

Infrastructure & Logistics

for MICE Industry

THAILAND'S MICE
INDUSTRY REPORT

2015

ISSUE

3



สารบัญ Contents

4

นโยบายภาครัฐ
นโยบายการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของไทย

Thailand's Policy
for Transport
Infrastructure Development

5

นโยบายการส่งเสริม
เรื่องระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ
Policy for Logistics
Development

16

ศักยภาพและการเติบโตของ
ระบบโลจิสติกส์ของไทย
Growth and Potential of Thailand's
Logistics Sector

21

การเติบโตของระบบโลจิสติกส์
ของไทย
Growth in Thailand's
Logistics Sector

24

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
ทั้งในอาเซียนและเอเชีย

Snapshot of the Logistics Industry
in ASEAN and Asia

31

ภาพรวมระบบ
โลจิสติกส์ของไทย
Snapshot of Logistics
in Thailand

34

กรณีศึกษา
ระบบโลจิสติกส์
ของญี่ปุ่น
Case Study
Logistics
in Japan

35

ผลประโยชน์ประสิทธิภาพ
โลจิสติกส์ของญี่ปุ่น
Japan's Logistics
Efficiency

ประเด็นด้านโลจิสติกส์
ที่น่าสนใจของญี่ปุ่น
โลจิสติกส์สีเขียว
Japan's Logistics:
Noteworthy Elements
Green Logistics

38 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
จากภายนอก
Third-Party
Logistics Providers:
3PL/TPL

39

ระบบโลจิสติกส์
ของฮ่องกง
Logistics in
Hong Kong

41

ประเด็นด้านโลจิสติกส์ที่น่าสนใจของฮ่องกง
แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของฮ่องกง
Hong Kong's Logistics: Noteworthy Elements
of Logistics Development

42

ปัญหาการประกอบการ
โลจิสติกส์ในฮ่องกง
Challenges for Hong Kong's
Logistics Enterprises

43

แนวโน้มการตลาด
และการแข่งขันของภาคส่วนต่างๆ
ในระบบโลจิสติกส์ของไทย

Thailand's Logistics:
Market Trends
and Competition

52

โมชโลจิสติกส์
MICE Logistics

54

บทสัมภาษณ์

Interview with MICE
Industry Executives

คุณณัฐคม รุ่งรัศมี
Mr. Nuttacom Rungrassamee

ผู้จัดการทั่วไป
บริษัท โรเจอร์ กรุงเทพ จำกัด
General Manager
Rogers Bangkok Co., Ltd.

59

คุณสุทธิชัย เตชนะรุ่งโรจน์
Mr. Suthichai Techanarungroj

กรรมการผู้จัดการ
บริษัท เอพีที โชว์เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด
Managing Director
APT Showfreight (Thailand) Co., Ltd.

64

บทสรุปและ
ข้อเสนอแนะ
Conclusions and
Recommendations



นโยบายภาครัฐ

นโยบายการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย

Thailand's Policy for Transport Infrastructure Development

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญหลักปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน การเพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเตรียมความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจให้มีความเข้มแข็งและเอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของการพัฒนาประเทศในทุกๆ ด้านการมียุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อใช้เป็นกรอบสำหรับการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งจึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งนั้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้

Efficient transport infrastructure development is essential to economic competitiveness and growth potential. Transport infrastructure physically enables economies to function, and can either facilitate or hamper every other development objective a country may pursue. It is therefore critical to implement a national strategy for transport infrastructure development which provides a solid investment framework to ensure that the undertaking progresses efficiently and in line with set targets and objectives.

จากการปาฐกถาหัวข้อ “นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย” โดย พลอากาศเอกประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในงาน Dinner Talk 2015 ของ TCEB (สสปน.) เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2558 ได้เผยแพร่นโยบายยุทธศาสตร์คมนาคมที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานว่า กรอบลงทุนตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง (Action Plan) ในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยภายใต้การบริหารงานของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ซึ่งในปัจจุบันจะให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอย่างบูรณาการ โดยแยกเป็นโครงการระยะเร่งด่วน ปี 2558 (1 ปี) วงเงิน 55,986.64 ล้านบาท และแผนระยะยาว 8 ปี (2558-2565) มีกรอบเงินลงทุนรวมประมาณ 1,912 ล้านล้านบาท

In a speech titled “Thailand’s Policy on Transportation Infrastructure Development” at a Dinner Talk hosted by TCEB on 14 August 2015, Transport Minister Air Chief Marshal Prajin Juntong elaborated on the investment framework underpinning the current administration’s strategic transport infrastructure Action Plan under Prime Minister General Prayut Chan-o-cha. Clearly recognizing the need to develop integrated transport infrastructure, the plan provides short- and long-term coverage, allotting THB 55,986.64 million for use in the immediate term (year 2015) and THB 1.912 trillion over the next eight years (2015-2022).

นโยบายการส่งเสริม เรื่องระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐ

ในช่วงเวลาที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนหลายหน่วยงานนั้นได้ตระหนักถึงความสำคัญ และให้ความสนใจในการพัฒนาระบบด้านการบริการโลจิสติกส์ต่อการสนับสนุนการพัฒนาประเทศค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการสนับสนุนการให้บริการด้านการขนส่ง และการบริหารคลังสินค้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เจริญก้าวหน้า รองรับกับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศเพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์การค้าการลงทุนของโลกมีความเข้มข้นมากขึ้นจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ได้ อย่างไรก็ดีในภาพรวมพบว่า ภาครัฐจะมุ่งเน้นในเรื่องการเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถไฟ ท่าเรือ ถนน ศูนย์กระจายสินค้าหรือคลังสินค้า รวมทั้งด้านการเชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างรูปแบบ (Mode) และกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในขณะที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะมีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งต่างก็เป็นกลไกที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยทั้งสิ้น

Policy for Logistics Development

Policy for
Logistics
Development

In recent years, both public and private sector have become keenly aware of the need for well-developed logistics to enable growth, from improved transportation networks to efficient warehouse management. These structures are also essential for boosting Thailand’s competitiveness as it navigates the tricky waters of accelerated trade and investment in a globalized world. In bigger-picture terms, the public sector has trained its focus on the urgent need to expand basic infrastructure like trains, ports, roads, warehouses and distribution centers, and to integrate the various modes of transport within appropriate legal frameworks. Meanwhile, most logistics businesses tend to focus on their own core specialties, especially in logistics administration. Together, the public and private sector have equally important roles to play in developing Thailand’s logistics sector.

ทั้งนี้บทบาทของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย มาตรการ และแผนงานการส่งเสริมการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ โดยทั่วไปจะประกอบด้วย 4 ด้านหลัก คือ¹

The public sector has issued measures, policies and action plans covering four core elements to guide logistics development¹

1

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ภาครัฐนั้นมีบทบาทหน้าที่สำคัญด้านการวางแผน และตัดสินใจในการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า ท่าอากาศยาน ท่าเรือ การจัดตั้งคลังสินค้าและ ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Hub) เป็นต้น

Physical infrastructure development - One of the state's key roles involves planning and decision-making related to the development of transport infrastructure routes and networks, freight delivery stations, airports, seaports, warehouses, distribution centers, and a Multimodal Transport Hub to ensure connectivity between different modes of transport, etc.

2

การพัฒนาด้านเครือข่าย/ระบบสารสนเทศ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่อเชื่อมโยงข้อมูลและ ข่าวสารระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาคเอกชนอีกทั้ง ภาครัฐอาจมีส่วนช่วยในการกระตุ้นหรือส่งเสริมให้ เกิดมาตรฐานและเอกภาพในการส่งผ่านข้อมูลระหว่างคู่ค้า เอกชนที่อยู่ในเครือข่ายโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน เดียวกัน

Information Network/System Development - The goal here is to develop mechanisms to facilitate information flow between the public and private sectors. The public sector should also help to establish unified standards on how information is transmitted between private sector players in the same supply chain and logistics network.

3

การพัฒนาด้านการกำกับดูแล กฎหมาย และระเบียบต่างๆ ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่ออัตราค่าบริการและแนวปฏิบัติ ในการประกอบการด้านโลจิสติกส์ให้มีความเหมาะสม และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ เช่น การปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย การบังคับใช้กฎหมาย ที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ การปรับลดขั้นตอนที่ไม่ได้ มาตรฐาน การจัดตั้ง One - Stop - Service บริเวณ ชายแดนเพื่อลดเวลาและขั้นตอนการให้บริการ และ ยกย่องมาตรฐานการให้บริการของภาครัฐ เป็นต้น

Developing supervisory structures, laws and regulations - which can directly impact logistics costs - and issuing practical guidelines for logistics operations and competitiveness. This involves updating relevant laws, effectively enforcing existing laws, cutting red tape and inefficient procedures, installing One-Stop Service to speed processing times along border areas and raising public sector service standards, among others.

4

การพัฒนาด้านบุคลากรและวิชาชีพ เพื่อเสริมสร้างและ เพิ่มพูนความรู้ประสบการณ์ด้านโลจิสติกส์ให้แก่บุคลากร ในภาครัฐและภาคเอกชน และส่งเสริมให้มีการยกระดับ มาตรฐานวิชาชีพงานด้านโลจิสติกส์ให้ทัดเทียมกับ นานาประเทศได้

Developing skilled personnel and logistics professionals, both public and private sector, enabling them to gain more practical experience while raising operations to international standards.

1

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย พ.ศ. 2550 - 2554

Thailand's Logistics Development Strategy 2007-2011

สำหรับการกำหนดนโยบายการส่งเสริมเรื่องระบบโลจิสติกส์ของภาครัฐในระดับประเทศนั้น ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ในระดับประเทศแล้ว 2 ฉบับ คือ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยพ.ศ. 2550-2554 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) โดยมีเนื้อหาโดยสรุป ดังนี้

To date, the government has issued two national logistics development plans, a previous plan covering 2007-2011 and the current strategy covering 2013-2017.

การจัดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย พ.ศ. 2550-2554 ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศฉบับแรกนั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะเป็นแกนกลางขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้หารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และภาควิชาการและผลักดันให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้รับการยอมรับว่าเป็นวาระแห่งชาติในการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยได้มีการบรรจุยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยเป็นครั้งแรกไว้ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548 - 2551 และต่อมาได้ปรับปรุงเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย พ.ศ. 2550 - 2554 ขึ้น

Thailand's Logistics Development Strategy 2007-2011 was the country's first plan of its kind, helmed by the National Economic and Social Development Board (NESDB), the core agency tasked with promoting logistics development. The plan began with a series of discussions between the NESDB and relevant public, private and academic entities on logistics development and competitiveness. This process pushed logistics development onto the national agenda and the resulting strategies were incorporated into the State Administration Plan of 2005-2008. Those elements were later reworked and reissued as a dedicated Logistics Development Strategy to cover 2007-2011.

¹ Department of Trade Negotiations. "Liberalizing ASEAN Logistics: Opportunities, Impacts and Adaptations for Thai Enterprises". December 2013.



แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยฉบับนี้ได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยไว้ คือ การมุ่งเน้นการพัฒนาให้มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World-Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) และเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยได้ตั้งเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จากร้อยละ 16 ในปี 2548 ให้เหลือร้อยละ 13 ภายในปี 2553 ในขณะที่ประเทศอื่นอย่าง สหรัฐอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่น ขณะนี้อยู่ที่ระดับร้อยละ 7-11 เท่านั้น ซึ่งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ดังกล่าวนี้มีประเด็นยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาโลจิสติกส์ไทยอยู่ 5 ประการ คือ

The plan set out a vision to guide Thailand's logistics development, focusing on developing world-class capabilities to support the country's endeavor to become an economic and trade hub in the Indochina region. Another overarching objective was to enhance trade facilitation and cost-effectiveness. It also aimed to boost business operators' responsiveness to client needs and their ability to provide secure and reliable service throughout the value chain, while increasing the economic value of the logistics and supporting industries. The plan aimed to cut logistics costs from 16 percent of GDP in 2005 to 13 percent in 2010, looking to the examples of Japan, the USA and some European countries where logistics costs accounted for just 7-11 percent of GDP. To achieve this vision, the first national logistics plan focused on five major targets:

² Nopajit Leungchorsiri. "Thailand's Logistics Development Strategy (2006-2010)". Logistics Strategy, Public Investment Analysis Office, National Economic and Social Development Board (NESDB).

1

การปรับปรุงประสิทธิภาพ
ระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต

Enhancing business
/manufacturing logistics

2

การเพิ่มประสิทธิภาพ
ระบบขนส่งและโลจิสติกส์

Optimizing transport
and logistics networks

3

การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์

Developing logistics
business enterprises

4

การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก
ทางการค้า

Enhancing trade facilitation

5

การพัฒนาข้อมูล
และกำลังคนด้านโลจิสติกส์

Developing information systems
and human resource capacity

ทั้งนี้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า การพัฒนาตามแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยดังกล่าวในช่วงที่ผ่านมา มีความก้าวหน้าที่สำคัญในระดับหนึ่ง 2 ประการ ประการแรกคือ การสร้างความตระหนักดังกล่าวในวงกว้างให้กับผู้ประกอบการไทยที่ดำเนินธุรกิจในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก ได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของการใช้การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพมาเป็นปัจจัยในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และบางส่วนเริ่มมองเห็นและตระหนักว่า การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน หรือการเพิ่มความสามารถในการสร้างหรือดึงดูดค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากห่วงโซ่มูลค่าของตนเองนั้นจะต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมมากขึ้นในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการอื่น หรือการควบคุมกิจกรรมอื่นๆ ในโซ่อุปทาน และประการที่ 2 คือ การเสนอให้มี การจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ (คสช.) เพื่อกำกับและผลักดันให้เกิดการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ โดยเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนขึ้น²

Two advances came about as this plan was implemented. Firstly, awareness grew among a widening circle of Thai enterprises – whether operating nationally, regionally or internationally – of the need for efficient logistics in relation to competitive advantage. Many began to realize that, in order to enhance competitiveness or to generate more economic value from their own supply chains, they must actively manage their relationships with fellow business operators and be able to exercise more control over supply chain activities. Secondly, a proposal was raised to establish a National Logistics Committee as a joint public-private sector working team² to turn strategy into concrete action.



2

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)³

Thailand's Logistics Development Strategy (2013-2017)³

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดภารกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การพัฒนา ให้ครอบคลุมตาม 3 ภารกิจหลัก คือ 1. การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) 2. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยนี้มีประเด็นยุทธศาสตร์สำหรับการพัฒนาโลจิสติกส์ไทยอยู่ 7 ประการ ประกอบไปด้วย

The NESDB's second Thailand Logistics Development Strategy (2013-2017) set out development objectives and tasks covering three major focal areas: 1. Supply Chain Enhancement, 2. Trade Facilitation Enhancement, and 3. Capacity Building and Policy Driving Factors. In turn, these were broken down into seven targeted strategies:

³ The National Economic and Social Development Board. "Thailand's Logistics Development Strategy 2 (2013- 2017)". October 2013. Source: <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/logistic2.pdf>.

1. ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน โดยมีกลยุทธ์หลัก ประกอบด้วย

1. The first strategy Improve supply chain management to create new opportunities and boost potential to capture greater economic value from it, utilizing these strategies:

2. ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน ประเพณีธุรกิจและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เมืองชายแดน ที่มีการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นกลไกสำคัญทำให้การเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม (win-win) ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ (Inclusive Growth) ระหว่างกลุ่มประเทศใน GMS (Greater Mekong Subregion) และเอเชีย โดยมีกลยุทธ์หลัก 4 ประการคือ

2. The second strategy Support trade and service businesses in border cities. These areas regularly interact with their counterparts in neighboring countries, and their development is an important means by which to create a win-win trade situation and promote more inclusive growth among the Greater Mekong Subregion (GMS) countries and Asia. The four major objectives under this strategy include

1.1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From Farms to Forks)

1.2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง

1.1 Support the role of farmers and agricultural enterprises throughout the food and agricultural products supply chain, from farms to forks.

1.2 Boost the supply chain management capacity of Thailand's industrial enterprises and high-potential service businesses.

2.1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าบริเวณชายแดน

2.2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardized CIQ) และแยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน

2.3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ อาชีพ และยกระดับกำลังซื้อของประเทศเพื่อนบ้าน

2.4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เพื่อขยายฐานการผลิตของไทยเข้าไปเป็นส่วนประกอบหลักของโซ่อุปทานของภูมิภาค และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

2.1 Development of trade and service zones ranging 30-50 kilometers from the borders, enabling them to handle increased cross-border trade.

2.2 Development of border checkpoints and rest stops that have trade potential, creating permanent stops meeting international CIQ standards; designating selected checkpoints specifically for checking people and others for checking cargo in order to facilitate cross-border flows.

3. ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่ง หรือเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีการขนส่งสินค้าและจราจรหนาแน่น โดยปรับลดเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link) หรือคอขวด (Bottleneck) ในเส้นทางขนส่งหลัก และเส้นทางสายรองรองรับการหยุดชะงักของโซ่อุปทานจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ในการขนส่งสินค้าความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในระหว่างขนส่ง รวมทั้งสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง ไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยมีกลยุทธ์หลัก 4 ประการคือ

3. The third strategy is to develop transport services and logistics networks to boost efficiency along the more heavily-trafficked routes, from starting point to final destination; eliminate missing links and bottlenecks along these routes; maintain secondary back-up routes should various external risk factors threaten to disrupt the supply chain; increase security and amenities along transportation routes; support greener development by adopting more environmentally-friendly modes of

2.3 Expanding Thailand's manufacturing base and supply chains into the border cities of its neighboring countries, creating jobs, supporting economic development and raising purchasing power within those countries.

2.4 Supporting the development of seaports and the Dawei industrial estate in order to expand Thailand's manufacturing base and integrate it as a key component in the region's supply chains, thereby increasing competitiveness.

3.1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก

3.2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน

3.3 ขยายความสามารถและพัฒนาทบทางของสนามบินสุวรรณภูมิ ให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศได้

3.4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม ในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park) เพื่อให้การก่อสร้างบริการพื้นฐานตรงกับความต้องการของภาคเอกชน

3.1 Develop the capacity and security of cargo transported by road, and routes leading to major trade gateways.

3.2 Support new trade transport routes like inland waterways, and develop energy-conserving methods for seaport operations and dock services.

3.3 Expand the role and capacity of Suvarnabhumi Airport as a Value Creation Facility supporting international business and trade.

3.4 Encourage private sector input in developing networks and industrial zones to serve a diverse array of goods, as

transport; and to align more purposefully with business sector needs. Its key objectives are:

4. ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) อย่างต่อเนื่อง จนได้ระบบสมบูรณ์ และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจนรองรับ โดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

4. The fourth strategy Develop trade facilitation systems, and expedite the continual development and implementation of National Single Window (NSW) as part of a comprehensive, well-functioning system, supported by clear service management mechanisms. The main objectives are:

5. ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้าไปในตลาดที่มีศักยภาพ โดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

well as Freight Villages and Logistics Parks, so that basic services are developed in answer to real business needs.

4.1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System)

4.2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบ NSW มีรูปแบบการบริหารธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสม

4.3 ผลักดันการออกกฎหมาย อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน

4.1 Expedite the development and expansion of electronic links between Regulatory NSW and the Port Community System (comprising port transport businesses and related stakeholders).

4.2 Establish a supervisory agency to direct the management of NSW business models and ensure that the NSW system develops in an efficient and appropriate manner.

4.3 Push to enact laws and regulations governing NSW regulatory transactions and cross-border facilitation.

5.1 ส่งเสริมแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล (International Certificates)

5.2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน

5.3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) โดยการสร้างพันธมิตรทางการค้าระหว่าง LSPs ด้วยกัน และระหว่าง LSPs กับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก

5. The fifth strategy is to support service development and network expansion among logistics enterprises, helping logistics service providers to expand into high-potential markets. Its three main objectives are:

5.1 Support the development of Best Practices and encourage logistics service providers to attain International Certificate standards.

5.2 Support the establishment of Business Consulting Units throughout ASEAN to advise Thai investors.

5.3 Support expansion of networks for logistics service providers (LSPs) by building trade partnerships among LSPs as well as between LSPs and exporters or product manufacturers/ owners.

6. ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System) เพื่อสนับสนุนการสร้างความเป็นมืออาชีพ โดยมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

6.1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอน ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และแนวโน้มนโยบายการจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

6.2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน เพื่อให้มีความรู้และทักษะในการดำเนินธุรกิจ - การค้า ที่สอดคล้องกับการค้าชายแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน

6.3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์

6. The sixth strategy involves implementation of a Human Resource Development System to cultivate professionalism. Its key objectives are:

6.1 Improve teaching and learning methods, aligning them with business sector needs and more environmentally-friendly management practices.

6.2 Develop personnel for border trade zones, with the knowledge and skills required to engage in cross-border business and trade in the GMS region and ASEAN.

6.3 Push to develop and raise the standards of logistics service providers and related personnel.

7. ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผล เพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self-Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ โดยมีกลยุทธ์คือ

7.1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ และระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

7.2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity)

7. The seventh strategy is to develop Monitoring, Evaluation and Self-Improvement Systems and to strengthen organizations and networks tasked with developing and implementing strategies. The main objectives are:

7.1 Develop the ways in which the public sector provides its services, as well as a system of Strategic Key Performance Indicators (KPI) and another system to regularly and continually monitor performance and report results as the action plan is implemented.

7.2 Establish a Center for Continuity to strengthen organizations and networks responsible for ongoing strategy development.



ศักยภาพและการเติบโตของระบบโลจิสติกส์ของไทย

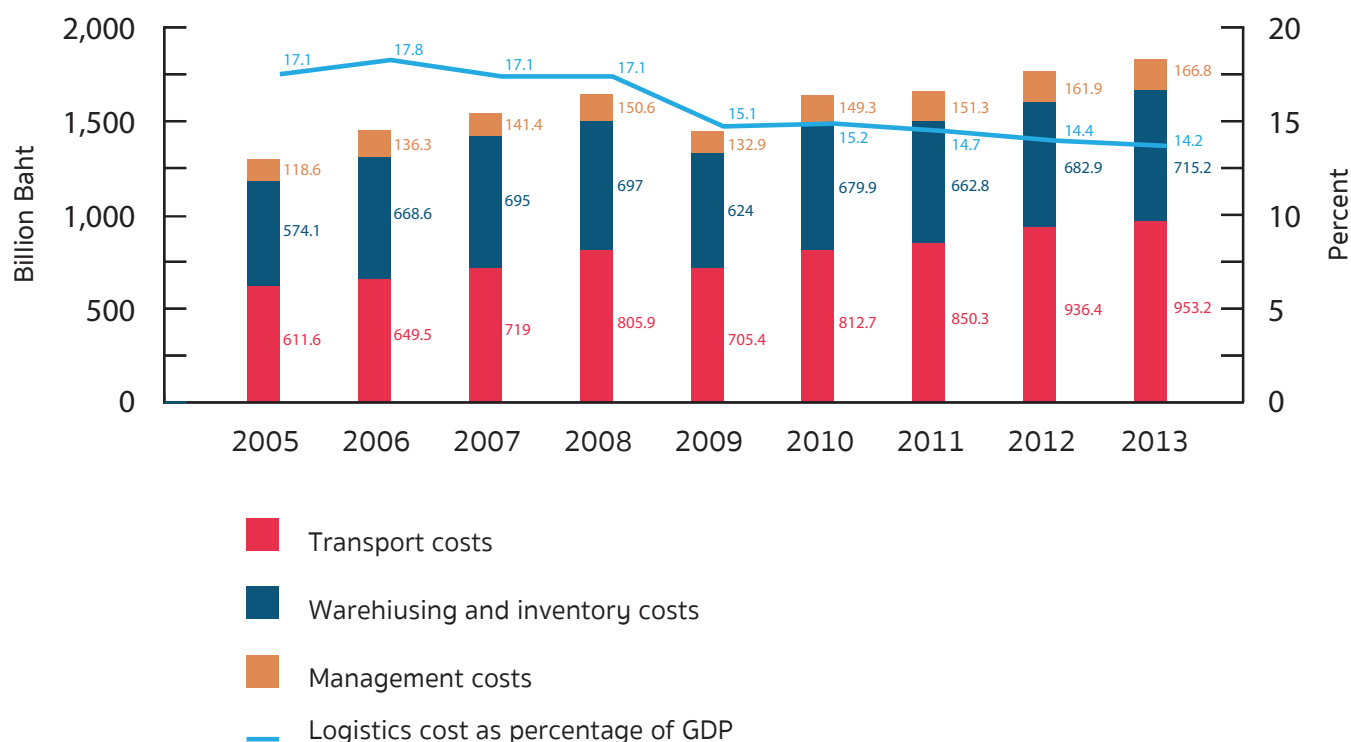
Growth and Potential of Thailand's Logistics Sector

ในการประเมินศักยภาพของบริการโลจิสติกส์ของไทย หากพิจารณาจากสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ (ประกอบด้วยต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการ ต้นทุนเก็บรักษาสินค้าคลังสินค้า และต้นทุนบริหารจัดการ) เทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย ปี 2556 มีมูลค่ารวมประมาณ 1,835.2 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.4 ของ GDP ประกอบด้วย 1) ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 9,583.2 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.4 ของ GDP) 2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคลังสินค้า 715.2 พันล้านบาท (ร้อยละ 5.5 ของ GDP) และ 3) ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 166.8 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.3 ของ GDP) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์เฉลี่ยของประเทศกำลังพัฒนา แต่ถ้าเทียบกับประเทศคู่ค้าสำคัญๆ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ จีน และบราซิลซึ่งมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ที่ต่ำกว่าแล้ว ไทยก็นับว่ามีศักยภาพในบริการโลจิสติกส์น้อยกว่าประเทศคู่ค้าสำคัญข้างต้น ซึ่งการศึกษาของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนาชี้ให้เห็นว่าสาเหตุสำคัญประการหนึ่งเป็นผลจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยที่ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้นเท่านั้น คือ เน้นการจัดส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคเป็นหลัก ในขณะที่ประเทศคู่ค้านั้นมีระบบโลจิสติกส์อยู่ในขั้นก้าวหน้ากว่า คือ มีการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนกระทั่งผลิตสินค้าแล้วเสร็จ และส่งมอบไปสู่ผู้บริโภค ด้วยเหตุนี้ จึงพบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยยังสูงอยู่เมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าอื่นๆ โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งเป็นสมาชิกอาเซียนเหมือนกันแต่ก็ยังมีพัฒนาโลจิสติกส์ก้าวหน้ากว่า

Logistics costs - the cost of transportation, service delivery, inventory holding, warehousing and management as a percentage of national GDP - is a key indicator of the efficiency of a country's logistics sector. A perusal of the data reveals that in 2013, Thailand's logistics costs totaled THB 1,835.2 billion or 14.4 percent of GDP, comprising: 1) transportation costs totaling THB 9583.2 billion (7.4 percent of GDP), 2) warehousing and inventory holding costs totaling THB 715.2 billion (5.5 percent of GDP), and 3) management costs totaling THB 166.8 billion (1.3 percent of GDP). This ranks Thailand among the average for developing countries, and confirms that it is not performing as efficiently as its major trading partners like Malaysia, Singapore, China and Brazil which all have lower logistics costs as a percentage of GDP. A paper by the International Institute for Trade and Development (ITD) indicated that Thailand's logistics networks are still at an early developmental stage, focused primarily on basic manufacturer-to-consumer goods transport. Its major trade partners, on the other hand, have more advanced logistics systems, supporting a broader scope of economic activity from materials purchasing through to manufacturing of the finished goods, and delivery to the end consumer. For this reason, Thailand's logistics costs remain relatively high compared to its major trading partners, including Singapore and Malaysia which are more advanced despite being fellow ASEAN member countries.

ต้นทุนโลจิสติกส์ ของไทย ปี 2548 - 2556

Thailand's Logistics Costs 2005-2013



Source: The National Economic and Social Development Board (NESDB). "Thailand Logistics Report 2014". June 2015.



อย่างไรก็ตามหากพิจารณาในด้าน “ศักยภาพของไทยในการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์อาเซียน” แล้วนั้น ไทยถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีความเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์อาเซียนเนื่องจากมีข้อได้เปรียบประเทศคู่ค้าในภูมิภาคที่สำคัญหลายประการ

However, logistics costs alone are an inadequate reflection of Thailand's potential to become an ASEAN logistics hub as the country possesses numerous advantages compared to some of its regional trading partners.

1

ไทยอยู่ในตำแหน่งที่ดีในการทำหน้าที่เป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เนื่องจากมีความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ทำเลที่ตั้งและ มีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าของภูมิภาค อินโดจีน หรือเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคที่มีอาณาเขต ติดต่อกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ คือ ทิศเหนือ ติดกับประเทศเมียนมาร์และสปป.ลาว ทิศตะวันออก ติดกับสปป.ลาวและกัมพูชา ทิศตะวันตก ติดกับเมียนมาร์ และทิศใต้ติดกับมาเลเซีย โดยมีการ เชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางถนน และทางน้ำ ทั้งยังมีพื้นที่ติดทะเลทั้งทางด้านอ่าวไทยและ ทะเลอันดามันทำให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศ เพื่อนบ้านได้โดยรอบรวมทั้งสามารถเชื่อมต่อจีนตอน ใต้ทางด้านเหนือและเวียดนามทางด้านตะวันออกได้อีก ด้วย ด้วยเหตุนี้จึงมีศักยภาพสูงด้านทำเลที่ตั้งในการเป็น ประตู (Gateway) สู่ออาเซียน

Geographically, Thailand is ideally positioned to be the logistics center of the ASEAN Economic Community (AEC) and a gateway to trade in Indochina. It is a natural hub as it shares borders with so many neighboring countries: Myanmar and Laos to the north, Laos and Cambodia to the east, Myanmar to the west, and Malaysia to the south. It offers connectivity to neighboring countries through roads and waterways, and to the Gulf of Thailand and the Andaman Sea, which further connect it to other countries in a more roundabout fashion. The north of Thailand also offers connectivity with southern China and, towards the east, with Vietnam. With so many geographical advantages, Thailand is well positioned to serve as the gateway to ASEAN.

2

ไทยเป็นศูนย์กลางความร่วมมือเศรษฐกิจภูมิภาคอาเซียน ทั้งนี้หากพิจารณาจากกรอบความร่วมมือเหลื่อมเศรษฐกิจ 5 กรอบ จะพบว่า ไทยเป็นเพียงประเทศเดียวที่อยู่ในทุกกรอบสี่เหลียมเศรษฐกิจ โดยมีลักษณะเป็นหน้าด่านของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ดังนี้ (1) ภาควิชาความร่วมมือสี่เหลียมเศรษฐกิจ (Upper Mekong Economic Cooperation Strategy: UMEC) ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน ระหว่างภาคเหนือของไทยกับภาคใต้ของจีน เวียดนาม และสปป.ลาว (2) ภาควิชาตะวันออก มีความร่วมมือหกเหลียมเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยกับจีนตอนใต้ เวียดนาม สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม และมีความร่วมมือห้าเหลียมเศรษฐกิจ (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ประกอบด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม ไทย และเวียดนาม (3) ภาควิชาตะวันตก มีความร่วมมือเจ็ดเหลียมเศรษฐกิจในอนุทวีปเอเชียใต้ (Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka Thailand Economic Cooperation: BIMSTEC) และ (4) ภาคใต้มีความร่วมมือสามเหลียมเศรษฐกิจ (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)

Thailand is a hub for economic cooperation in ASEAN. It is the only country to be a member of all five economic agreements in the region and, as such, acts as a gateway to Southeast Asia: (1) In the north, Thailand is a part of the Upper Mekong Economic Cooperation Strategy (UMEC), with southern China, Myanmar and Laos, all bordering the Mekong River; (2) Covering the east is the Greater Mekong Subregion or GMS framework between the northeast of Thailand and southern China, Myanmar, Laos, Cambodia and Vietnam, as well as the five-member Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy or ACMECS comprising Cambodia, Laos, Myanmar, Thailand and Vietnam; (3) To the west, there is the Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka-Thailand Economic Cooperation or BIMSTEC agreement and, (4) in the south, Thailand is part of the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle or IMT-GT.

3

ไทยเป็นศูนย์กลางและมีเส้นทางเชื่อมโยงคมนาคมกับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงหลายเส้นทาง โดยเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่ผ่านประเทศไทย ประกอบด้วย (1) เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (R3E) เป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-ลาว-จีนตอนใต้ (คุนหมิง - ห้วยทราย - เชียงของ) (2) เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (R3W) เป็นเส้นทางระหว่างไทย - เวียดนาม - จีนตอนใต้ (เชียงตุง - ท่าซี้เหล็ก - แม่สาย) (3) เส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (R9) เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามันผ่านเวียดนาม ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม (มะละแหม่ง - เมียววะดี - แม่สอด - มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - เว้ - ดานัง) (4) เส้นทางเศรษฐกิจแนวใต้ (R1) เชื่อมโยงเส้นทางระหว่างไทย - กัมพูชา - เวียดนาม

Thailand is a geographical hub with many connective transport links to other countries in the Greater Mekong Subregion. The numerous Economic Corridors passing through Thailand include: (1) the North-South R3E corridor connecting Thailand, Laos and southern China (through Kunming-Huai Sai-Chiang Khong), (2) the North-South R3W connecting Thailand, Myanmar and southern China (through Chiang Tung-Tha Khi Lek-Mae Sai), (3) the East-West R9 corridor connecting the South China Sea to the Andaman Sea with Myanmar, Thailand, Laos and Vietnam (through Malamang-Myawady-Mae Sod -Mukdahan-Sawanakhet-Hue-Danang),

(อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้) และ (5) เส้นทางเศรษฐกิจแนวใต้ (R10) ระหว่างไทย กัมพูชา (ตราด - เกาะกง - นามคาน)

(4) the Southern R1 corridor connecting Thailand, Cambodia and Vietnam (through Aranyaprathet-Poi Phet-Phnom Penh-Ho Chi Minh City, and (5) the Southern R10 corridor connecting Thailand and Cambodia (through Trat-Koh Kong-Nam Khan).

4

ไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคที่เน้นการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ/การค้าระหว่างประเทศสูง ทั้งยังมีปัจจัยเสริมจากการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ในภูมิภาคอันเนื่องมาจากความตกลงการค้าเสรีในกรอบต่างๆ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่ช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคให้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

Thailand is a business and trading hub in a region that revolves around export and import activity. In terms of international trade, Southeast Asia and China have enjoyed high growth rates, supported by a complex web of regional economic activity thanks to the many trade agreements and economic frameworks in place, and all of this is set to accelerate further once the ASEAN Economic Community is launched. Already, forthcoming regional integration under the AEC has been spurring economic activity among the countries as its launch approaches.

5

ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกและอากาศในภูมิภาคเนื่องจากไทยมีความพร้อมด้าน โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ คือ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยผ่านช่องทางของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) รวมทั้งงบประมาณของรัฐบาลในโครงการเร่งด่วนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ

Thailand is also a regional transport and aviation hub with good basic infrastructure and trade facilitation mechanisms in connection with neighboring countries. Crucially, it benefits from government policy to promote investment in logistics businesses through Board of Investment (BOI) initiatives, as well as the government's own massive investments in the new transport infrastructure development project now underway.

การเติบโตของระบบโลจิสติกส์ ของไทย

Growth in Thailand's Logistics Sector

จากการศึกษาการเติบโตของระบบโลจิสติกส์ของไทยของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา พบว่า หากพิจารณาในแง่ของโครงสร้างธุรกิจ ในปี 2556 มีจำนวนผู้จดทะเบียนในธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมด 11,377 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ที่มีจำนวนผู้จดทะเบียนในธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมด 11,369 ราย คิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตที่ร้อยละ 0.07 ในส่วนของรายได้หรือยอดขายนั้น ในปี 2556 ธุรกิจโลจิสติกส์มีรายได้หรือยอดขายทั้งสิ้น 391,703 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ที่มีรายได้หรือยอดขายรวมทั้งสิ้น 390,865 ล้านบาท คิดเป็นขยายตัวร้อยละ 0.21

According to a study by the International Institute for Trade and Development (ITD) on growth in Thailand's logistics sector, a look at the business landscape in 2013 showed a total of 11,377 registered logistics businesses, up from 11,369 in 2012, or a 0.07 percent increase. The sector earned 391,703 million baht in revenue in 2013, up 0.21 percent from 2012 which posted 390,865 million baht.

และหากพิจารณาถึงกระแสการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ พบว่า การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเฉพาะในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ในไทยนั้นเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกประกาศเพื่อการส่งเสริมการลงทุนว่าด้วยกิจการบริการและสาธารณูปโภค โดยกิจการดังกล่าวรวมถึง ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย กิจการศูนย์จัดการจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ กิจการขนส่งท่าเรือและกิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และกระแสการเปิดเสรีภายใต้กรอบ AFAS ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยจะเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 ในปี 2556 ที่ส่งผลให้การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นไปอย่างต่อเนื่อง และในจำนวนเงินลงทุนที่มากขึ้นเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ โดยมีอัตราขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 12.22 ต่อปี

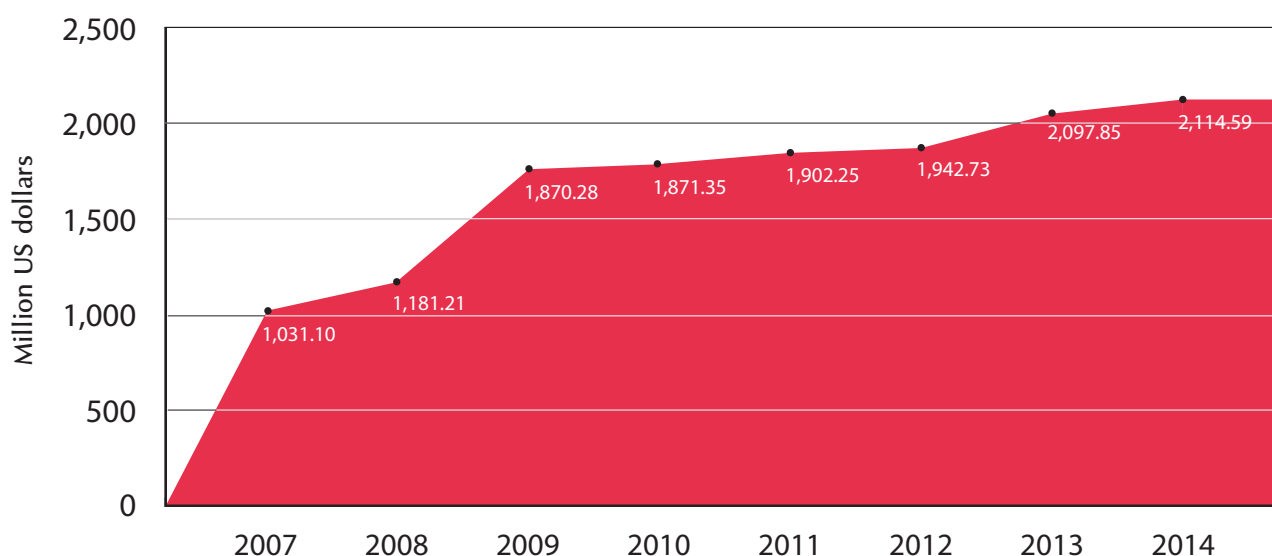
In terms of investment flows in transport- and logistics-related businesses, direct foreign investment (FDI) has grown significantly since 2008. This was likely due to BOI initiatives spurring investment in services and public utilities. These included an international goods distribution center with an updated operating system, an international center for purchasing parts and products, activities to enhance seaports and logistics for industrial zones, and the trend towards liberalization under the ASEAN Framework Agreement on Service (AFAS), which allowed ASEAN member countries to hold shares of up to 70 percent, in 2013. These resulted in increased direct foreign investment, expanding at an average of 12.22 percent annually.

Number of registered logistics businesses

	2012	2013
Number of Registered Businesses	11,369	11,377
Revenue	390,865 million baht	391,703 million baht
Rate of Change	0.07 %	0.21%

Source: International Institute for Trade and Development (ITD). "Benefits and Opportunities of the ASEAN Framework Agreement on Service (AFAS) in the Transport Logistics Sector". 2015.

Foreign Direct Investment in the Transport and Logistics Sectors



Source: Bank of Thailand. Foreign direct investment in Thailand, by business type (in US dollars).



การศึกษาของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนาชี้ให้เห็นว่า ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มที่จะเติบโตต่อเนื่อง โดยปัจจัยสำคัญที่มีส่วนช่วยผลักดันและเกื้อหนุนให้ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มที่จะเติบโตต่อเนื่องได้นั้น มาจากปัจจัยต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ ปัจจัยสำคัญภายในที่สำคัญได้แก่ การฟื้นตัวของอุตสาหกรรม การลงทุนจากต่างประเทศจากการขยายฐานการผลิตและศูนย์กระจายสินค้าสู่ภูมิภาคต่างๆ การขยายตัวของความเป็นเมืองและการท่องเที่ยวทำให้ความต้องการใช้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ปรับตัวสูงขึ้น รวมทั้งการสนับสนุนจากภาครัฐที่มีแผนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์จะช่วยเสริมให้ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศมากยิ่งขึ้นในอนาคต ขณะที่ปัจจัยสำคัญภายนอกที่สำคัญ คือ แรงสนับสนุนจากการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และความร่วมมือในกรอบ ASEAN Plus กับประเทศพันธมิตรนอกอาเซียน เช่น ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน ซึ่งจะส่งเสริมการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว ตลอดจนความร่วมมือในด้านอื่นๆ ระหว่างกันภายในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนที่จะเติบโตขึ้นอย่างมาก เป็นสำคัญ ประกอบกับการผ่อนคลายกฎระเบียบด้านการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบ AEC ก็ยังเอื้อให้เกิดการขยายตัวของภาคโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้นได้อย่างต่อเนื่อง

The International Institute for Trade and Development (ITD) study projected that Thailand's logistics businesses will experience continual growth, helped on by various factors, both internal and external. Notable internal factors include the recovery of industrial sectors; foreign investment through expansion of manufacturing bases and goods distribution centers in different regions; urbanization, and tourism - all of which help to increase demand for logistics services - as well as government support and its massive transport infrastructure project which promises to develop more efficient logistics networks and reduce costs in the future. Key external factors include forthcoming integration under the ASEAN Economic Community (AEC) and cooperation under the ASEAN Plus framework with non-ASEAN countries, such as the ASEAN-China trade liberalization framework, which will stimulate trade, investment and tourism. Meanwhile, other avenues for cooperation and partnership within the region will expand, especially border-area trade which is expected to grow substantially, due to the easing of certain cross-border transport regulations within the AEC, further boosting the growth of the logistics sector on an ongoing basis



สถานการณ์ของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ทั้งในอาเซียนและเอเชีย

Snapshot of the Logistics Industry in ASEAN and Asia

การเคลื่อนตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจโลกมาอยู่ที่เอเชียในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ได้ส่งผลให้การค้าสินค้า การค้าบริการ ตลอดจนการลงทุนในเอเชียและอาเซียนโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านรอบประเทศไทยขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งในด้านมูลค่าตลาด จำนวนผู้ประกอบการ และประเภทของธุรกิจในแต่ละสาขาให้มีการแตกกิจกรรมย่อยออกไป สะท้อนถึงความสำคัญของภูมิภาคเอเชียและอาเซียนทั้งในฐานะที่เป็นฐานการผลิตสำคัญ และตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของโลก และนับว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ผลักดันให้เอเชียและอาเซียนมีศักยภาพในการก้าวสู่ความเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญของโลกในปัจจุบันได้ ซึ่งประเทศต่างๆ ในเอเชียและอาเซียนต่างก็มีนโยบายพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อสร้างรายได้และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศตนเพื่อรองรับกับกระแสการขยายตัวของการค้าสินค้า การค้าบริการ ตลอดจนการลงทุนในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ผลจากการศึกษาของธนาคารโลก พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางเรือที่ลดลงร้อยละ 1 จะช่วยเพิ่มส่วนแบ่งทางการค้าให้กับผู้ส่งออกได้ถึงร้อยละ 5 - 8 และหากต้นทุนการขนส่งโดยรวมลดลงร้อยละ 10 จะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าได้ถึงร้อยละ 20⁴

In the past decade, much of the world's economic activity was concentrated in Asia, generating substantial expansion in investment, and trade in goods and services. Regionally, Thailand's neighboring countries saw robust expansion, in terms of market value and an increase in both number and type of enterprises being established, in ever more specialized fields. This activity reflects the importance of Asia and ASEAN not only as a major manufacturing base but as one of the world's biggest consumer markets. Growth during this period enabled the region to take its place among the world's major logistics hubs, with still more potential and capacity ready to be tapped. Each country in Asia has its own logistics development policy in place, aimed at generating revenue and building competitiveness to support their engagement in the expanding trade in goods and services while increasing their capacity to attract a healthy share of the investment dollars directed at the region. A World Bank study found that a one percent decrease in seaport logistics costs increases export trade by 5 to 8 percent; and if overall transport costs were lowered by 10 percent, there would be a corresponding 20 percent increase in trade⁴.

⁴ Department of Primary Industries and Mines. "Progress in Logistics". Source: <http://www.dpim.go.th/articles/article?catid=136&articleid=330>.

มูลค่าการค้าของโลกแยกตามภูมิภาค ปี 2556

แยกตามภูมิภาค ปี 2556

Intra- and inter-regional merchandise trade, 2013

Unit: billion US Dollars

	North America	Central and South America	Europe	Common wealth of Independent States (CIS)	Africa	Middle East	Asia	World
World	3,082	782	6,669	566	618	760	5,423	18,301
North America	1,189	216	368	19	40	78	501	2,418
Central and South America	178	195	121	9	20	18	178	736
Europe	506	129	4,560	253	222	220	667	6,646
Commonwealth of Independent States (CIS)	33	9	407	149	13	19	139	779
Africa	54	30	216	2	97	18	160	602
Middle East	110	11	143	6	38	135	703	1,347
Asia	1,012	191	855	128	188	270	3,076	5,773

Source: World Trade Organization (WTO). International trade statistics 2014: Intra- and inter-regional merchandise trade, 2013

โดยทั่วไปแล้วประเทศที่มีขนาดพื้นที่ของประเทศใหญ่มักจะมีความเชี่ยวชาญโลจิสติกส์ทางบกและอากาศ ส่วนประเทศที่มีขนาดพื้นที่เล็กหรือเป็นเกาะ มักจะชำนาญโลจิสติกส์ทางน้ำและอากาศ ความสำเร็จในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา พบว่า มักจะประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก คือ (1) Physical Distribution หรือการส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค (2) Internally Integrated Logistics หรือการเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัท ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนส่งถึงมือผู้บริโภค (3) Externally Integrated Logistics การเชื่อมโยงองค์กรต่างๆ ในห่วงโซ่อุปทานเข้าด้วยกัน และ (4) Global Logistics Management หรือการจัดซื้อวัตถุดิบและจัดส่งสินค้าครอบคลุมทั่วโลก ทั้งนี้ความสำเร็จในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ข้างต้น ได้ทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ลดต่ำลงเหลือเพียงร้อยละ 7 - 10 ของ GDP เท่านั้น

Generally, countries with more land area tend to develop logistics expertise in land and air transport, while smaller countries and island nations become more expert in sea and air transport. Judging from past examples, successful logistics development tends to involve four major elements: (1) Physical distribution, or freight transport of goods to consumers, (2) Internally Integrated Logistics, or internal connectivity in an enterprise's systems, overseeing the whole chain from materials sourcing to end-consumer delivery, (3) Externally Integrated Logistics, which involves different types of connectivity throughout the supply chain, and (4) Global Logistics Management, a system in place to oversee global transactions from materials sourcing to end-consumer delivery around the world. The more efficient these elements, the lower logistics costs can be, such as in Japan, the US and some European countries whose logistics costs are just 7-10 percent of GDP.

อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการโลจิสติกส์ในเอเชียนั้นมีการแข่งขัน และมีความซับซ้อนแตกต่างจากการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภูมิภาคอื่น เช่น ยุโรปค่อนข้างมาก เนื่องจากประเทศในเอเชียต่างมีระดับของการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ต่างกันมาก ส่งผลให้การบริหารจัดการโลจิสติกส์ในเอเชียแต่ละประเทศมีความแตกต่างค่อนข้างสูง ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ อันได้แก่ระบบสาธารณูปโภค รวมทั้งโครงข่ายการขนส่ง สาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐานที่มีใช้ทางกายภาพ ได้แก่ ระเบียบพิธีการศุลกากร ระบบการประสานงานของระบบราชการ โดยเฉพาะด้านระบบกฎหมาย นโยบายของรัฐบาล และระดับการใช้ระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

In any case, logistics management in Asia is very competitive and substantially more complex compared to regions like Europe, because Asian countries are each at vastly different stages of economic development. Subsequently, their level of logistics development also varies widely, whether in terms of physical infrastructure like public utilities and transportation networks, or non-physical structures like customs regulations, the level of coordination among state agencies - especially where laws and government policies are concerned - and how developed e-commerce is in a given country, among other factors.

จากผลการจัดอันดับการแข่งขันทางด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพของประเทศต่างๆ ทั่วโลก 144 ประเทศ ในปี 2557-2558 โดย The World Economic Forum (WEF) พบว่า ประเทศที่ได้รับการจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีความพร้อมหรือมีคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ในการแข่งขันในการทำธุรกิจมากที่สุดในเอเชีย 3 อันดับแรก คือ ฮองกง (อันดับ 1) สิงคโปร์ (อันดับ 2) และ ญี่ปุ่น (อันดับ 6) สำหรับไทยนั้นถูกจัดเป็นประเทศที่มีความพร้อมหรือมีคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม ในการแข่งขัน อยู่ในลำดับที่ 48 จากประเทศต่างๆ 144 ประเทศทั่วโลก และเป็นประเทศที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานในการแข่งขันในการทำธุรกิจมากที่สุดในอันดับที่ 3 ในอาเซียน รองจาก สิงคโปร์ และมาเลเซีย

The World Economic Forum (WEF) ranked 144 countries around the world according to the competitiveness of their physical infrastructure, and in 2014-2015, the three economies in Asia with the highest-ranking infrastructure and business competitiveness were Hong Kong (ranked first), Singapore (second) and Japan (sixth). Thailand ranked 48th out of 144 countries globally, and third among ASEAN countries, behind Singapore and Malaysia.

อันดับของประเทศที่มีความพร้อม ของโครงสร้างพื้นฐานในการแข่งขัน

Ranking: Infrastructure Readiness and Competitiveness

Hong Kong	1	Malaysia	25	India	87
Singapore	2	China	46	Philippines	91
Japan	6	Thailand	48	Laos	94
Taiwan	11	Indonesia	56	Cambodia	107
South Korea	14	Vietnam	81	Myanmar	137

Source: World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2014-2015.

เมื่อพิจารณารายละเอียดการจัดอันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน โดยแยกตามโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม 4 ประเภท คือ ด้านถนน ราง ทำเรือ และท่าอากาศยาน ของประเทศต่างๆ ในเอเชียที่สำคัญ พบว่า ญี่ปุ่นถือเป็นประเทศที่มีคุณภาพของระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของโลก ขณะที่ สิงคโปร์ถือเป็นประเทศที่มีคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางเรือ/ท่าเรือในลำดับที่ 1 และ 2 ของโลก ตามลำดับ สำหรับไทยนั้นถือว่ามีคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่งอยู่ในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งในเอเชียและอาเซียนเป็นส่วนใหญ่ โดยไทยได้รับการจัดอันดับเป็นประเทศที่มีคุณภาพของการขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง/รถไฟ การขนส่งทางเรือ/ท่าเรือ และการขนส่งทางอากาศ ในอันดับที่ 50 74 54 และ 37 ของโลกตามลำดับ

The report ranked infrastructure quality among Asian countries, according to the main transport modes of road, rail, sea and air. Japan's rail infrastructure topped the world ranking, while Singapore ranked first globally for its air transport infrastructure and second for its seaports. Thailand was ranked around the middle, in relation to its main Asian and ASEAN trading partners. Globally, Thailand's road infrastructure ranked 50th, rail transport 74th, seaport infrastructure 54th and air transport 37th.

การจัดอันดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน โดยแยกตามโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม

Infrastructure quality rankings, by transport mode

	Basic Infrastructure			
	Road transport	Rail transport	Shipping and Seaports	Air transport
Cambodia	93	98	97	106
China	49	17	53	58
Hong Kong	7	3	4	3
India	76	27	76	71
Indonesia	72	41	77	64
Japan	10	1	26	27
South Korea	18	10	27	31
Laos	68	n/a	129	82
Malaysia	19	12	19	19
Myanmar	134	94	125	137
Philippines	87	80	101	108
Singapore	6	n/a	2	1
Taiwan	12	7	25	36
Thailand	50	74	54	37
Vietnam	104	52	88	87

Source: World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2014-2015.

ข้อมูลรายงานดัชนีตัวชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ที่จัดทำโดยธนาคารโลก ชี้ให้เห็นว่าความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในเกณฑ์ดี โดยในปี 2557 ไทยถูกจัดเป็นอันดับที่ 35 จาก 155 ประเทศทั่วโลก โดยเกณฑ์ชี้วัด ได้แก่ พิธีการศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งระหว่างประเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า และความตรงต่อเวลาของบริการ ซึ่งแม้ว่าไทยยังเป็นรองประเทศคู่แข่งที่สำคัญในภูมิภาค เช่น สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮองกง เกาหลีใต้ จีน และมาเลเซีย แต่ความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยก็ยังคงอยู่ในอันดับที่สูงกว่ากว่าเวียดนาม อินโดนีเซีย อินเดีย และฟิลิปปินส์

อย่างไรก็ตามรายงานโครงการการศึกษาการแสวงหาประโยชน์และโอกาสจากความตกลงการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Service: AFAS) ในภาคธุรกิจการขนส่งโลจิสติกส์ของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนานั้นระบุว่า หากพิจารณาถึงผลการแบ่งระดับการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของธนาคารโลก ในปี 2557 แล้วจะพบว่า ในปี 2557 ไทยนั้นถูกแบ่งระดับการประเมินในระดับที่แย่ลง คือ ในปี 2553 ไทยจะอยู่ในกลุ่ม Logistics Friendly เช่นเดียวกับสิงคโปร์ และมาเลเซีย แต่ในปี 2557 ไทยกลับถูกจัดให้อยู่ในกลุ่ม Consistent Performers แทนสะท้อนให้เห็นว่าความสามารถทางการแข่งขันของไทยอยู่ในระดับที่ด้อยลงจากเดิมหรืออาจจะเป็นได้ว่าประเทศอื่นๆ มีระดับการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้น ขณะที่ไทยมีระดับที่เท่าเดิมหรืออาจจะเพิ่มขึ้นในระดับที่ค่อนข้างน้อยกว่าประเทศอื่นๆ จึงส่งผลให้ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ด้อยลงกว่าเดิม

ทั้งนี้สาเหตุส่วนหนึ่งเป็นเพราะระบบโลจิสติกส์ของไทยยังขาดการบูรณาการในการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ อันได้แก่ ระบบสาธารณูปโภค รวมทั้งโครงข่ายการขนส่งอย่างเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากการพัฒนาด้านโลจิสติกส์นั้นนอกจากจะต้องปรับปรุงไม่เฉพาะในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเท่านั้น แต่ยังต้องรวมถึงการปรับปรุงในด้านกฎระเบียบและประสิทธิภาพของระบบราชการ และธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งระบบสารสนเทศที่เชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจด้วย⁵

According to the World Bank's Logistics Performance Index (LPI) evaluating competitiveness, in 2014 Thailand ranked 35th among 155 countries worldwide. Performance indicators evaluated customs, infrastructure, international shipments, logistics competence (both public and private sector), tracking and tracing, and timeliness. Although Thailand still lagged behind major trading partners like Singapore, Japan, Hong Kong, South Korea, China and Malaysia, it managed to stay ahead of Vietnam, Indonesia, India and Philippines.

As pointed out in the International Institute for Trade and Development's (ITD) report "Benefits and Opportunities of the ASEAN Framework Agreement on Service (AFAS) in the Transport Logistics Sector", Thailand's ranking has worsened since 2010. In that year, the World Bank categorized Thailand in the Logistics Friendly group along with Singapore and Malaysia, whereas in 2014 it was bumped into the lower Consistent Performers group. This may indicate that Thailand's competitiveness had dropped, or that other countries simply developed their logistics competitiveness more than Thailand did in the same time period.

A reason for this slip in the rankings could be because Thailand's logistics systems lack the kind of integration that would enable it to make more efficient use of its physical infrastructure, public utilities and transportation networks. Effective logistics requires not just developed physical infrastructure but also intangible elements like streamlined laws and regulations, and efficient procedures and business operations. It also requires advanced information networks to connect the various relevant agencies, facilitating business activity and movement⁵.

⁵ Department of Trade Negotiations. "Service Businesses: Logistics". March 2012. Source: <http://www.dtn.go.th/files/94/Media/Mk/Logis29-05-55.pdf>.

เปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย พ.ศ. 2557

Logistics Performance Index (LPI), Asia 2014

	World Ranking	Logistics Performance Index						
		Total Score	Customs	Transport Infrastructure	International Shipments	Logistics Competence	Tracking and Tracing	Timeliness
Asia Pacific		2.85	2.69	2.74	2.87	2.79	2.84	3.17
Singapore	5	4	4.01	4.28	3.7	3.97	3.9	4.25
Japan	10	3.91	3.78	4.16	3.52	3.93	3.95	4.24
Hong Kong	15	3.83	3.72	3.97	3.58	3.81	3.87	4.06
South Korea	21	3.67	3.47	3.79	3.44	3.66	3.69	4
Malaysia	25	3.59	3.37	3.56	3.64	3.47	3.58	3.92
China	28	3.53	3.21	3.67	3.5	3.46	3.5	3.87
Thailand	35	3.43	3.21	3.4	3.3	3.29	3.45	3.96
Vietnam	48	3.15	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49
Indonesia	53	3.08	2.87	2.92	2.87	3.21	3.11	3.53
India	54	3.08	2.72	2.88	3.2	3.03	3.11	3.51
Philippines	57	3	3	2.6	3.33	2.93	3	3.07
Cambodia	83	2.74	2.67	2.58	2.83	2.67	2.92	2.75
Laos	131	2.39	2.45	2.21	2.5	2.31	2.2	2.65
Myanmar	145	2.25	1.97	2.14	2.14	2.07	2.36	2.83

Source: The World Bank. Logistics Performance Index 2014.

ภาพรวมระบบ โลจิสติกส์ของไทย

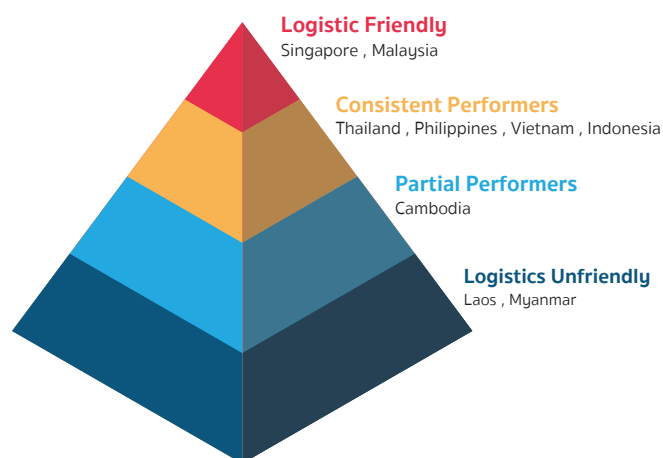
Snapshot of Logistics in Thailand

ธนาคารโลกได้มีการศึกษาจัดทำดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) เพื่อประเมินประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ โดยประกอบด้วย 6 ปัจจัย ได้แก่ พิศุลกากร (Customs) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การขนส่งระหว่างประเทศ (International shipments) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics competence) ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า (Tracking and tracing) และการส่งมอบสินค้าตรงเวลา (Timeliness)

In its Logistics Performance Index (LPI), the World Bank evaluated the efficiency and capability of Thailand's logistics competitiveness based on six factors: customs, infrastructure, international shipments, logistics competence, tracking and tracing systems, and timeliness of service and delivery.

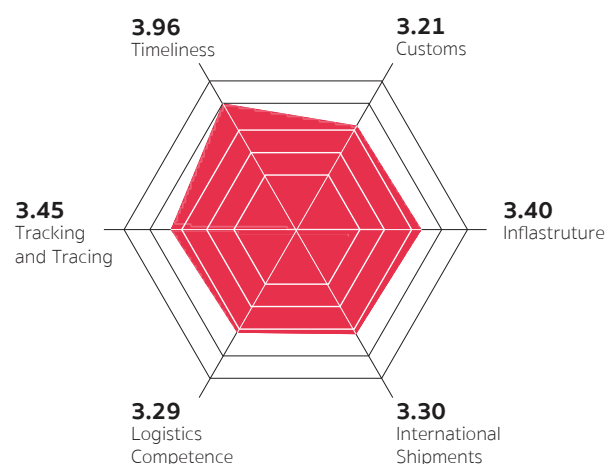
การจัดกลุ่มประเทศในอาเซียน ตามประสิทธิภาพโลจิสติกส์

ASEAN Logistics Performance Groupings



ผลประเมินประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ของไทย

Thailand's Logistics Efficiency



Source: World Bank. Connecting to Compete 2014, Trade Logistics in the Global Economy.

ผลการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของไทยในปี 2557 พบว่าอยู่ในลำดับที่ 35 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.43 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ดี ถือว่ามีประสิทธิภาพดีกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับอินโดนีเซีย อินเดีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม แต่ยังเป็นรองสิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮองกง มาเลเซีย และจีน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากการแบ่งกลุ่มตามระดับการประเมินแล้ว พบว่าไทยอยู่ในกลุ่ม Consistent Performers ซึ่งเป็นระดับเดียวกับฟิลิปปินส์ เวียดนาม และอินโดนีเซีย ในขณะที่สิงคโปร์และมาเลเซียจัดอยู่ในกลุ่ม Logistics Friendly ที่มีประสิทธิภาพมากกว่า

2014, Thailand ranked 35th out of 160 countries worldwide, with an average score of 3.43, a respectable position indicating greater logistics efficiency compared to Indonesia, India, Philippines and Vietnam, although still lagging behind Singapore, Japan, Hong Kong, Malaysia and China. However, in its “qualitative” ranking, Thailand was placed in the Consistent Performers group, along with Philippines, Vietnam and Indonesia, while Singapore and Malaysia were placed in the higher-performing Logistics Friendly group.

เมื่อพิจารณาประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของไทยในรายละเอียด พบว่าปัจจัยที่มีประสิทธิภาพค่อนข้างต่ำ ได้แก่ ประเด็นเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร (3.21 คะแนน) โดยมีข้อจำกัดด้านกฎหมาย กวาระเบียบ การตีความเพื่อบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกัน ตลอดจนขั้นตอนการตรวจสอบมาตรฐานสินค้าก่อนอนุญาตนำเข้าซึ่งมีหน่วยราชการเกี่ยวข้องหลายแห่ง และประเด็นด้านสมรรถนะของผู้ให้บริการในประเทศ (3.29 คะแนน) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดย่อม มีเงินทุนหมุนเวียนจำกัด และยังไม่มีการพัฒนาระบบบริหารจัดการที่เป็นสากลมากนัก ทำให้ขาดศักยภาพในการแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการซึ่งเป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ โดยปัจจัยที่จัดว่ามีประสิทธิภาพดีกว่า ได้แก่ การจัดส่งสินค้าที่ทำได้ตรงเวลา (3.96 คะแนน) และระบบติดตามตรวจสอบสินค้า (3.45 คะแนน)

สาเหตุสำคัญสำหรับปัญหาการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยเนื่องมาจากการบูรณาการร่วมกันทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อให้สามารถบรรลุผลตามเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ที่ได้ตั้งไว้ ส่งผลต่อเนื่องให้การประกอบการโลจิสติกส์ยังขาดประสิทธิภาพและมีต้นทุนสูง ทั้งนี้ผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยยังจำเป็นต้องมีการพัฒนา ปรับตัว ตลอดจนเสริมศักยภาพเพื่อรองรับการเปิดเสรีตามกลไกตลาดที่จะต้องเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งระบบโลจิสติกส์จะถูกนำมาใช้เป็นกลยุทธ์สนับสนุนที่สำคัญในการตอบสนองและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องต่อไป

A perusal of the scores shows that Thailand is underperforming in relation to customs (scoring 3.21), indicating the complexity of its regulations and the difficulty of enforcing them, as existing rules are often open to interpretation. Thailand is also bogged down by complicated procedures in relation to product inspections and standards, which must be passed before import certificates are issued, involving a number of different state agencies. Another underperforming area is in logistics competence (scoring 3.29), as most of Thailand's logistics service providers are very small or medium-sized enterprises with limited working capital and lack of training in world-standard administrative skills, resulting in lower competitiveness compared to the big multinational players leading the market. On the other hand, better performance was posted in timeliness (scoring 3.96) and tracking and tracing systems (3.45).

Another impediment to Thailand's logistics development is the lack of integration between public agencies and private companies, which should aim for better coordination to achieve the objectives set out in the national logistics development plan. Lack of integration also results in lower efficiency and higher costs. Thailand's logistics enterprises must also build their capacity to handle forthcoming (and inevitable) market liberalization. Effective logistics systems must be well-developed, for they are the strategic mechanisms needed to satisfy ever-evolving client and stakeholder demands.

ทั้งนี้ ภาครัฐบาลของไทยได้มีความพยายามในการแก้ไขปัญหา ด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องมาโดยตลอด รวมถึงมีการกำหนด นโยบายส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ

The Thai government has for many years taken steps to resolve these impediments to logistics development, putting in place the following policies to promote and develop the country's logistics:

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) มีเป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานในระดับสากล ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ ตลอดจนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ และมาตรฐานการให้บริการ รวมถึงขีดความสามารถของบุคลากรและผู้ประกอบการ โดยกำหนดกรอบการดำเนินงานเป็น 3 ภารกิจสำคัญ ได้แก่ (1) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) (2) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ (3) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

- The National Economic and Social Development Board's (NESDB) second Thailand Logistics Development Strategy (2013-2017) aims to develop basic infrastructure, boost efficiency in Thailand's logistics and raise the sector to international standards. It also aims to reform business laws and regulations to better support competitiveness and productivity, with an eye on staying up-to-date and in line with the world's evolving trends. It also prioritizes better integration of transportation and logistics systems under various regional frameworks and cooperative agreements. The overall agenda is to upgrade transportation networks, logistics systems and service standards, and to enhance human resource and entrepreneurial capacity. To accomplish this, the plan was crafted around three broad objectives: (1) supply chain enhancement, (2) trade facilitation enhancement, and (3) capacity building and policy driving factors.

- กระทรวงคมนาคม มีนโยบายที่ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของโลจิสติกส์ โดยกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) แบ่งเป็น 5 แผนงานหลัก ได้แก่ (1) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (2) การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (3) การเพิ่มขีดความสามารถด้านทางหลวงแผ่นดินเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (4) การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และ (5) การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

- Since transportation is at the heart of any logistics endeavor, Ministry of Transport has set forth a strategic plan to develop Thailand's transport infrastructure, spanning the years 2015-2022, comprising five major action plans: (1) development of inter-city railway networks, (2) development of public transportation networks to ease traffic in Bangkok and city outskirts, (3) expanding the country's highways to link major manufacturing bases nationwide and enhance connectivity with neighboring countries, (4) development of water-based transportation networks, and (5) boosting the capacity of air transport services.



กรณีศึกษา ระบบโลจิสติกส์ ของญี่ปุ่น

Case Study Logistics in Japan

ญี่ปุ่นจัดเป็นหนึ่งในประเทศที่มีระบบโลจิสติกส์ก้าวหน้ามากที่สุดของโลก ภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาโลจิสติกส์ มีนโยบายและการจัดทำแผนพัฒนาที่เป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่อง โดยเห็นว่าระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะมีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจและการค้าของประเทศ เป็นการช่วยลดต้นทุน ลดระยะเวลาการดำเนินงาน และยังช่วยในการรักษาสิ่งแวดล้อมอีกด้วย สำหรับแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของญี่ปุ่นในปัจจุบันจะเน้นการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน และต้องการพัฒนาสู่ระบบที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

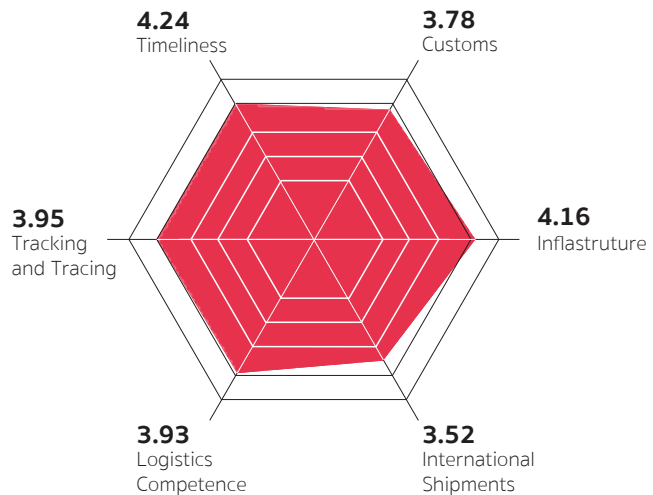
Japan has one of the world's most advanced logistics systems. Its state agencies have long prioritized logistics development, with policies and concrete development plans issued continually, recognizing the need for efficient logistics to drive competitiveness in business and international trade. Efficient systems also reduce logistics costs and processing times, and helps to lighten the load on the environment. Today, Japan's developmental path prioritizes the incorporation of sophisticated information technologies into its logistics networks to further boost efficiency and to help the sector develop in a more environmentally-responsible manner.

ผลประเมินประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ของญี่ปุ่น

Japan's Logistics Efficiency

ผลการประเมินดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ปี 2557 ของธนาคารโลก ซึ่งประเมินจาก 6 มิติที่สำคัญ ได้แก่ ศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งระหว่างประเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการ ระบบติดตามตรวจสอบ และความตรงต่อเวลาของการส่งสินค้า พบว่าญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์อยู่ในลำดับที่ 10 จาก 160 ประเทศทั่วโลก จัดอยู่ในกลุ่ม Logistics Friendly ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพสูงสุด

The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) 2014 - which evaluated six main elements: customs, infrastructure, international shipments, logistics competence, tracking and tracing systems, and timeliness of service and delivery - ranked Japan 10th out of 160 countries worldwide for efficient logistics performance. Japan was also placed in the Logistics Friendly group, which comprises the world's highest-performing countries.



สำหรับมิติของการพัฒนาที่ได้รับผลประเมินสูงสุดคือความตรงเวลาของการขนส่งสินค้า (4.24 คะแนน) และโครงสร้างพื้นฐาน (4.16 คะแนน) รองลงมาเป็นระบบติดตามตรวจสอบ (3.95 คะแนน) สมรรถนะของผู้ให้บริการ (3.93 คะแนน) ศุลกากร (3.78 คะแนน) และการขนส่งระหว่างประเทศ (3.52 คะแนน) ซึ่งสอดคล้องกับภาพลักษณ์ของระบบโลจิสติกส์ญี่ปุ่นที่มีจุดเด่นด้านการตรงต่อเวลา การอำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าในการดูแลรักษาเอาใจใส่ต่อสินค้าที่ส่งมอบ และความแม่นยำในการจัดส่ง ซึ่งญี่ปุ่นได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้กับระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งรวมถึงการรักษาคุณภาพของสินค้าให้ถึงมือผู้บริโภคได้อย่างสมบูรณ์มากที่สุดด้วย

Japan's highest scores were in timeliness of goods delivery (scoring 4.24) and basic infrastructure (4.16). This was followed by tracking and tracing (3.95), logistics competence (3.93), customs (3.78) and international shipments (3.52). These figures support the generally-held impression of Japan as a country that prizes timeliness and punctuality, provides fastidious customer service, carefully handles goods in transit, and maintains accuracy in deliveries. Japan has also incorporated technologies into its logistics systems, enabling it to comprehensively monitor the condition of goods in transit until they reach the client's hands.

ประเด็นด้านโลจิสติกส์ ที่น่าสนใจของญี่ปุ่น **โลจิสติกส์สีเขียว**

Japan's Logistics: Noteworthy Elements **Green Logistics**

จากวิกฤตสิ่งแวดล้อมและแรงงานที่เกิดขึ้นทั่วโลกส่งผลให้เกิดกระแสการสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร (Corporate Social Responsibility: CSR) โดยองค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Organization for Standardization: ISO) ได้กำหนดมาตรฐานว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000 Social Responsibility) ซึ่งเป็นมาตรฐานการแสดงรับผิดชอบต่อผลกระทบของสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีของคนในสังคมและการพัฒนาที่ยั่งยืนทางธุรกิจ รวมทั้งองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) ซึ่งเป็นองค์การระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้ออกแนวทางปฏิบัติสำหรับบริษัทข้ามชาติในกลุ่มประเทศสมาชิก ต้องมีการทำ CSR และเน้นการติดต่อธุรกิจเฉพาะกับคู่ค้าที่มีการทำ CSR เท่านั้น

โลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) ซึ่งเป็นแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อมจึงได้เริ่มมีบทบาทมากขึ้น โดยเฉพาะในมิติที่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสถานะแวดล้อม รวมถึงการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการเผาผลาญพลังงานรูปแบบต่างๆ รวมถึงการใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติอย่างสิ้นเปลือง ทั้งนี้ ญี่ปุ่นถือเป็นประเทศที่มีนโยบายสนับสนุนแนวคิดโลจิสติกส์สีเขียวเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง โดยให้ความสำคัญทั้งเรื่องนิเวศวิทยา (Ecology) และเศรษฐศาสตร์ (Economics) ไปพร้อมกัน ซึ่งได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์สีเขียวของประเทศไว้ ดังนี้

Environmental crises and labor issues around the world have prompted a growing trend towards corporate social responsibility (CSR), with multinational corporations striving to achieve ISO 26000 Social Responsibility certification as issued by the International Organization for Standardization (ISO). This certification indicates that corporations are taking steps to improve various social and environmental issues, to achieve better quality of life for society and more sustainable growth. The Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), an international organization comprising developed-country members, also urged multinational corporations within its member countries to develop CSR activities, and called on them to do business only with trading partners who engage in their own CSR endeavors.

Against this context, Green Logistics has become a bigger consideration in logistics development. The sector is moving in a more environmentally-friendly direction, becoming more mindful of how it impacts climate change and carbon dioxide emissions from the burning of fossil fuels and other energy sources. The spotlight is also on less wasteful packaging and materials that have less impact on the environment and the use of natural resources. Japan is committed to these issues, weighing economic benefit against ecological impact, and has the following Green Logistics policies in place:

1. การรวบรวมสินค้าไว้ที่จุดพักสินค้า (Cooperative Transport) เป็นการรวมสินค้าจากผู้ประกอบการหลายรายไว้ที่จุดพักสินค้าแล้วจัดเส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าร่วมกัน โดยอาจกำหนดการขนส่งตามปริมาณการจัดส่ง ซึ่งอาจเป็นสัปดาห์ละครั้งหรืออาจมากกว่าวันละครั้ง ทั้งนี้ พบว่าสินค้าประมาณร้อยละ 50 ที่ต้องการการขนส่งเป็นรายวัน โดยส่วนที่เหลือจะมีการจัดส่งเป็นบางครั้งคราวหรือตามคำสั่ง

1. Cooperative Transport - This involves gathering goods in transit from many different companies at one distribution center and then determining the most efficient way to regroup them for onward delivery. Certain product categories might be grouped for weekly delivery, while other categories might require more timely deliveries and are shipped out multiple times a day. It was found that roughly 50% of goods require daily transport, while the rest may be delivered through less frequent shipments, or as custom-ordered.

2. การอบรมจิตสำนึกการขับขี่ให้กับพนักงานขับรถ (Eco-Drive) เพื่อลดการขับรถเร็วเกินมาตรฐาน ลดการเดินเครื่องยนต์เปล่าขณะที่พักผ่อนหรือขนถ่ายสินค้า

2. Eco-Drive - Training occupational drivers to be mindful not to exceed speed limits, and to cut down on the amount of time that they let their engines idle at rest stops or while loading/unloading goods.

3. การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ให้มีการใช้ระบบรางมากขึ้น ซึ่งในญี่ปุ่นมีการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรถไฟค่อนข้างมากอยู่แล้ว และมีผลศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟ 1 ต้นต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร มีการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 0.02 กิโลกรัม ขณะที่การขนส่งทางเรือมีการปลดปล่อยก๊าซดังกล่าว 0.04 กิโลกรัม รถบรรทุก 0.35 กิโลกรัม และเครื่องบิน 1.51 กิโลกรัม

3. Modal Shift - Shifting to make more use of railways in transporting goods, taking advantage of Japan's advanced railway systems. An environmental study calculated the carbon dioxide emissions of transporting a ton of goods over a distance of one kilometer and found that doing so by train emits 0.02 kg of CO₂, whereas transporting by ship emits 0.04 kg, by truck 0.35 kg and by airplane 1.51 kg.

4. การใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Eco-Wrapping) โดยให้มีการใช้บรรจุภัณฑ์จากกระดาษรีไซเคิล หรือเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ที่ทำจากกระดาษมาเป็นพลาสติกที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้

4. Eco-Wrapping - This calls for more environmentally-friendly and less wasteful packaging, using recycled paper or types of plastic that can be re-molded and used again.

นอกจากนี้ ญี่ปุ่นยังมีนโยบายส่งเสริมสนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Eco-Airports) โดยได้จัดทำแผนแม่บทพัฒนาสนามบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อมุ่งสู่การเป็นสนามบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมลำดับต้นๆ ของโลกภายในปี 2563 และยังมีนโยบายการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมสำหรับท่าเรือในอนาคต (Basic Direction for Future Port/Harbor Environmental Policies) โดยกำหนดเป้าหมายพัฒนาท่าเรือให้สวยงามและเป็นมิตรต่อทรัพยากรธรรมชาติ สนับสนุนสิ่งแวดล้อมสำหรับเมืองและโลก และเติบโตไปพร้อมกับชุมชน

Japan also has an Eco-Airports policy to make airport operations greener, and aims to house some of the most environmentally-friendly airports in the world by the year 2020. Another policy outlines the Basic Direction for Future Port/Harbor Environmental Policies, aiming to develop more aesthetically-pleasing seaports, to use less of the world's natural resources and to create greener cities (and a greener world) with healthy local communities.

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จากภายนอก

Third-Party Logistics Providers: 3PL/TPL

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากภายนอก (3PL) เป็นผู้ให้บริการซึ่งจะรับดำเนินงานกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งหมดหรือบางส่วน เช่น บริการด้านการขนส่ง ด้านคลังสินค้า การกระจายสินค้า บริการด้านการเงิน รวมถึงการจัดการและให้คำปรึกษาด้านโซ่อุปทาน เป็นต้น จัดเป็นผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ครบวงจรแบบมืออาชีพ ซึ่งได้รับความนิยมและมีบทบาทในธุรกิจโลจิสติกส์ของญี่ปุ่นเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ โดยการประกอบการธุรกิจ 3PL นี้ ได้มีการเติบโตขึ้นมาในช่วงที่ญี่ปุ่นประสบภาวะเศรษฐกิจตกต่ำต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน ทำให้หลายบริษัทที่เดิมมีการให้บริการที่หลากหลายรวมถึงบริการโลจิสติกส์ด้วยนั้น ต้องมุ่งเน้นเฉพาะการบริการในธุรกิจสาขาหลักของตนเท่านั้น และพยายามลดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากกิจกรรมที่ไม่มีความเชี่ยวชาญ โดยหันไปใช้ผู้ให้บริการจากภายนอกในลักษณะ 3PL แทน ส่งผลให้มีผู้ประกอบการธุรกิจในฐานะผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรหรือที่เป็นผู้ให้บริการจากภายนอก (3PL) เพิ่มขึ้นมากขึ้น อีกทั้งรัฐบาลญี่ปุ่นยังมีนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการกลุ่มนี้อย่างต่อเนื่อง อาทิ การกำหนดนโยบาย Logistics Industry Policy Outline ในปี 2543 เพื่อพัฒนาระบบการกระจายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ลดเวลาการขนส่ง และลดต้นทุนรวมของธุรกิจสนับสนุนให้มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการและลดภาระค่าธรรมเนียมแรกเข้าสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายใหม่ นอกจากนี้ ยังได้มีการออก Policy Outline อีกครั้งในปี 2546 มีเนื้อหาในการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ 3PL โดยมีการจัดการฝึกอบรมผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมนี้ ทั้งด้านการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ และการพัฒนาทักษะการบริหารจัดการทั่วไป ทั้งนี้ ในปี 2556 รายได้จากธุรกิจ 3PL ของญี่ปุ่นคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.5 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งประเทศ⁶ และได้มีการประเมินว่าระหว่างปี 2556-2561 ธุรกิจ 3PL ในญี่ปุ่นจะมีอัตราการเติบโตประมาณร้อยละ 2.14 ต่อปี⁷

Third-Party Logistics Providers (3PL) provide clients with all or a subset of logistics services, from transport, warehousing, distribution, financial settlement, and administration, as well as consultation on supply chains, among others. Outsourced logistics professionals have become a prominent fixture in Japan's business landscape. 3PL enterprises mushroomed during the economic crisis which forced many companies to re-focus more narrowly on their core business, pressured to cut the costs of non-essential operations or those beyond their core competency. This 3PL boom was further supported by continually favorable government policies, including the Logistics Industry Policy Outline from the year 2000 under which Japan developed more efficient goods distribution processes, reduced processing times and logistics costs for businesses, supported the use of information technologies in logistics management, and reduced entry fees for new logistics service providers entering the market. Another Policy Outline from 2002 aimed to increase the potential of 3PL enterprises by training SME logistics entrepreneurs in business operations, general management and administration. In 2013, 3PL revenue accounted for 10.5 percent of logistics costs in Japan⁶ and it is projected that from 2013-2018, Japan's 3PL sector will grow 2.14 percent year on year⁷.

ระบบโลจิสติกส์ ของฮ่องกง

Logistics in Hong Kong



ฮ่องกงเป็นศูนย์กลางการพาณิชย์และการเงินที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย โครงสร้างเศรษฐกิจที่สำคัญประกอบด้วยการค้าปลีก การเงิน โลจิสติกส์ และอสังหาริมทรัพย์ สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ซึ่งสามารถพัฒนาและเติบโตจนเป็น 1 ใน 4 เสาหลักของเศรษฐกิจฮ่องกง เนื่องจากฮ่องกงมีที่ตั้งอยู่ในยุทธศาสตร์ศูนย์กลางของเอเชียตะวันออก และมีลักษณะภูมิประเทศที่เอื้อต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางขนส่งทางทะเล ตลอดจนมีการสนับสนุนจากภาครัฐที่ต้องการให้ฮ่องกงเป็นเขตการค้าและเมืองท่าเสรี โดยไม่มีการจัดเก็บภาษีศุลกากรทั้งการนำเข้าและส่งออก ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญที่มีการดำเนินงานติดต่อกันมาเป็นเวลานาน จนทำให้ฮ่องกงกลายมาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นจุดหมายหลักในการเชื่อมโยงธุรกิจจากทั่วโลกเข้ากับตลาดและเศรษฐกิจของจีนอีกด้วย และสำหรับก้าวต่อไปของฮ่องกงคือการเป็น Super-hub ด้านโลจิสติกส์และอีคอมเมิร์ซ

Known as the business center of Asia, Hong Kong is a major commercial and financial hub, primarily active in wholesale, finance, logistics and real estate. The logistics sector has grown into one of Hong Kong's four economic pillars, leveraging its strategic location as an East Asian hub and a geographical terrain conducive to sea transport. Government policies have turned Hong Kong into a free trade zone and major port city, long known for its import/export tax-free status. To the rest of the world, it is also a welcoming gateway to the markets and opportunities of mainland China. With all these elements in place, Hong Kong has become a regional logistics center whose next mission is to develop into a logistics and e-commerce Super-hub.

การที่ระบบโลจิสติกส์ของฮ่องกงได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐมาโดยตลอด ประกอบกับภาคเอกชนที่สามารถสร้างความร่วมมือร่วมกัน และมีการพัฒนาศักยภาพภายใน ทำให้การให้บริการโลจิสติกส์ในฮ่องกงมีการพัฒนาอย่างมาก โดยมีระบบการให้บริการที่ซับซ้อนและเพิ่มมูลค่านอกเหนือจากการขนส่งรูปแบบเดิม

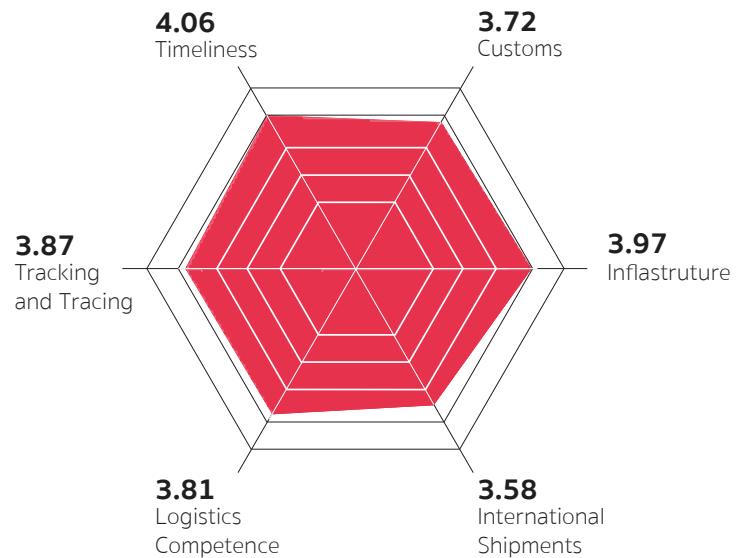
Hong Kong's logistics sector has long benefited from government support, as well as partnerships with private sector players, which themselves continually strive to develop their own potential. Hong Kong's logistics service delivery is therefore highly developed, with complex systems and value-added offerings beyond the basic business and service models.

⁶ Armstrong & Associates. Global 3PL Market Size Estimates.

⁷ Research and Markets. 3PL Market in Japan 2014-2018.t

ผลการประเมินดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ปี 2557 ของธนาคารโลก ซึ่งประเมินจาก 6 มิติที่สำคัญ ได้แก่ ศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง ระหว่างประเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการ ระบบ ติดตามตรวจสอบ และความตรงต่อเวลาของการ ส่งสินค้า พบว่าฮ่องกงมีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ อยู่ในลำดับที่ 15 จาก 160 ประเทศทั่วโลก จัดอยู่ในกลุ่ม Logistics Friendly ซึ่งเป็นกลุ่มที่มี ระบบโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพสูงสุด

The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) for 2014 - which evaluates the six major logistics components of customs, infrastructure, international shipments, logistics competence, tracking and tracing, and timeliness - ranked Hong Kong 15th out of 160 countries worldwide and placed it in the Logistics Friendly group, comprising the highest-performing countries with the most efficient logistics sectors.



สำหรับมิติของการพัฒนาที่ได้รับผลประเมินสูงสุดคือความตรงเวลาของการขนส่งสินค้า (4.06 คะแนน) และโครงสร้างพื้นฐาน (3.97 คะแนน) รองลงมาเป็นระบบติดตามตรวจสอบ (3.87 คะแนน) สมรรถนะของผู้ให้บริการ (3.81 คะแนน) ศุลกากร (3.72 คะแนน) และการขนส่งระหว่างประเทศ (3.58 คะแนน) โดยจุดเด่นด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญของฮ่องกง ได้แก่ การที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการบริหารจัดการ มีโครงข่ายการคมนาคมที่ครอบคลุมและมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย ความเป็นเมืองท่าเสรีซึ่งมีระบบภาษีไม่ซับซ้อน และยังมีความสำเร็จด้านการไหลเวียนของเงินทุน ตลอดจนทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพ

According to the ranking, areas in which Hong Kong scored highest were timeliness (4.06) and infrastructure (3.97), followed by tracking and tracing (3.87), logistics competence (3.81), customs (3.72) and international shipments (3.58). Hong Kong offers solid basic infrastructure conducive to efficient administration/management, a comprehensive transportation network, up to date technology, and the advantages of a port city with a simple tax structure, freely circulating financial capital and quality human resources.

ประเด็นด้านโลจิสติกส์ที่น่าสนใจของฮ่องกง

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของฮ่องกง

Hong Kong's Logistics: Noteworthy Elements of Logistics Development

ฮ่องกงเล็งเห็นถึงความสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์ในฐานะที่เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญ จึงมีการกำหนดนโยบายให้การพัฒนาโลจิสติกส์อยู่ในแผนงานหลักของประเทศ โดยมีความพยายามเร่งพัฒนาท่าเรือและสนามบิน รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านอื่นๆ เพื่อต้องการให้ฮ่องกงเป็นศูนย์กลางขนส่งหลายรูปแบบ (Multi-modal transport center) จัดทำระบบให้ผู้ให้บริการและบริษัทที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบข้อมูล และเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศได้ นอกจากนี้ ยังมีนโยบายปรับตัวเข้าสู่ยุคสารสนเทศเต็มรูปแบบ โดยมีการใช้อีคอมเมิร์ซและการจัดการโซ่อุปทานระดับโลก พร้อมทั้งนำระบบเครือข่ายดิจิทัลสำหรับการค้าและการขนส่ง (Digital Trade and Transportation Network System) มาใช้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน นอกจากนี้ ยังมีนโยบายสนับสนุนด้านอื่นๆ อาทิ การจัดการระบบภาษี การรักษาความปลอดภัย ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน ซึ่งล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทำให้ฮ่องกงสามารถพัฒนาขึ้นมาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ท่าเรือและท่าอากาศยานขนส่งสินค้าที่ใหญ่ระดับโลกได้ในปัจจุบัน

Hong Kong recognizes the value of logistics as an important revenue source, and so the territory's development master plan contains built-in policies to support the sector. A major policy is to rapidly develop seaports, airports and other major infrastructure projects, to turn Hong Kong into a Multi-modal transport center. Another is to develop systems to enable easier access to timely information for logistics operators and supporting companies, domestically and internationally. Hong Kong also aims to become a true Information-Age economy, with a comprehensive Digital Trade and Transportation Network System, world-class e-commerce and supply chains, to boost competitiveness. Other policies aim to further improve the taxation, security and public utility infrastructures which have already helped to make Hong Kong one of the biggest world-class logistics, seaport and airport hubs.

นอกจากนี้ ฮ่องกงยังมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ (Mega Projects) ด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมนี้ในอนาคตอย่างต่อเนื่อง โดยมีตัวอย่างโครงการที่สำคัญ ได้แก่ การสร้างสะพาน Hong Kong - Zhuhai - Macau ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2559 เป็นสะพานที่มีความยาว 29.6 กิโลเมตร เชื่อมระหว่างฮ่องกงและฝั่งตะวันตกของสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล (Western Pearl River Delta) ซึ่งเป็นศูนย์กลางการผลิตในมณฑลกว่างตุงของจีน และการพัฒนาสนามบินนานาชาติฮ่องกง (Hong Kong International Airport) จากระบบรันเวย์คู่ (Two-runway System) ซึ่งจะเข้าสู่จุดเต็มศักยภาพในปี 2558 มาเป็นระบบสามรันเวย์ (Three-runway System) โดยได้ผ่านการอนุมัติรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วในเดือนพฤศจิกายน 2557

Hong Kong also has infrastructure Mega Projects in the works to enable the sector to handle ongoing industry expansion. One of these is the 29.6-km Hong Kong-Zhuhai-Macau bridge due for completion in 2016, connecting Hong Kong and the Western Pearl River Delta, featuring one of China's major manufacturing zones in Guangdong province. Hong Kong's international airport, which is reaching peak capacity this year, will also transition from a two-runway to three-runway system to accommodate increased traffic, based on an expansion plan which was EIA-approved in November 2014.

ปัญหาการประกอบการ โลจิสติกส์ในฮ่องกง

Challenges for Hong Kong's Logistics Enterprises

ความรุนแรงของการแข่งขัน จากความเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ชั้นนำของโลก ดึงดูดให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต่างมุ่งมาประกอบกิจการในฮ่องกง โดยปัจจุบันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ชั้นนำของโลกล้วนแต่มีการเปิดสำนักงานที่ฮ่องกง อาทิ Maersk-Sealand, P&O Nedlloyd, OOCL, Nippon Express, Yamato, Sagawa, Excel, Panalpina, Kerry Logistics และ Oriental Logistics เป็นต้น โดยยังไม่รวมถึงผู้ให้บริการขนาดเล็กที่มีอยู่อีกเป็นจำนวนมาก ทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์ในฮ่องกงมีการแข่งขันอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านราคา คุณภาพ ชื่อเสียง ความน่าเชื่อถือของผู้ให้บริการ และความหลากหลายของการให้บริการ

Intense Competition and Rivalry As an attractive world-class logistics center, Hong Kong is home to a multitude of logistics business operators, including Maersk-Sealand, P&O Nedlloyd, OOCL Logistics, Nippon Express, Yamato, Sagawa, Excel, Panalpina, Kerry Logistics, and Oriental Logistics. These are joined by another multitude of smaller logistics enterprises, making for a fiercely competitive business environment in terms of price, quality, level of renown and credibility, and the sheer diversity and availability of services on offer.

อำนาจการต่อรองของผู้บริโภค ผู้บริโภคของธุรกิจโลจิสติกส์ในฮ่องกงมีอำนาจต่อรองสูงมาก เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติที่มีขนาดใหญ่ มีสภาพคล่องทางการเงินสูง และมีช่องทางในการเลือกผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้มาก โดยหากผู้ให้บริการรายใดไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ก็จะเปลี่ยนไปใช้บริการจากรายอื่นแทน

Customer Bargaining Power Logistics clients in Hong Kong have very high bargaining power because they have the option of dealing with large international companies with the liquidity to provide more options and flexibility. If a logistics service provider cannot meet certain demands, it is easy for the customer to find a replacement that will.

อำนาจต่อรองของผู้จัดส่ง เนื่องจากฮ่องกงมีลักษณะเป็นเกาะที่มีพื้นที่จำกัด ทำให้อัตราค่าเช่าพื้นที่มีราคาสูงมาก อีกทั้งยังมีปัญหาการขาดแคลนแรงงานทักษะที่มีคุณภาพ ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์หลายแห่งประสบปัญหาในการดำเนินงานจากต้นทุนที่สูงขึ้น

High Operational Costs Because Hong Kong is an island with very limited space, business operators are under pressure to cope with expensive rents and personnel shortages, especially of those with specialized training and skills.

ความยากลำบากในการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ในฮ่องกงจำเป็นต้องใช้เงินทุนมหาศาล ตลอดจนสินทรัพย์ บุคลากร และทรัพยากรต่างๆ อีกทั้งยังต้องประสบปัญหาอื่นที่กล่าวถึงแล้วข้างต้น ทำให้ปัจจุบันมีผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่ธุรกิจนี้ไม่มากนัก โดยยังคงเหลือเฉพาะรายที่มีความเข้มแข็ง และสามารถแข่งขันได้เท่านั้น

Deterrents for New Entrants Launching a logistics business in Hong Kong involves extremely high investments to cover assets, personnel and other resources, on top of the operational costs mentioned above. This deters many prospective new entrants, while those that survive must be among the stronger, more competitive ones.

แนวโน้มการตลาด และการแข่งขันของภาคส่วนต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์ของไทย

Thailand's Logistics: Market Trends and Competition



ผลการวิเคราะห์สถานะการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยจากรายงาน Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators (LPI) ของธนาคารโลกโดยสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา พบว่า ในภาพรวม ไทยเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างคงที่ เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า คือ จากอันดับที่ 38 ของโลก ในปี 2555 เป็นอันดับที่ 35 ในปี 2557 ซึ่งแม้ว่าจะมีอันดับที่ดีขึ้น แต่ในส่วนของ การประเมินการพัฒนาในแต่ละมิตินั้นกลับพบว่า ไม่มีการเปลี่ยนแปลงลำดับมากนัก โดยมีมิติของการพัฒนาที่ได้รับคะแนนสูงสุด คือ ความตรงต่อเวลาของบริการได้ 3.96 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2555) ตามมาด้วยระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า ได้ 3.45 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2555) โครงสร้างพื้นฐานได้ 3.40 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2555) การขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) ได้ 3.30 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2555) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ 3.29 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2555) และพิธีการศุลกากรได้ 3.21 คะแนน (มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากปี 2555)

The International Institute for Trade and Development pointed out in its study that, according to the World Bank's Logistics Performance Index 2014 (as reported in "Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy"), Thailand's logistics industry remained quite steady in development terms compared to the previous year. Ranking 38th worldwide in 2012, Thailand rose to 35th in 2014, scoring highest on timeliness (3.96), followed by tracking and tracing (3.45), infrastructure (3.40), international shipments (3.30), logistics competence (3.29), and customs (3.21). Though it moved up in overall rankings, its individual performance indicators improved only slightly from those posted in 2012.

แนวโน้มการตลาดและการแข่งขัน ของภาคส่วนต่างๆ

ในระบบโลจิสติกส์ ปี 2550 - 2557

Thailand's Logistics: Market Trends and Competition, 2007-2014

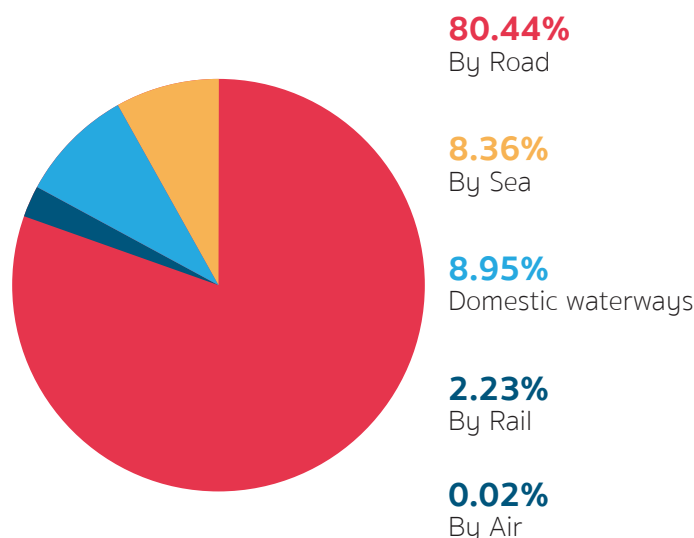
Year	World Ranking	Logistics Performance Index						
		Total Score	Customs	Transport Infrastructure	International Shipments	Logistics Competence	Tracking and Tracing	Timeliness
2007	31	3.31	3.03	3.16	3.24	3.31	3.25	3.91
2010	35	3.29	3.02	3.16	3.27	3.16	3.41	3.73
2012	38	3.18	2.96	3.08	3.21	2.98	3.18	3.63
2014	35	3.43	3.21	3.40	3.30	3.29	3.45	3.96

Source: The World Bank. Logistics Performance Index 2014

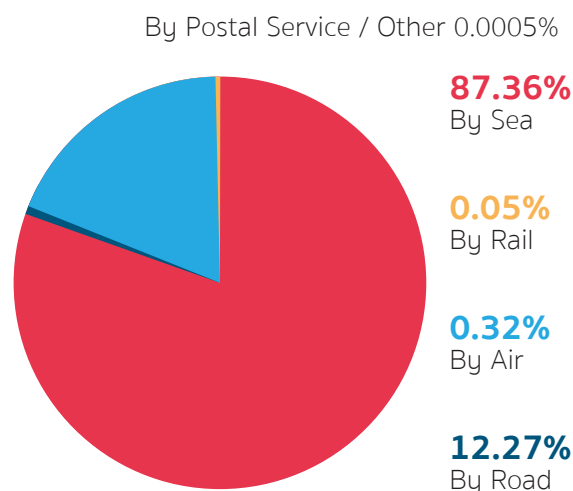
ทั้งนี้รายงานโลจิสติกส์ของไทยประจำปี 2557 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี 2556 การขนส่งสินค้าภายในไทยยังคงพึ่งพารูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนสูงที่สุดถึงประมาณร้อยละ 80 รองลงมาคือ การขนส่งทางน้ำ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ร้อยละ 9.0 และการขนส่งทางชายฝั่งทะเล ร้อยละ 8.4 ทางราง ร้อยละ 2.2 และทางอากาศ ร้อยละ 0.02 ขณะที่การขนส่งสินค้าระหว่างไทยจะพึ่งพารูปแบบการขนส่งทางน้ำเป็นสำคัญ โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 87.36 รองลงมา ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน ร้อยละ 12.3 การขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 0.3 และการขนส่งทางราง ร้อยละ 0.05 ตามลำดับ

The National Economic and Social Development Board's (NESDB) 2014 Thailand Logistics Report found that in 2013, Thailand still relied heavily on road transportation, which accounted for the highest portion of goods transport, at 80 percent. This was followed by water transport, with transport on domestic waterways comprising 9 percent, and sea transport 8.4 percent; rail transport 2.2 percent, and air transport, just 0.02 percent. In terms of goods transport internationally, Thailand relied heavily on shipments by sea, which accounted for 87.36 percent, followed by road transport with 12.3 percent, air transport with 0.3 percent, and rail transport with just 0.05 percent.

รูปแบบการขนส่ง สินค้าภายในประเทศ Mode of Goods Transport: Domestic



รูปแบบการขนส่ง สินค้านระหว่างประเทศ Mode of Goods Transport: International



Source: National Economic and Social Development Board (NESDB), Thailand Logistics Report 2014.

รายงานโลจิสติกส์ของไทยประจำปี 2557 พบว่า ในปี 2556 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีมูลค่าประมาณ 1,835.2 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 14.4 ในปี 2555 โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ยังคงมีสัดส่วนมากที่สุดของโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย ในปี 2556 คือ มีมูลค่า 953.2 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 51.9 ของต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม 715.2 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 39.0 ของต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 166.8 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 9.1 ของต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมเท่านั้น

The 2014 Thailand Logistics Report found that in 2013, Thailand's logistics costs totaled THB 1,835.2 billion or 14.2% of GDP at current prices, down slightly from 14.4% in 2012. Transport costs still make up the bulk of total logistics costs in Thailand, totaling THB 953.2 billion in 2013 or 51.9% of total logistics costs; followed by inventory holding and warehousing costs totaling THB 715.2 billion, or 39%; and logistics administration costs, totaling THB 166.8 billion or 9.1% of total logistics costs.

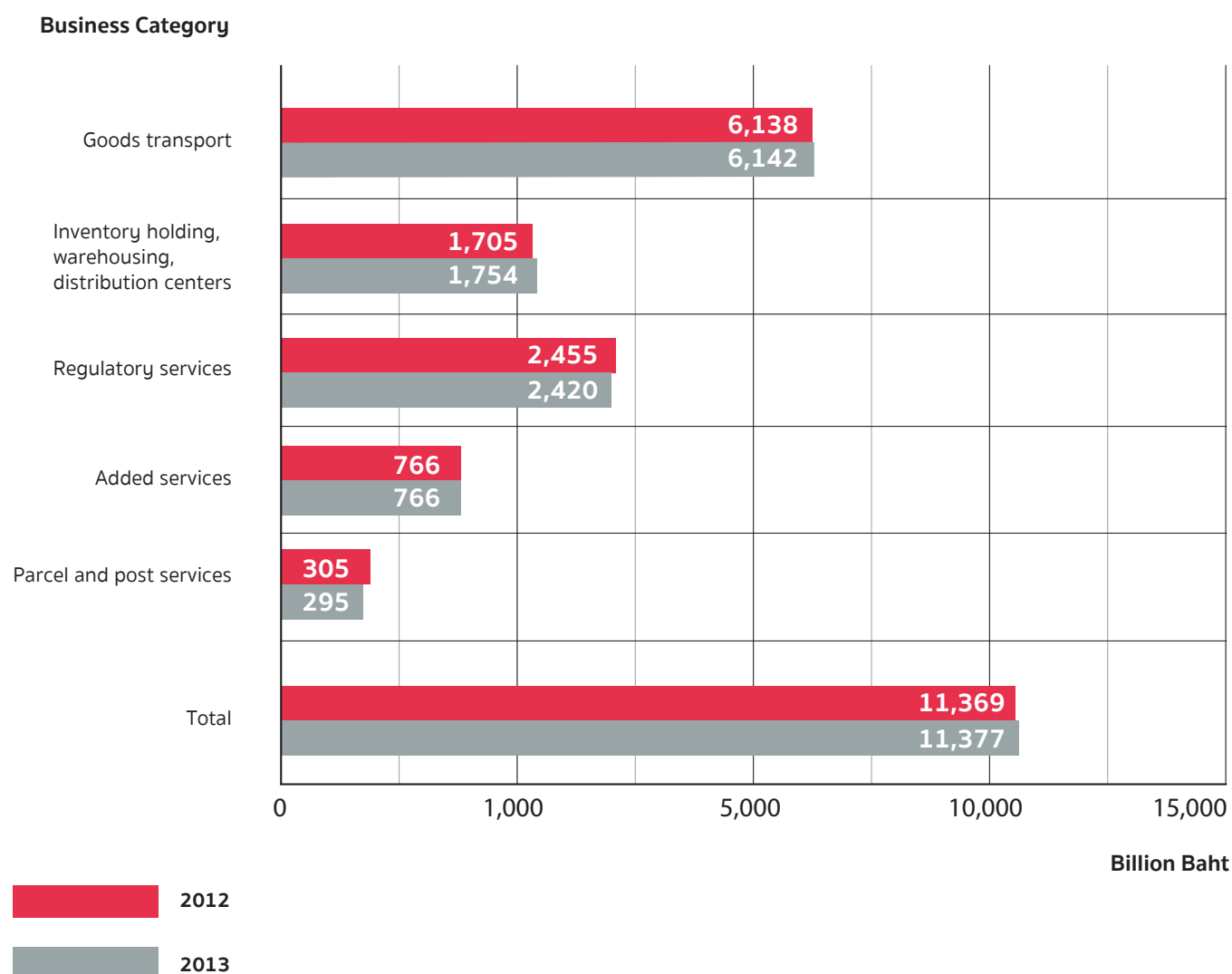


จากการศึกษาโครงสร้างธุรกิจโลจิสติกส์ของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนาที่ได้จัดแบ่งโครงสร้างของบริการโลจิสติกส์ไทย ออกเป็น 5 ประเภท ตามแนวทางการจัดประเภทของธุรกิจโลจิสติกส์ของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คือ 1. บริการการขนส่งสินค้า 2. บริการการจัดเก็บสินค้า ดูแลบริหารคลังสินค้า รวมทั้งการกระจายสินค้า 3. บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ 4. บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม และ 5. บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ พบว่า ในปี 2556 ประเทศไทยมีผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า จำนวน 11,377 ราย เพิ่มขึ้น 9 ราย จากปี 2555 ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการไทยประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ประเภทการขนส่งสินค้าหรือกลุ่มที่ 1 เป็นหลัก โดยมีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 6,142 ราย คิดเป็นร้อยละ 53.99 ของจำนวนผู้จดทะเบียนในธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมด 11,377 ราย รองลงมาคือ กลุ่มบริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 2,420 ราย กลุ่มบริการการจัดเก็บสินค้า ดูแลบริหารคลังสินค้า รวมทั้งการกระจายสินค้า มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 1,754 ราย กลุ่มบริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 766 ราย และกลุ่มบริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ มีจำนวนผู้จดทะเบียนรวม 295 ราย ตามลำดับ

A study on Thailand's logistics businesses, conducted by the International Institute for Trade and Development (ITD), grouped the country's logistics enterprises into five categories: 1. goods transport, 2. inventory holding and warehousing, 3. regulatory services, 4. added services, and 5. parcel and post services. In 2013, Thailand had a total of 11,377 registered logistics enterprises, up nine from 2012. Most of these focus on providing goods transport (the first category just named), numbering 6,142 enterprises or 53.99% of all registered logistics enterprises. This is followed by regulatory services providers, numbering 2,420 enterprises; inventory and warehousing, including goods distribution centers, with 1,754 enterprises; added-service enterprises with 766, and parcel and post enterprises numbering 295.

จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ของไทย ปี 2555 - 2556

Number of registered logistics
enterprises in Thailand, 2012-2013



Source: International Institute for Trade and Development (ITD). "Benefits and Opportunities of the ASEAN Framework Agreement on Service (AFAS) in the Transport Logistics Sector". 2015.

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นมีหลายระดับแบ่งตามความสามารถและความซับซ้อนของการให้บริการ โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ

Logistics enterprises can be grouped into five categories based on the scope and complexity of their service offering:

1

ผู้จัดหาบริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) หรือ (Asset Based Logistics: 2PL) คือ การจัดการด้านการปฏิบัติงานโลจิสติกส์แบบดั้งเดิมง่ายๆ ที่ยังไม่มีระบบเทคโนโลยี หรือบริการอื่นมาสนับสนุนมากนัก และมีขอบข่ายการให้บริการอย่างจำกัด ส่วนใหญ่ผู้ให้บริการด้านนี้จะเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่นำมาให้เช่าหรือให้บริการ ผู้ให้บริการในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นคนไทย เช่น เจ้าของคลังสินค้าแบ่งคลังสินค้าให้เช่า เจ้าของรถบรรทุกให้เช่ารถบรรทุก รถเทรลเลอร์ เป็นต้น

Logistics Service Provider (LSP) or Asset-Based Logistics (2PL) This type provides a relatively limited offering based on a basic business model which does not rely much on the use of new technologies or inclusion of other services. A popular model for Thai business owners, enterprises in this category tend to own assets like trucks, trailers or warehouses that they rent out to others to provide further service.

2

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ลำดับที่ 3 (Third Party Logistics : 3PL/TPL หรือ Forwarding Logistics หรือ Contract Logistics) มีความสามารถในการบริหารซัพพลายเชนให้แก่ลูกค้า เช่น การบริหารคลังสินค้าการจัดเก็บ การทำบรรจุภัณฑ์ การจัดส่งสินค้าไปยังมือลูกค้าทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

Third Party Logistics (3PL/TPL); Forwarding Logistics; Contract Logistics These enterprises are capable of managing supply chains for their clients, including inventory and warehouses, packaging production, and goods delivery to end-use consumers nationwide and internationally.

3

ผู้ให้บริการประเภท LLP (Lead Logistics Provider: LLP) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท LLP จะเน้นในการให้บริการแบบเป็นศูนย์กลาง ในการดำเนินงานและติดต่อประสานงานกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์อื่นๆ (Single Point Contact) ให้กับผู้ให้บริการ ซึ่งผู้ให้บริการไม่จำเป็นต้องประสานงานกับผู้ขนส่ง หรือผู้ให้บริการหลายราย โดยผู้ให้บริการที่เป็น LLP จะทำหน้าที่ในการประสานงานให้เกิดกิจกรรมโลจิสติกส์ตามความต้องการของผู้ใช้บริการ ทำให้เกิดความสะดวกในการบริหารจัดการ LLP โดยส่วนใหญ่จะมีเครือข่ายการขนส่งที่กว้างและครอบคลุมทั้งระดับภูมิภาคของโลก หรืออาจขยายขอบเขตให้ครอบคลุมทั่วโลกได้

Lead Logistics Provider (LLP) As a Single Point Contact for their clients, these enterprises serve as a focal point for operations and do the work of coordinating with other logistics service providers, saving the client from having to deal with several service providers by themselves. LLPs provide services tailored to client briefs, and facilitate administrative procedures. LLPs often

maintain a wide-ranging network of transport and other service providers and can coordinate among them regionally or globally.

4

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ลำดับที่ 4 (Fourth Party Logistics : 4PL) หมายถึง ผู้ให้บริการที่มีการพัฒนารูปแบบการให้บริการด้านโลจิสติกส์จาก LSP และ 3PL โดยมีลักษณะคล้ายกับผู้ให้บริการประเภท LLP แต่มีการเพิ่มการให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น การเปิดให้บริการแบบออนไลน์โดยให้ลูกค้าเข้าไปตรวจสอบความเคลื่อนไหวได้พร้อมๆ กัน รวมถึงการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาเครือข่ายการจัดการภายในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ให้กับผู้ให้บริการ ประสานงานระหว่างลูกค้าและ 3PL หลายราย ดังนั้นการดำเนินงานของ 4PL จะต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับซัพพลายเชนทั้งระบบของลูกค้าทั้งภายในและนอกองค์กรของลูกค้าตั้งแต่จัดหาวัตถุดิบในการผลิต ผู้ผลิตที่มีคุณภาพ ผู้ให้บริการด้านขนส่งและประกันภัย ผู้ให้บริการด้านบรรจุภัณฑ์ โกดังสินค้า ผู้แทนจำหน่าย ผู้ค้าปลีกและผู้บริโภค

Fourth Party Logistics (4PL) – These enterprises have developed beyond the LSP and 3PL model, and are closer to the LLP model but with the addition of information technology-based services, such as an online portal for clients to check real-time information; or consultation on how to develop a logistics system or develop a supply chain management network. They can also liaise between the client and several 3PLs. For this reason, 4PL enterprises must be involved throughout the entire client supply chain, both within and beyond the client's own organization, from sourcing materials to selecting quality manufacturers, transport and insurance providers, packaging services, warehousing, distribution, retailers and delivery to end consumers.

5

รูปแบบการจัดการแบบร่วมกัน (Joint Service Company : JSC) จะเป็นการร่วมมือและร่วมบริหารงานของบริษัทผู้ให้บริการด้านซัพพลายเชน และเป็นรูปแบบองค์กรที่มี “นวัตกรรม” ใหม่ๆ อยู่เสมอโดยองค์กรนี้จะให้บริการด้านซัพพลายเชนที่เป็นแบบ One Stop Shop สำหรับลูกค้า เป็นการรวมตัวกันของผู้ให้บริการในด้านต่างๆ เช่น ผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยี สถาบันการเงิน และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ รวมตัวกันเป็นองค์กรแบบ JSC หัวใจของความสำเร็จในส่วนนี้ คือ เทคโนโลยีทางด้านข่าวสาร ข้อมูลและระบบ

Joint Service Company (JSC) These enterprises involve partnerships and joint projects among supply chain service providers, and tend to base their services on the latest innovations. They provide One Stop Shop service for clients, gathering technology, financial and logistics services in one place. The heart of this type of operation lies in optimized information technologies and networks.

ผู้ประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนไทยในปัจจุบันเกือบทั้งหมด เป็นผู้ให้บริการแบบ 2PL ซึ่งเป็นการให้บริการขนส่งหรือการให้เช่าคลังสินค้า เนื่องจากผู้ประกอบการคนไทยมีลักษณะเป็น SMEs แบบธุรกิจครอบครัวดำเนินธุรกิจแบบอนุรักษ์นิยม ไม่มีการขยายธุรกิจ และยังไม่มีความพร้อมที่จะเข้ามาปรับใช้ เนื่องจากมีเงินลงทุนน้อยการทำธุรกิจแบบนี้จึงเป็นธุรกิจที่ไม่ซับซ้อนและใช้เงินลงทุนไม่มากนัก⁸ สอดคล้องกับรายงานการศึกษาโครงการศึกษาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย 2552 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่าธุรกิจบริการโลจิสติกส์คิดเป็นร้อยละ 3.3 ของ GDP มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในปี 2551 ประมาณ 300,000 ล้านบาท โดยกว่าร้อยละ 80 ผู้ประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนไทยจะเป็นธุรกิจ SMEs ที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาท และทำธุรกิจแบบดั้งเดิม บริหารงานแบบครอบครัว และส่วนใหญ่ให้บริการเฉพาะด้านโลจิสติกส์เท่านั้น

ผลการศึกษาจากรายงานโครงการศึกษาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย ชี้ให้เห็นว่าผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ในไทย ส่วนมากเป็นต่างชาติที่มีชื่อเสียงอยู่ในแวดวงอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ส่วนผู้ประกอบการไทยมีน้อยรายที่พอจะมีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างชาติได้ โดยตัวอย่างผู้ประกอบการรายใหญ่ในแต่ละธุรกิจ มีดังนี้ ธุรกิจขนส่งทางบก ผู้ประกอบการรายใหญ่ ได้แก่ DHL และ ซีเมนต์ไทยโลจิสติกส์ สำหรับธุรกิจขนส่งทางน้ำ ผู้ประกอบการรายใหญ่ ได้แก่ NYK และ OOCL ส่วนธุรกิจขนส่งทางอากาศ ผู้ประกอบการรายใหญ่ ได้แก่ TG และ NIPPON ขณะที่ธุรกิจคลังสินค้า ผู้ประกอบการรายใหญ่ ได้แก่ DHL และ CEVA และธุรกิจตัวแทนออกของและตัวแทนขนส่ง (Freight Forwarder) ผู้ประกอบการรายใหญ่ได้แก่ DHL และ NYK เป็นต้น

Currently, almost all Thai logistics service providers follow the basic 2PL model providing goods transport or warehouse rental because most of them are SMEs, or small and conservative family businesses which are not very complex and which do not plan to expand their business very much. They also do not rely on the most advanced technology as they tend to have low investment capital⁸. As reported in the National Economic and Social Development Board's "Upgrading Competitiveness of Thailand's Logistics 2009", logistics' enterprises contributed 3.3% of the GDP in 2008 (around THB 300,000 million), and more than 80% of Thai-owned logistics enterprises were SMEs with registered capital of THB 5 million or less, often operating as a family business and following a traditional business model in which each company provides essentially one designated service.

According to the same report, the big logistics service providers in Thailand are mostly foreign firms with an already well-established name in the industry. Few Thai-owned logistics enterprises can compete with these international names, which include DHL and Siam Cement in road transport; NYK and OOCL in sea transport; TG and NIPPON in air transport; DHL and CEVA for warehousing, and big Freight Forwarders like DHL and NYK.

⁸ Department of Primary Industries and Mines. "Progress in Logistics".

ผู้ประกอบการหลักในธุรกิจบริการ

โลจิสติกส์ในประเทศไทย

Major Logistics Enterprises

in Thailand

Rank	Land Transport	Water Transport	Air Transport	Warehousing	Freight Forwarder
1.	DHL	NYK	TG	DHL	DHL
2.	Siam Cement Logistics	OOCL	NIPPON	NYK	CEVA
3.	NYK	MAERSK	DHL	MAERSK	SCHENKER
4.	CEVA	KLINE	BFF	CEVA	NYK
5.	Linfox	APL	AGILITY	NIPPON	IDS

Source: National Economic and Social Development Board (NESDB). "Upgrading Competitiveness of Thailand's Logistics 2009". August 2008.

ทั้งนี้ การศึกษาของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนาชี้ให้เห็นว่า ภาคโลจิสติกส์ของไทยนั้นมีแนวโน้มที่จะขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากทั้งปัจจัยภายในประเทศและระหว่างประเทศ ที่สำคัญคือ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะการขยายตัวของภูมิภาคต่างๆ ที่มีความเป็นเมืองเพิ่มมากขึ้น (Urbanization) ที่ส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ดังจะเห็นได้ว่ามูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศภาคขนส่งและโลจิสติกส์มีการขยายตัวสอดคล้องกับทิศทางการขยายตัวของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศอย่างต่อเนื่องทุกปี และการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ในปี 2558 ที่จะส่งผลให้เกิดความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้าและทรัพยากรระหว่างประเทศสมาชิกมากยิ่งขึ้น สะท้อนได้จากสถิติการค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ และมาเลเซียที่มีการเติบโตขึ้นเป็นลำดับ จึงคาดว่าภายหลังการเปิด AEC แล้วกิจกรรมการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการผ่อนคลायกฎระเบียบด้านการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบ AEC ก็จะทำให้เกิดการขยายตัวของภาคโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้นได้อย่างต่อเนื่อง

The International Institute for Trade and Development (ITD) projected that Thailand's logistics sector will continue to expand as a result of both domestic and international factors. Domestically, economic growth and increasing urbanization throughout the country will bump up demand for the transport of goods and raw materials. Thailand's logistics sector is growing alongside GDP and an increase in international economic activity, especially with the forthcoming ASEAN Economic Community (AEC) in 2015, which will further stimulate the exchange of goods and resources among ASEAN member countries. This is already being reflected in the trade statistics of Thailand's border cities and those of its neighbors Cambodia, Laos, Myanmar and Malaysia. It is projected that, following regional integration, increased border trade and the easing of cross-border transport regulations under the AEC framework will create ever more conducive conditions for logistics expansion in the years ahead.

ไมซ์โลจิสติกส์

MICE Logistics

ไมซ์โลจิสติกส์เป็นกระบวนการจัดการในการเคลื่อนย้ายทรัพยากรที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดกิจกรรมไมซ์ ทั้งที่เป็นการเดินทางของบุคคลและการขนส่งสินค้า ซึ่งมีลักษณะเฉพาะเจาะจงแตกต่างจากโลจิสติกส์สำหรับสินค้าทั่วไป มีวิธีปฏิบัติซึ่งมีรายละเอียดมาก อีกทั้งยังมีข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการดำเนินงาน โดยเฉพาะการจัดการกิจกรรมไมซ์ซึ่งมีกำหนดเวลาจัดแสดงแน่นอนและไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ไมซ์โลจิสติกส์จึงต้องเป็นการจัดการโลจิสติกส์ทั้งระบบ (Integrated Logistics Management) ตั้งแต่การวางแผนก่อนการจัดกิจกรรม การขนส่งสินค้า พิธีการศุลกากร การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการขนย้ายสินค้าไปในสถานที่จัดงาน ตลอดจนวางแผนและดำเนินการจัดการขนส่งสินค้ากลับภายหลังจากกิจกรรมนั้นเสร็จสิ้นลง รวมถึงบริการอื่นๆ ที่มุ่งเน้นด้านประสิทธิภาพการบริหารจัดการ (Managerial Efficiency) โดยมีปัจจัยสำคัญที่จำต้องคำนึงถึงเป็นพิเศษดังต่อไปนี้

MICE logistics is a specialized field compared to general goods transport, involving the finely-coordinated movement of goods and people before, during and after an event. By definition, MICE logistics must operate under specified time constraints, as designated by the scheduled date, time and place of an event. MICE logistics therefore requires Integrated Logistics Management, covering every step from planning events and activities well ahead of time, transporting items, clearing customs, managing items in storage or warehousing, coordinating the movement of goods and equipment to and from the event venue, and having a plan in place to pack up and transport everything back once the event is concluded, among other services, which all require top-notch Managerial Efficiency. Some of the main operational requirements involved in MICE logistics include:

1. ความรวดเร็ว การใช้เวลาเดินทางที่น้อยลงและความรวดเร็วในการขนส่งถือเป็นสิ่งที่พึงประสงค์ แต่การจัดการดังกล่าวย่อมต้องมาพร้อมกับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น การวางแผนโลจิสติกส์สำหรับกิจกรรมไมซ์จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงความสมดุลระหว่างระยะเวลาควบคู่กับค่าใช้จ่ายให้อยู่ในความสมดุลและเหมาะสมที่สุด

1. Speed Speediness and reduced travel times in goods transport is the core objective, but these services often come with higher costs. MICE logistics planners must weigh time constraints versus costs to attain an appropriate balance.

2. ความสะดวกสบาย ความสะดวกสบายจากการเดินทางของนักเดินทางไมซ์ถือเป็นสิ่งสำคัญที่แม้ว่าจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นแต่ก็เป็นสิ่งที่ยอมรับได้ แต่สำหรับการขนส่งสินค้าประเด็นที่ต้องคำนึงถึงคือสภาพของสินค้าที่สมบูรณ์และการมาถึงจุดหมายปลายทางได้ทันเวลา

2. Comfort and Convenience – MICE logistics service providers must help to ensure convenient and comfortable travel for MICE participants, even if it means higher costs. In terms of goods transport, they must ensure that items are carefully transported to maintain their good condition while staying on schedule.

3. ความน่าเชื่อถือและความตรงเวลา เวลาถือเป็นสิ่งสำคัญที่สุดสำหรับกิจกรรมไมซ์ ผู้เข้าร่วมงานรวมถึงสินค้าหรืออุปกรณ์ที่จะนำเข้ามาร่วมในงานจะต้องมาถึงตรงเวลา การจัดการเดินทางและเลือกผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำเป็นต้องคำนึงถึงความน่าเชื่อถือ คุณภาพและความเป็นมืออาชีพในประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้ ระยะเวลาที่ต้องคำนึงถึงนอกจากเวลาในการเดินทางหรือการขนส่งสินค้าแล้ว ยังจะต้องรวมถึงเวลาสำหรับพิธีการศุลกากรด้วย

3. Reliability and Punctuality Time is key, whether in relation to event participants, or goods and equipment whose import must be cleared at customs in a timely manner. MICE event organizers must select quality service providers with a good record of credibility and professionalism in those areas. Adequate time must also be allowed for customs clearance and other procedures.

4. ความถี่ สำหรับการเดินทางความถี่ของตารางเที่ยวบิน จะช่วยให้นักเดินทางไมซ์สามารถใช้เวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ในขณะที่การขนส่งสินค้าความถี่ของบริการจัดส่งก็ช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพจากความยืดหยุ่นที่มากขึ้นเช่นกัน

4. Frequency The more frequently available a service is, the more flexible and efficient planning and execution can be. This applies to frequently scheduled flights for MICE travelers as well as frequent service delivery times for goods transport.

5. ความคุ้มค่าเงิน ราคาที่เหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการเลือกพันธมิตรสำหรับกิจกรรมไมซ์ ผู้จัดการโลจิสติกส์ที่มีความน่าเชื่อถือและสามารถนำเสนอบริการที่เหนือกว่า ในราคาที่แข่งขันได้ย่อมเป็นทางเลือกที่ผู้จัดงานไมซ์ต้องการ

5. Value for Money Cost-effectiveness and pricing are important considerations for planners selecting business partners for MICE activities. Logistics service providers who have proven credibility and can offer above-average service at a competitive price will usually prove the most desirable for event organizers.

จากลักษณะเฉพาะซึ่งเป็นความพิเศษของไมซ์โลจิสติกส์ที่ต้องการการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพทั้งระบบ รวมถึงการประสานงาน การขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนความน่าเชื่อถือและความเป็นมืออาชีพของผู้ให้บริการ ผู้ประกอบการไมซ์โลจิสติกส์ในไทยจึงมีความจำเป็นที่ต้องสร้างพันธมิตรหรือเครือข่ายทางธุรกิจที่แข็งแกร่งจากต่างประเทศ โดยเฉพาะกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่มีชื่อเสียง มีเครือข่ายธุรกิจกว้างขวาง และมีการบริหารจัดการที่มีมาตรฐานระดับสากล อีกทั้งการประกอบการไมซ์โลจิสติกส์ยังต้องการเงินทุนหมุนเวียนในการบริหารจัดการสูงมากกว่ากิจการโลจิสติกส์โดยทั่วไป ส่งผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับกิจกรรมไมซ์โดยเฉพาะในไทยไม่มากนัก แม้ว่าจะมีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทั่วไปในประเทศอยู่เป็นจำนวนมากก็ตาม และสำหรับผู้ให้บริการไมซ์โลจิสติกส์ในประเทศที่มีอยู่ไม่มากนักนั้น ส่วนใหญ่ก็ยังคงเป็นการดำเนินงานของบริษัทโลจิสติกส์ขนาดใหญ่จากต่างประเทศ หรือเป็นบริษัทเครือข่ายซึ่งเป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างบริษัทไทยและบริษัทต่างชาติอีกด้วย

With such specialized demands to contend with requiring fine coordination with international transport companies, and a high degree of professionalism among service providers throughout the entire life cycle of an event it is imperative for Thailand's MICE logistics service providers to build strong partnerships and business networks with foreign companies. They should especially seek out service providers who have established a good reputation, with wide-ranging business networks, and who conduct their operations to world-class standards. In any case, even though Thailand has a multitude of general logistics service providers, there are relatively few dedicated MICE logistics service providers because these enterprises require more capital flow to operate than general logistics companies do; and, among this small pool of MICE logistics providers, most are large foreign companies or Thai-foreign joint ventures.

บทสัมภาษณ์

Interview with MICE Industry Executives

คุณณัฐคม รุ่งรัศมี
Mr. Nuttacom Rungrassamee

ผู้จัดการทั่วไป
บริษัท โรเจอร์ กรุงเทพ จำกัด
General Manager
Rogers Bangkok Co., Ltd.

**“กลยุทธ์สำคัญ คือ
ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
มีเครือข่าย ราคาที่แข่งขัน
ได้ในตลาด”**

**“Our strategies
for success:
specialized
expertise, solid
networks and
competitive prices.”**

บริษัทโรเจอร์ กรุงเทพ ก่อตั้งขึ้นจากการเข้าร่วมทุนดำเนินงานระหว่างบริษัท วี แพค แอนด์ มูฟ กรุงเทพ จำกัด กับบริษัทโรเจอร์ เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติที่มีสาขาอยู่ในประเทศ มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และเวียดนาม เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ตลาด การแสดงสินค้าในไทยและเอเชีย บริษัทได้รับองค์ความรู้และการสนับสนุนผ่านเครือข่าย ความร่วมมือในการทำงานกับบริษัทโรเจอร์ เอเชียและจากเครือข่ายเอเยนต์และพันธมิตรทาง ธุรกิจต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศซึ่งทำให้เกิดข้อได้เปรียบทางธุรกิจ

Rogers Bangkok Company Limited was established through a joint venture with V. Pack and Move Bangkok Co. Ltd., and Rogers Asia, a foreign firm with branches in Malaysia, Singapore, Indonesia, and Vietnam, to provide logistics services for the exhibition market in Thailand and Asia. We benefit greatly from our parent company's knowledge base, working collaboratively with them and leveraging their extensive business networks. We have also learned a lot from our own network of agents and business partners, domestically and abroad, which has given us an edge in the business.

บริการหลักของธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การแสดงสินค้า แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ งานขาเข้า (Contractor or on-site handler) ซึ่งให้บริการดำเนินการพิธีการศุลกากรรวมถึงการให้บริการนอกสถานที่สำหรับงานแสดงสินค้าในไทย และงานขาออกซึ่งให้บริการแก่ผู้แสดงสินค้าไทยที่จะไปเข้าร่วมงานแสดงสินค้าที่ต่างประเทศ ธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การแสดงสินค้าเป็นเพียงฟันเฟืองเล็กๆ ในระบบโลจิสติกส์ มีจำนวนธุรกิจไม่มาก แต่แข่งขันสูง นักธุรกิจรายใหม่ที่ยอยากเข้ามาในตลาดมักมองว่าเป็นธุรกิจที่มีจำนวนคู่แข่งน้อยและทำกำไรได้ดี แต่ในทางปฏิบัติจริง กลับเป็นธุรกิจที่มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งสูงกว่าธุรกิจขนส่งสินค้าทั่วไป ธุรกิจที่ไม่ประสบความสำเร็จก็จะออกไปจากอุตสาหกรรม ธุรกิจรายใหม่บางรายไม่กล้าที่จะเข้ามาในระบบเนื่องจากขาดเครือข่ายทางธุรกิจ

The core competence of exhibition logistics comprises two main modes. The first involves “inbound” services, which is to function as a Contractor or On-Site Handler, assisting with customs procedures and providing on-site support for exhibitions in Thailand. The second are “outbound” services, assisting Thai exhibitors participating in trade shows abroad. Specialized exhibition-logistics enterprises comprise a tiny fraction of the overall logistics sector, but although there are relatively few such enterprises, it is a highly competitive arena. Many companies thinking of entering this market segment believe that they will have very few competitors and that it would be a high profit earner, but in reality, the costs involved in this business segment are substantially higher than for general logistics operations. Some firms that try and fail end up leaving the field, while other logistics companies never dare to enter this segment, knowing they lack those all-important business networks.

ข้อได้เปรียบหลักของบริษัท คือ การมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในงาน มีความรู้ความสามารถ เข้าใจความต้องการของผู้จัดงานแสดงสินค้าและมีประสบการณ์การเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ชิ้นใหญ่เครื่องจักรการผลิตต่างๆ ตลอดจนตัวสินค้าที่จะใช้ในการจัดงานที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะอย่างได้เป็นอย่างดี มีทีมงานที่มีทักษะและความสามารถในการจัดการกับวัตถุที่แตกหักง่าย เช่น เครื่องแก้ว รูปปั้น เป็นต้น บริษัทใช้กลยุทธ์นำเสนอความเป็นมืออาชีพ น่าเชื่อถือและความรับผิดชอบในงาน ภายใต้ราคาที่เหมาะสมได้ในตลาด

Our company’s primary advantage is our personnel, who have the knowledge, expertise and capabilities to understand the very specific demands of exhibition clients. They are also very experienced in transporting all kinds of large equipment and machinery, along with all the other items required by these events, which tend to be quite specialized. Our team is also skilled at handling and managing the transport of fragile and breakable items, for example, glasses, statues and figurines. In a nutshell, our guiding strategy is to offer genuine professionalism, with proven credibility and accountability in our work, all at very competitive prices for our market.

อุปสรรคและข้อจำกัด ของตลาดไมซ์ โลจิสติกส์ไทย

Thailand's MICE Logistics: **Obstacles and Constraints**

ความยากของธุรกิจนี้อยู่ที่การดำเนินการพิธีการศุลกากรที่ธุรกิจมักจะประสบปัญหาเรื่องเงินค้ำประกัน ความไม่แน่นอนของตลาดทำให้การขยายธุรกิจเป็นไปได้ยาก ความไม่แน่นอนของควมถี่ในแต่ละปีของการจัดงานแสดงสินค้า ซึ่งเป็นผลจากการเกิดกรณีเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง เหตุการณ์ความรุนแรง ภัยพิบัติธรรมชาติ ซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจเลื่อนงานหรือยกเลิกงานของผู้จัดงาน

One of our major challenges relates to customs procedures and settling guarantee deposits. We must also contend with the market's unpredictability, which makes it difficult to chart our growth and expansion. It is impossible to forecast with any certainty how many exhibitions there will be in a given year and how frequently they will occur. Finally, the whole sector is readily affected by negative current events ranging from political instability, violent incidents or natural disasters, which could prompt organizers to postpone or cancel their event entirely.

นอกจากนี้ ธุรกิจนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านเวลาในการขนส่งเคลื่อนย้ายสิ่งของต่างๆ และเนื่องจากสถานะเศรษฐกิจโลกที่ซบเซาในปัจจุบัน ส่งผลให้ธุรกิจพยายามลดต้นทุนให้มากที่สุดเพื่อลดความเสี่ยงให้น้อยที่สุด ดังนั้น การมีตัวแทนสาขาในจังหวัดต่างๆ เพื่อดำเนินการขนส่งแทนศูนย์ในกรุงเทพฯ จะช่วยลดต้นทุนได้มาก ธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การแสดงสินค้าต้องอาศัยแรงงานคน ดังนั้น ความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ต้องพิจารณา ควรจะกำหนดผู้รับผิดชอบต้นทุนส่วนนี้กรณีเกิดการสูญเสียชีวิตในขณะปฏิบัติงานให้ชัดเจน เพื่อนำมาปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน

We must also operate within rather strict time constraints in terms of transporting goods and other items. Another issue is that, with the slowdown in the world economy, many businesses are trying to cut costs and minimize risk as much as possible. In any case, it is imperative for our company to be represented in Thailand's various provinces because it is substantially more cost-effective for them (rather than the Bangkok office) to handle transport in those areas. Exhibition logistics service providers also require a lot of physical manpower, and we must ensure the safety of employees who are directly involved in moving goods. We must also have clear standards and procedures to spell out who will assume responsibility, financially and otherwise, should an employee lose their life while performing these duties.

ปัจจุบัน รูปแบบการดำเนินพิธีการศุลกากรของตลาดการแสดงสินค้าในไทยยังมีความยากต่อการปฏิบัติ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบข้อปฏิบัติ และขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ตลาดการแสดงสินค้ามีข้อจำกัดในเรื่องของระยะเวลา ซึ่งต้องการความสะดวกรวดเร็วเพื่อให้ทันกับช่วงเวลาการจัดงาน มีความยากเรื่องการค้าขบวนการใช้จำนวนคน เนื่องจากเกี่ยวข้องกับการขนย้ายวัตถุหนักและชิ้นใหญ่

As mentioned above, one of our major stumbling blocks has to do with Thailand's customs procedures. Regulations and procedures are often changed or adjusted, and are further subject to interpretation by the customs official at hand. To complicate matters even more, exhibitions themselves are subject to their own time constraints, so speed and convenience are key to running things on schedule. It is also often difficult to estimate just how much manpower is needed for a given event, as they often require the movement of very large equipment and other items.

เปรียบเทียบโมชโลจิสติกส์ไทยกับประเทศในอาเซียน

Thailand's MICE Logistics versus Other ASEAN Countries'

การเข้าสู่ AEC ไม่ได้ส่งผลกระทบมากนักต่อธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การแสดงสินค้า เนื่องจากในปัจจุบันจำนวนงานแสดงสินค้าไม่ได้เพิ่มจำนวนขึ้น และนักธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การแสดงสินค้า และผู้จัดงานแสดงสินค้านำเข้าใหม่ไม่ได้เข้ามาสู่ตลาดเพิ่มขึ้น ไทยมีศักยภาพในตลาดการแสดงสินค้าอยู่มากแต่ขาดความทันสมัยของกระบวนการทำงาน และมีความซับซ้อนของขั้นตอน กฎระเบียบต่างๆ ทำให้ต้องใช้เวลานาน เนื่องจากตลาดการแสดงสินค้านำเข้ามีข้อจำกัดเรื่องเวลาเป็นปัจจัยที่ต้องคำนึงถึง หากเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ ซึ่งไม่ได้เน้นทำตลาดการแสดงสินค้านำเข้าจะเน้นไปที่ตลาดการจัดประชุมและท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล ตลาดการจัดประชุมนานาชาติ สิงคโปร์ลดขั้นตอนของกระบวนการทำงาน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้จัดงานและให้งานสามารถดำเนินไปได้ก่อน สิงคโปร์ได้เปรียบไทยในเรื่องประสิทธิภาพของระบบโครงสร้างพื้นฐาน มีการจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดี

Upcoming regional integration under the AEC will not greatly impact the exhibition logistics segment, since we do not expect a substantial increase in number of exhibitions as a result of it. New entrants to the exhibition logistics market will likely remain low in our small pool of existing enterprises. Thailand has great potential in the exhibition market but its operations could use an injection of freshness and modernity. Operations are also bogged down by complicated regulations and procedures, even though time is of the essence in our market. Compare this to Singapore, where procedures have been streamlined so that planners can keep the ball rolling, although it tends to prefer meetings and incentive travel over exhibitions. Singapore's efficient and well-managed infrastructure systems are another advantage over Thailand.

ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนา ไมซ์โลจิสติกส์ไทย

Recommendations for Developing Thailand's MICE Logistics

ไทยควรมีการสนับสนุนให้ประเทศเป็น “Exhibition Hub” อย่างเห็นผลเป็นรูปธรรมโดยแท้จริง และควรขยายผลไปสู่จังหวัดอื่นๆ ที่มีศักยภาพด้วย แต่เนื่องจากปัจจุบันความพร้อมของ MICE City จังหวัดต่างๆ เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น ไม่สามารถเทียบเท่ากับกรุงเทพฯ ได้ เนื่องจากขาดประสิทธิภาพในหลายๆ ด้าน เช่น ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทักษะความสามารถของแรงงาน สถานที่จัดงานแสดงสินค้า รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการจัดงาน ดังนั้น รัฐจึงควรเร่งสร้าง สนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนให้เกิดขึ้นอย่างจริงจังเพื่อประโยชน์ใช้งานต่อไปในอนาคต โดยจีนนับเป็นต้นแบบที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งโลจิสติกส์การจัดงานแสดงสินค้า ซึ่งเน้นกระจายความเจริญไปสู่หัวเมืองใหญ่

Thailand should support concrete plans to develop into a true Exhibition Hub and expand into more high-potential provinces. Our current MICE cities like Chiang Mai and Khon Kaen still lack the full capabilities found in Bangkok. To varying degrees, they still lack efficient infrastructure, well-trained workers and even event venues and other amenities required to plan and run an event. The state should expedite sound investments that will create future benefits. China provides a good model, demonstrating how well-developed transport systems facilitate event organization, and subsequently the distribution of wealth and opportunity among the country's major urban centers.

ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาธุรกิจ
ในระบบขนส่งโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง
อุตสาหกรรมไมซ์ คือ ภาครัฐควรบูรณาการ
ให้เป็นระบบ ทั้งผู้จัดงานแสดงสินค้า
สถานที่จัดงานแสดงสินค้า ระบบโครงสร้าง
พื้นฐาน การยกระดับศักยภาพของ MICE
City ให้ได้มาตรฐาน และพัฒนาอย่าง
ต่อเนื่องให้แข็งแกร่ง และดึงดูดเข้ามา
ในประเทศ ซึ่งโอกาสของไทยในการที่จะ
ก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมนี้ ไทย
ควรจะทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงให้คำแนะนำ
ต่างๆ แก่กลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา
สปป.ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม) และ
ระวังไม่ให้กลุ่มประเทศ CLMV ได้ตามทันได้

The state should help integrate Thailand's MICE industry into a well-functioning system of efficient organizers, venues and basic infrastructure. We must also raise the potential of our MICE cities, developing their standard and strengthening their capacity to attract events from abroad. We must maintain our ability to provide consultation to the CLMV countries (Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam), rather than becoming complacent and allowing those markets to overtake us in the future.

คุณสุทธิชัย เตชนะรุ่งโรจน์ Mr. Suthichai Techanarungroj

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท เอพีที โชว์เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด

Managing Director

APT Showfreight (Thailand) Co., Ltd.

**“พร้อมด้วยทีมงานและ
เครือข่ายที่มีความเชี่ยวชาญ
ในการให้บริการเฉพาะด้าน
ในเอเชีย นำเสนอ โซลูชัน
และร่วมมอบตามสัญญา”**

***“Expert teams,
specialized networks
and solutions delivered
as promised.”***

บริษัท เอพีที โชว์เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านการบริการโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรมไมซ์ ข้อได้เปรียบของธุรกิจ คือ การมีทีมงานที่ประกอบไปด้วยผู้เชี่ยวชาญที่มีทักษะและประสบการณ์ในการบริหารจัดการให้กับงานแสดงสินค้าระดับภูมิภาคและระดับโลก การมีเครือข่ายทางธุรกิจกระจายอยู่ตามพื้นที่ต่างๆ มีสำนักงานตั้งอยู่ในจีน ฮองกง ปากีสถาน สิงคโปร์ และเวียดนาม เป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การแสดงสินค้าให้สามารถให้บริการโลจิสติกส์ตามความต้องการของลูกค้าและให้บริการครอบคลุมทั่วโลกได้

APT Showfreight (Thailand) Co. Ltd., offers specialized expertise in MICE logistics. Our main advantage lies with our experienced team and their skill in staging exhibitions at the regional and global level. Our contacts and business networks cover numerous locations, with offices in China, Hong Kong, Pakistan, Singapore and Vietnam. This web of quality personnel enables us to provide comprehensive, high-level service to meet client demands throughout the world.

ความแตกต่างของไมซ์โลจิสติกส์ กับการขนส่งโลจิสติกส์ทั่วไป

MICE versus General Logistics

ไมซ์โลจิสติกส์ มีขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ยุ่งยากกว่าการขนส่งโลจิสติกส์ทั่วไป เนื่องจากการขนส่งโลจิสติกส์ทั่วไปนั้น ธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์จะทำหน้าที่เฉพาะส่วนของการดำเนินพิธีการศุลกากร ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตในการนำเข้าสินค้า ยกตัวอย่างเช่น บริษัทนำเข้าสินค้าอาหารส่วนใหญ่จะขึ้นทะเบียนอาหารกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาอยู่แล้ว ดังนั้น การขอใบอนุญาตการนำเข้าสินค้าจะมีขั้นตอนที่ไม่ยุ่งยากและเป็นระบบ แต่ถ้าเป็นการขนส่งโลจิสติกส์เพื่อการแสดงสินค้า ธุรกิจสินค้าอาหารที่จะส่งสินค้าให้กับธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์เพื่อนำสินค้าเข้ามาในไทยเพื่อใช้ในการแสดงสินค้า ส่วนใหญ่เป็นบริษัทในต่างประเทศ ไม่มีตัวแทนในไทย ไม่ได้ขึ้นทะเบียนอาหารกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ดังนั้น ธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การแสดงสินค้าจะเป็นผู้ทำหน้าที่ขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าแทนให้กับธุรกิจสินค้าอาหารด้วย ซึ่งในไทยยังไม่มีระเบียบขั้นตอนพิเศษที่ชัดเจนเพื่อนำไปใช้ปฏิบัติสำหรับการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศไทยเพื่อใช้ในการแสดงสินค้าโดยเฉพาะ นอกจากนี้ ในกระบวนการนำเข้าสินค้าเพื่อใช้ในการแสดงสินค้าอาจจะต้องแสดงสินค้าตัวอย่าง มิเช่นนั้นอาจจะถูกเจ้าหน้าที่ปฏิเสธการขอใบอนุญาตนำเข้าครั้งนั้นได้

MICE logistics faces more complicated customs procedures. Regular logistics service providers deal only with customs clearance. Since the goods they import must already be registered with an authority, such as the Food and Drug Administration, there is no need to apply for import certificates each time a shipment comes in, and so the routine can become quite simple. However, exhibition logistics providers must apply for import certificates for goods from foreign companies intending to participate in an exhibition in Thailand, as many of them don't have their own representatives here. Thailand still lacks clear and specialized procedures for this. Often, the FDA also requires that samples be presented ahead of time or the application for import certification could be denied.

ไทยยังมีปัญหาเรื่องระเบียบของหน่วยงานภาครัฐที่ตั้งขึ้นมาเพื่อปกป้องตลาดภายในประเทศ ปกป้องผู้ประกอบการในประเทศ ทำให้การนำเข้าสินค้าเพื่อใช้ในการงานแสดงสินค้าเป็นไปได้ยาก ซึ่งจะส่งผลถึงการลดโอกาสของการจัดงานแสดงสินค้าในประเทศ เนื่องจากผู้จัดงานมองว่าหากไม่ได้รับการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าสินค้าก็จะเลือกไปจัดงานที่ประเทศที่สามารถตอบโจทย์สิ่งที่ต้องการได้มากกว่าแทน เช่น ฮองกง ยกตัวอย่างเช่น งาน PRO WINE ที่จัดขึ้นที่ฮองกง ซึ่งเป็นงานใหญ่ระดับโลก จีนมีปริมาณการบริโภคไวน์ที่สูงมากและงานนี้สามารถเป็นโอกาสสร้างรายได้ให้เงินได้มาก หากไทยจะจัดงานไวน์ขึ้นในประเทศจะต้องนำเข้าไวน์เพื่อนำไปใช้ในการงานแสดงสินค้า ซึ่งจะต้องดำเนินการขอใบอนุญาตเพื่อนำเข้าไวน์จากกรมสรรพสามิต ทำให้เกิดขั้นตอนในการจัดงานไวน์ที่มากขึ้น ในขณะที่ฮองกงเปิดเสรีการนำเข้าสินค้าเพื่อใช้ในการงานแสดงสินค้า หากไทยสามารถแก้ไขจุดบกพร่องประเด็นนี้ได้ จะทำให้ไทยสามารถจัดงานไวน์ให้เกิดขึ้นในประเทศได้มากขึ้น อุตสาหกรรมนี้จะเติบโตมากขึ้น นอกเหนือจากที่ภาครัฐจะมุ่งเน้นทำการตลาดตรงรณรงค์เพื่อดึงงานเข้ามาเพียงด้านเดียว

Other regulations can also pose obstacles, as with those designed to protect domestic markets and business operators. The bottom line is, the more difficult such procedures are, the greater the loss of opportunity for Thailand. If event organizers foresee complications here, they will take their exhibitions to where their needs can be met more easily, like Hong Kong. A relevant example that comes to mind is the world-class PRO WINE event held in Hong Kong. China has a very large consumer market for wines and this event was an opportunity for them to generate lots of revenue. If Thailand were to hold such an event, it would have to import the wines to be exhibited, going through the required procedures with the Excise Department and other offices, involving more steps and delays. Meanwhile, Hong Kong is a free trade zone and is able to import these items much more easily. If Thailand can fix this weakness, we would be able to attract more events to drive our MICE industry growth and expansion, rather than resorting to government-run campaigns to draw in organizers.

เปรียบเทียบโมชโลจิสติกส์ไทย กับประเทศในอาเซียน

Thailand's MICE logistics versus **Other ASEAN Countries'**

หากเปรียบเทียบไทยกับสิงคโปร์ พบว่าสิงคโปร์มีระเบียบเรื่องการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้า แต่ระเบียบนี้จะถูกผ่อนปรนให้กับกรณีของการนำเข้าสินค้าเพื่อใช้ในงานแสดงสินค้า ของที่นำเข้ามาเพื่อการแสดงสินค้าจะได้รับอนุญาตให้นำออกไปจากศุลกากรเพื่อใช้ในงานแสดงสินค้าได้ก่อน และเจ้าหน้าที่จากศุลกากรจะไปตรวจสินค้าที่งาน ซึ่งผู้จัดงานยังคงสามารถจัดงานได้ แต่สำหรับไทย หากติดปัญหาการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าจะไม่สามารถนำของออกไปได้ เนื่องจากไม่มีใบอนุญาตนำเข้าสินค้ามาแสดงต่อศุลกากรจึงไม่สามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรเพื่อนำสินค้าออกไปได้ สินค้าก็ยังคงอยู่ที่ท่าเรือ ซึ่งหากไทยไม่สามารถแก้ปัญหาประเด็นนี้ได้ ตลาดนี้ก็จะเติบโตได้ยาก

Comparing Thailand to Singapore, Singapore has streamlined import regulations for exhibition goods. These goods are given clearance and released from customs without fuss, and customs officials will then check the goods at the exhibition itself. This means little or no delay for event organizers. However, in Thailand, if there is a problem in obtaining an import certificate, the goods cannot be released and will remain under hold at the seaport. It would be difficult for this market to grow in Thailand under these conditions.

ไทยมีศักยภาพในการจัดงานแสดงสินค้าได้ดีกว่าสิงคโปร์ และมีสถานที่จัดงานแสดงสินค้าที่ได้มาตรฐานสากล แต่การเติบโตของอุตสาหกรรมนี้ยังด้อยกว่าสิงคโปร์ เนื่องจากติดระเบียบ ขั้นตอนต่างๆ ของหน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าเพื่องานแสดงสินค้า และปัญหา ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ไทยยังมีต้นทุนขนส่งโลจิสติกส์ที่สูง เนื่องจากช่วงหลายปีที่ผ่านมา ไทยเน้นลงทุนทางด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยเน้นไปที่การสร้างถนนเป็นหลัก นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์และเวียดนาม) การผ่อนปรนระเบียบศุลกากร ยังคงมีมากกว่าไทยเช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น ในเมียนมาร์ หากธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าสำร่ายการของที่จะนำเข้าล่วงหน้าไปก่อน 30 วัน เพื่อดำเนินการขอใบอนุญาตนำเข้า โดยระบุว่านำเข้ามาเพื่อใช้ในการงานแสดงสินค้า ก่อนงานโชว์จะเริ่ม 10 วัน ก็สามารถนำของออกไปได้ ซึ่งส่วนมากจะไม่ติดปัญหายุ่งยากใดๆ

In many respects, I think Thailand has more potential than Singapore in the exhibition segment, and we have more world-class venues on offer, but we are unable to match Singapore's growth because of our regulatory obstacles. Even the CLMV countries (Cambodia, Laos, Myanmar, Vietnam) have less complicated customs regulations than Thailand. In the case of Myanmar, 30 days before an exhibition, the organizers just have to send a list of goods that will be imported for exhibition use, as a means of applying for import certification. Then 10 days before the exhibition begins, the goods are released. Beyond this, Thailand has focused investment heavily on road construction and not as much on other modes of transport, resulting in less efficiency and higher costs compared to Singapore, for instance.

แม้ไทยจะผ่อนปรนการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าแต่ยังคงเป็นไปในรูปแบบที่มีเงื่อนไข เช่น ให้ใบอนุญาตนำเข้าเป็นการชั่วคราวเพื่อเป็นตัวอย่างสินค้า และจำกัดจำนวนของสินค้าเพื่อเป็นตัวอย่าง ไทยไม่มีระเบียบ ข้อบังคับเฉพาะสำหรับการนำเข้าในประเทศเพื่อใช้ในการงานแสดงสินค้า ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนางานโชว์ที่เกิดขึ้นในประเทศและการเติบโตไปอย่างยั่งยืน ซึ่งทำให้ไทยสูญเสียโอกาสจะได้งานให้กับประเทศอื่น เช่น สิงคโปร์ ฮองกง ที่ผ่อนปรนระเบียบ ข้อบังคับอย่างจริงจังมากกว่า

Even if Thailand eases its import regulations for exhibition goods, it would probably come with some conditions. For example, authorities might agree to issue import certificates more quickly, but then make them only temporarily valid, for bringing in samples. They could also limit the quantity of samples that can be brought in. Thailand has no regulations specifically for exhibition goods, and this is a real obstacle to development as well as a deterrent for organizers. We need a better system in order to grow sustainably in this market segment. If things remain as they are, Thailand will lose out to places with more conducive regulations like Singapore and Hong Kong.

ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการพัฒนาไมซ์โลจิสติกส์ไทย

Recommendations for Developing Thailand's MICE Logistics

อุตสาหกรรมการจัดงานแสดงสินค้ามีความพิเศษและแตกต่างจากงานโดยทั่วไป โดยงานโชว์ที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งจะมีการวางแผนล่วงหน้ามากกว่า และต้องอาศัยการรักษาความสัมพันธ์กับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายไว้ให้นานที่สุด หากไม่สามารถสร้างความมั่นใจให้เกิดขึ้นแก่ผู้จัดงานได้ ผู้จัดงานจะตัดสินใจเลือกประเทศที่สามารถให้ความมั่นใจได้มากกว่าทันที หากการจัดงานในแต่ละครั้งประสบความสำเร็จ แนวโน้มที่ผู้จัดงานจะเปลี่ยนสถานที่จัดงานก็จะเป็นไปได้น้อยลง เนื่องจากต้นทุนในการจัดงานแต่ละครั้งสูงมาก ผู้จัดงานไม่ต้องการแบกรับความเสี่ยงจากสิ่งที่ไม่แน่นอน

Compared to other MICE activities, exhibitions must contend with some unique demands, and each exhibition must be planned much longer in advance. This market segment is also particularly reliant on forming and maintaining long-term relationships with target clients. If our service providers can't inspire confidence, organizers can easily choose other countries that can give them the assurance they need. If an event is successful, the client is unlikely to go elsewhere the next time, because they prefer certainty and familiarity, which minimizes their risk.

งานแสดงสินค้าที่มีศักยภาพสามารถสร้างรายได้ให้กับไทยได้สูง คือ งานแสดงสินค้าของอุตสาหกรรมหลักของไทย เช่น อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมการแพทย์ อุตสาหกรรมยานยนต์ ส่วนประเด็นทางภาษีอาจจะไม่ใช่ปัญหา เนื่องจากธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์การขนส่งสินค้ามีความสามารถและเต็มใจในการจ่าย แต่ปัญหาที่สำคัญที่ควรเร่งแก้ไข คือ ระเบียบ ขั้นตอนต่างๆ ของหน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าเพื่องานแสดงสินค้าที่ควรจะทำให้งานแสดงสินค้าเกิดขึ้นได้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และควรกำหนดระเบียบ ขั้นตอนการทำงานของเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าให้ชัดเจน ซึ่งระเบียบต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าเพื่องานแสดงสินค้าน่าจะระบุว่า “ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่” การระบุเช่นนี้บางครั้งนำไปสู่การตีความที่ไม่ได้อำนวยความสะดวกต่อการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าเพื่องานแสดงสินค้าให้เป็นไปได้ง่ายขึ้น เนื่องจากเจ้าหน้าที่รัฐอาจมองประเด็นของความปลอดภัย ความสะอาดของสินค้าที่นำเข้ามาโชว์ในงานแสดงสินค้า ซึ่งอาจจะทำให้ผู้ที่เข้ามาชมงานได้รับความเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นสินค้านั้นจะต้องเป็นสินค้าที่มีคุณภาพดีที่สุดเพื่อรักษาฐานลูกค้าและความสัมพันธ์ทางด้านพันธมิตรทางการค้า

High-potential sectors that can bring in lots of exhibition revenue for Thailand include the food, medical and automotive fields. Taxes are rarely an issue for exhibition logistics companies because they are able and willing to pay them. Complicated regulations, however, are the pressing concern. We must streamline procedures required by the various agencies related to import certification for exhibition goods. Another sticking point is that regulations are often “subject to the discretion of the official at hand”. They should not be so open to interpretation because it only creates problems and more delays. State officials may for instance question the safety or hygiene of goods intended for exhibition, fearing that some items could pose a health or accident risk to exhibition participants. In any case, the goods in question should be of high quality in the first place, in order to maintain a good client base and solid business relationships.



บทสรุปและ ข้อเสนอแนะ **Conclusions and Recommendations**

ไมซ์โลจิสติกส์เป็นรูปแบบการให้บริการโลจิสติกส์แบบเฉพาะเจาะจง (Niche Operations) ที่ผู้ให้บริการจะต้องตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการที่มากกว่าบริการพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าหรือกระบวนการที่เกี่ยวข้องตามปกติ แต่จะต้องเป็นการจัดการโลจิสติกส์ทั้งระบบ (Integrated Logistics Management) ตั้งแต่การวางแผนก่อนการจัดกิจกรรมหรือการแสดงสินค้า การขนส่งสินค้า พิธีการศุลกากรรวมถึงกระบวนการที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานราชการอื่น การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการขนย้ายสินค้าไปในสถานที่จัดกิจกรรมหรือการแสดงสินค้านั้น ตลอดจนวางแผนและดำเนินการจัดการขนส่งสินค้ากลับภายหลังจากกิจกรรมหรือการแสดงสินค้านั้นเสร็จสิ้นลง รวมถึงบริการอื่นๆ ที่มุ่งเน้นด้านประสิทธิภาพการบริหารจัดการ (Managerial Efficiency Service) ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ที่เข้าสู่ยุคที่เน้นคุณภาพการบริการและความเป็นมืออาชีพ โดยจะต้องคำนึงถึงความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ (Speed of Service) คุณภาพและระยะเวลาในการดำเนินการ (Quality and Lead Time) มาตรฐานและความปลอดภัยในการบริการ (Reliability and Security) ระยะเวลาในการตอบสนองความต้องการต่างๆ (Response Time) และระดับความพึงพอใจของลูกค้า (High-Quality Service)

MICE logistics is a niche business model requiring service providers to meet more specialized client needs compared to general goods transport. It requires Integrated Logistics Management, from planning the event, coordinating transport, settling customs and related bureaucratic procedures, to storing items or warehousing, transporting them to the event venue, and then sending them back again after the event. All of these services require Managerial Efficiency on a level that the new crop of logistics enterprises are aiming for, emphasizing quality and professionalism in delivering speed, adequate lead time, reliability and security, responsiveness, and top notch service.

อุปสรรคที่สำคัญสำหรับไมซ์โลจิสติกส์ยังคงเป็นปัญหาด้านกฎหมาย กฎระเบียบ การตีความเพื่อบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกัน ตลอดจนขั้นตอนการตรวจสอบมาตรฐานสินค้าก่อนอนุญาตนำเข้า ที่มีหน่วยราชการเกี่ยวข้องด้วยหลายแห่ง อาทิ พิธีการศุลกากรและข้อบังคับการนำเข้าส่งออก เกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร มาตรฐานด้านสินค้าอุตสาหกรรมเกี่ยวข้องกับสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม หรือมาตรฐานสินค้าอาหารและยาเกี่ยวข้องกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา เป็นต้น ทั้งนี้ ยังไม่รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ของไทยเป็นธุรกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมที่ยังขาดองค์ความรู้และศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์ในระดับมาตรฐานสากลด้วย

Thailand's complex regulations and procedures remain the greatest obstacle for its MICE industry. Rules are often open to differing interpretations. Complicated inspection and import certification procedures involve different state agencies, each with their own set of requirement - from import/export regulations at customs, to industrial goods requirements at the Thai Industrial Standards Institute (TISI), and the Food and Drug Administration. Finally, in terms of the bigger picture, Thailand's logistics sector remains largely populated by small and medium-sized, Thai-owned service providers still lacking the knowledge and capacity to provide world-standard logistics management.

เพื่อเป็นการพัฒนาให้ธุรกิจโลจิสติกส์สามารถตอบสนองความต้องการที่เป็นลักษณะเฉพาะของอุตสาหกรรมไมซ์ ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องสร้างความร่วมมือกันพัฒนาระบบไมซ์โลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งภาครัฐโดยการสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ปรับปรุงกฎระเบียบหรือข้อปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง และนารบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้อเพื่ออำนวยความสะดวกและลดหรือขจัดปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในขณะที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ภาคเอกชนก็จะต้องนำการบริหารจัดการสมัยใหม่มาใช้ สร้างพันธมิตรเพื่อต่อยอดธุรกิจ ตลอดจนพัฒนาบริการใหม่ๆ ที่มุ่งเน้นการสร้างโซ่อุปทานที่เข้มแข็ง พร้อมกับเสริมศักยภาพการประกอบการให้ได้มาตรฐานระดับสากล และสามารถเผชิญกับการแข่งขันอย่างรุนแรงจากบริษัทข้ามชาติได้ ทั้งนี้ หากระบบไมซ์โลจิสติกส์ของประเทศได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว จะเป็นกลไกสำคัญอย่างยิ่งต่อความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนอุตสาหกรรมไมซ์ของประเทศให้มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

To develop logistics businesses and enable them to meet specialized MICE industry demands, all the relevant sectors and stakeholders must work in concert. The public sector must upgrade infrastructure, improve relevant laws and regulations, and integrate up-to-date technologies to facilitate operations and reduce or eliminate obstacles. Meanwhile, private sector enterprises must introduce modern management methods into their operations, build partnerships to extend business benefits, and develop new services to strengthen supply chains. They must raise their capabilities to global standards and be able to withstand tough competition from foreign firms. A more efficient logistics network must be developed to drive competitiveness and sustain Thailand's MICE industry growth.

[illegible]

พลอากาศเอกประจิน จั่นตอง. (2558). ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565. สืบค้นจาก <http://eit.or.th/DownloadDocument/DinnerTalk%2013-08-2558.pdf> [September 9, 2015].

ศิริพรรณ จิตรประสิทธิศิริ. “โครงข่ายโลจิสติกส์ในอาเซียน: ทางหลวงอาเซียนเชื่อมโยงโครงสร้างสรค์”.งานการสัมมนา “โอกาสโลจิสติกส์ไทยสู่การเป็น Logistics Hub แห่งอาเซียน” จัดโดย สำนักส่งเสริมพัฒนาธุรกิจ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ ศูนย์ฝึกอบรมพัฒนาธุรกิจการค้า. 20 ตุลาคม 2557. (online) ที่มา: http://dbd.go.th/ewt_dl_link.php?nid=9677

ศูนย์บริการข้อมูลเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. (2555). ช่องกรุงเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เอเชีย. สืบค้นจาก <http://www.mfa.go.th/business/th/situation/96/30666-ช่องกรุงเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เอเชีย.html> [September 9, 2015].

ศูนย์วิจัยสิทธิไทย. (2556). ต่างชาติแห่งจัดงานในเอเชีย... โอกาสธุรกิจใหม่ของประเทศไทย. สืบค้นจาก <http://library.dip.go.th/multim6/edoc/2556/21978.pdf> [September 9, 2015].

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา. “การแสวงหาประโยชน์และโอกาสจากความตกลงการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Service: AFAS) ในภาคธุรกิจการขนส่งโลจิสติกส์”. 2558. สืบค้นจาก: <http://www.itd.or.th/research-report/732-re>

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2557). การแสวงหาประโยชน์และโอกาสจากความตกลงการค้าบริการของอาเซียนในภาคธุรกิจให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์. สืบค้นจาก <file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/Final-Report-Logistics-29-9-2014.pdf> [September 9, 2015].

สลิลาทิพย์ ทิพย์ไกรสร, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ. (n.d.). อนาคตระบบขนส่งไทย “ฝันที่เป็นจริงหรือความหวังอันเลื่อนลอย”. สืบค้นจาก http://www.bu.ac.th/knowledgecenter/executive_journal/july_sep_11/pdf/aw14.pdf [September 9, 2015].

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558 (Action Plan)” (online). ที่มา: <http://www.otp.go.th/images/stories/PDF/2558/ActionPlan2558/ActionPlan4.pdf>

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. (2557). มุ่งหน้าสู่ ASEAN... เรียนรู้กับผู้นำโลจิสติกส์อย่างฮ่องกง. สืบค้นจาก <http://logistics.go.th/index.php/2013-03-24-17-03-35/2013-03-24-17-15-63/2307-uoiu> [September 9, 2015].

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. Logistics Forum. (2558). เผยผลงานการพัฒนาโลจิสติกส์อุตสาหกรรมนำเศรษฐกิจชาติ. สืบค้นจาก <http://logistics.go.th/attachments/article/6938/Forum30.pdf> [September 9, 2015].

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2556). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560). สืบค้นจาก <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/logistic2.pdf> [September 9, 2015].

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554”. พฤษภาคม 2550.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)”. ตุลาคม 2556. สืบค้นจาก <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/logistic2.pdf>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “โครงการศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทย”. สิงหาคม 2551 . สืบค้นจาก http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev_logis/report/Logistic-Final%202%20Feb%202009.pdf

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2557. มิถุนายน 2558 . สืบค้นจาก http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev_logis/report/data_1056240315.pdf

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (n.d.). การพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนละปัญหาสิ่งแวดล้อม กรณีตัวอย่างประเทศญี่ปุ่น. สืบค้นจาก <http://greentransport.otp.go.th/GreenTransport/Front/News/NewsDetail.aspx?rid=27&CatId=1&muid=0&prid=0> [September 9, 2015].

สำนักส่งเสริมพัฒนาธุรกิจ กรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์. “โครงการศึกษาวิจัยโอกาสผลกระทบและมาตรการรองรับสำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี”. พฤษภาคม 2556. สืบค้นจาก: http://dbd.go.th/more_news.php?cid=525



Thailand Convention & Exhibition Bureau (Public Organization)

Siam Tower, 12th B & 26th Floor,

989 Rama 1 Road, Pathumwan, Bangkok 10330, Thailand

Tel: +66(0) 2 694 6000 Fax: +66(0) 2 658 1412

E-mail: research@tceb.or.th

www.businesseventsthailand.com

ISBN 978-616-92305-4-0



9 786169 230540