โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนในระบบขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อรองรับ Thailand 4.0

นำเสนอโดย

คุณพจมาน ภาษวัธน์

ประธานอนุกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ภายใต้คณะกรรมการพัฒนาแรงงานและประสานการฝึกอาชีพแห่งชาติ

วันที่ 5 กันยายน 2561

Thailand 4.0

- Thailand 1.0 ดินดำน้ำชุ่มอุ้มเศรษฐกิจไทย
- Thailand 2.0 Made in Thailand

  ไทยทำไทยใช้เศรษฐกิจไทยก้าวหน้า
- Thailand 3.0 ผลิตภัณฑ์ไทยก้าวไกลส่งขายทั่วทิศ
- Thailand 4.0 Smart..City, Farmer, Driver.....

Smart Thais/ Smart คนไทย

พัฒนาเศรษฐกิจไทยให้เรืองรองด้วยสมองคนไทย

เนื้อหา

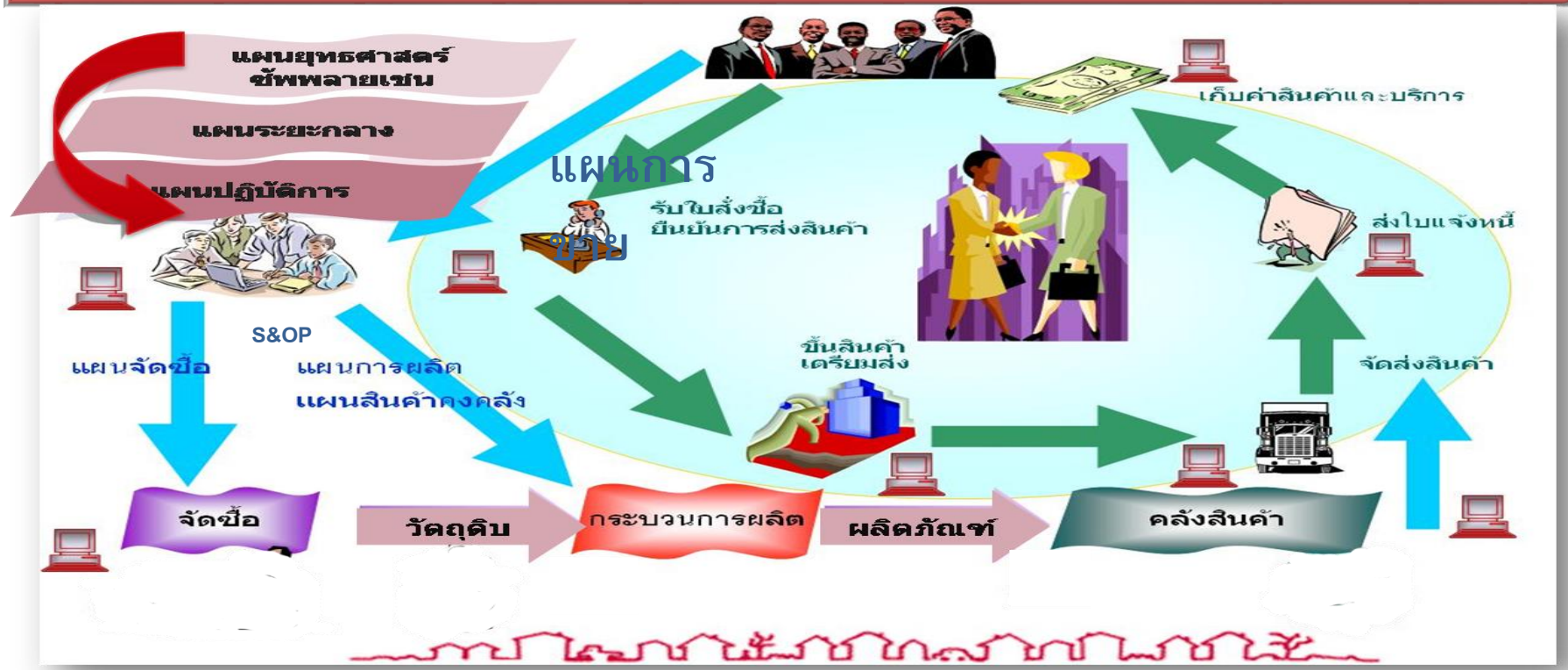
- ทำความรู้จักกับระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในหลายๆแง่มุม
- รูปแบบของการขนส่ง
- การพัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ไทยและปัญหาพื้นฐาน
- ความท้าทายและโอกาสในการขนส่งระบบราง
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากร 2561-2564
- ถาม - ตอบ

แบบจำลองประเมินประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์

(Assessment of Logistics Performance Index Model)

ที่มา : กองโลจิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม

การจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนภายในองค์กร



การเชื่อมโยงของกระบวนการรับออเดอร์จากลูกค้ากับกระบวนการโลจิสติกส์

การเชื่อมโยงของกระบวนการวางแผนและกระบวนการโลจิสติกส์

การเชื่อมโยงของกระบวนการโลจิสติกส์ทั้งระบบ

การเชื่อมโยงของกระบวนการวางแผนตลอดทั้งซัพพลายเชน

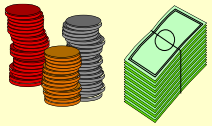
ที่มา : กองโลจิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม

Supply Chain

Information Flow

Suppliers

Procurement
ฝ่ายจัดซื้อ

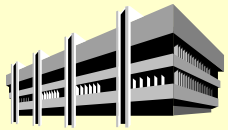


Planning & Supply Mgt..
ฝ่ายวางแผน

Sales & Marketing
ฝ่ายขายและการตลาด

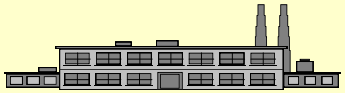
Customers
ลูกค้า

- TOPS
- LOTUS
- 7-11
- MAKRO
- ETC.



Consumer
ผู้บริโภค

Customer Service & Distribution
ฝ่ายบริการลูกค้า/ฝ่ายบริหารและจัดส่งสินค้า



Production / Factory
ฝ่ายผลิต/โรงงาน

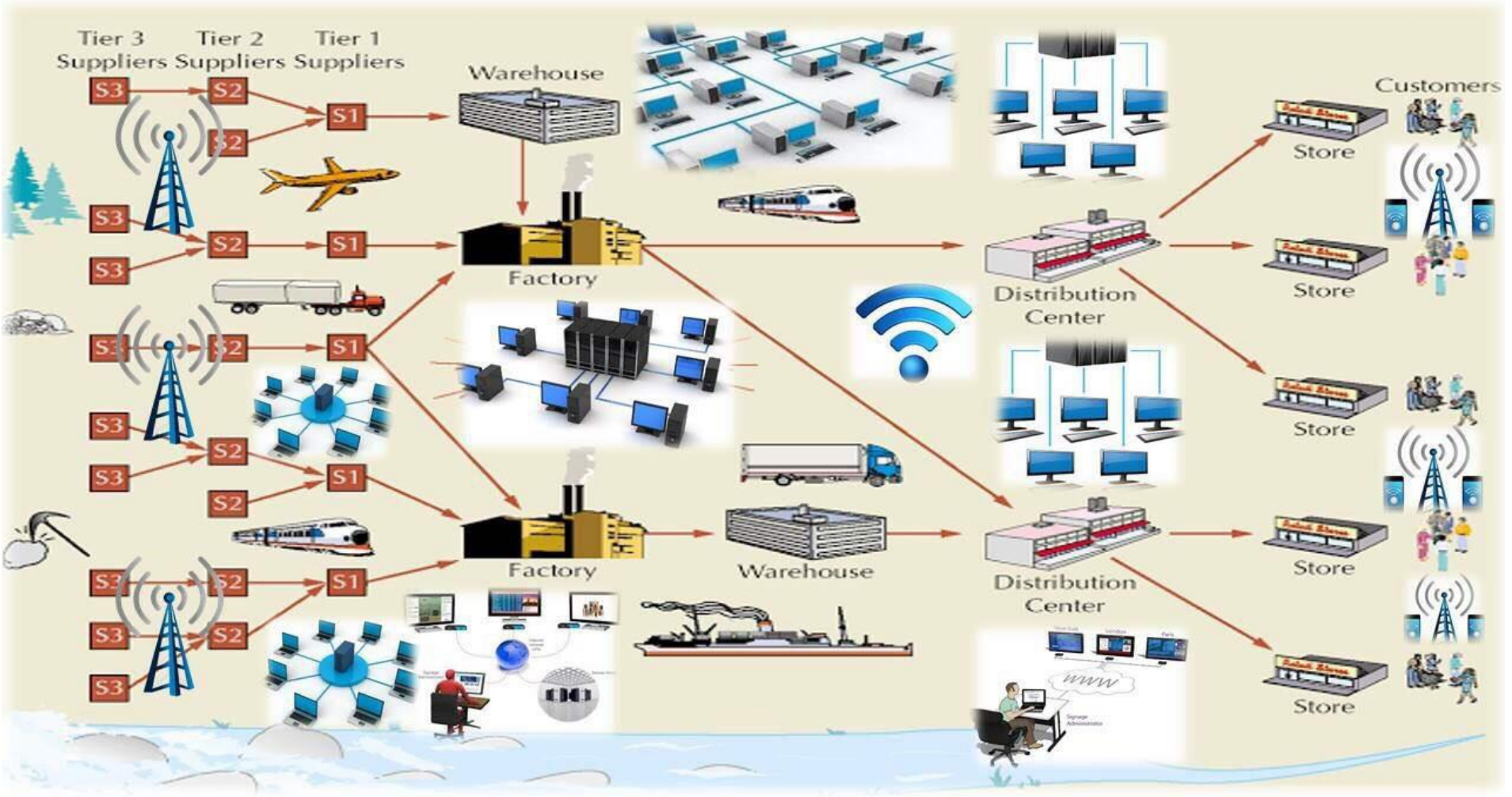
Up Stream | Mid Stream | Down Stream

Flow of Products and Materials

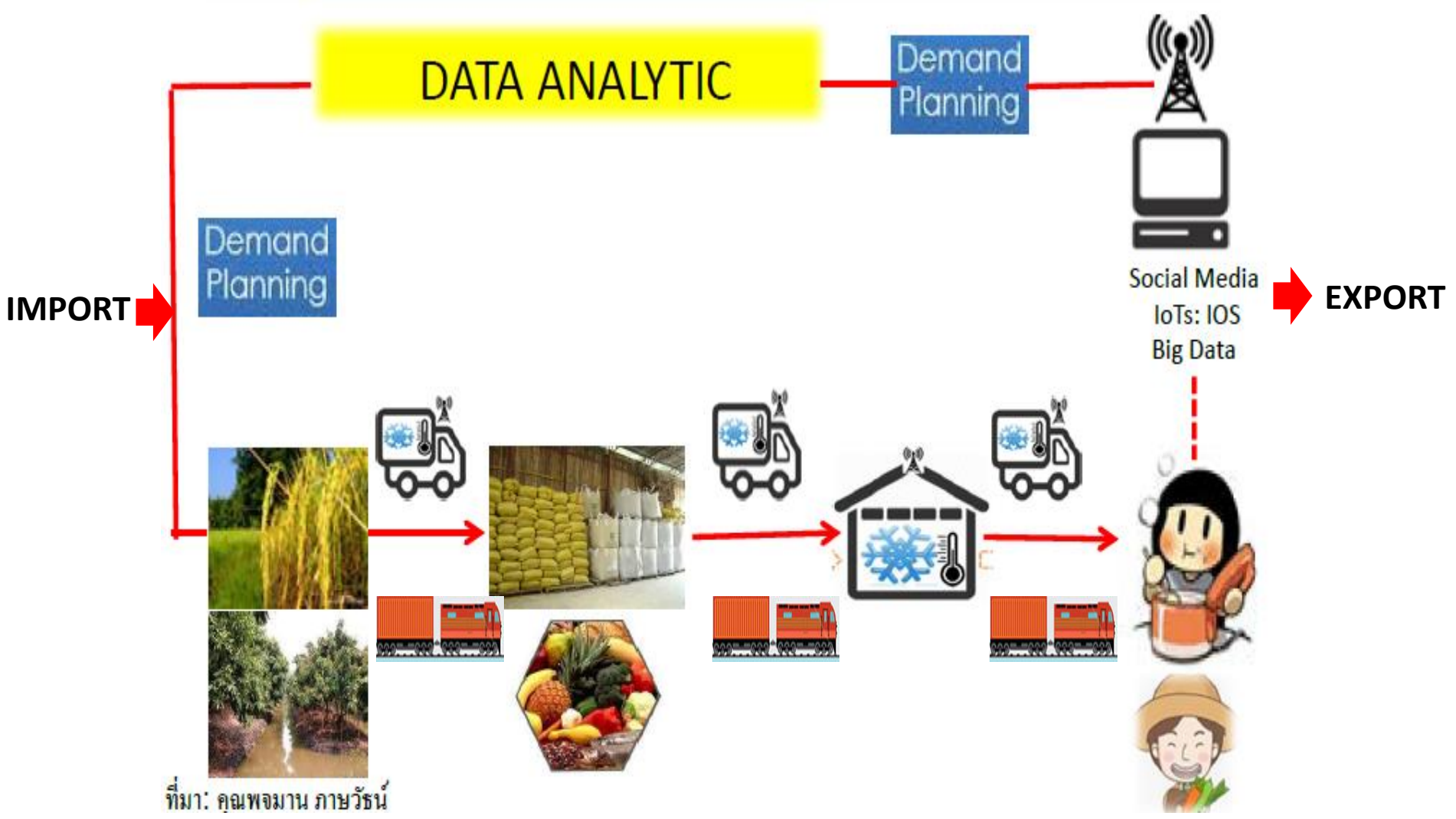
Major Supply Management Processes

การพัฒนา Logistics 4.0 ไปสู่ Supply Chain 4.0

- Logistics 4.0 เป็นกลยุทธ์หนึ่งที่จะนำประเทศไทยไปสู่ยุค “Thailand 4.0” โดยมีเป้าหมายในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และความยั่งยืนของประเทศในเวทีโลก ซึ่งสิ่งต่างๆเหล่าจะต้องเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนรูปแบบของธุรกิจ (Business Model) เพื่อให้เกิดสิ่งต่างๆเหล่านี้คือ...

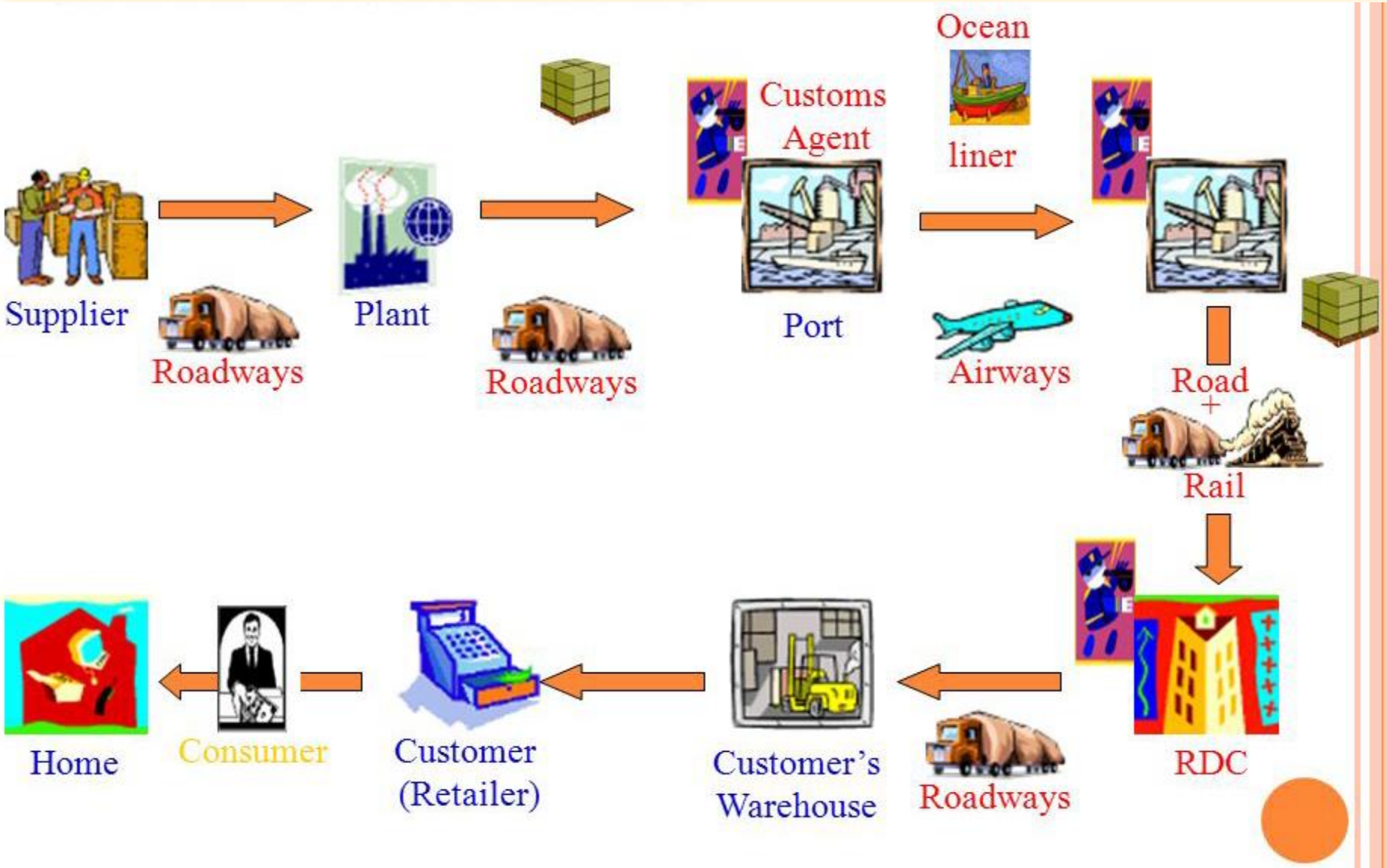


COLD CHAIN AGRICULTURAL S/C MODEL



Mode of Transport in Supply Chain System

รูปแบบของการขนส่ง



พัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ไทย

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2560

แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี

ระยะที่ 1
แผนยุทธศาสตร์ฉบับที่ 3
(ระยะ 5 ปี)

- กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในภูมิภาคและเป็นประตูการค้า ยกระดับการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน
- พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ และปรับปรุงกฎหมายรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
- พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์และบุคลากรให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

ระยะที่ 2
5–10 ปี

- E-Logistics
- E-Commerce/E-Payment
- NSW/ASW/PCS
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมประเทศเพื่อนบ้าน
- ปรับปรุงกฎหมาย/กฎระเบียบ
- พัฒนาคุณภาพมาตรฐานบุคลากร
- ยกระดับมาตรฐานโลจิสติกส์สู่สากล

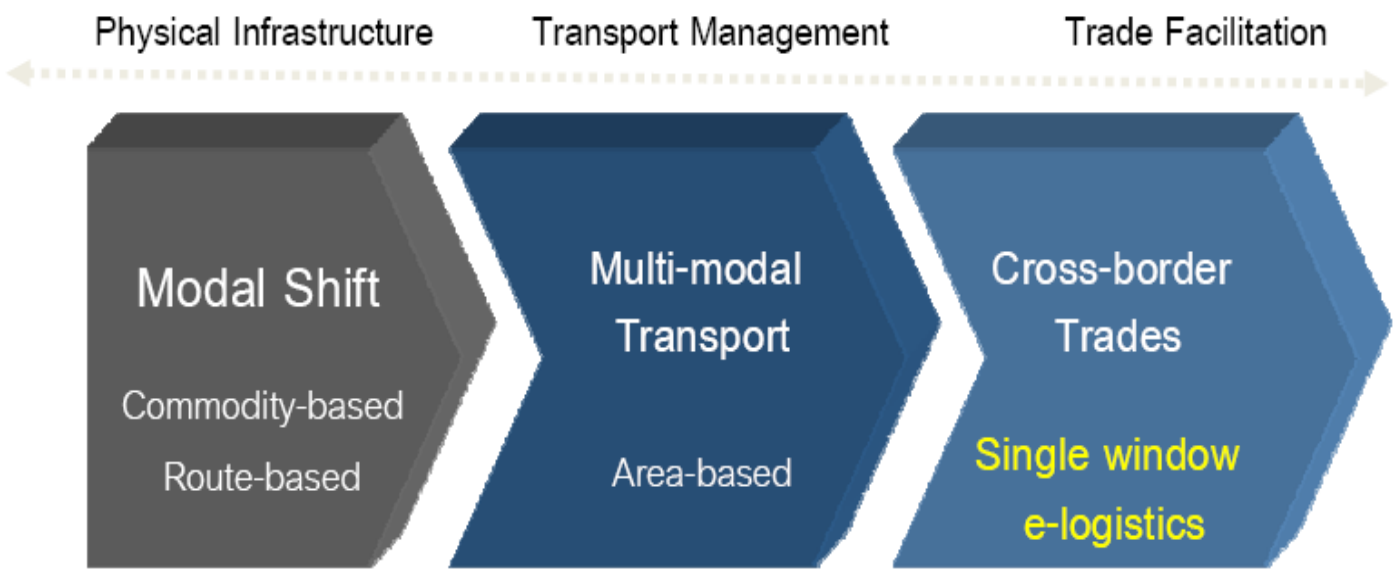
ระยะที่ 3
20 ปี

- Modern and Advanced Supply Chain
- Sustainable Transport
- Smart LSP or Smart Logistics Business
- Reginal intergrated Supply Chain
- พัฒนานวัตกรรม/เทคโนโลยีของตนเอง
- พัฒนาบุคลากรให้ได้มาตรฐานและศักยภาพสูง
- เอกชนมีบทบาทนำการพัฒนา
- กลไกติดตามกำกับ และระบบฐานข้อมูลมีประสิทธิภาพ

กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

ที่มา: แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโลจิสติกส์ ระยะ 20 ปี หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ

Transportation Mode



Key Initiatives:

Road to rail:

- Constructing double track on the Eastern route
- Procuring additional locomotives and pallets
- Proceeding the organization re-engineering program of the State Railway of Thailand

Road to water way:

- Constructing public river piers
- Preparing a terminal for coastal ships at Laem Chabang seaport
- Reducing port charges for coastal shipping

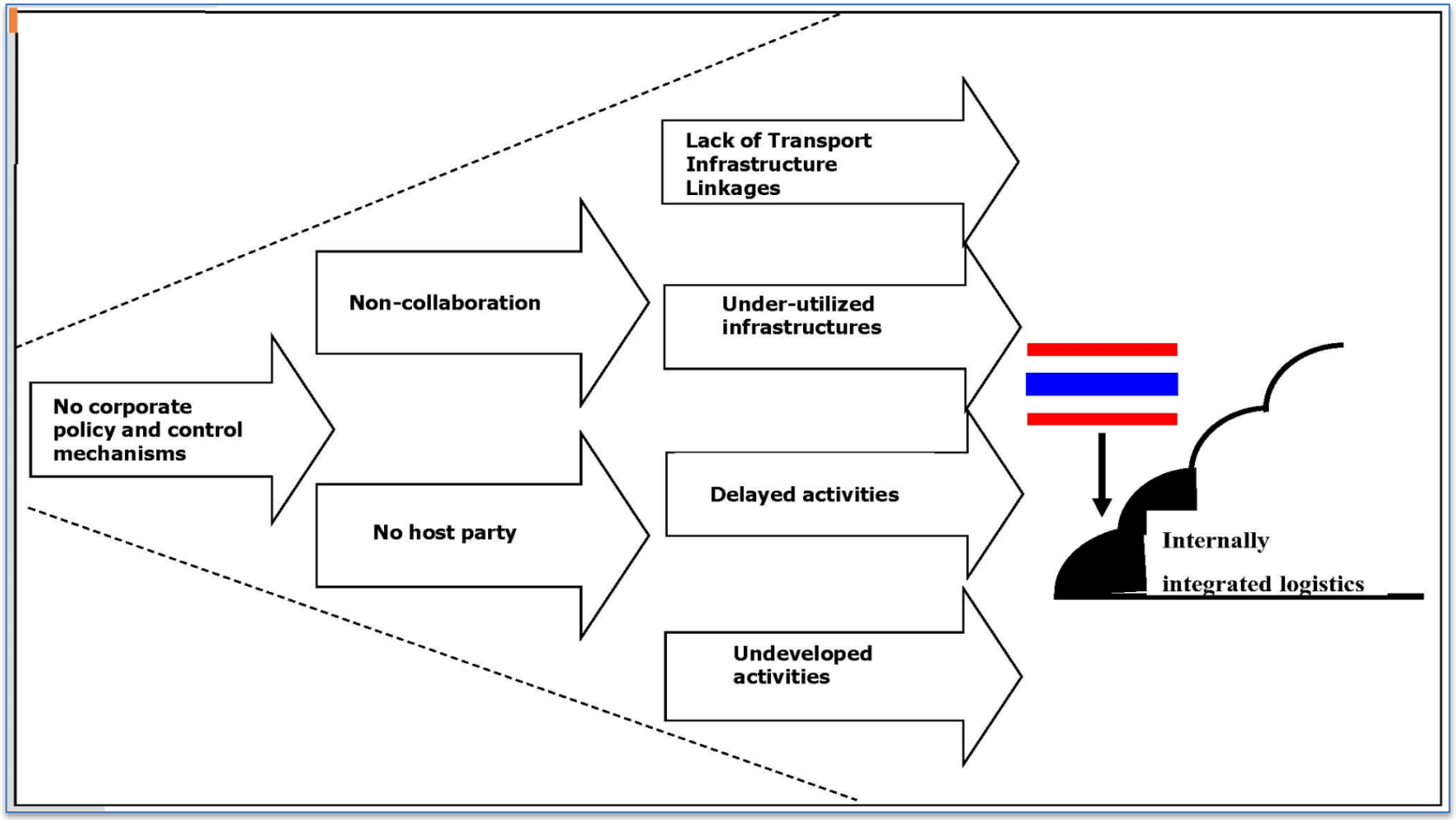
Economic value creation from existing trade lanes e.g. R9

Utilization of national gateways i.e. LCB seaport and Suvarnabhumi airport

Source: www.nesdb.go.th

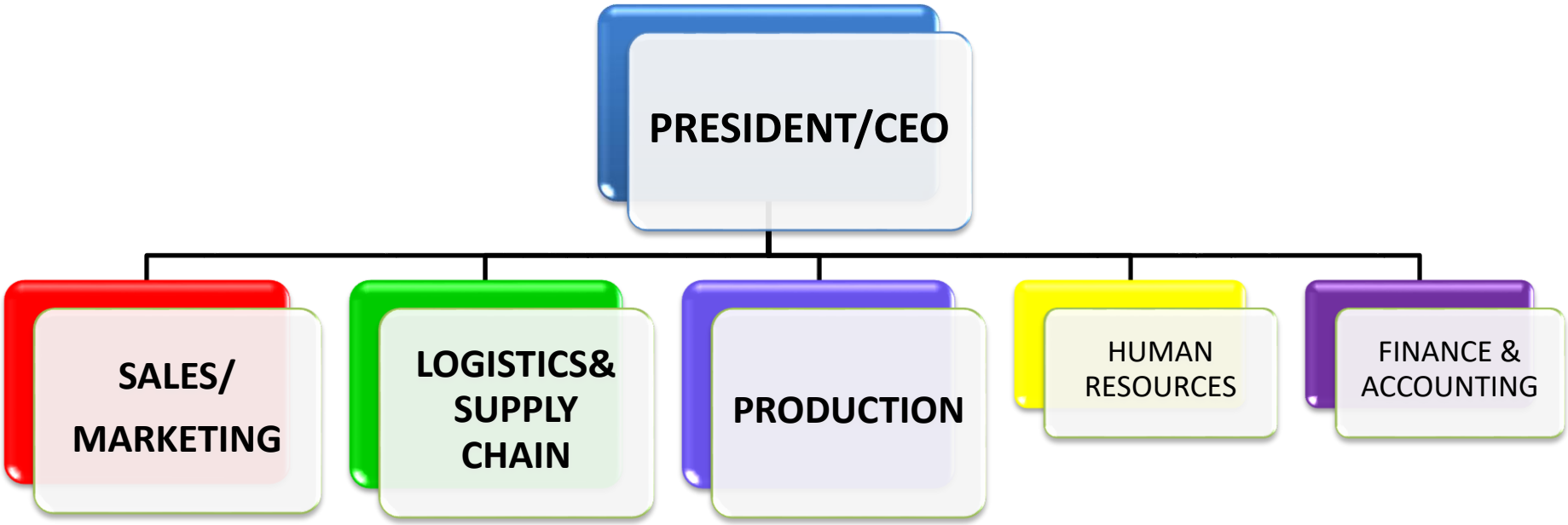
Root Causes of Thai Logistics' Problems

ปัญหาหลักของระบบโลจิสติกส์ไทย



Source: Strategy for Thailand Logistics System Development, August 2004

ORGANIZATION CHART

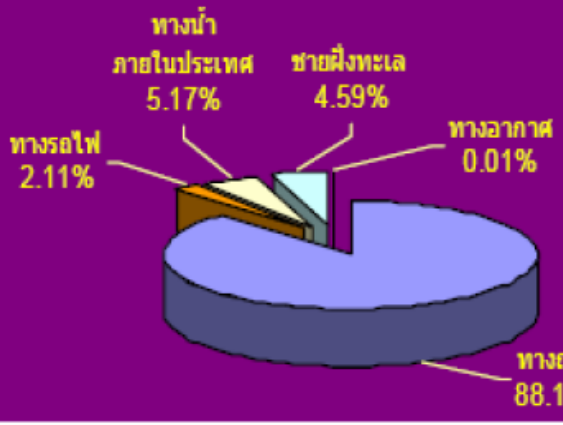


Source: Pain Point; Organization Chart, K. Pochaman, 2018

การขนส่งทางถนนถือเป็นการขนส่งหลักภายในประเทศ

- รัฐเน้นการสร้างเครือข่ายทางถนนเป็นหลัก
- ปัญหาและข้อจำกัดของระบบขนส่งโดยเฉพาะทางรถไฟและทางน้ำ (Under-Utilization)
- ขาดการเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งรูปแบบต่างๆ (Missing Link)
- ขาดการพัฒนาเส้นทางการขนส่งให้เหมาะสมกับแต่ละอุตสาหกรรมหลัก

สัดส่วนของการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ในแต่ละประเภท Mode ของการขนส่ง (ปริมาณ: ตัน) ปี 2547



"การขนส่งโดยรถบรรทุกสามารถให้บริการจากต้นทางถึงปลายทางได้อย่างสะดวก" (Door to Door)

การใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนจึงมีสัดส่วนสูงที่สุด ถึงประมาณ **ร้อยละ 88** ของการใช้บริการขนส่งทั้งหมด ซึ่งมากกว่าการขนส่งโดยทางอื่นที่เหลือรวมกัน

ที่มา: สัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศและแผนหลักการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2542-2549 , สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกระทรวงคมนาคม

Freight Transport Thailand

ภาพที่ 7 สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

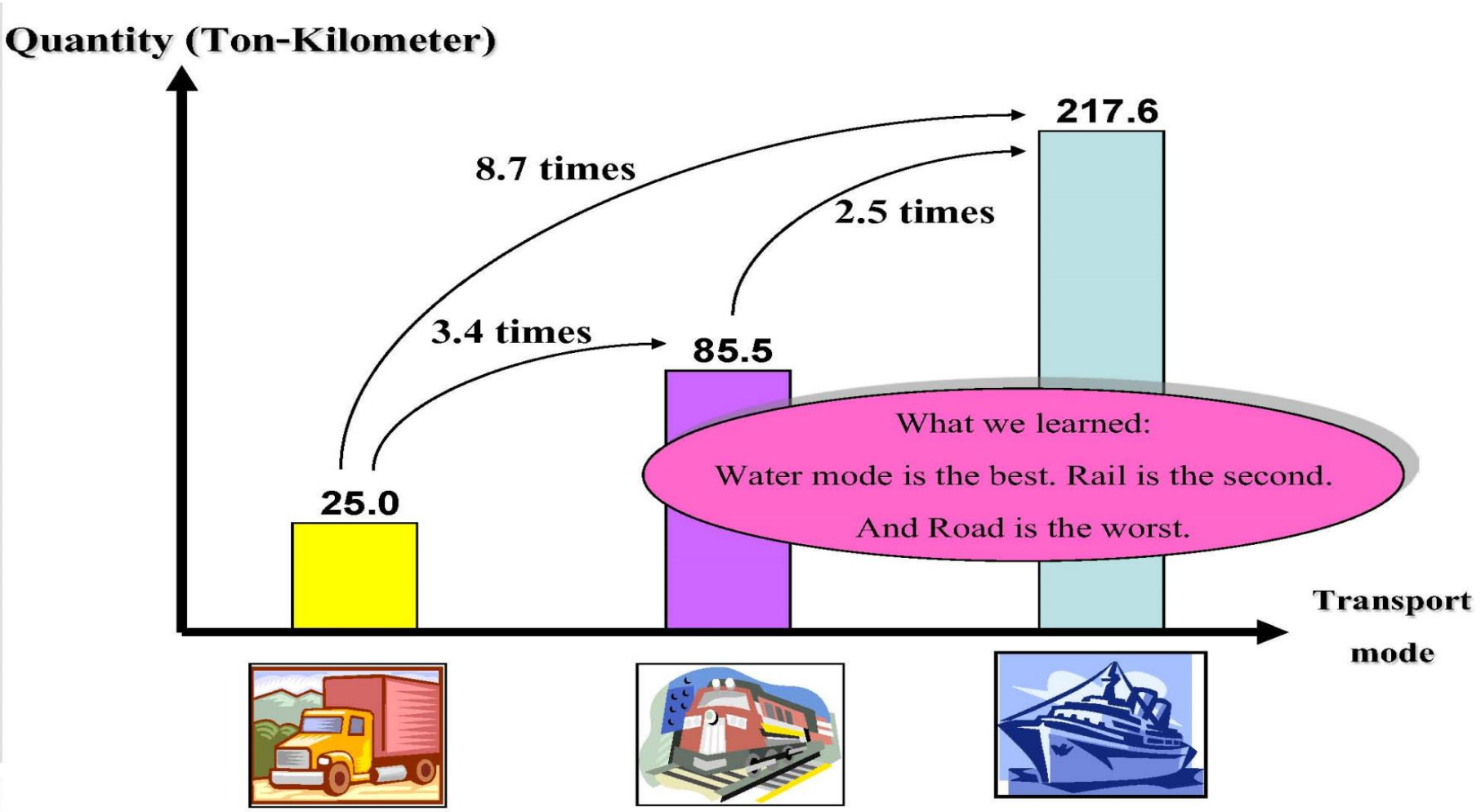
ที่มา กระทรวงคมนาคม

ภาพที่ 6 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2555	2556	2557	2558
ทางถนน	458,781	458,828	465,020	482,358
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	*3.6%*	*0.0%*	*1.3%*	*3.7%*
ทางราง	11,849	11,920	10,829	11,356
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	*11.1%*	*0.6%*	*-9.2%*	*4.9%*
ทางน้ำภายในประเทศ	47,422	45,413	50,113	50,907
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	*1.0%*	*-4.2%*	*10.3%*	*1.6%*
ชายฝั่งทะเล	44,263	45,441	46,673	51,872
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	*7.2%*	*2.7%*	*2.7%*	*11.1%*
ทางอากาศ	68	70	60	59
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	*7.9%*	*2.9%*	*-14.3%*	*-1.7%*
ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม	**562,383**	**561,672**	**572,695**	**596,552**
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	*3.8%*	*-0.1%*	*2.0%*	*4.2%*

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

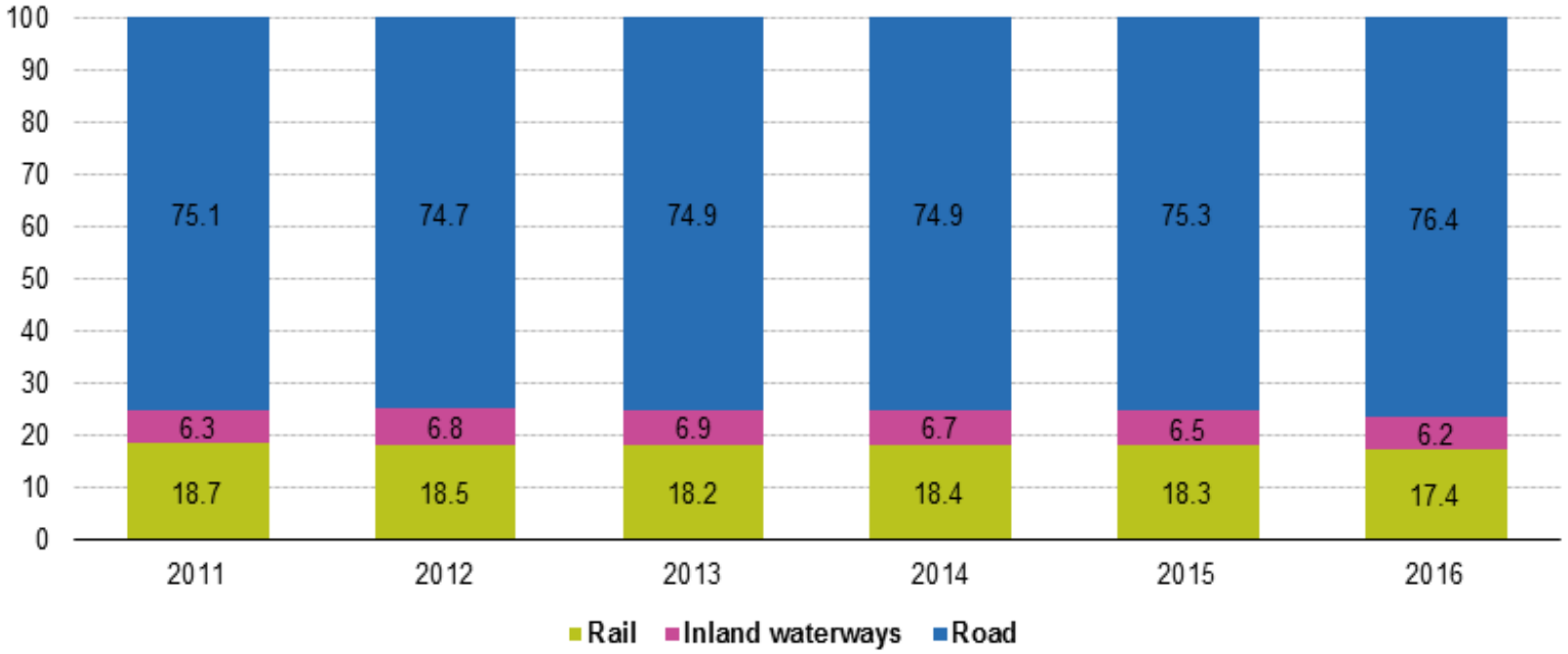
Quantity to be transported per 1 liter of Energy



ที่มา: ESCAP

Freight Transport in the EU

Freight transport in the EU-28: modal split of inland transport modes (% of total tonne-kilometres)



Note: EU-28 includes rail transport estimates for Belgium and Croatia and does not include road freight transport for Malta (negligible). Figures may not add up to 100% due to rounding.

Source: Eurostat (online data code: tran_hv_frmod)

eurostat

?

- ทำไมประเทศไทยจึงใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก กว่า 80% ทั้งๆ ที่ประสิทธิภาพของการใช้พลังงานอยู่ในลำดับต่ำสุดเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น
- คำตอบ : - มีความสะดวกสำหรับความต้องการซึ่งหลากหลายโดยมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันการขนส่งทางถนนสนับสนุนการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทาง (Door-to-Door Delivery) และการส่งของถึงลูกค้าปลายทาง (Last Mile Delivery)

Pros & Con

Pros

- รวดเร็วสามารถขนส่งสินค้าได้ทันตามกำหนดเวลาที่ต้องการ
- ช่วยบรรเทาปัญหาด้านสภาวะแวดล้อมทางอากาศและทางเสียง
- ปลอดภัยสูงเมื่อเทียบกับเส้นทางอื่น
- ประหยัดเพราะขนส่งสินค้าได้จำนวนมากและหลากหลายชนิด
- สะดวกเพราะมีตู้หลายชนิดให้เลือกเพื่อความเหมาะสมกับสินค้า
- ขนส่งได้ทุกสภาพดินฟ้าอากาศ

Pros & Con

Cons

- มีความคล่องตัวน้อยกว่าการขนส่งแบบอื่นเพราะมีกฎระเบียบมาก
- ความยืดหยุ่นมีน้อยเพราะมีเส้นทางตายตัว
- ไม่สามารถขนส่งสินค้าให้ถึงที่ต้องการขนส่งขนถ่ายได้
- ไม่เหมาะกับผู้ส่งสินค้ารายย่อยปริมาณน้อย
- ยังขาดการเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นๆอย่างเหมาะสม

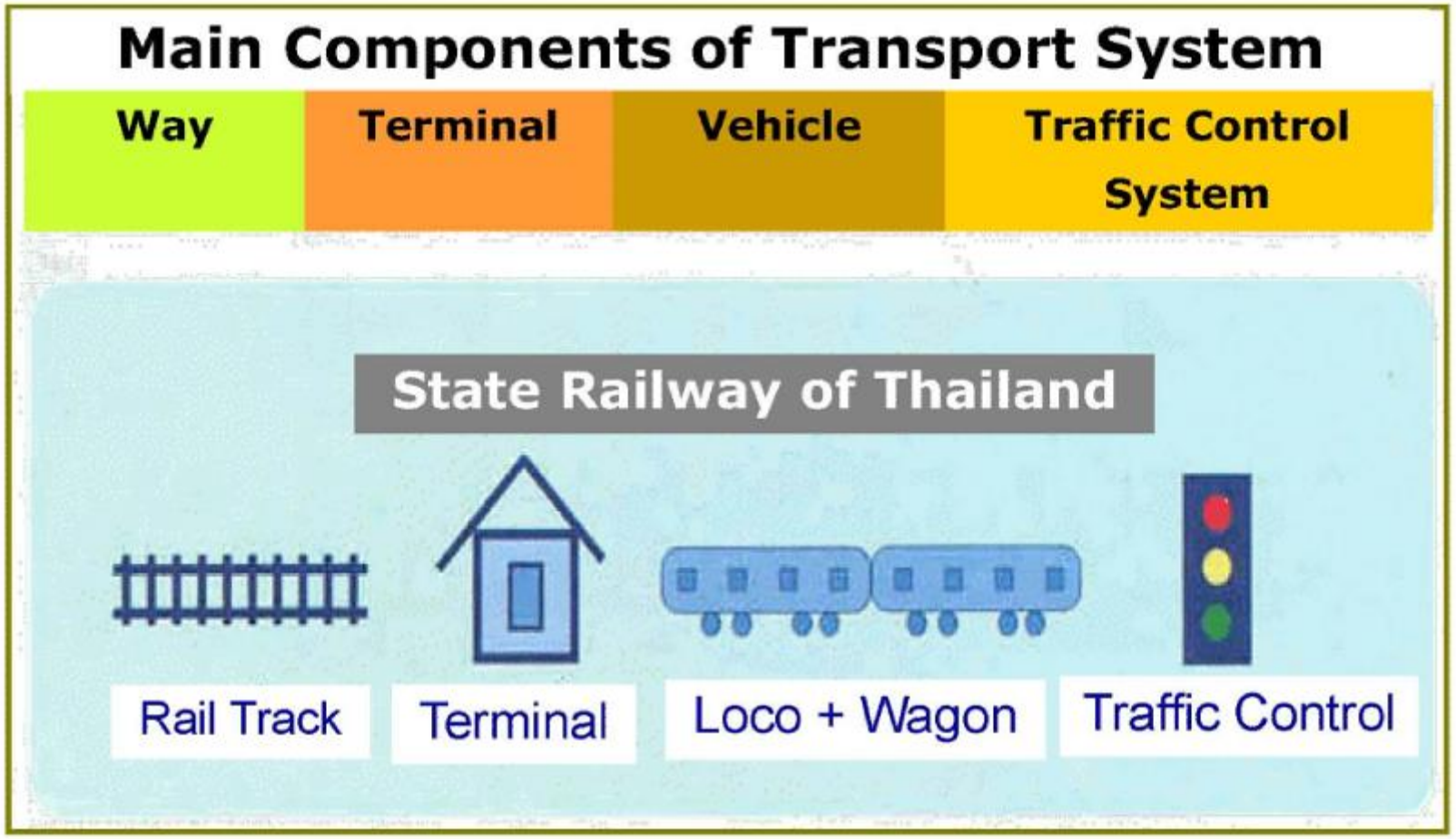
Wagon

เกียรติพงษ์ สันตะบุตร

Main Components of Freight Train

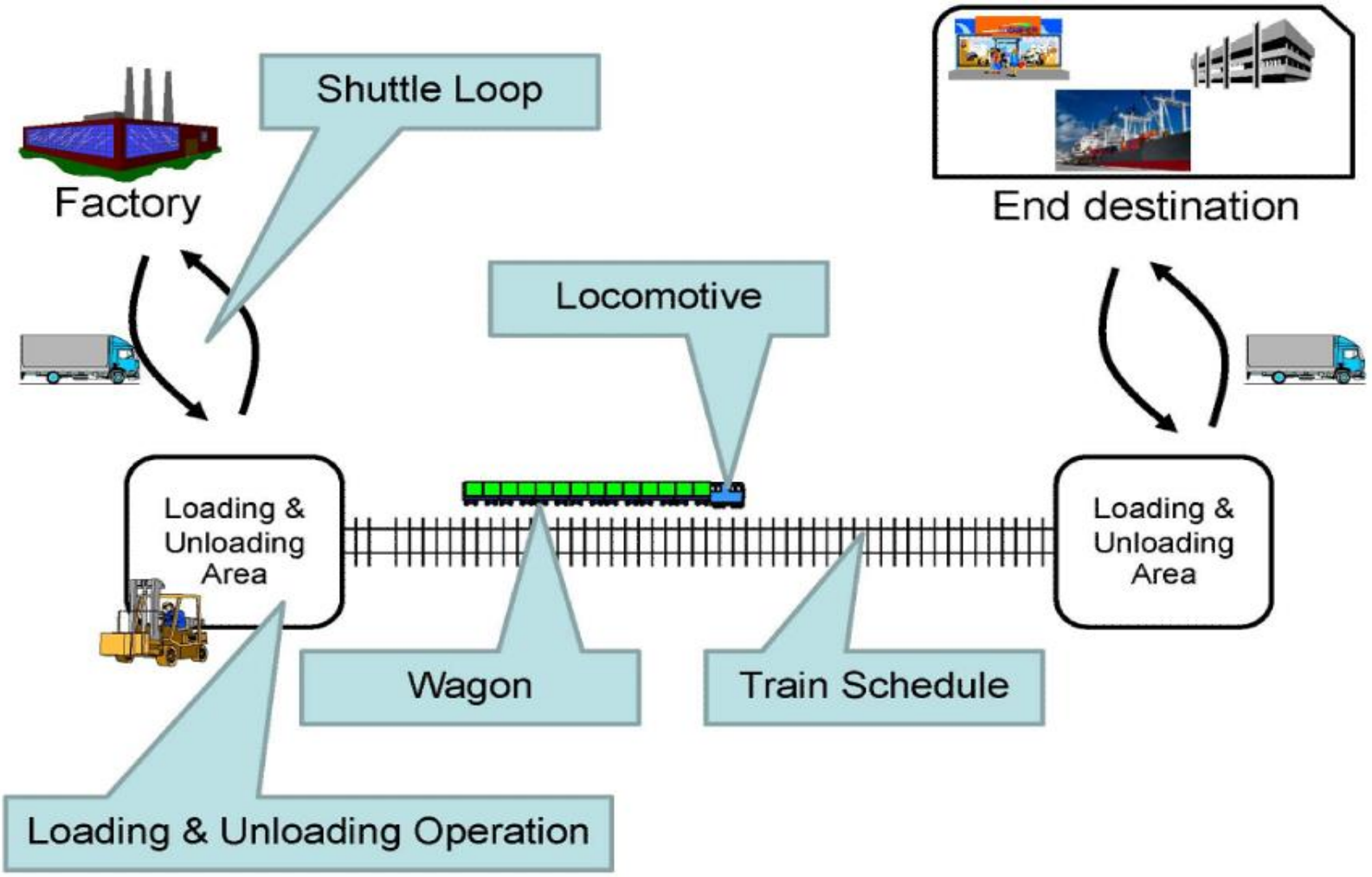
ที่มา: อ.เกียรติพงษ์ สันตะบุตร

Main Components of Freight Train



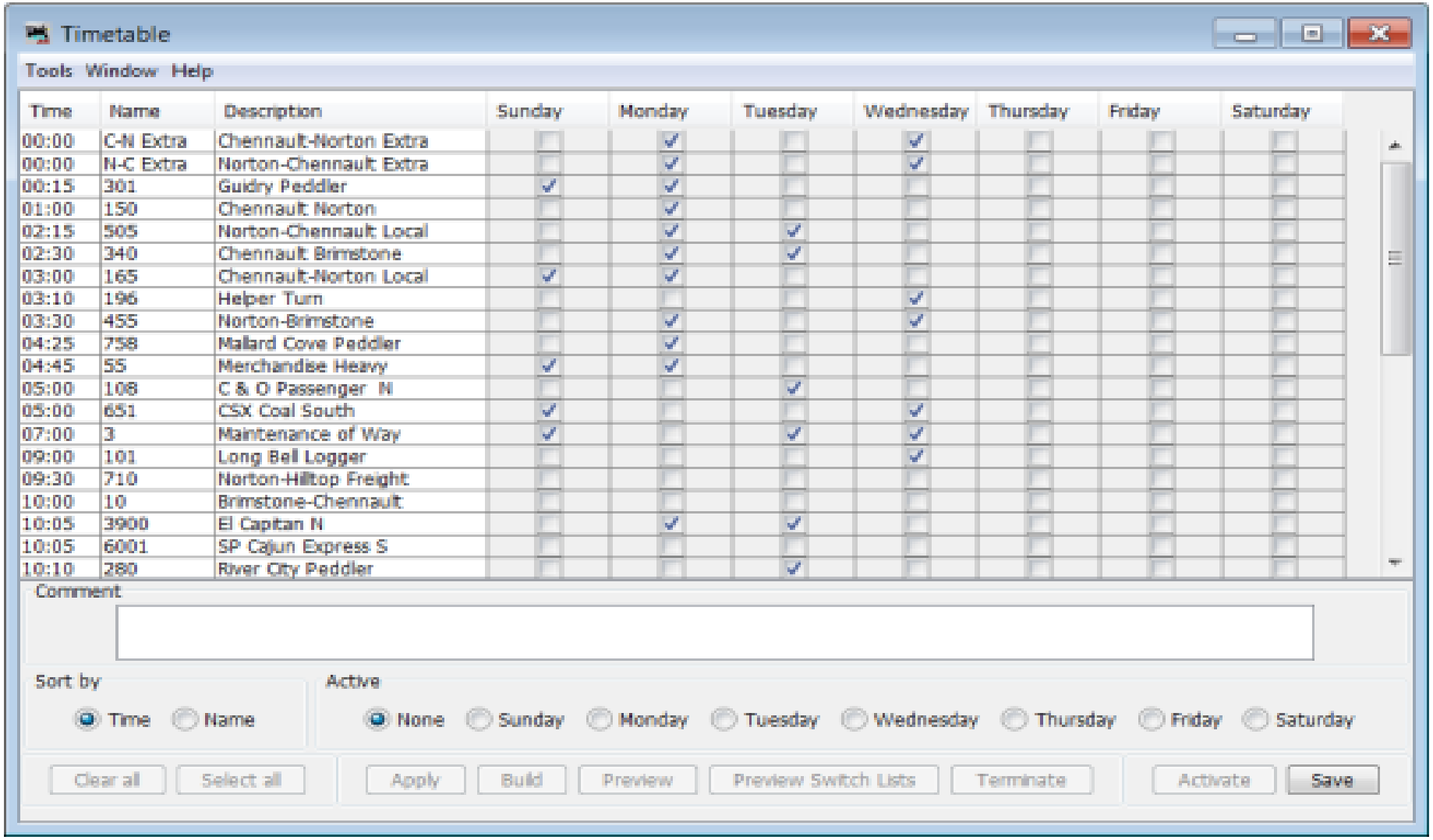
ที่มา: อ.เกียรติพงษ์ สันตะบุตร

Main Components of Freight Train



ที่มา: อ.เกียรติพงษ์ สันตะบุตร

Train Schedule



Loading & Unloading Operation

Source/Credit : www.alamy.com

Shuttle Loop

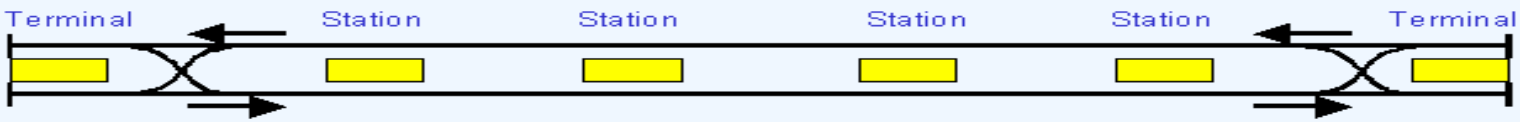


Diagram showing a simple end to end metro line with two platform terminals at each end

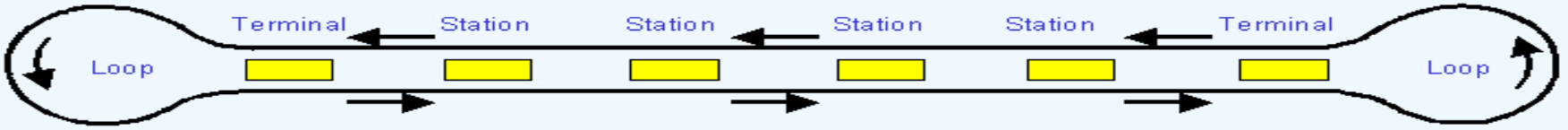


Diagram showing a simple metro line with terminal loops at each end

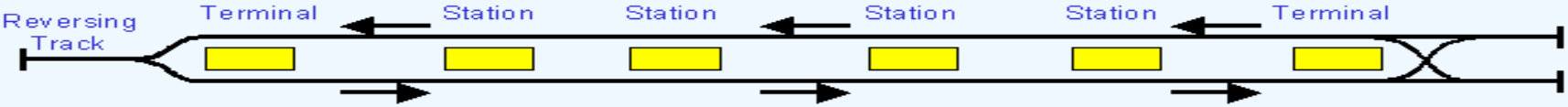
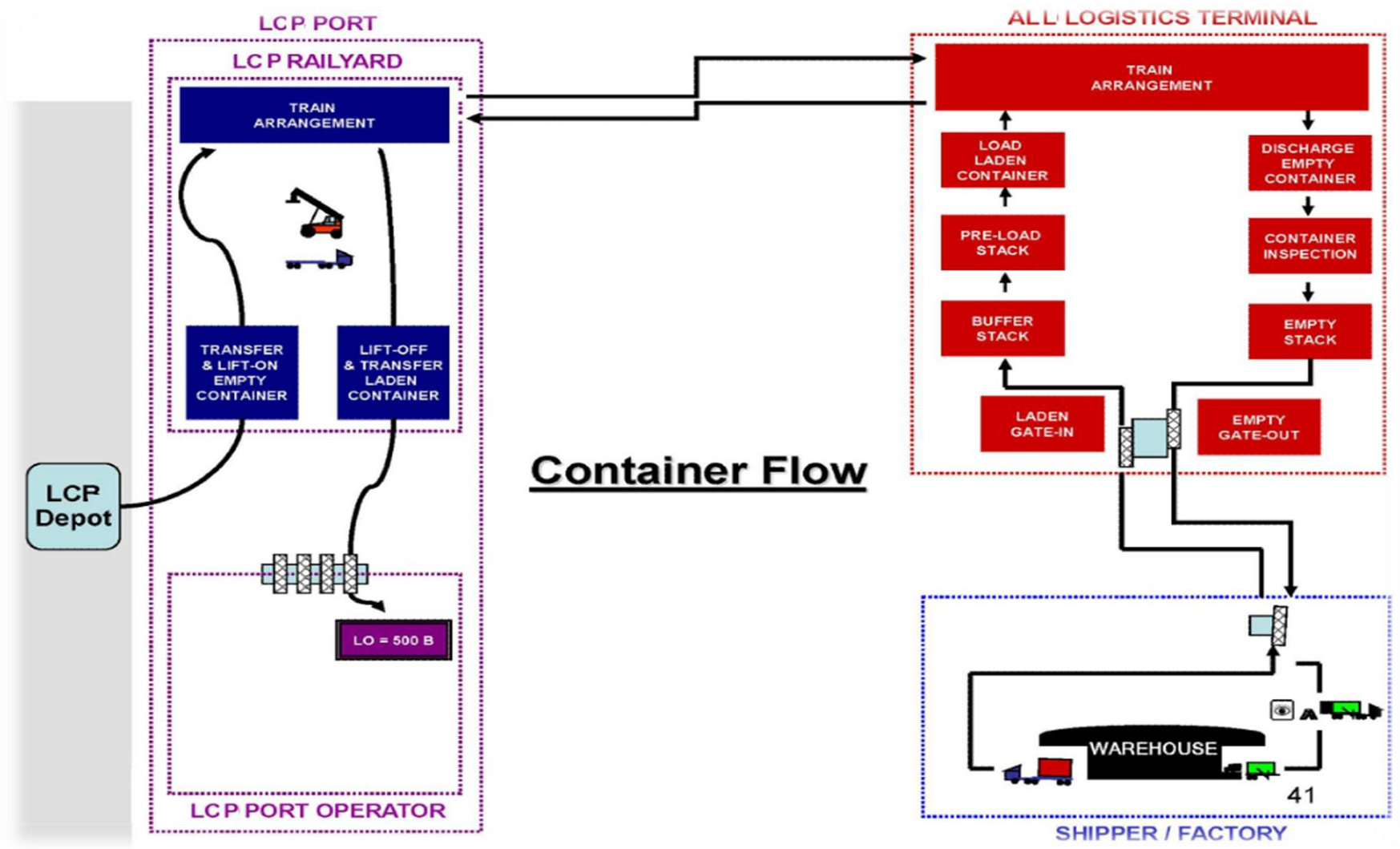


Diagram showing a simple metro line with a single reversing siding at one end. In the US this arrangement is referred to as a pinched loop. The other end has two reversing tracks beyond the terminus.

SOURCE: http://www.railway-technical.com/operations

Operating System Platform

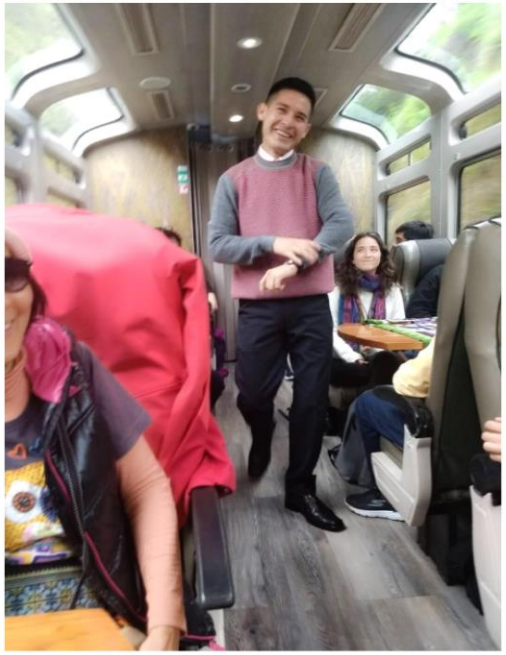


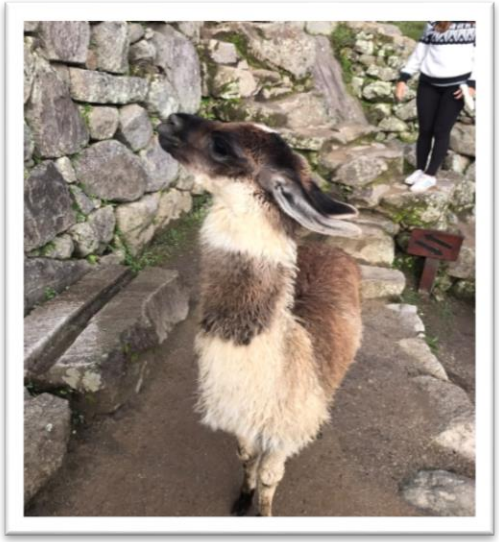
ความมีประสิทธิภาพในระบบโลจิสติกส์ฯ

- Cost ต้นทุนที่แข่งขันได้
- Quality คุณภาพเชื่อถือได้
- Speed ความรวดเร็วและตรงต่อเวลา
- Flexibility ความยืดหยุ่น

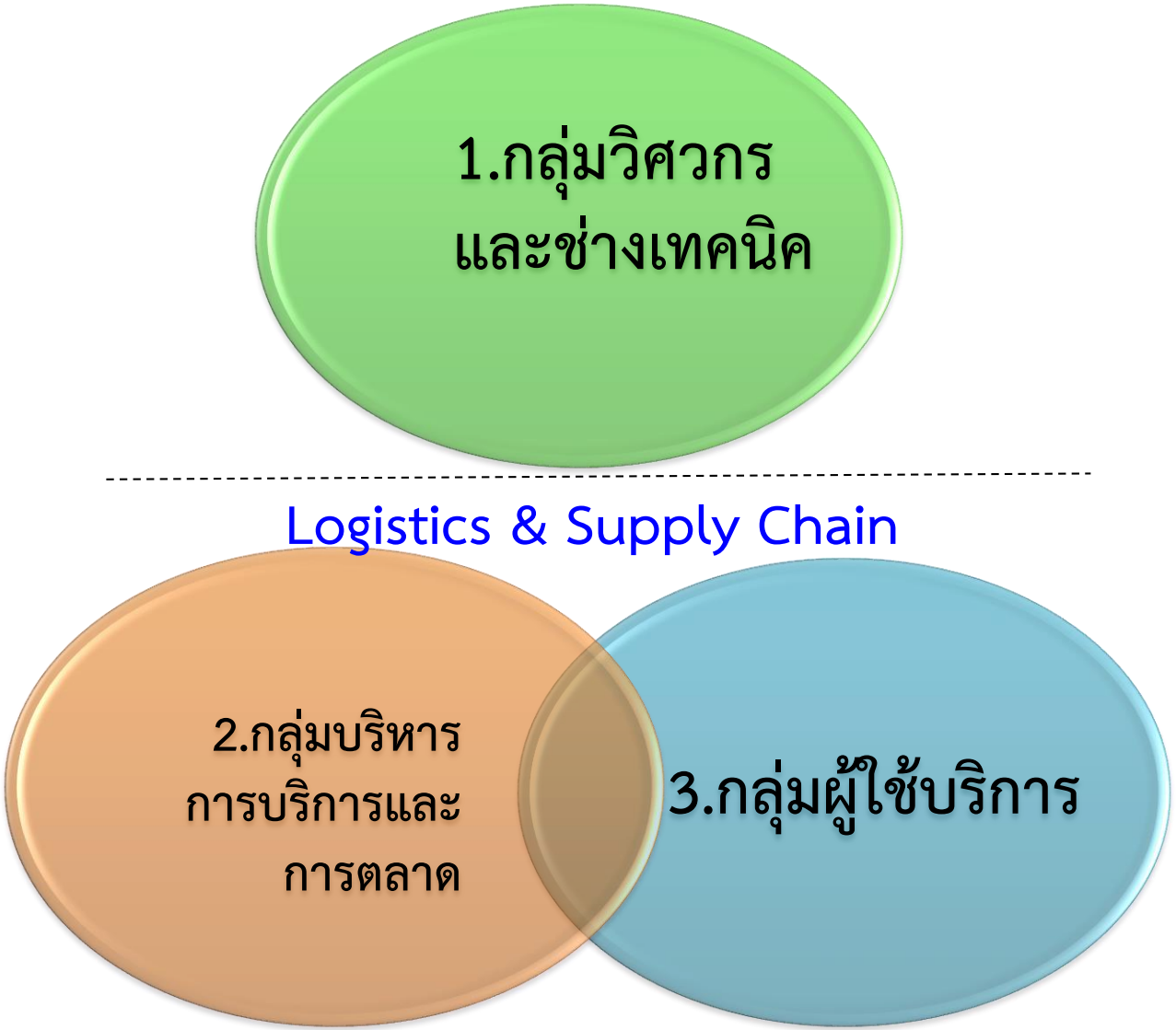
ความมีประสิทธิภาพในระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน นำไปสู่โอกาสและความท้าทายในการให้บริการรูปแบบใหม่ๆ

Logistics Communication supports Sales and Marketing activities





กลุ่มบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับระบบราง



ข้อเสนอแนะเพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

สร้างให้เกิดแผนยุทธศาสตร์ที่ทุกภาคส่วนยอมรับ ให้ความสำคัญและนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

1. การขับเคลื่อนจากผู้บริหารระดับสูง : กพร.ปช.
2. การบริหารการขับเคลื่อน : อนุกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ฯ
3. แปลงเป็นแผนหรือโครงการ โดยหน่วยปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม
4. สร้างความเชื่อมโยงและบูรณาการ ผ่าน ครม. และประกาศใช้
5. สร้างแรงจูงใจ บรรจุในคำรับรองการปฏิบัติราชการ
6. วางระบบ จัดระเบียบให้ปฏิบัติ และรายงาน โดยอำนาจอนุกรรมการฯ

การขับเคลื่อนให้เกิกการตื่นตัวแก่หน่วยงานรับผิดชอบในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

1. สื่อสารยุทธศาสตร์ให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องเข้าใจและเข้าร่วมอย่างถ่องแท้
2. สร้างความเข้าใจในภารกิจ และรับเป็นงานที่ตนต้องรับผิดชอบ
3. ร่วมประเมินความเสี่ยงในภารกิจที่ตนรับผิดชอบและเสนอแนวป้องกัน
4. จัดสรรงบประมาณให้สอดคล้องและสัมพันธ์เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์
5. มอบหมายผู้ติดตามและตรวจสอบอย่างเป็นทางการ มิใช่ตามแต่รายงาน
6. มอบหมายผู้ประมวลผลและทำข้อมูลสารสนเทศ อย่างเป็นปัจจุบันและสะท้อนความสำเร็จ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ปี พ.ศ.2561 – 2564

วิสัยทัศน์

“บุคลากรโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีความเป็นมืออาชีพ ก้าวสู่ระดับสากล”

พันธกิจที่ 1
บริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีความเป็นมืออาชีพและยอมรับของนานาชาติ

พันธกิจที่ 2
สร้างและกำหนดระบบการพัฒนาบุคลากรที่เป็นมาตรฐานเพื่อการพัฒนาบุคลากร

พันธกิจที่ 3
พัฒนาการกำกับดูแล และสร้างมาตรฐานในระดับสากลเพื่อการประเมินคุณภาพบุคลากร

พันธกิจที่ 4
สนับสนุนความร่วมมือภาคเอกชนเพื่อการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

ประเด็นยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1

พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มี

เป้าประสงค์
1. ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในทุกสาขาอาชีพ ให้มีความเป็นมืออาชีพเพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการ
2. สร้างแรงจูงใจในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ยุทธศาสตร์ที่ 2
ปรับระบบบริหารการพั
บุคลากรให้ได้มาตรฐาน

เป้าประสงค์
1. จัดทำกรอบโครงสร้างหลักสูตรโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
2. มีสถาบันพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ทุกอาชีพ ทันสมัยและได้มาตรฐาน
3. มีบุคลากรผู้ทรงคุณวุฒิ และเป็นมืออาชีพในการถ่ายทอด
4. มีองค์กรกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐาน การประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์
5. มีระบบข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหารการพัฒนาบุคลากรที่ได้มาตรฐานและเป็นปัจจุบัน

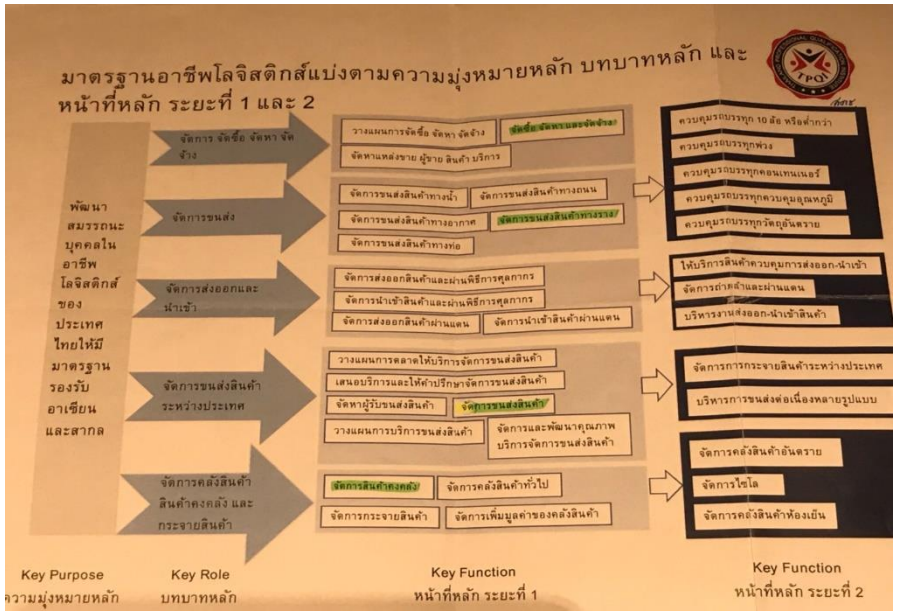
ยุทธศาสตร์ที่ 3

พัฒนาเครือข่ายและกลไก

เป้าประสงค์
1. สนับสนุนการสร้างเครือข่ายภาคเอกชนเพื่อร่วมพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์
2. ร่วมกับภาคเอกชนพัฒนา นวัตกรรมการพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์

การทบทวนมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับสาขาอาชีพโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ลำดับ	สาขา	สถานะของมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ	วิธีการทดสอบ (ความรู้และความสามารถ)						
			1	2	3	4	5	6	7
1	ผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า	ลงราชกิจจานุเบกษา	✓	✓	❍	❍	❍	❍	❍
2	ผู้ควบคุมสินค้าคงคลัง	ลงราชกิจจานุเบกษา	✓	✓	❍	❍	❍	❍	❍
3	ผู้ควบคุมรถยกสินค้าขนาดไม่เกิน 10 ตัน	ลงราชกิจจานุเบกษา	✓	✓	❍	❍	❍	❍	❍
4	นักบริหารการขนส่งสินค้าทางถนน	ลงราชกิจจานุเบกษา	✓	✓	❍	❍	❍	❍	❍
5	พนักงานบริหารงานโลจิสติกส์	ลงราชกิจจานุเบกษา	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
6	พนักงานจัดซื้อและจัดหา	ลงราชกิจจานุเบกษา	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
7	นักบริการลูกค้างานโลจิสติกส์	ลงราชกิจจานุเบกษา	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
8	นักปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางถนน	ลงราชกิจจานุเบกษา	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
9	นักปฏิบัติการขนส่งสินค้าทางราง	ร่างประกาศมาตรฐานฯ	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
10	พนักงานนำเข้าและส่งออก	ร่างประกาศมาตรฐานฯ	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
11	พนักงานขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน	ร่างประกาศมาตรฐานฯ	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
12	นักปฏิบัติการจัดส่งสินค้าด้วยรถจักรยานยนต์	ร่างประกาศมาตรฐานฯ	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
13	นักวางแผนอุปสงค์และอุปทาน	ร่างประกาศมาตรฐานฯ	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
14	นักปฏิบัติการลานกองตู้คอนเทนเนอร์สินค้า	ร่างประกาศมาตรฐานฯ	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍
15	พนักงานขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า	ร่างประกาศมาตรฐานฯ	ร่าง	ร่าง	ร่าง	ร่าง	❍	❍	❍



มาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ (กพร.)

มาตรฐานอาชีพ (สคช.)

ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็น
"(ร่าง) แผนการผลิตและพัฒนากำลังคนกลุ่มสาขาอาชีพโลจิสติกส์และซัพพลายเชน"
วันอังคารที่ 11 กันยายน 2561 เวลา เวลา 08.00 – 13.30 น.
ณ ห้องแซฟไฟร์ ชั้น 2 โรงแรมเซ็นจูรี่พาร์ค กรุงเทพมหานคร

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้แทนจากสถานประกอบการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง***ได้ร่วมให้ความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อ "(ร่าง) แผนการผลิตและพัฒนากำลังคนกลุ่มสาขาอาชีพโลจิสติกส์และซัพพลายเชน"*** *ในอาชีพที่มีความจำเป็นเร่งด่วน 3 อาชีพ*

1. พนักงานควบคุมยานพาหนะมืออาชีพประเภทรถบรรทุก (Smart Driver)
2. นักโลจิสติกส์มืออาชีพด้านสินค้าเกษตรที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain)
3. นักวางแผนอุปสงค์ (Demand Planner)

ซึ่งจัดทำโดยคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนกำลังคนกลุ่มสาขาอาชีพโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ซึ่งมี นางพจมาน ภาษวัธน์ เป็นประธานอนุกรรมการฯ สำหรับเตรียมนำเสนอต่อ พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง (รองนายกรัฐมนตรี) ประธานคณะกรรมการกรอบคุณวุฒิแห่งชาติ ต่อไป

กำหนดการ

08.00 – 08.30 น.	ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม
08.30 – 09.00 น.	กล่าวต้อนรับและชี้แจงวัตถุประสงค์ของการประชุม *โดย นางพจมาน ภาษวัธน์* *ประธานอนุกรรมการขับเคลื่อนกำลังคนกลุ่มสาขาอาชีพโลจิสติกส์และซัพพลายเชน*
09.00 – 09.30 น.	นำเสนอ "โครงการการผลิตและพัฒนา Smart Driver" *โดย นายทองอยู่ คงชันธ์* *ประธานคณะทำงานขับเคลื่อนการผลิตและพัฒนาพนักงานควบคุมยานพาหนะมืออาชีพประเภทรถบรรทุก (Smart Driver)*
09.30 – 10.00 น.	นำเสนอ "โครงการการผลิตและพัฒนานักโลจิสติกส์มืออาชีพด้านสินค้าเกษตรที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain)" *โดย นายดนัย คาลัสซี ประธานคณะทำงานขับเคลื่อนการผลิตและพัฒนานักโลจิสติกส์มืออาชีพด้านสินค้าเกษตรที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain)*
10.00 – 10.30 น.	นำเสนอ "โครงการการผลิตและพัฒนานักวางแผนอุปสงค์ (Demand Planner)" *โดย นายกนก จุฑามณี ประธานคณะทำงานขับเคลื่อนการผลิตและพัฒนานักวางแผนอุปสงค์ (Demand Planner)*
10.30 – 12.00 น.	รับฟังความคิดเห็น
12.00 – 12.30 น.	สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น
12.30 – 13.30 น.	ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน

++ ท่านที่สนใจให้เกียรติเข้าร่วมการประชุม แจ้งชื่อเข้าร่วมประชุมได้ที่ Nawaporn.k@gmail.com ภายในวันที่ 3 กันยายน 2561 ++

ทัศนคติที่ดี

THANK YOU FOR YOUR KIND ATTENTION

คุณพจมาน ภาษวัธน์

ประธานชมรมวิชาชีพซัพพลายเชนและโลจิสติกส์ไทย

M/B: 081-808-1533

E-mail address: pochamanp@yahoo.com