



สัมมนา



ยกเครื่องโลจิสติกส์ สู่อนาคตโซ่อุปทานไทย

วันพุธที่ 29 ตุลาคม 2568

ณ ห้อง WANALAI BALLROOM 12TH FLOOR

GRANDE CENTRE POINT ลุมพินี กรุงเทพมหานคร

หลักการ และ เหตุผล

การขนส่ง **อำนวยความสะดวก**
โลจิสติกส์ **ชาติการค้า**
ตอบสนองความต้องการ
สังคม **ความคุ้มค่า** **ชุมชน**
เพียงพอ **การค้า**
ใช้ประโยชน์ได้จริง **Supply**
ส่งเสริมเศรษฐกิจ **Demand**
ผลกระทบ

วัตถุประสงค์

1

ประเมินความคุ้มค่าการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

2

ศึกษาแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ และการจัดการที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มมูลค่าของห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรหรือสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญ

3

จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางการพัฒนา แผนงาน/มาตรการสำหรับใช้ขับเคลื่อนและวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์การพัฒนาและสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

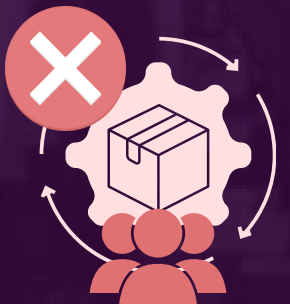


6 โซ่อุปทาน สินค้าสำคัญ



โซ่อุปทาน ยางรถยนต์

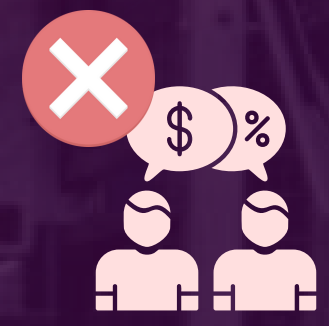
FACT



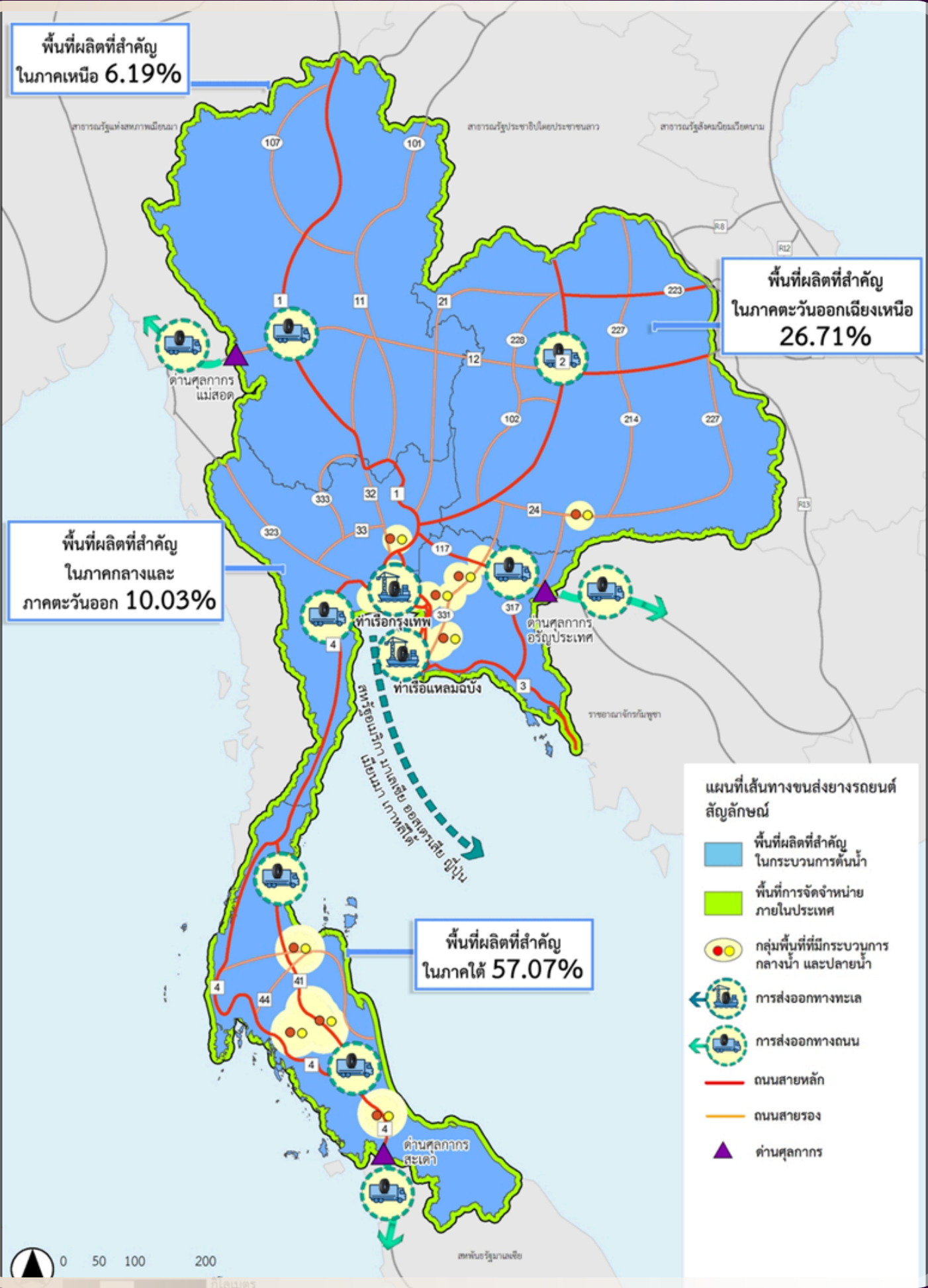
ไม่มีหน่วยงาน
ที่กำกับควบคุม
ตลอดโซ่อุปทาน



ผู้ซื้อมีอิทธิพล
ต่อการกำหนด
ราคายางในตลาดโลก

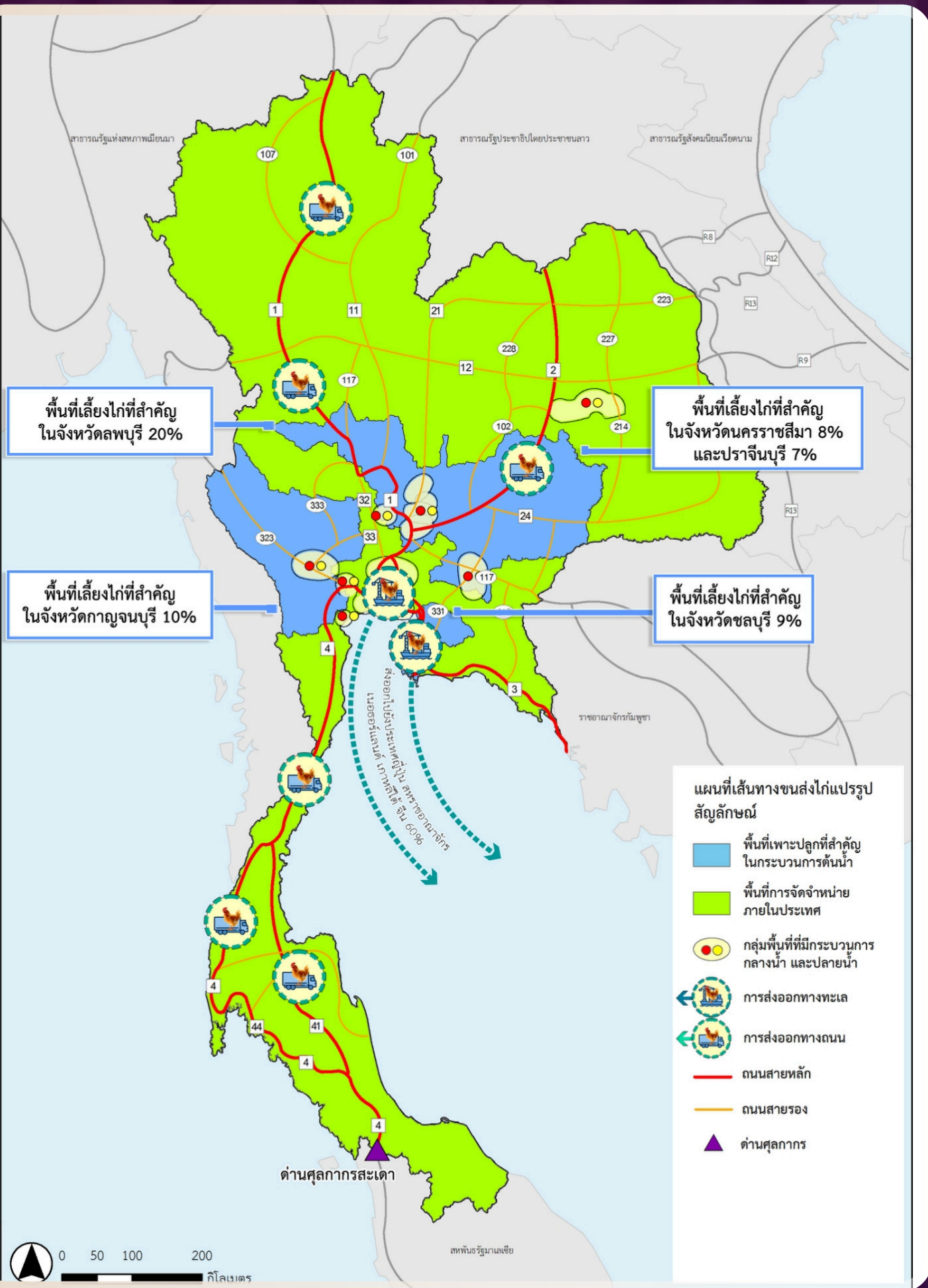


ขาดการรวมกลุ่มกัน
สร้างอำนาจต่อรอง



แนวทางการยกระดับโซ่อุปทานยางรถยนต์

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานเจ้าภาพ	ผลกระทบต่อโซ่อุปทาน	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะยาว (3-5 ปี)
การจัดทำฐานข้อมูลข้อ กำหนดการนำเข้ายางรถยนต์ ของตลาดต่างประเทศ และมี การปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่ เสมอ	กระทรวง พาณิชย์	ปรับการผลิต ให้สอดคล้องกับ ข้อกำหนด	●	



โซ่อุปทาน ไก่แปรรูป

FACT



เกษตรกรรายย่อยไม่สามารถแข่งขันตามกลไกตลาดได้อย่างเสรี



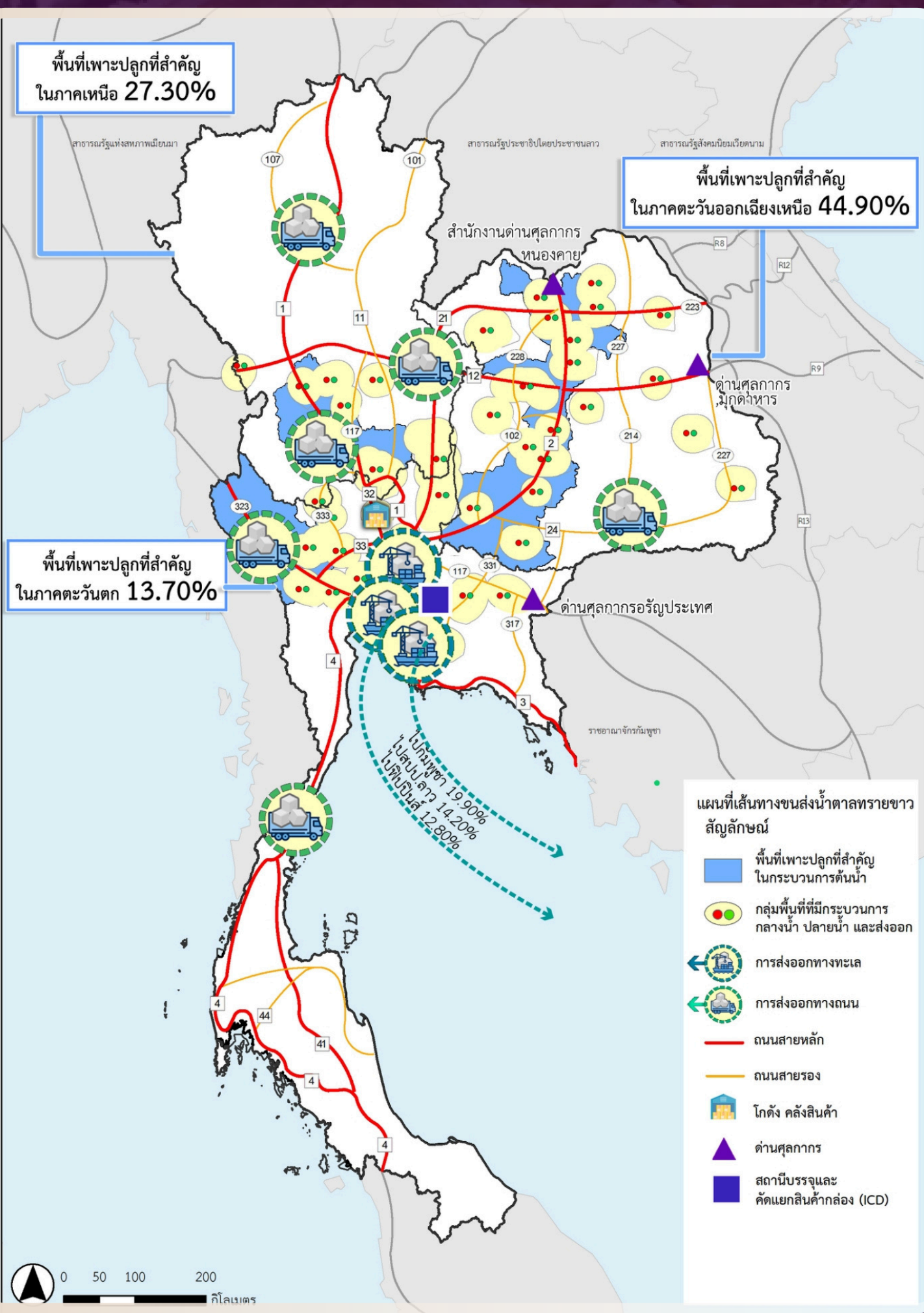
ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ทำให้เกษตรกรรับภาระความเสี่ยงในการผลิตเกิดหนี้สินจากการลงทุน



การดำเนินงานยังไม่เป็นในรูปแบบ One-Stop Service (ร 9 , ร 10)

แนวทางการยกระดับโซ่อุปทานไก่แปรรูป

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานเจ้าภาพ	ผลกระทบต่อโซ่อุปทาน	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะยาว (3-5 ปี)
การบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในกรมปศุสัตว์ในการลดขั้นตอนการส่งออก ลดความซ้ำซ้อนของการขอเอกสารที่ใช้ในการส่งออกที่ลักษณะคล้ายคลึงกัน	กรมปศุสัตว์	ลดต้นทุนและเวลาในการส่งออก	●	
การเพิ่มการมีส่วนร่วมของ SMEs และผู้ประกอบการรายย่อยในระบบโซ่อุปทานการส่งออกเนื้อไก่แปรรูป	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม / กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	เพิ่มการมีส่วนร่วมของ SMEs ในระบบโซ่อุปทาน	●	
การให้การส่งเสริมการลงทุนการยกระดับการให้บริการโลจิสติกส์ที่ควบคุมอุณหภูมิด้วยมาตรการภาษีและการเงินสำหรับการลงทุนในกิจการบริการโลจิสติกส์ควบคุมอุณหภูมิ	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	ลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์รองรับสินค้าควบคุมอุณหภูมิ	●	



FACT



โซ่อุปทานอ้อยไม่มีผู้ควบคุมกำกับ
การดำเนินการได้อย่างเต็มที่
เกษตรกรมีอำนาจต่อรองกับ
โรงงานน้ำตาลที่ค่อนข้างสูง



โซ่อุปทาน น้ำตาล



การเก็บเกี่ยวอ้อยไม่สัมพันธ์
กับแผนการหีบอ้อย



ไม่สามารถควบคุมทั้งปริมาณ
และคุณภาพอ้อยที่เข้าสู่โรงงาน
ได้ (การเผาอ้อย)

แนวทางการยกระดับโซ่อุปทานน้ำตาล

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานเจ้าภาพ	ผลกระทบต่อโซ่อุปทาน	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะยาว (3-5 ปี)
การจัดตั้งกลไกการประสานงานเพื่อ จัดการอุปสงค์และอุปทานด้านการปลูก อ้อยและการผลิตน้ำตาล	สำนักงานคณะกรรมการ อ้อยและน้ำตาลทราย (สอณ.)	ปรับการผลิต ให้สอดคล้องกับ ข้อกำหนดและตลาด	●	
การส่งเสริมให้เกษตรกรไม่ใช้การเผา อ้อยและการไม่ให้โรงงานรับซื้ออ้อยจาก เกษตรกรที่ใช้การเผาอ้อย		สร้างความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปรับการผลิต ให้สอดคล้องกับข้อกำหนด	●	
การส่งเสริมให้โรงงานผลิตน้ำตาลปรับ เปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมา ใช้การขนส่งทางราง	การรถไฟแห่งประเทศไทย / กรมการขนส่งทางราง	ลดต้นทุนการขนส่ง	●	●

โซ่อุปทาน รถยนต์



FACT



การบริหารจัดการโซ่อุปทานรถยนต์
เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ



การจัดตารางขนส่งจากโรงงานผลิตชิ้นส่วน
ไปยังโรงงานประกอบรถยนต์สอดคล้องกันอย่างดี

แนวทางการยกระดับโซ่อุปทานรถยนต์

แนวทางการยกระดับ

การพิจารณาปรับความสูง
ของรถบรรทุกที่ใช้บรรทุก
รถยนต์เพื่อจัดส่งรถยนต์
จากโรงงานให้กับตัวแทน
จำหน่ายหรือศูนย์จำหน่าย
รถยนต์ภายในประเทศ

หน่วยงานเจ้าภาพ

สำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่ง
และจราจร (สนข.)

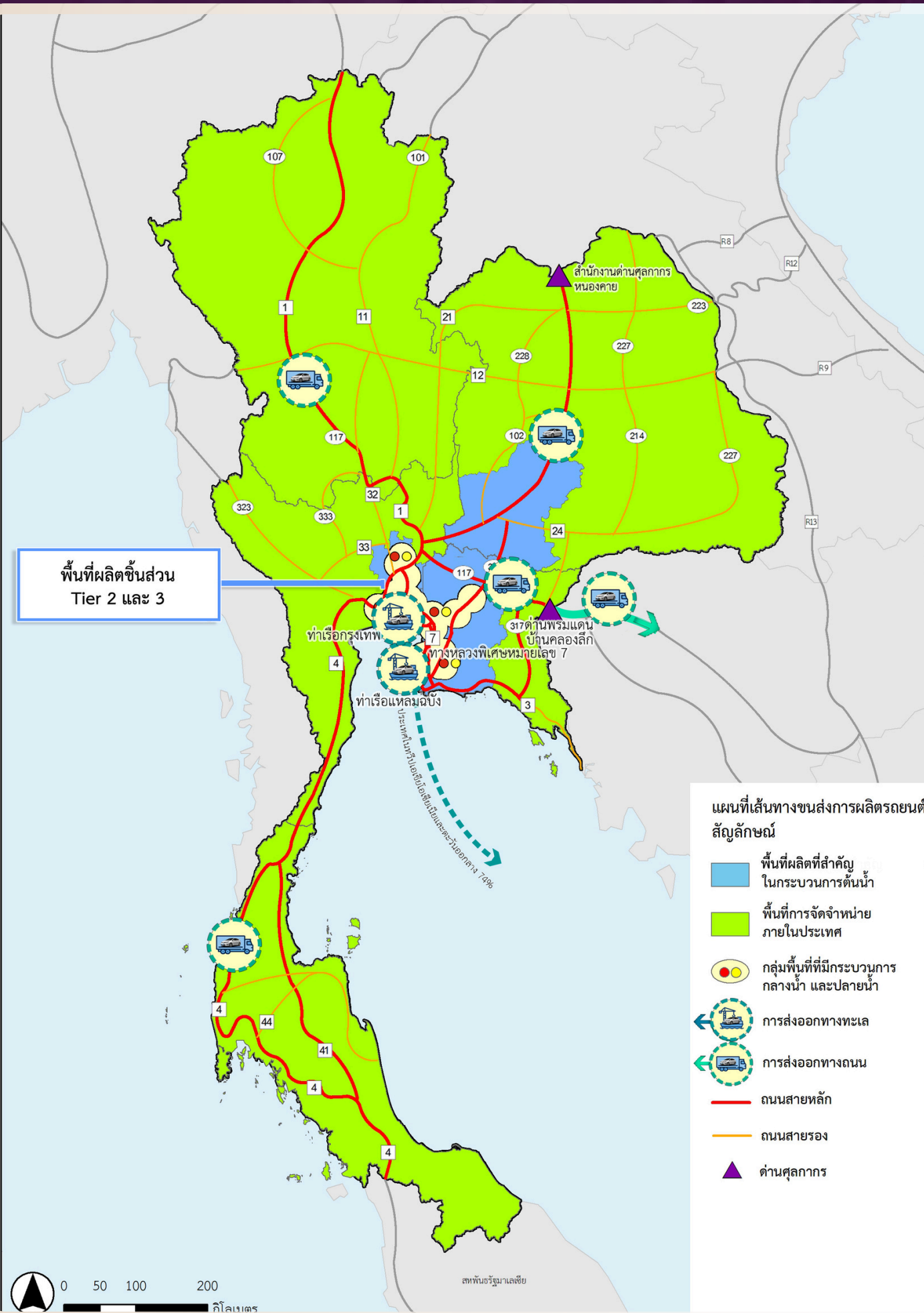
ผลกระทบต่อโซ่อุปทาน

ลดต้นทุนขนส่ง

ระยะเวลาดำเนินงาน

ระยะสั้น (1-2 ปี)

ระยะยาว (3-5 ปี)



การบริหารจัดการในโซ่อุปทานของการส่งออกอยู่ภายใต้
การกำกับและการดูแลของผู้นำเข้าในต่างประเทศ

แนวทางการยกระดับ

การจัดทำฐานข้อมูล
ข้อกำหนดการนำเข้า
เครื่องปรับอากาศของตลาด
ต่างประเทศ และมีการปรับปรุง
ให้ทันสมัยอยู่เสมอ

หน่วยงานเจ้าภาพ

กระทรวงพาณิชย์

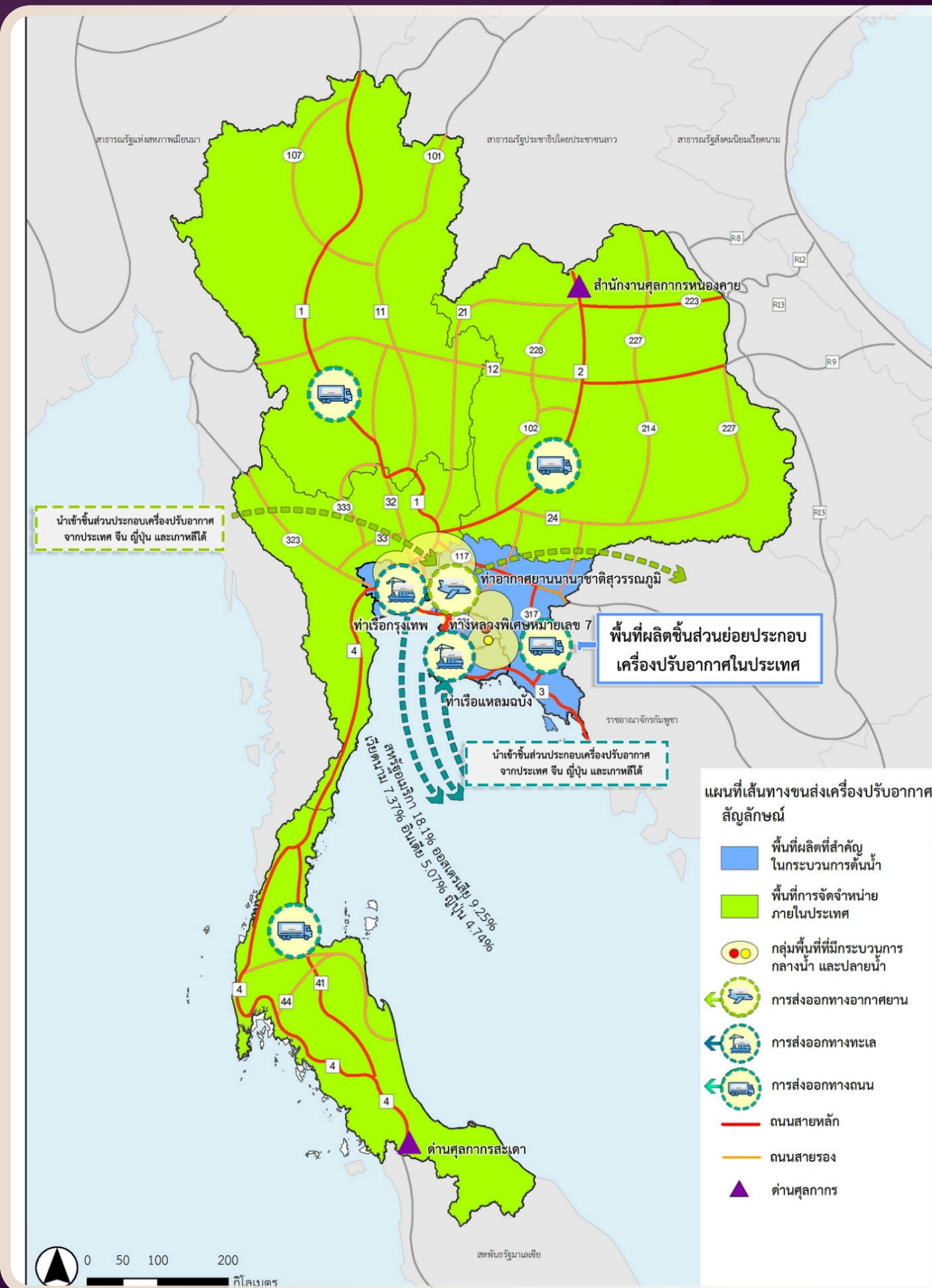
ผลกระทบต่อโซ่อุปทาน

ปรับการผลิตให้
สอดคล้องกับข้อ
กำหนด

ระยะเวลาดำเนินงาน

រະຍະត្ថិ (1-2 ឬ)

និមន្ត (3-5 ឃ្លា)



โซ่อุปทานทุเรียน



FACT



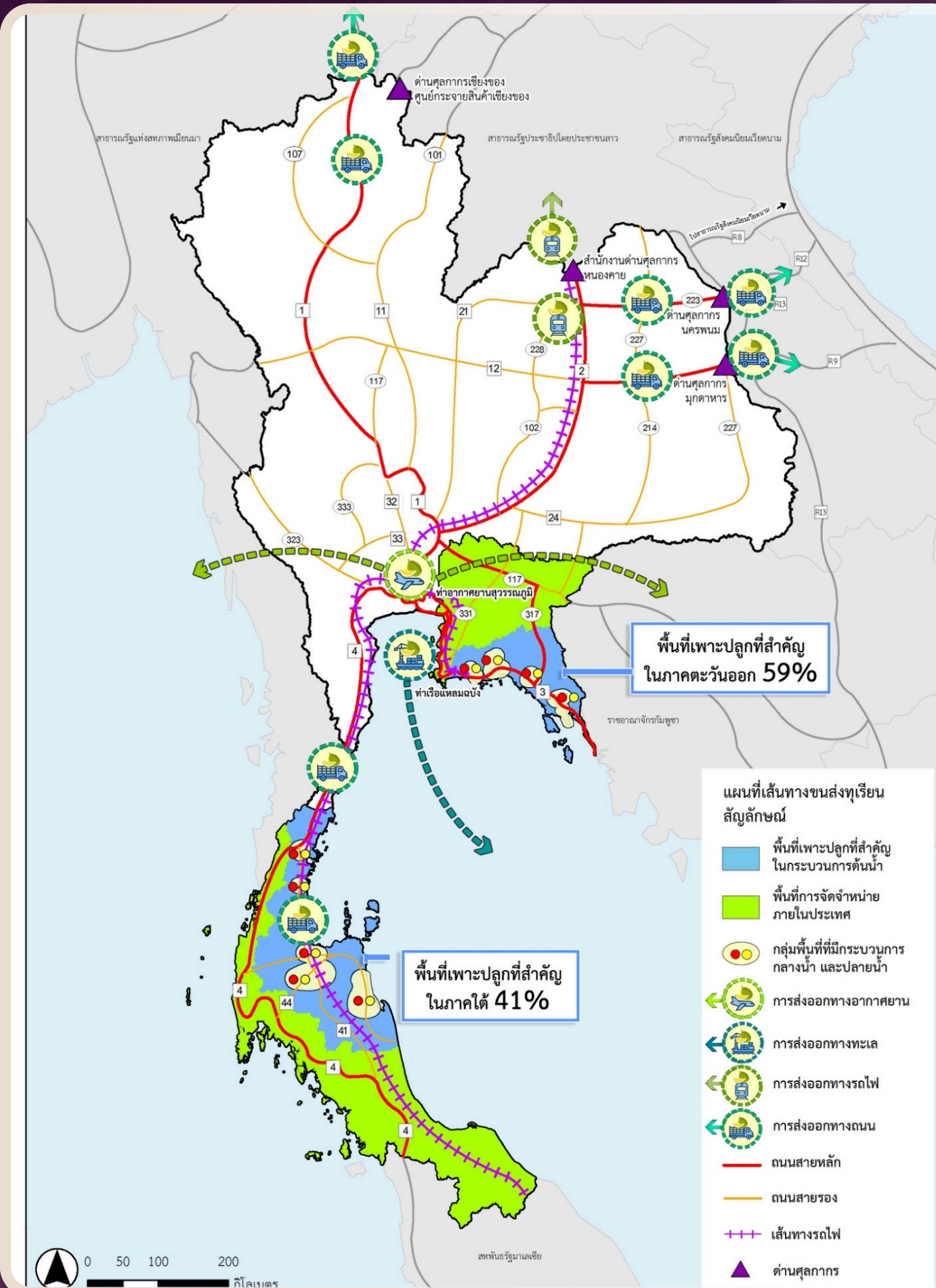
โซ่อุปทานทุเรียนอยู่ในการควบคุมของผู้ประกอบการจีนเกือบเบ็ดเสร็จ

การส่งออกทุเรียนต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของประเทศปลายทาง โดยเฉพาะจีน ภายใต้สำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีน

ด้านตรวจสินค้าเข้าจีนเข้มงวด ทำให้มีปริมาณสินค้าเข้าด่านเป็นจำนวนมาก

แนวทางการยกระดับโซ่อุปทานทุเรียน

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานเจ้าภาพ	ผลกระทบต่อโซ่อุปทาน	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะยาว (3-5 ปี)
การเจรจากับรัฐบาล สปป.ลาว เพื่อให้รถบรรทุกและคอนเทนเนอร์ที่บรรทุกทุเรียนจากไทยสามารถขนส่งไปถึงพรมแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศที่มีพรมแดนติดกับ สปป.ลาว ได้	กระทรวงคมนาคม	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	●	
การเจรจากับประเทศจีนเพื่อให้รัฐบาลจีนยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบทุเรียนไทย	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	●	
การเจรจากับท่าบก VLP ณ นครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อให้ปรับลดค่าธรรมเนียมการขนถ่ายและการผ่านพิธีการศุลกากรผ่านแดน	กระทรวงคมนาคม	ลดต้นทุนขนส่ง	●	
การส่งเสริมให้ผู้ส่งออกทุเรียนปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมาใช้ในการขนส่งทางราง	การรถไฟแห่งประเทศไทย / กรมการขนส่งทางราง	ลดต้นทุนขนส่ง	●	●
การสนับสนุนให้มีการจัดเพิ่มขบวนรถและล้อเลื่อน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ลดต้นทุนขนส่ง	●	●
การให้การส่งเสริมการลงทุนการยกระดับการให้บริการโลจิสติกส์ที่ควบคุมอุณหภูมิ (Cold and Cool Chain Logistics)	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	ลดต้นทุนการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์รองรับสินค้าควบคุมอุณหภูมิ	●	



ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชิงของ
ด้านศุลกากรเชิงของ

จ.เชียงราย

สำนักงานศุลกากรหนองคาย

จ.หนองคาย

ด้านศุลกากรนครพนม

จ.นครพนม

ด้านศุลกากรแม่สอด

จ.ตาก

ด้านศุลกากรมุกดาหาร

จ.มุกดาหาร

ด้านศุลกากรอรัญประเทศ

จ.สระแก้ว

ด้านชายแดน สำคัญ

สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

ด้านศุลกากรสะเตา

จ.สงขลา



การขนส่งทางน้ำ



การขนส่งทางน้ำ

1

จุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา

สนับสนุนการนำเข้าและส่งออกสินค้าเทกองทางลำน้ำส่วนใหญ่จะใช้เรือลำเลียง (Barge) ผ่านแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมโยงการขนถ่ายสินค้ากับที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง

2

ท่าเรือกรุงเทพ

มีบทบาทสำคัญในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเฉพาะในด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำและการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งภายในประเทศ และเป็นกลไกสนับสนุนการค้า การลงทุน และการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค

3

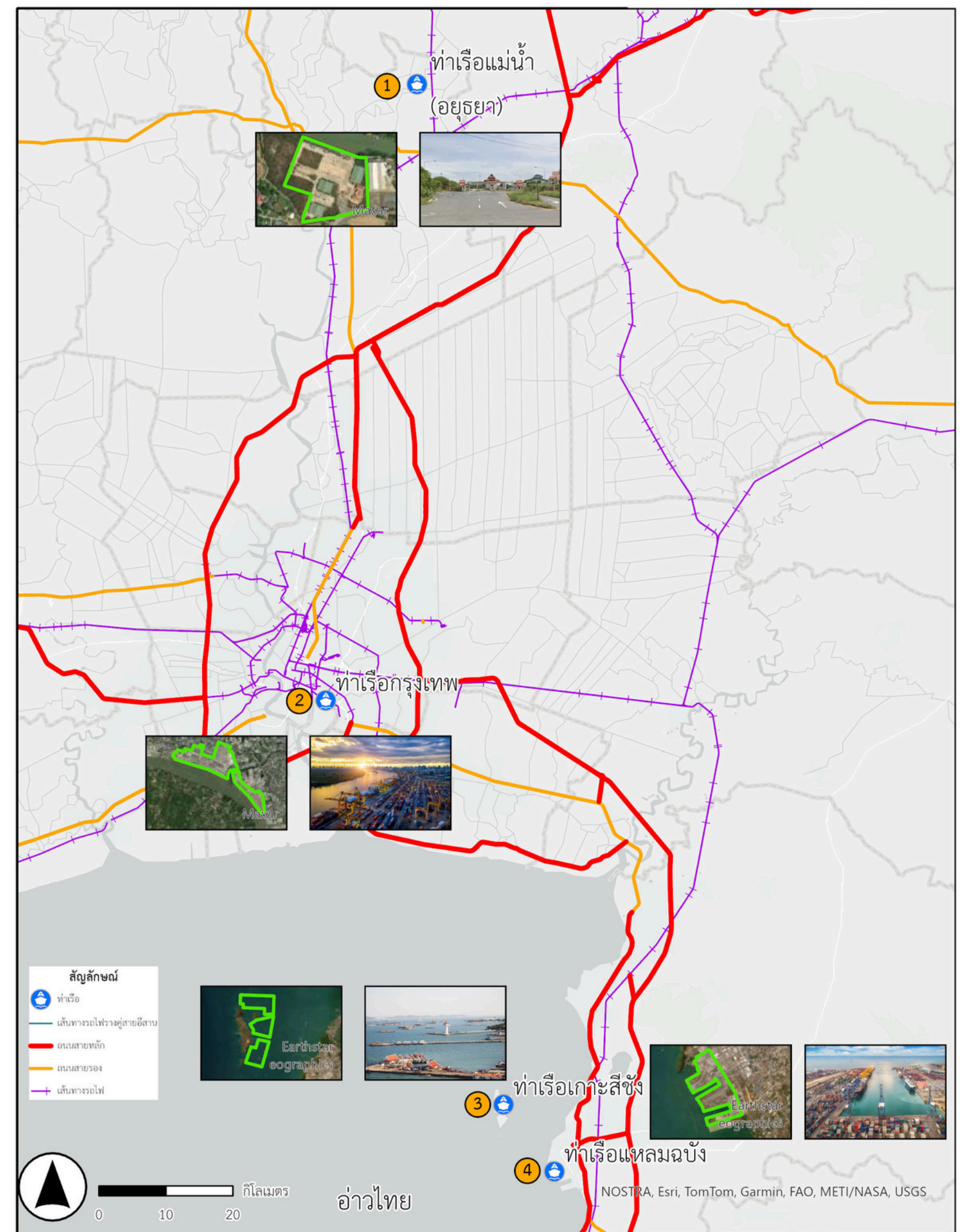
จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง

เป็นพื้นที่ที่เรือค้าต่างประเทศสามารถขนถ่ายสินค้าเข้าและออก โดยไม่ต้องเข้ามาในเขตท่าเรือที่เป็นด่านศุลกากร เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่เป็นการขนถ่ายสินค้าข้างลำ

4

ท่าเรือแหลมฉบัง

เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีบทบาทเชิงยุทธศาสตร์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะในด้านการค้าระหว่างประเทศ การส่งออกและการเชื่อมโยงโซ่อุปทานระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็น “ประตูการค้าระหว่างประเทศ” ของไทย





การขนส่งทางราง



การขนส่งทางราง

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง



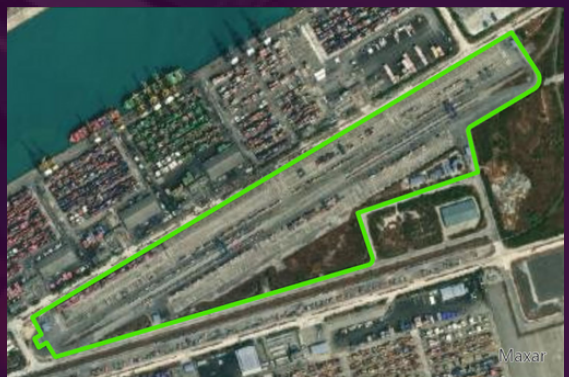
สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง (Inland Container Depot) เป็น “ท่าเรือบก” ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ ปริมณฑล และท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน

รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

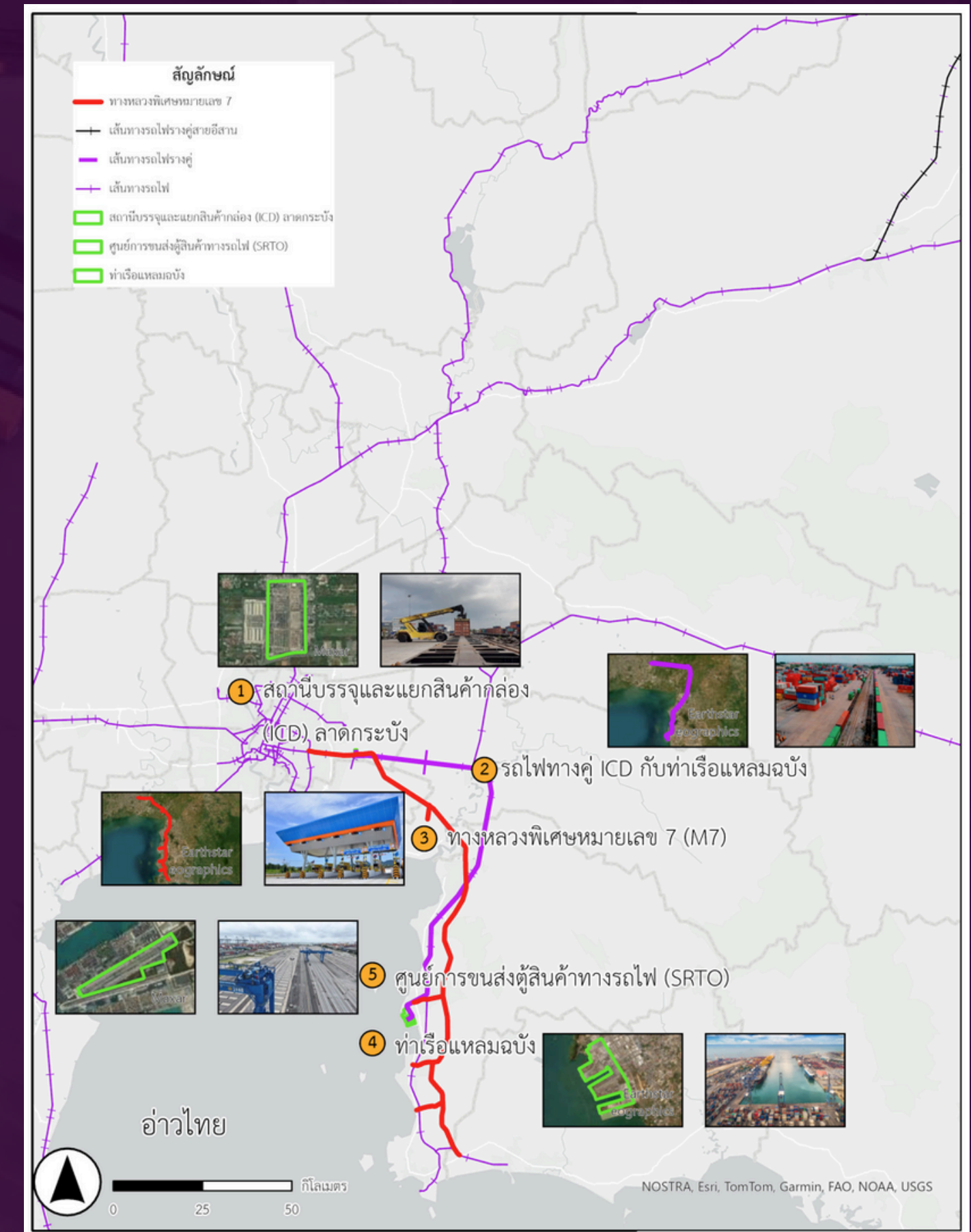


เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่เป็น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้า ก่อ (ICD) ลาดกระบัง และท่าเรือ แหลมฉบัง ซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่าง ประเทศที่สำคัญของไทย

ศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)



เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าบรรจุตู้ คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง



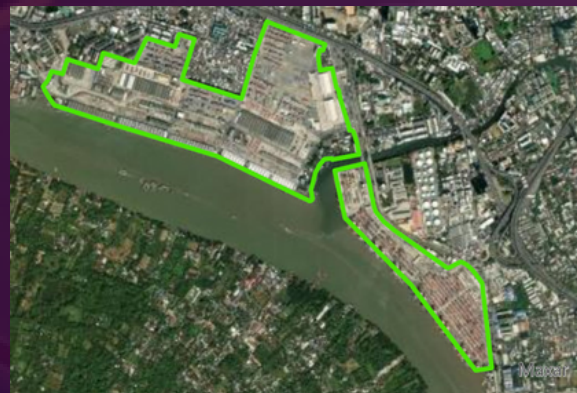


Multimodal transport

การขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ

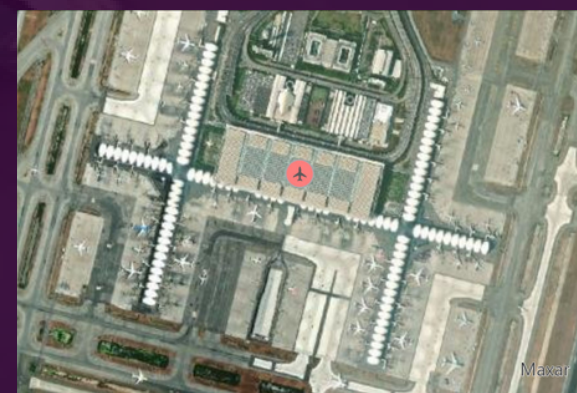


1 ทำเรือกรุงเทพ



มีบทบาทสำคัญในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเฉพาะในด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำและการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งภายในประเทศ และเป็นกลไกสนับสนุนการค้า การลงทุน และการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค

2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



บทบาทสำคัญทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยเป็นศูนย์กลางการเดินทางและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น

3 สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง



สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง (Inland Container Depot) เป็น "ท่าเรือบก" ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ ปริมณฑล และท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน





4

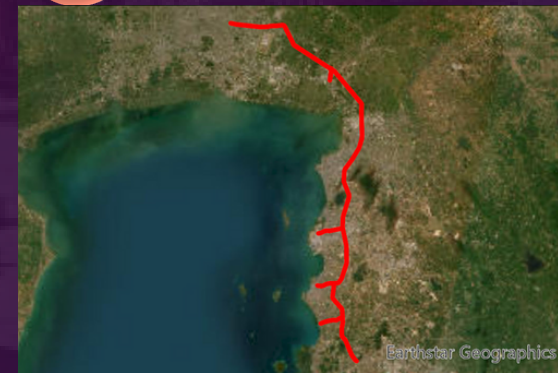
รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง



เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของไทย

5

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)



เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยเฉพาะเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งมีนิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ และสนามบินสำคัญหลายแห่ง

6

ท่าเรือแหลมฉบัง



เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีบทบาทเชิงยุทธศาสตร์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะในด้านการค้าระหว่างประเทศ การส่งออกและการเชื่อมโยงโซ่อุปทานระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็น "ประตูการค้าระหว่างประเทศ" ของไทย

7

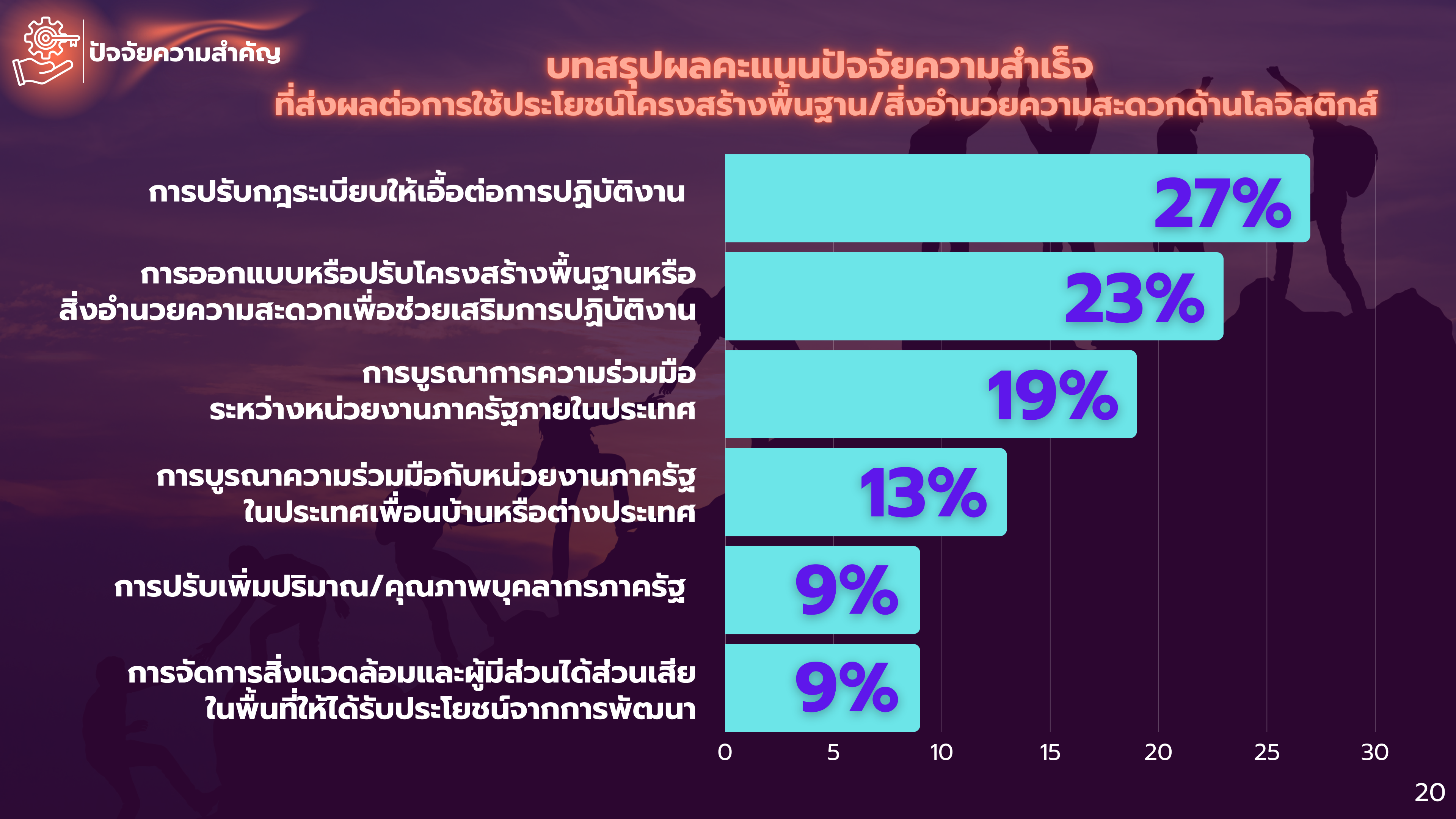
ศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)



เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ที่ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังและสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง



ปัจจัยความสำเร็จ



บทสรุปผลคะแนนปัจจัยความสำเร็จ ที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

27% การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน

ระเบียบ กฎหมาย ขั้นตอนจำนวนมากและล้าสมัย
ทำให้ธุรกิจใหม่ไม่กล้าเกิด นักลงทุนไม่กล้าเข้า

ความไม่ยืดหยุ่นของกฎหมาย
การร่วมลงทุนระหว่าง
รัฐและเอกชน

กฎหมายมีมาก เป็นอุปสรรคต่อภาคธุรกิจ
ภาคประชาชน และภาครัฐด้วยตนเอง

ระยะเวลาที่อนุญาตให้ทำการขนส่ง
สินค้าผ่านแดนของประเทศไทยมีระยะ
เวลาที่สั้นกว่ามาตรฐานสากล

การไม่สามารถเพิ่มปริมาณ
สินค้าถ่ายลำหรือสินค้าผ่านแดน



- บุรณาการการปรับแก้กฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์
- นำแนวทางวิธีปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศและข้อกำหนดระหว่างประเทศมาใช้เป็นแนวทางในการออกกฎระเบียบของไทย

บทสรุปผลคะแนนปัจจัยความสำเร็จ ที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

23% การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือ
สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงาน

การออกแบบหรือก่อสร้าง
ไม่สอดคล้องกับปริมาณและลักษณะ
สินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการ

ศาลาลอย

ไม่ได้มีการออกแบบหรือเพิ่มขีดความสามารถ
ให้สอดคล้องปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้งาน

ท่าเรือแหลมฉบัง M7 ICD ลาดกระบัง

- กำหนดบทบาทความรับผิดชอบหน่วยงานรับผิดชอบโครงการอย่างชัดเจน (ตลอดโครงการ)
- ก่อสร้างหรือการดำเนินการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกตามกรอบระยะเวลา (Phasing or Modular Development)
- การพัฒนาฯ ควรเกิดจากความต้องการของผู้ใช้บริการหลัก (Demand Driven Project) หรือความต้องการของผู้ริเริ่มโครงการที่ได้รับการรองรับจากผู้ให้บริการหลักและมีความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ (Top Down Project Endorsed by Target User)

- ติดตามผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอและมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องในระดับกระทรวงหรือระดับชาติ
- มอบหมายให้เอกชนเป็นผู้ร่วมดำเนินงานหรือเป็นผู้ดำเนินงานแทนภายใต้การกำกับของหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- การพัฒนาฯ สามารถให้บริการแบบผสมผสาน (Mixed Use Logistics Infrastructure and Facilities) ในพื้นที่เดียว

บทสรุปผลคะแนนปัจจัยความสำเร็จ ที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

19% การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า
เชิงของ จังหวัดเชียงราย

การจัดการจราจรในบริเวณพื้นที่
โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญและด้าน
พรมแดนที่สำคัญ

ภารกิจข้ามข้อ
ขาดการบูรณาการ

โครงการพัฒนาการขนส่งระบบราง
เชื่อมโยงระหว่าง ICD ลาดกระบัง
กับ SRTOT ทำเรือแหลมฉบัง



- กำหนดบทบาทความรับผิดชอบหน่วยงานรับผิดชอบโครงการอย่างชัดเจน (ตลอดโครงการ)
- จัดตั้งคณะทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทสรุปผลคะแนนปัจจัยความสำเร็จ ที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

13% การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ
ในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ

การพัฒนาด้านศุลกากร
สะดวกขึ้น

การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบ
การขนส่งสินค้าเชิงของ

ภารกิจข้ามช้อน
ขาดการบูรณาการ



- กำหนดบทบาทความรับผิดชอบหน่วยงานรับผิดชอบโครงการอย่างชัดเจน (ตลอดโครงการ)
- จัดตั้งคณะทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทสรุปผลคะแนนปัจจัยความสำเร็จ ที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

9% การปรับเปลี่ยนปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ

คุณภาพบุคลากรทำ
การให้บริการล่าช้า

กำลังคน
คุณภาพบุคลากร

การจัดสรรกำลังคน
ไม่สอดคล้องกับการให้บริการ

ขาดการติดตามประเมินผล
เพื่อปรับปรุงการทำงาน



- การเพิ่มบุคลากร และคุณภาพในการปฏิบัติงานในการให้บริการ
- การขอให้เจ้าหน้าที่บุคลากรเร่งรัดการจัดการกับสินค้าตกค้างทุกรายการในคลังสินค้า
- การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งคลังสินค้าตกค้าง

บทสรุปผลคะแนนปัจจัยความสำเร็จ ที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

9% การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา



ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง
ปัญหาการสร้างมลพิษทางน้ำและทางอากาศ



ICD ลาดกระบัง
มลพิษทางอากาศต่อชุมชน



ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงใหม่ของ
และสะพานมิตรภาพเชียงใหม่-ห้วยทราย

- การบูรณาการองค์การในระดับพื้นที่
- การพิจารณาทบทวนช่วงเวลาในการทำกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์
- การพิจารณาติดตั้งอุปกรณ์ลดมลภาวะทางเสียงและอากาศ
- การเพิ่มงบประมาณและยกระดับทักษะการจัดการสิ่งแวดล้อมของชุมชนในพื้นที่
- การพิจารณาความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง