



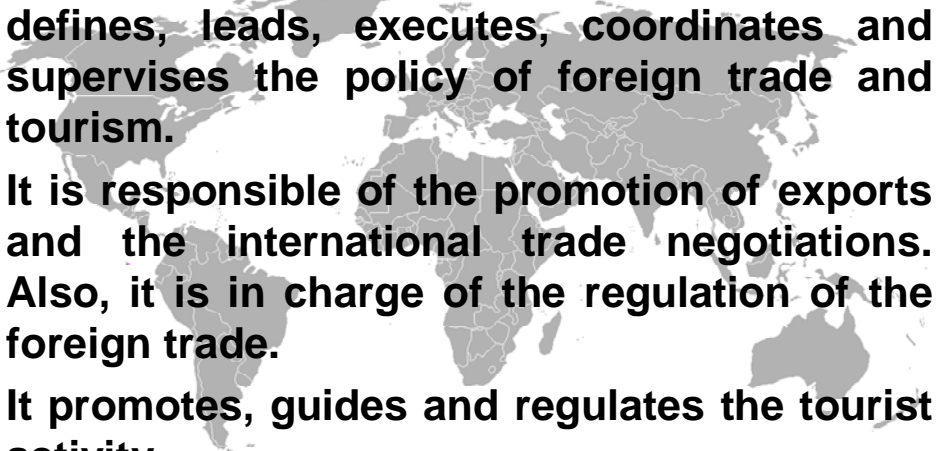
**Asia-Pacific
Economic Cooperation**



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)

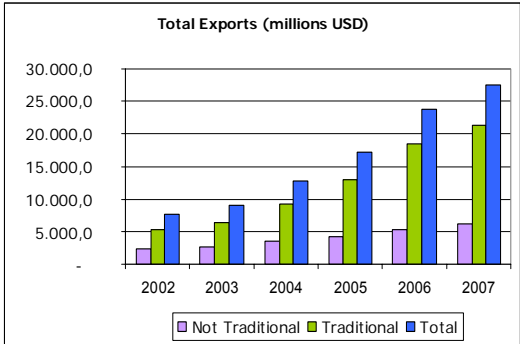
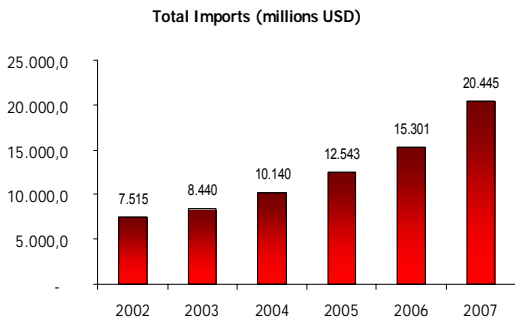
	Peru	
	World	Region
Population	0.43%	5.10%
GDP	0.20%	3.5%
Exports	0.11%	2.30%

	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

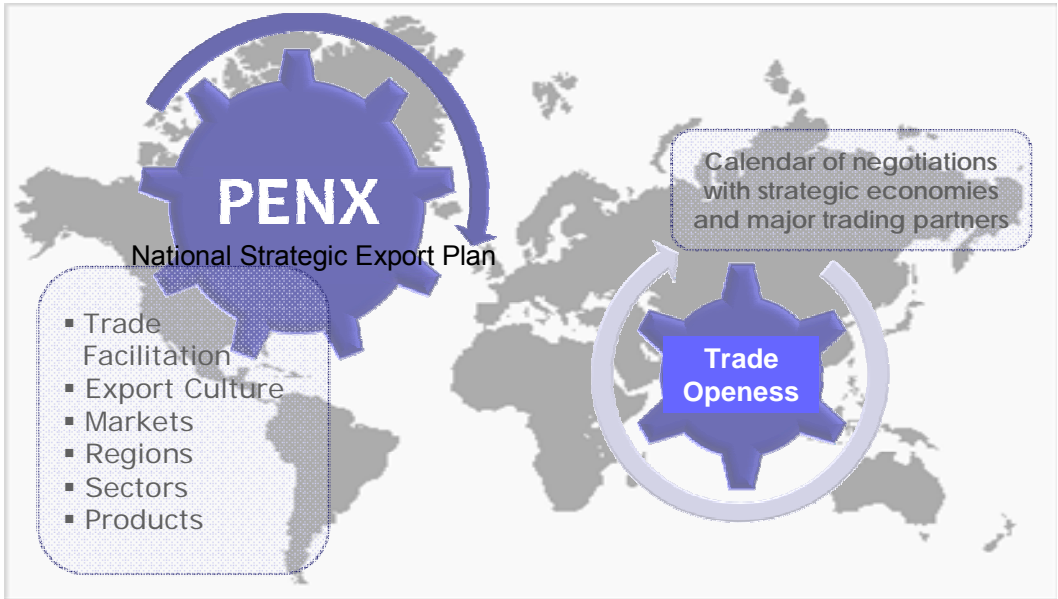
Trade Data

Export Growth Rate 2007/2006	16%
Import Growth Rate 2007/2006	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.



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.

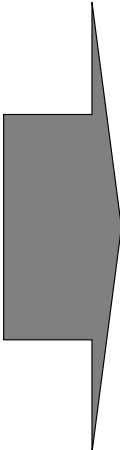


LPI – Logistics Perception Index (2006)

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.



**Asia-Pacific
Economic Cooperation**



PERU
Ministry of Foreign Trade and Tourism

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



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

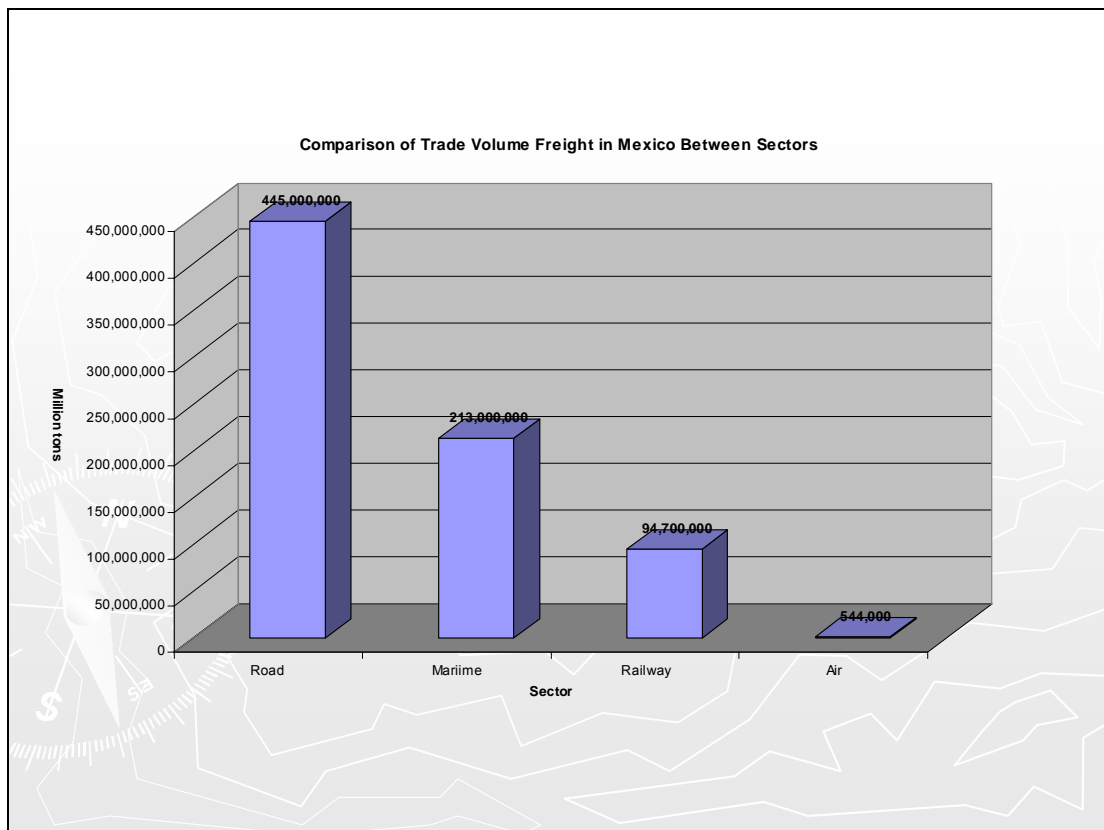
- ▶ Mexico has supported actions to liberalize trade in services through a multilateral and bilateral strategy.
- ▶ Mexico is moving to a trade policy supporting the development of more value-added services.

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

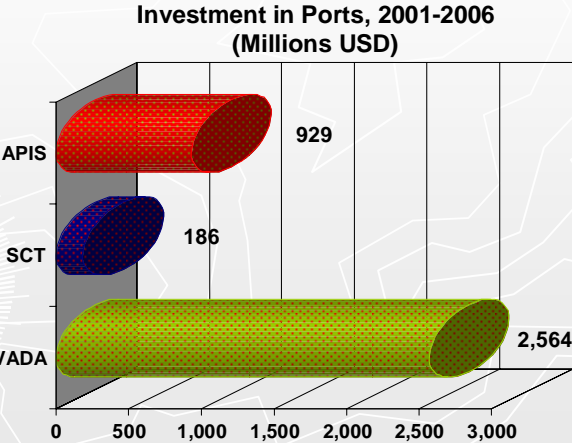
- ▶ 2001-2006 increase in investment for port infrastructure, 70% private.
- ▶ 49% limit of FI.
- ▶ Cabotage not permitted to foreign shipping companies.
- ▶ Foreign shipping companies/vessels may participate in high-seas transport activities if country of origin extends reciprocal treatment to Mexico.

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.

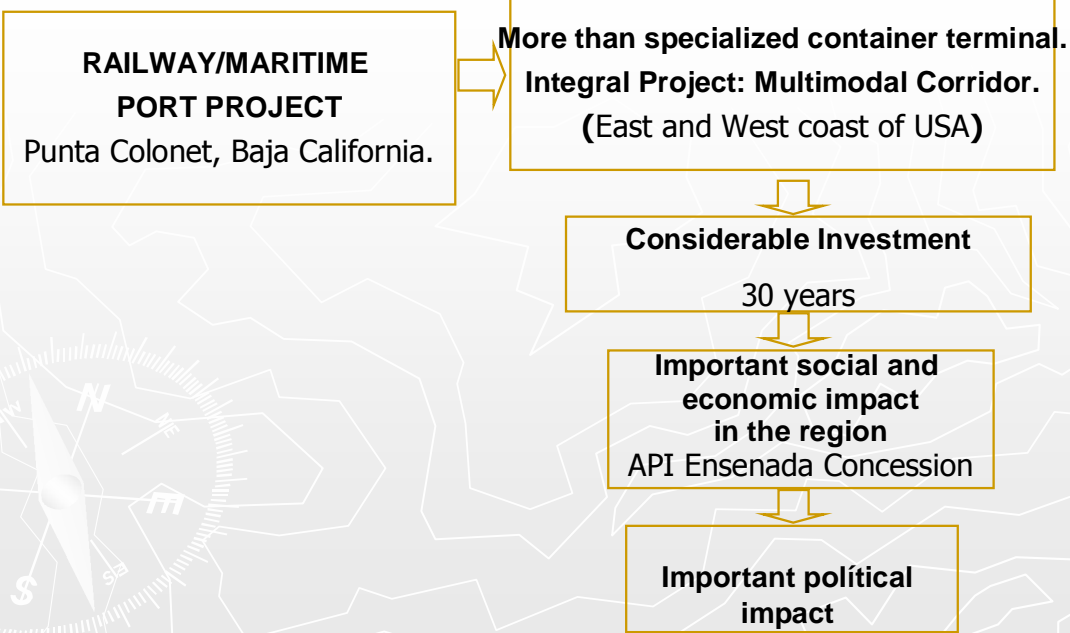
MARITIME and PORTS

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



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

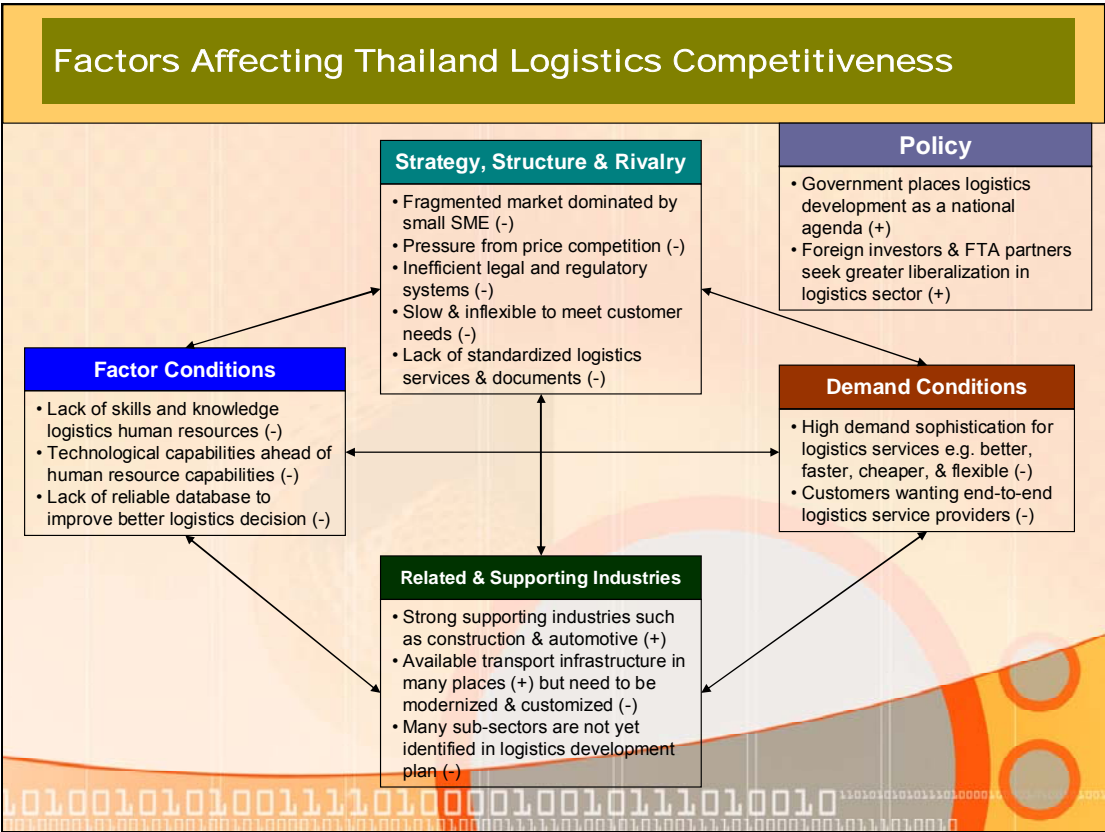
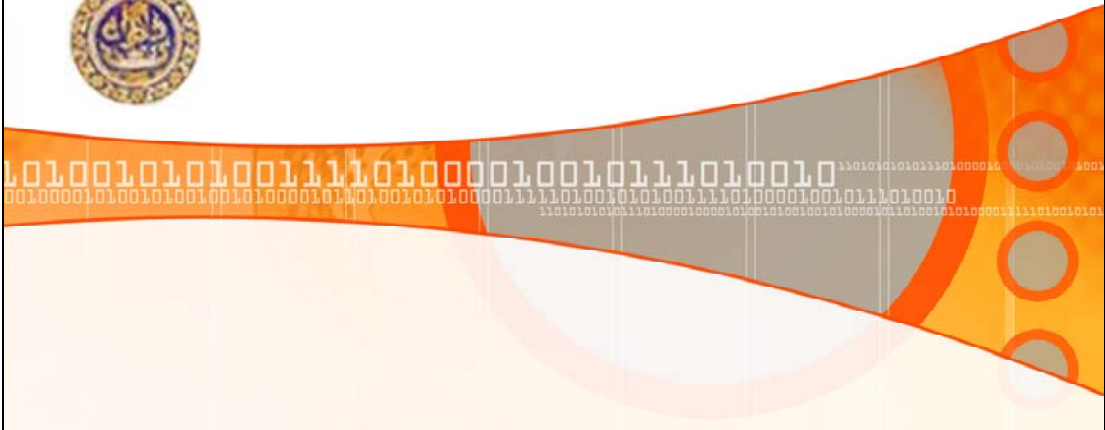
- ▶ Not a reserved area.
- ▶ Considerable participation by private operators (both domestic and international).
- ▶ (SEPOMEX < 10% national, 2% international).
- ▶ Strong competition, totally unregulated.
- ▶ Limit federal roads/bridges to 50 km, permission needed.

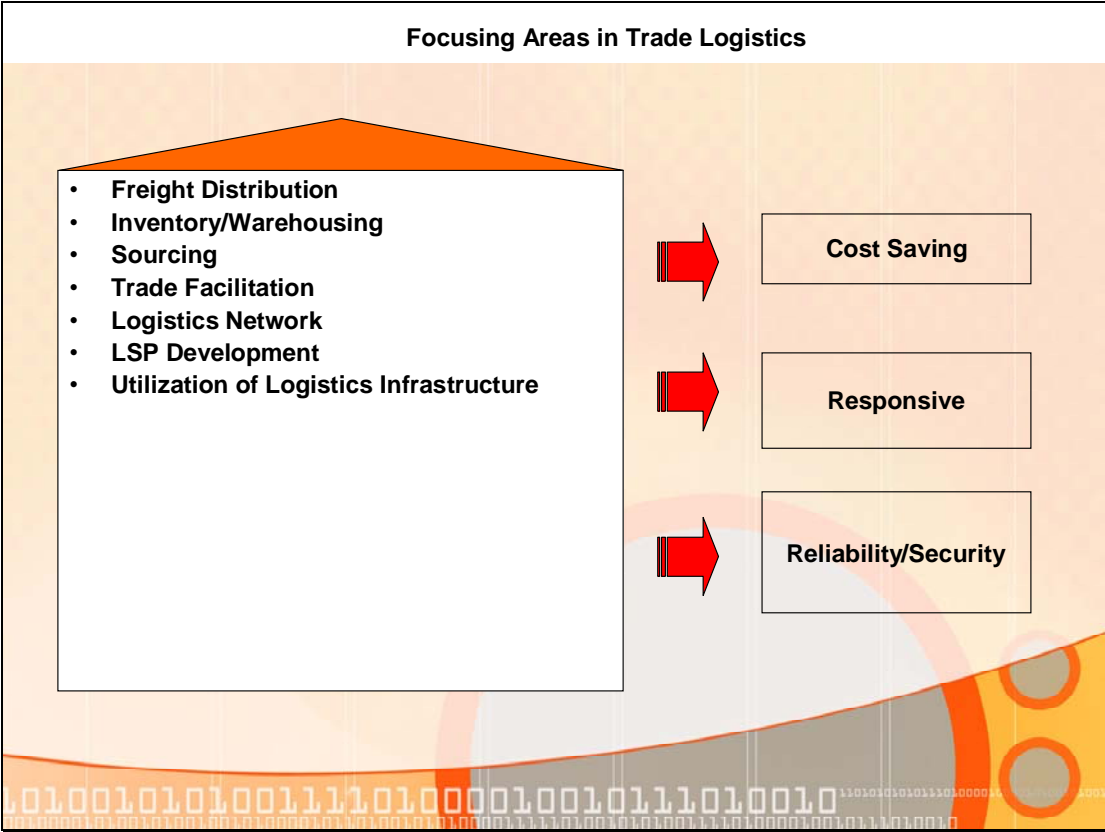
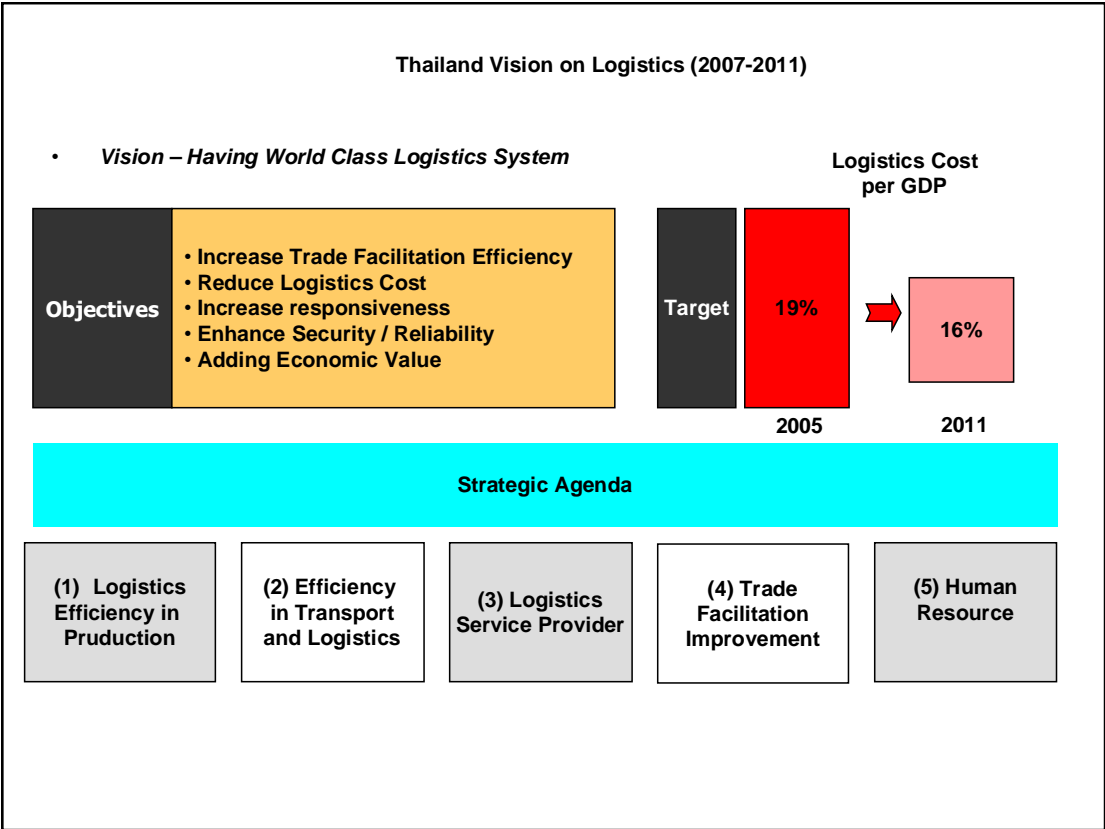


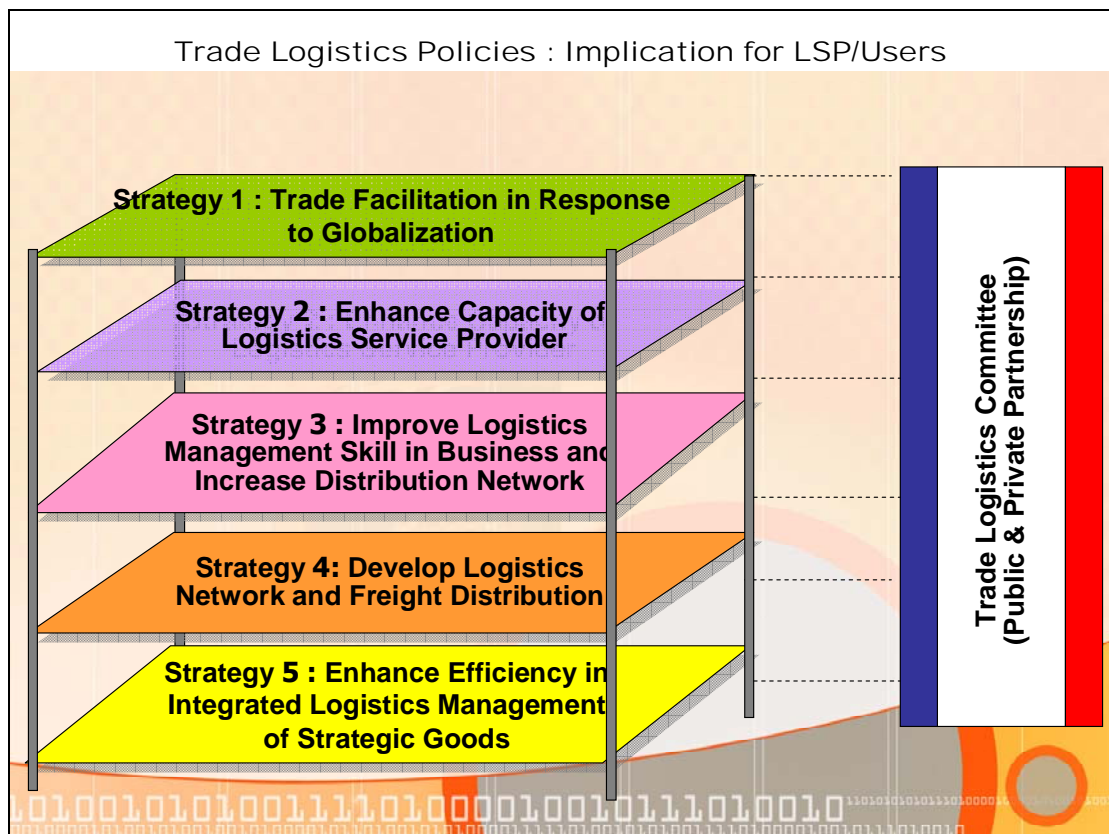
CONCLUSIONS

- ▶ 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







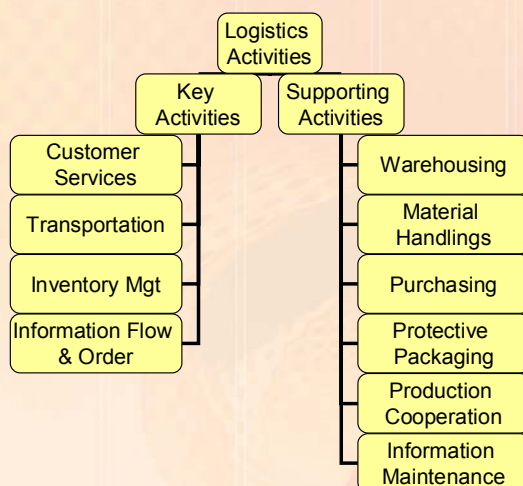
Need to Established Closer Dialogue and Linkage in Private and Public Sector

- ***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

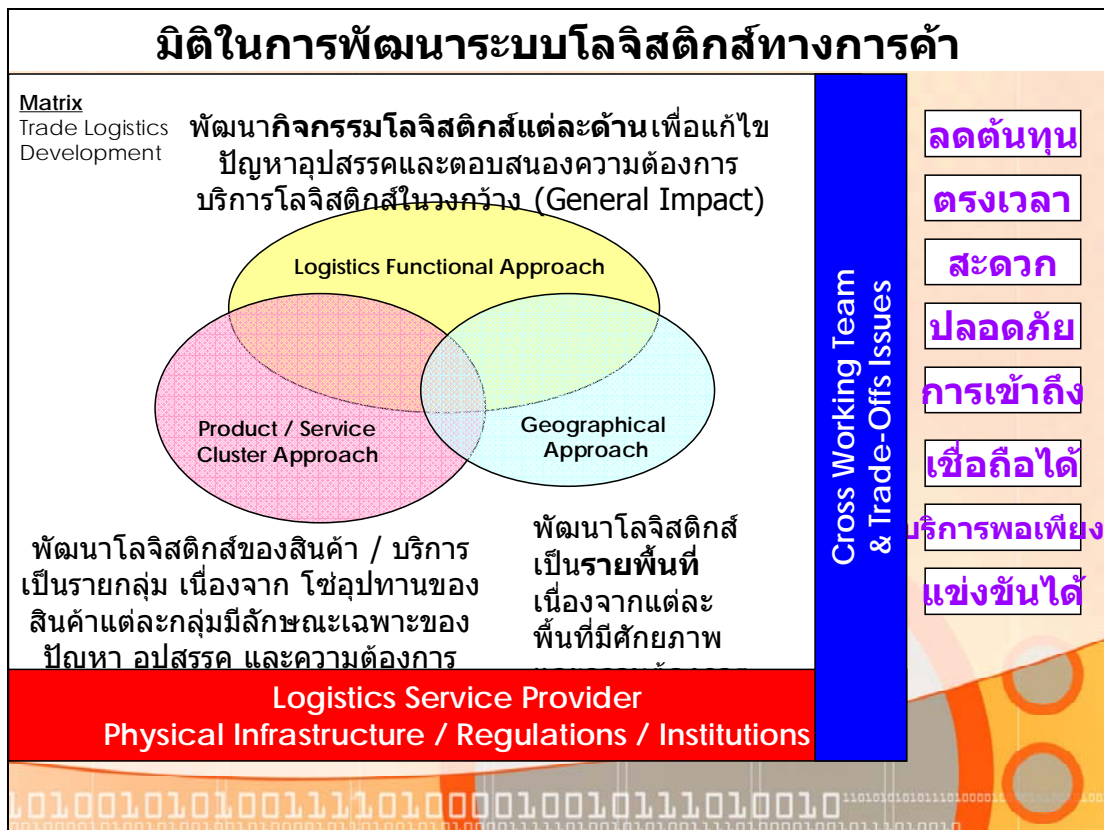
- *Participation in **Thailand's International Logistics Fair** (Exhibition / Symposium / Business Matching) in every September*
- ***Capacity Building** of Logistics and Supply Chain Management*
- *Exchange Knowledge of **Trade Facilitation / Regulatory Measures***
- ***Business Matching** to strengthen 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
- **กลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์(1) การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Logistics ในภาคการผลิต**
 - ส่งเสริมให้ธุรกิจภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการมีการประยุกต์ Logistics Management Techniques เช่น IT Software Logistics Outsourcing
 - สนับสนุนการพัฒนา Supply Chain Management ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้าได้
 - ส่งเสริมให้มีการพัฒนา Cluster
 - พัฒนามาตรฐานเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้เคลื่อนย้ายสินค้า
 - การพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรนำเข้าเลี้ยงง่ายหรือสินค้าแช่แข็ง
 - **กลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์(2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและ Logistics**
 - พัฒนา Logistics Network ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยพัฒนา Multimodal Transport System ระบบขนส่งสนับสนุน และ Distribution and Consolidation Center ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆ
 - สนับสนุนการใช้ Transport Management เพื่อประหยัดพลังงานเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่ง
 - พัฒนาเส้นทางการค้า (Trade Lane) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามันเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของ International Trade ในระดับโลกและระดับภูมิภาค

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

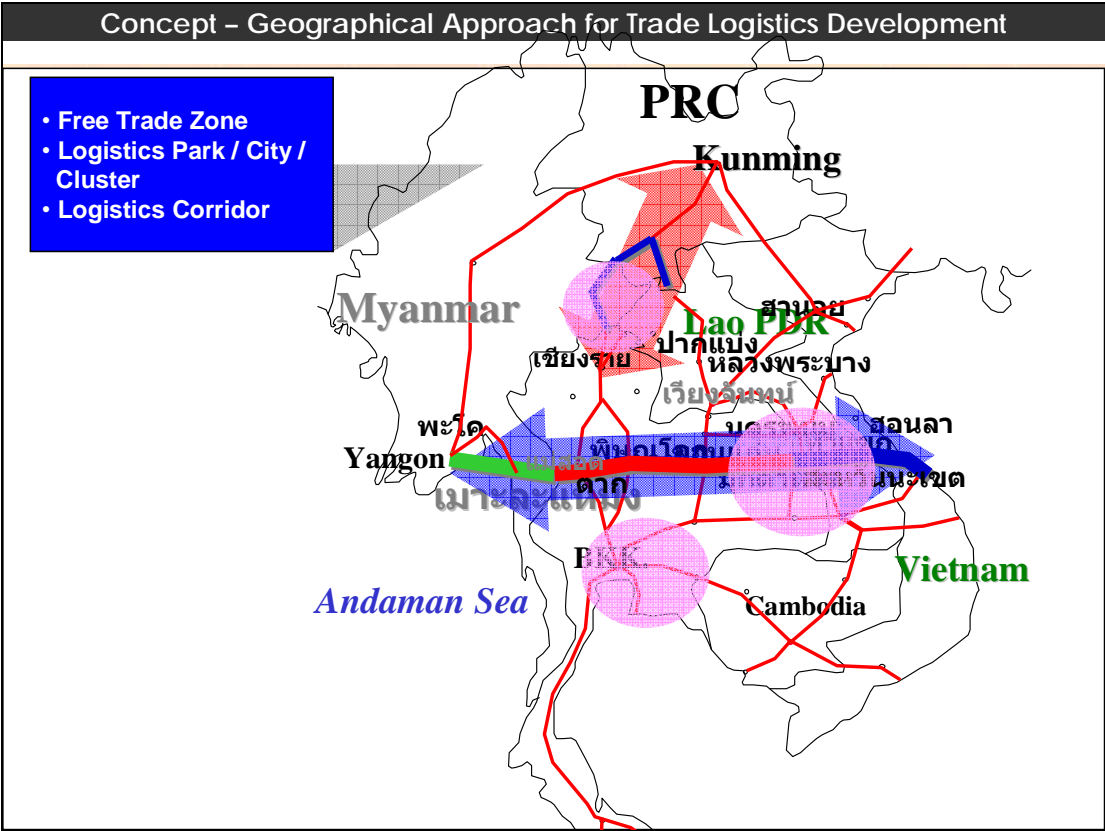
แผนปฏิบัติการระบบโลจิสติกส์ระยะเร่งด่วนปี 2550 เห็นชอบร่วมกันระหว่าง นายกรัฐมนตรีกับภาคเอกชน (ก.พ.2550) (เฉพาะที่เกี่ยวกับ Trade Logistics)

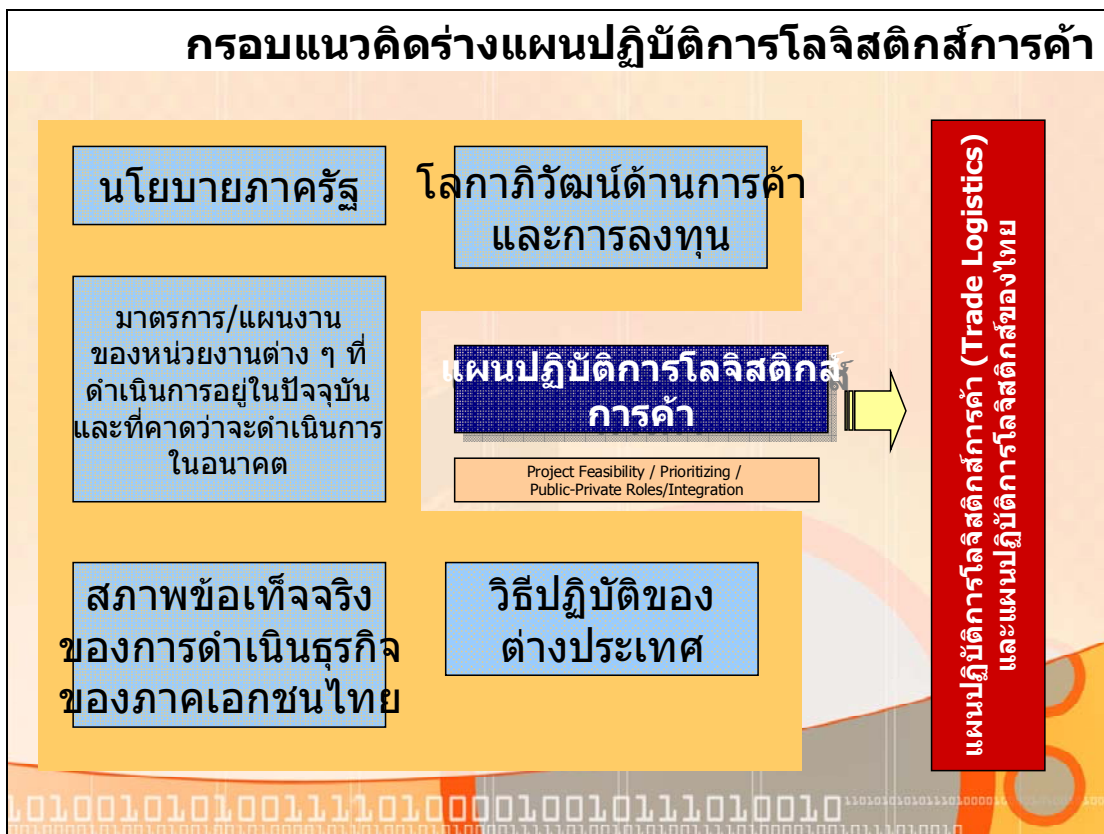
• **หลักการสำคัญ**

- เน้นการ**เพิ่มประสิทธิภาพของ Trade Facilitation** โดยปรับแก้กฎหมายและกฎระเบียบที่สร้างภาระต้นทุนที่ไม่จำเป็น
- เพิ่ม **Capacity** ของผู้ประกอบการและ Exporter ด้าน Logistics Management ภายในองค์กร (ซึ่งแต่ละบริษัทสามารถทำได้ทันที และง่ายและเร็วกว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน)
- ให้ความสำคัญ **Trade Logistics** โดยพัฒนา Supply Chain Management และการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยให้กระทรวงพาณิชย์เป็นแกนกลาง
- สินค้าเป้าหมายที่ให้ความสนใจเป็นพิเศษ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และสินค้าเกษตรอื่น ๆ ที่มีน้ำหนักเบาแต่มีมูลค่าสูง (กล้วยไม้ ปลาสวยงาม) ที่ขนส่งทางอากาศ
- เน้นพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และให้ค้ำนึ่งถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าและต้นทุนขนส่งสินค้าขาไปและกลับ

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** เพื่อลดปัญหาการขนส่งเที่ยวไปและกลับไม่สมดุลและช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งที่สูญเปล่า
 - ขาดแคลนบริการสนับสนุนเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ เช่น
 - บริการทางการเงินที่ครบวงจร บริการป้องกันความเสี่ยงในการชำระเงินและประกันภัย ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ ระบบ One Stop Services และ Single Window และขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในเชิงปฏิบัติ ฯลฯ





ยุทธศาสตร์ 1- พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้า

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
1. จัดตั้งหน่วยงานคณะกรรมการโลจิสติกส์ทางการค้า เพื่อเป็นเจ้าภาพกลางบูรณาการนโยบาย แผนงาน ติดตามการพัฒนาบบโลจิสติกส์ทางการค้า และเสนอแนะรัฐบาลให้มีการกำหนดนโยบายให้สอดคล้องกับทิศทางการค้าการลงทุน และโลกาภิวัตน์	ก. พาณิชย์
2. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เอื้อต่อการทำธุรกิจ	
- การปฏิบัติตามพันธกรณีและการพิจารณาปรับระบบอำนวยความสะดวกด้านการค้าและมาตรฐานข้อมูลให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของ WTO และ WCO และ UN	ก.พาณิชย์ /คลัง
- เร่งรัดการออกกฎหมายและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรับรองการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ICT
- ส่งเสริมให้หน่วยงานภายในประเทศมีการบูรณาการระบบ Trade Document ให้เป็นในทิศทางเดียวกันและเอื้อประโยชน์ต่อการทำธุรกิจ (และต่อไปจะเจรจาให้ประเทศคู่ค้าหลักการ 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 ตันการค้าชายแดนที่สำคัญโดยเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมงและคิดค่าบริการที่เหมาะสม	ก.คลัง/ พาณิชย์/เกษตร/คมนาคม/สาธารณสุข/ สดม.

ยุทธศาสตร์ 1- พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการทำธุรกิจ

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
2. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เอื้อต่อการทำธุรกิจ (ต่อ)	
- ส่งเสริมการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ในพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีศักยภาพทั้งในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ด้านการค้าชายแดนที่สำคัญ และนิคมอุตสาหกรรมที่เน้นผลผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก 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
3. ทบทวนและพัฒนากฎระเบียบของรัฐให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ	
- ทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมการใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความเป็นธรรม (เช่น ค่าธรรมเนียมบริการขนส่งสินค้าทางอากาศในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)	ก.คมนาคม
- ทบทวนการเพิ่ม Capacity ของท่าเรือคลองเตยที่เดิมอนุญาตให้ขนส่งสินค้าได้ 1 ล้าน TEU เป็น 1.5 TEU	ก.คมนาคม
- ทบทวนเงื่อนไขและความชัดเจนด้านการให้สัมปทานการประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	ก.คมนาคม
- จัดทำหลักเกณฑ์ในการจัดตั้งหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่บริหารข้อมูลทางการค้าระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงวิปฏิบัติของสากล ระดับเทคโนโลยีที่เหมาะสม การรักษาความลับทางการค้า และการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและราชการไทย	ก.คลัง/ พาณิชย์/ เกษตร/ คมนาคม/ ICT/ เอกชน

19

ยุทธศาสตร์ 2- ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
1. ส่งเสริมด้วยมาตรการการคลังแก่ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย	
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยที่มีการขยายการลงทุนไปยังต่างประเทศ	ก.คลัง/ พาณิชย์
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยที่มีการวิจัยพัฒนาและปรับปรุงกิจการให้ทันสมัย และสร้าง Value Added	ก.คลัง/ พาณิชย์
2. ส่งเสริมด้วยมาตรการการเงินแก่ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย	
- พิจารณาให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาปลอดดอกเบี้ยนาน แก่ LSP ไทยที่มีการขยายการลงทุนไปยังต่างประเทศ	ก.พาณิชย์/ ธนาคาร
- พิจารณาให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาปลอดดอกเบี้ยนาน แก่ LSP ไทยที่มีการปรับปรุง/ขยายกิจการให้ทันสมัย	ก.พาณิชย์/ ธนาคาร
3. ส่งเสริมด้วยมาตรการการตลาดแก่ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย	
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยในการให้บริการแก่หน่วยงานภาครัฐ	ก.คลัง/ พาณิชย์
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ไทยใช้พื้นที่หรือ โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของรัฐเพื่อประกอบการ	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
4. ส่งเสริมการลงทุนให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์บางประเภทที่	
- เรือเดินภายในประเทศและชายฝั่ง เรือคอนเทนเนอร์ เรือ Ro/Ro เรือห้องเย็น รับขนส่งทางบกและรถไฟระหว่างประเทศ คลังสินค้าปรับอุณหภูมิ Inland Container Depot นิคมโลจิสติกส์ (Logistics Park) ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ สายการบินขนส่งสินค้าแบบ Low Cost และบริการ	ก.อุตสาหกรรม/ พาณิชย์/ คมนาคม
5. พัฒนากฎหมายการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ใน	
- พิจารณาทบทวนกฎหมายเดิม (เช่น กฎหมายศุลกากร สรรพากร ขนส่ง และการส่งออกและนำเข้า) และออกกฎหมายใหม่เพื่อพัฒนาและบูรณาการการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยให้สอดคล้องกับพัฒนาการทางการค้าและการลงทุนของประเทศ และให้มีการแข่งขันที่เป็นธรรม เช่น	ก.พาณิชย์/คลัง/ คมนาคม/ เอกชน
- ยกระดับ LSP ให้มีสถานะทางกฎหมาย	ก. พาณิชย์/ คมนาคม/ คลัง/ เอกชน
- ส่งเสริมการจัดทำมาตรฐานให้บริการโลจิสติกส์ในไทย และให้ส่งเสริมให้ LSP มีมาตรฐานสากล	ก.พาณิชย์/ คมนาคม/ เอกชน
- ส่งเสริมจัดทำมาตรฐานเครื่องมือและอุปกรณ์การให้บริการโลจิสติกส์ในไทย (แคว้นบรรทุก บรรจุภัณฑ์ ฯลฯ)	ก.พาณิชย์/ คมนาคม/ อุตฯ/ เอกชน

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

ยุทธศาสตร์ 3- เพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของธุรกิจ

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

ยุทธศาสตร์ 3- เพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของธุรกิจ

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

ยุทธศาสตร์ 4- พัฒนาโครงข่ายกระจายสินค้าและความร่วมมือทางโลจิสติกส์ทางการค้า	
โครงการ	เจ้าภาพหลัก
1. ส่งเสริมให้ผู้ค้าวัตถุดิบ ผู้ผลิต ผู้จำหน่ายสินค้า และ LSP พัฒนาความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างกันอย่างใกล้ชิด (โดยเฉพาะธุรกิจเป้าหมาย)	ก.พาณิชย์/ อุตสาหกรรม/ เอกชน
2. เร่งใช้ประโยชน์จากเส้นทางการค้า (Trade Lane) ของไทยที่มีอยู่แต่ยังใช้ประโยชน์ไม่มาก	
- ส่งเสริมให้สายการบินเรือหลักใช้ไทยเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้า (Transshipment Port)	ก.คมนาคม พาณิชย์
- ท่าเรือระนอง และเส้นทาง R9 (มุกดาหาร ลาว เวียดนาม)	ก.คมนาคม พาณิชย์
- เจาะกับต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าจากไทยเป็นไปโดยสะดวกขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการเสียเวลารอคอยที่ไม่จำเป็น (เช่น การขนส่งข้ามแดนจากไทยกับลาวและกัมพูชา)	ก.พาณิชย์/คมนาคม
3. ผลักดันการจัดทำความตกลงการค้าการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างไทยกับต่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการค้าของไทย	
- เส้นทาง R3E (เชียงรายน ลาว จีน) และ R3W (เชียงรายน 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
4. ขยายเครือข่ายพันธมิตรทางโลจิสติกส์ระหว่างผู้ประกอบการไทยกับต่างประเทศ	
- 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
5. ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า / คลังสินค้า/ Logistics Park ในพื้นที่ที่มีศักยภาพ	ก.พาณิชย์/ อุตสาหกรรม

ยุทธศาสตร์ 5- พัฒนาศูนย์ข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์ สนับสนุนการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้า

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
1. ส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์	ก.คมนาคม
2. จัดทำฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงให้ทันสมัย	ก.พาณิชย์/คมนาคม/ สภาพัฒนาฯ
3. จัดตั้งศูนย์ประสานระวางการขนส่ง (Freight Load Matching Center / Call Center) เพื่อแก้ไขปัญหาสินค้าขาไปและกลับไม่สมดุลย์ ทำให้เสียต้นทุนค่าขนส่งที่สูงเกินไป และจัดสรรงานให้แก่LSP ที่เข้าร่วมโครงการ (ในอนาคตอาจพัฒนาเป็น Logistics Information Bank)	ก.พาณิชย์ /คมนาคม/ สมาพันธ์ฯ
4. พิจารณาความเหมาะสมในการลงทุนพัฒนาสายการบินเพื่อรับขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว (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. จัดทำซอฟต์แวร์สำเร็จรูปเพื่อเป็นต้นแบบในการใช้งานในธุรกิจผู้ใช้บริการโลจิสติกส์แต่ละประเภท (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	
- ส่งเสริมให้นำระบบ Logistics IT มาใช้ในระบบโลจิสติกส์ของชาวมากขึ้น	ก.พาณิชย์/เกษตร/ คมนาคม ICT เอกชน
- สนับสนุนการพัฒนา รูปแบบการขนส่งที่เอื้อต่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ชาว (เช่น อาจนำคอนเทนเนอร์มาใช้ในการส่งออกชาวมาก	ก.คมนาคม/ พาณิชย์
- พิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกทุกชาว (เช่น รถพ่วง) โดยรัฐมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกิน	ก.คมนาคม
- ส่งเสริมให้คลังสินค้า / ไซโลวางระบบจัดการคลังให้สอดคล้องกับ	ก.พาณิชย์/อุตสาหกรรม
- รวบรวมข้อมูลประเด็นปัญหาด้านการค้าและการขนส่ง และวิธีจัดส่งชาวจากไทยไปยังตลาดหลักในต่างประเทศ	ก.พาณิชย์ / เอกชน
- จัดตั้งศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์ชาวหอมมะลิเกรดพรีเมียม	ก.พาณิชย์/เกษตร
- ส่งเสริมให้เกิดการกระจายชาวโดยผ่านศูนย์รวบรวมและกระจายชาวที่มีการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์ในแต่ละพื้นที่ที่เป็นเครือข่าย	ก.เกษตร/ พาณิชย์/ เอกชน
- ส่งเสริมให้มีการเก็บเกี่ยวและเก็บรักษาชาวอย่างถูกต้อง	ก.เกษตร

ยุทธศาสตร์ 6- ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

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

ยุทธศาสตร์ 6- ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

โครงการ	เจ้าภาพหลัก
4. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้า ผักผลไม้แบบครบวงจร	ก.พาณิชย์
- เร่งดำเนินการเรื่องระบบการจัดการคุณภาพ GAP สำหรับเกษตรกรที่ส่งออกผักและผลไม้ให้ได้มาตรฐาน รวมทั้งมีการติดตามและประเมินผลอย่างใกล้ชิด	ก.เกษตรฯ / พาณิชย์
- ส่งเสริมให้เกษตรกรเกิดการรวมตัวกันเป็นกลุ่มเพื่อประโยชน์ด้านการต่อรองและการเรียนรู้ในกลุ่มเครือข่าย โดยพิจารณาให้สิทธิประโยชน์พิเศษต่างๆ เช่น การให้คำปรึกษา และการจัดซื้อวัตถุดิบและอุปกรณ์การเกษตร	ก.เกษตรฯ / พาณิชย์
- เร่งส่งเสริมให้เกษตรกรเป็น Contract Farming กับผู้ค้าที่มีศักยภาพโดยได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน	ก.เกษตรฯ
- พัฒนาเทคโนโลยีในการเก็บผลผลิตให้ได้คุณภาพ (Grading / Packaging)	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
4. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์การค้าของสินค้า ผักผลไม้แบบครบวงจร (ต่อ)	ก.พาณิชย์
- เพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ส่งออกผักและผลไม้ในการใช้การเช่าเหมาเรือ / เครื่องบิน (Charter) สำหรับการขนส่งสินค้าปริมาณมาก ๆ	ก. คมนาคม/ พาณิชย์
- สนับสนุนผู้ส่งออกรายย่อยทำการรวมยอดการส่งออกกับผู้อื่นเพื่อให้ปริมาณการขนส่งที่มากขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ในการต่อรองเรื่องอัตราค่าบริการ/การันตีความเพียงพอของระวางและตู้คอนเทนเนอร์ Reefer กับผู้ขนส่งระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์
- ขยายตลาดผักและผลไม้ไทยในต่างประเทศ โดยหาช่องทางจำหน่ายในต่างประเทศให้เพิ่มขึ้นเพื่อลดการพึ่งพาผู้นำเข้าเพียงไม่กี่ราย	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 ในพื้นที่ด่านนอกท่าอากาศยาน เช่น ตลาดไท	ก.พาณิชย์/เกษตร/ เอกชน
- ผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมี One Stop Services สำหรับการส่งออกผักผลไม้	ก.พาณิชย์/คมนาคม

ยุทธศาสตร์ 6 - ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร

โครงการ	เจ้าภาพ
5. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของ	ก.
6. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนแบบครบวงจร	ก. อุตสาหกรรม
7. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของ	ก.
8. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้าไม้และผลิตภัณฑ์ไม้แบบครบวงจร	ก.เกษตรฯ
9. ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้าของสินค้าน้ำตาลทรายแบบครบวงจร	ก. อุตสาหกรรม ม

โครงการ / แผนงานด้านโลจิสติกส์การค้าที่ควรเร่งรัดดำเนินการในปี 2550-2551 (Quick Win)

ยุทธศาสตร์ 1-พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้า	เจ้าภาพหลัก
- จัดตั้งหน่วยงานคณะกรรมการโลจิสติกส์ทางการค้าเพื่อเป็นเจ้าภาพกลางบูรณาการนโยบาย แผนงาน ติดตามการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ทางการค้าและเสนอแนะรัฐบาลให้มีการกำหนด นโยบายให้สอดคล้องกับทิศทางการค้าการลงทุน และโลกาภิวัตน์	ก.พาณิชย์
- เร่งรัดให้เกิดการบูรณาการพัฒนาระบบ Single Window E-Certification และ E-Logistics	ก.คลัง/ พาณิชย์/ เกษตร/ คมนาคม/ ICT/ เอกชน
ยุทธศาสตร์ 2-ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์	
- พิจารณาให้สิทธิพิเศษแก่ LSP ของไทยในการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าภายในประเทศและ ต่างประเทศที่หน่วยงานของรัฐเป็นผู้จัด	ก.พาณิชย์
- เรือเดินภายในประเทศและชายฝั่ง เรือคอนเทนเนอร์ เรือ Ro/Ro เรือห้องเย็น รับขนส่งทางบก และรถไฟระหว่างประเทศ คลังสินค้าปรับอุณหภูมิ 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)

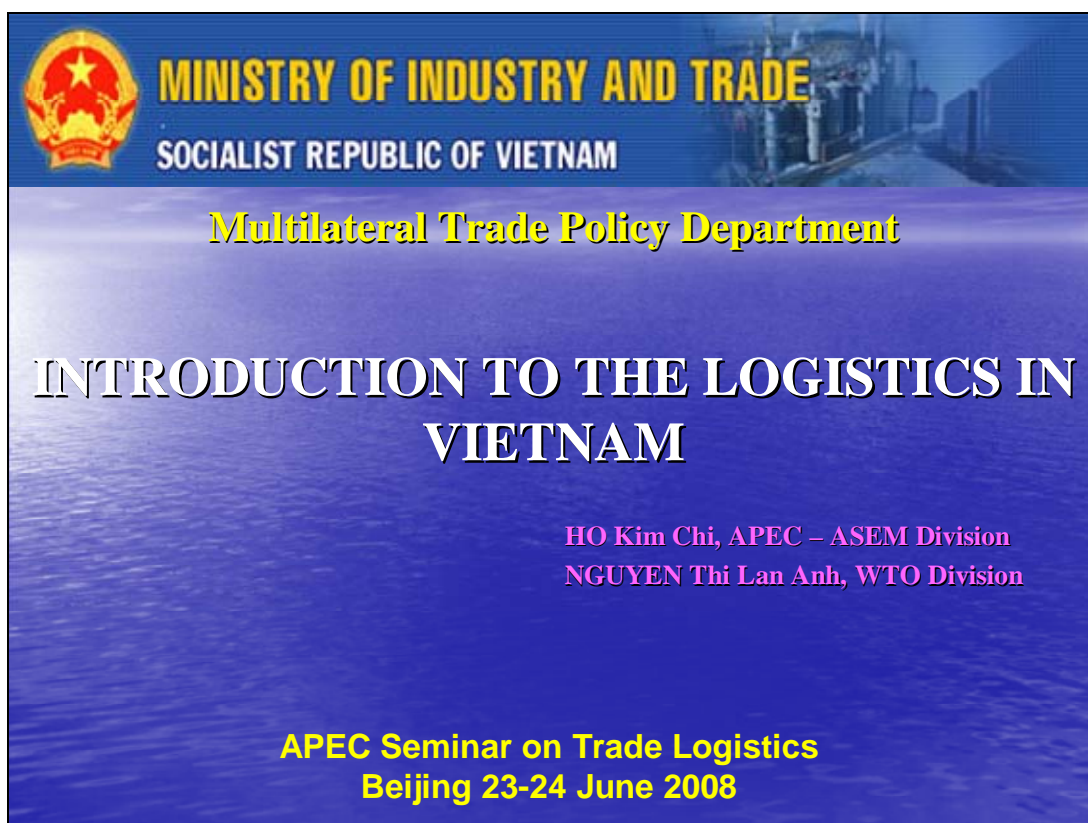
ยุทธศาสตร์ 2-ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์	เจ้าภาพหลัก
- ยกระดับ LSP ให้มีสถานะทางกฎหมาย	ก. พาณิชย์/ คมนาคม/ คลัง/ เอกชน
- ส่งเสริมการจัดทำมาตรฐานให้บริการโลจิสติกส์ในไทย และให้ส่งเสริมให้ LSP มี มาตรฐานสากล	ก.พาณิชย์/ คมนาคม/ อุตสาหกรรม/ เอกชน
ยุทธศาสตร์ 3-เพิ่มศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์การค้าของธุรกิจ	
- จัดทำ Logistics Clinic เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการกลุ่มเป้าหมายให้รู้จักนำองค์ความรู้และวิธี ปฏิบัติด้านโลจิสติกส์ไปใช้ได้จริง	ก.พาณิชย์
- จัดตั้งหน่วยรับเรื่องร้องเรียนเพื่อผลักดันการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ทางการค้าในประเทศ 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/ อุตสาหกรรม/ ศึกษา/ เอกชน

โครงการ / แผนงานด้านโลจิสติกส์การค้าที่ควรเร่งรัดดำเนินการในปี 2550-2551 (Quick Win)

ยุทธศาสตร์ 4-พัฒนาโครงข่ายกระจายสินค้าและความร่วมมือด้านโลจิสติกส์การค้า	เจ้าภาพหลัก
- ส่งเสริมให้ผู้ค้าวัตถุดิบ ผู้ผลิต ผู้จำหน่ายสินค้า และ LSP พัฒนาความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างกันอย่างใกล้ชิด (โดยเฉพาะธุรกิจเป้าหมาย)	ก.พาณิชย์/อุตสาหกรรม/ เอกชน
- เจรจาทับต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าจากไทยเป็นไปโดยสะดวกขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการเสียเวลารอคอยที่ไม่จำเป็น (เช่น การขนส่งข้ามแดนจากไทยกับลาวและกัมพูชา)	ก.พาณิชย์/คมนาคม
- ผลักดันการเจรจาจัดทำความตกลงการค้าและการขนส่งในเส้นทาง R3E (เชียงราย ลาว จีน) และ R3W (เชียงราย พม่า จีน) และเส้นทางขนส่งไทย-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)

ยุทธศาสตร์ 5-พัฒนาบริการสนับสนุนการจัดการโลจิสติกส์ทางการค้า	เจ้าภาพหลัก
- จัดทำฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงให้ทันสมัย	ก.พาณิชย์/คมนาคม/ สภาพัฒนาฯ
- จัดตั้งศูนย์ประสานระวางการขนส่ง (Freight Load Matching Center / Call Center) เพื่อแก้ไขปัญหาสินค้าขาไปและกลับไม่สมดุลย์	ก.พาณิชย์ /คมนาคม/ สมาพันธ์ฯ
- ส่งเสริมการจัดทำบริการประกันภัยและประกันความเสี่ยงทางการเงินแบบครบวงจรเพื่อสนับสนุนกิจกรรม โลจิสติกส์เพื่อการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์/สมาคม ประกันวินาศภัย
ยุทธศาสตร์ 6-ยกระดับประสิทธิภาพการจัดการสินค้ายุทธศาสตร์แบบครบวงจร	
- พิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกทุกขา (เช่น รถพวง) โดยรัฐมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกินจากผู้ขนส่งเพื่อชดเชย	ก.คมนาคม
- ส่งเสริมให้คลังสินค้า / ไซโลวางระบบจัดการคลังให้สอดคล้องกับปริมาณผลผลิตและความต้องการ	ก.พาณิชย์/อุตสาหกรรม
- รวบรวมข้อมูลประเด็นปัญหาด้านการค้าและการขนส่ง และวิธีจัดส่งข่าวจากไทยไปยังตลาดหลักในต่างประเทศ	ก.พาณิชย์ / เอกชน
- จัดตั้งศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์ชาวทอมเมเลิเกรตฟรีเมียม	ก.พาณิชย์/เกษตร
- เพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ส่งออกผักและผลไม้ในการใช้การเช่าเหมาเรือ/ เครื่องบิน (Charter) สำหรับการขนส่งสินค้าปริมาณมาก ๆ	ก. คมนาคม/ พาณิชย์
- สนับสนุนผู้ส่งออกรายย่อยรวมยอดการส่งออกเพื่อให้ปริมาณการขนส่งที่มากขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ในการต่อรองกับผู้ขนส่งระหว่างประเทศ	ก.พาณิชย์



The cover slide features a blue background with a subtle image of a port or industrial facility. At the top left is the emblem of the Socialist Republic of Vietnam. To its right, the text 'MINISTRY OF INDUSTRY AND TRADE' is written in large, bold, yellow capital letters, with 'SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM' in smaller white capital letters below it. In the center, 'Multilateral Trade Policy Department' is written in yellow. The main title 'INTRODUCTION TO THE LOGISTICS IN VIETNAM' is prominently displayed in large, white, serif capital letters. Below the title, the names of the presenters, 'HO Kim Chi, APEC – ASEM Division' and 'NGUYEN Thi Lan Anh, WTO Division', are listed in pink. At the bottom, the event details 'APEC Seminar on Trade Logistics' and 'Beijing 23-24 June 2008' are written in yellow.

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**

- 
- The table of contents slide has a blue background with a subtle image of a sky and clouds. It lists three main sections in large, white, serif capital letters, each preceded by a Roman numeral in yellow: 'I. VIETNAM LEGISLATION ON LOGISTICS', 'II. CURRENT SITUATION', and 'III. PROSPECTS AND SOLUTIONS'.
- 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!**