

แบบประเมินสภาพปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ (ขนส่งสินค้า) ภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (AS-IS)

Area	KSF	Criteria	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ						
			5 เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4 เห็นด้วย	3 ไม่แน่ใจ	2 ไม่เห็นด้วย	1 ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เพิ่มเติม	
ด้านที่ 1 Logistics Infrastructure & Management	<ul style="list-style-type: none"> ระบบโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันของแต่ละจังหวัดและการใช้ประโยชน์ตามความเหมาะสม 	1. มีการเข้าไปใช้ประโยชน์จากสถานีขนส่งสินค้าของภาครัฐ ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าท่าอากาศยาน จ. นครปฐม, สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง จ.ปทุมธานี, สถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้า กทม.							
		2. มีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมต่อการใช้งานตามความต้องการและเหมาะสมของสินค้าแต่ละ Sector ได้แก่ Modern Trade , Commodity , Industrial , Export , Import							
		3. มีการเลือกใช้ระบบขนส่งในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ ทางน้ำ ทางราง ทางอากาศ เพื่อขนส่งสินค้า							
	<ul style="list-style-type: none"> การวางแผน ออกแบบการจัดสรรที่ดินและผังเมืองรวม 	1. มีการกำหนดเขตพื้นที่ Zoning ในการใช้ประโยชน์ในกิจกรรมด้านโลจิสติกส์							
ด้านที่ 2 Regulations	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดกฎระเบียบและ ข้อบังคับที่มีผลต่อการขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล 	1. กำหนดช่วงเวลาในการเดินรถบรรทุกในเขตเมือง (Time window management)							
		2. กำหนดประเภทรถ / น้ำหนักในการบรรทุกสินค้าเข้าภายในเขตเมือง							
		3. กำหนดพื้นที่และเขตห้ามจอดริมทาง							
ด้านที่ 3 Technology and Information Sharing	<ul style="list-style-type: none"> การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโลจิสติกส์ระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน 	1. มีระบบฐานข้อมูลกลางที่รวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ โดยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงได้							

**แบบประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการพัฒนาและการจัดการปัญหาระบบโลจิสติกส์ (ขนส่งสินค้า) ในอนาคต
ภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (To-Be)**

Area	KSF	Criteria	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ						
			5	4	3	2	1	เพิ่มเติม	
ด้านที่ 1 Logistics Infrastructure & Management	<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าแห่งใหม่ City Distribution Centre (CDC) 	1. มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในศูนย์กระจายสินค้า ได้แก่ พื้นที่ โหลดสินค้า ลานจอดรถ ถนน เป็นต้น และ							
		2. เกิดการบริหารจัดการแบบ Joint Delivery System (Share Load / Resource)							
		3. เกิดความร่วมมือในการบริหารจัดการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public-Private Partnerships)							
		4. ทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม มีศักยภาพในการพัฒนา และสะดวกต่อการขนส่งในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล (พื้นที่รอบเขตวงแหวนรอบที่ 3)							
	<ul style="list-style-type: none"> จัดสรรเส้นทางพิเศษ (Exclusive Lane) 	1.จัดสรรเส้นทางพิเศษ (Exclusive Lane) เพื่อใช้สำหรับการขนส่งสินค้า (โดยมีการเรียกเก็บค่าบริการ)							
	<ul style="list-style-type: none"> จัดสรรพื้นที่พิเศษ (Exclusive location) 	1.จัดสรรพื้นที่พิเศษสำหรับการโหลดสินค้าขึ้น-ลง (Exclusive location for loading and unloading)							
	<ul style="list-style-type: none"> แผนการขยายเขตพื้นที่โลจิสติกส์ (Land-Use Development Governance) 	1. ขยายเขตพื้นที่โลจิสติกส์จากเขตเมืองไปสู่บริเวณพื้นที่รอบวงแหวนอุตสาหกรรม							

Area	KSF	Criteria	ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ					
			5	4	3	2	1	เพิ่มเติม
ด้านที่ 2 Regulations	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดกฎระเบียบและ ข้อบังคับที่มีผลต่อการขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล 	1. ผลักดันและสนับสนุนการขนส่งสินค้าช่วงเวลากลางคืน (Overnight Delivery)						
ด้านที่ 3 Technology and Information Sharing	<ul style="list-style-type: none"> การบูรณาการข้อมูลเชิงลึก (Big Data) ด้านโลจิสติกส์จากแหล่งต่างๆ เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลและประกอบการตัดสินใจ 	1. มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ GPS ในการเก็บข้อมูลเพื่อติดตามเคลื่อนไหวและติดตามสถานะของรถขนส่งสินค้า						
		2. มีการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation Systems) ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ระบบจัดเส้นทางรถบรรทุกขนส่งสินค้า - ระบบตรวจจับอุบัติเหตุอัตโนมัติโดยใช้กล้องตรวจจับภาพและสภาพจราจร เป็นต้น 						
		3. หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนสามารถนำข้อมูลที่ไปวิเคราะห์และใช้ประกอบการตัดสินใจ						
ด้านที่ 4 Trend	<ul style="list-style-type: none"> การรองรับการขายตัวของธุรกิจออนไลน์ E-Commerce / B2C 	1. จัดตั้งจุดรับสินค้า (Pick up point) ในเขตเมือง						
		2. พัฒนาและสนับสนุนรูปแบบการบริการ Click & Collect						
		3. การบริหารจัดการแบบ Joint Delivery System (Share Load / Resource)						

เกณฑ์การประเมิน

- 5 หมายถึง นำไปสู่ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ได้มากที่สุด
- 4 หมายถึง นำไปสู่ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ได้มาก
- 3 หมายถึง นำไปสู่ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ได้ปานกลาง
- 2 หมายถึง นำไปสู่ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ได้น้อย
- 1 หมายถึง นำไปสู่ประสิทธิภาพโลจิสติกส์ได้น้อยที่สุด