs(DITEA), ,Ministry of  Commerce(MOFCOM)</p>
<p><b>Ouyang Hong</b>  Director  Dept. of WTO Affairs,  MOFCOM</p>	<p><b>Xiao Shuhuai</b>  Director  International Dept., China Federation of  Logistics and Purchasing</p>

<p><b>Liang Zhijun</b> Deputy Director Dept. of Reform and Development of Commerce, MOFCOM</p>	<p><b>Tang Cuilan</b> Deputy Director Liaison Department, China International Freight Forwarders Association</p>
<p><b>Fu Bo</b> Official Dept. of International Trade and Economic Affairs(DITEA), ,Ministry of Commerce(MOFCOM)</p>	<p><b>Xie Sheng</b> Official Dept. of International Trade and Economic Affairs(DITEA), ,Ministry of Commerce(MOFCOM)</p>
<p><b>Yang Zhengwei</b> Official Dept. of International Trade and Economic Affairs(DITEA), ,Ministry of Commerce(MOFCOM)</p>	<p><b>Zhao Quan</b> Official Dept. of WTO Affairs, MOFCOM</p>
<p><b>Meng Wei</b> Official Dept. of Trade in Services MOFCOM</p>	<p><b>Wu Bo</b> Official Dept. of Trade in Services MOFCOM</p>
<p><b>Zhang Xiao</b> Official Dept. of Trade in Services MOFCOM</p>	<p><b>Zhang Bintao</b> Official Dept. of Trade in Services MOFCOM</p>
<b>Indonesia</b>	
<p><b>Suwoto</b> Deputy Director Ministry of Trade E: ina94220@gmail.com</p>	<p><b>Rita Putri Salma Algamar</b> Head Division for APEC Trade and Investment Cooperation Ministry of Trade E: ritaalgamar@yahoo.com</p>



<b>Korea</b>	
<p><b>Lee Sangil</b> Representative Korean International Trade Association Beijing Office T: +86 10 65052671 E: sangil@kifa.net</p>	
<b>Malaysia</b>	
<p><b>Mohd MD DAMIRI</b> official Services Development Division, Ministry of International Trade and Industry T: +603 62033344 E: hafizz@miti.gov.my</p>	
<b>Mexico</b>	
<p><b>Monica Raquel Lopez Rincon</b> Director Multilateral and Regional Service Negotiations Ministry of Economy T: +52 55 57 29 9100 E: mrlopez@economia.gob.mx</p>	<p><b>Roberta Cervantes Garcia</b> Department Chief Department Chief Ministry of Economy T: +52 55 579100 Ext.15056 E: r.cervantesg@hotmail.com</p>
<b>Peru</b>	
<p><b>Vanessa Uchiyama</b> Trade Officer Ministry of Foreign Trade T: +51 1 5136100 E: Vuchiyama@minicetur.gob.pe; jchan@minicetur.gob.pe</p>	<p><b>Roberto Anguis</b> Trade Officer Ministry of Foreign Trade T: +51 1 4227613 E: ranguis@minicetur.gob.pe</p>

<b>Thailand</b>	
<p><b>Sakarn Saensopha</b> Director For Multilateral Services and Investment Negotiations Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce T: +662 507-7482 E: sakarns@moc.go.th</p>	<p><b>Pornpunnin Tepikan</b> Trade Officer Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce, Thailand T: +662 507 7474 E: pornpunnins@moc.go.th; pornpunnin@hotmail.com</p>
<b>United States</b>	
<p><b>Vincent Huang</b> Senior CBP Representative(Customs Attache) U.S.Customs and Border Protection T: +10 6410 9313 E: vincent.huang@dhs.gov</p>	<p><b>Alexis Paul</b> Senior CBP Representative(Customs Attache) U.S.Customs and Border Protection M: 1391 031 7801 E: alexis.paul@dhs.gov</p>
<b>Vietnam</b>	
<p><b>HO Thi Kim Chi</b> APEC-ASEM Desk Officer Multilateral Trade Policy Department- Ministry of Industry and Trade T: +84 4 2205 419 E: chihk@moit.gov.vn</p>	<p><b>NGUYEN Thi Lan Anh</b> WTO Desk Officer Multilateral Trade Policy Department- Ministry of Industry and Trade T: +84 4 2205 419 E: anhnngl@moit.gov.vn</p>